

Käesolev dokument on vaid dokumenteerimisvahend ja institutsioonid ei vastuta selle sisu eest

- **B** EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS (EL) nr 913/2010,
22. september 2010,
konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatava Euroopa raudteevõrgustiku kohta
(EMPs kohaldatav tekst)
(ELT L 276, 20.10.2010, lk 22)

Muudetud:

- | | | Euroopa Liidu Teataja | | |
|--------------------|--|-----------------------|----------|------------|
| | | nr | lehekülg | kuupäev |
| ► <u>M1</u> | Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) nr 1316/2013, 11. detsember 2013 | L 348 | 129 | 20.12.2013 |



**EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS (EL) nr
913/2010,**

22. september 2010,

**konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatava Euroopa
raudteevõrgustiku kohta**

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artiklit 91,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust⁽¹⁾,

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust⁽²⁾,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt⁽³⁾

ning arvestades järgmist:

- (1) Majanduskasvu ja tööhõivet käsitleva Euroopa Liidu uue strateegia raames on raudteeveo, eelkõige kaubaveo siseturu loomisel oluline roll jätkusuutliku liikuvuse saavutamisel.
- (2) Nõukogu 29. juuli 1991. aasta direktiiv 91/440/EMÜ (ühenduse raudteede arendamise kohta)⁽⁴⁾ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiiv 2001/14/EÜ (raudtee infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamise ja tasude kehtestamise kohta raudtee infrastruktuuri kasutamise eest)⁽⁵⁾ on olulisteks etappideks raudteeveo siseturu loomisel.
- (3) Et olla konkurentsivõimeline teiste veoliikidega võrreldes, peab rahvusvahelistele ja riigisisestele raudteekaubaveo teenustele, mis on konkurentsile avatud alates 1. jaanuarist 2007, olema tagatud raudteeinfrastruktuur, mis on kõrge kvaliteediga ja piisavalt rahastatud, nimelt võimaldab osutada kaubaveo teenuseid heades tingimustes nii sõidukiiruse kui läbilaskeaja osas, ning usaldusväärne, nimelt pakutav teenus vastab reaalselt raudtee-ettevõtjatega sõlmitud kokkulepetes võetud kohustustele.
- (4) Kuigi raudteekaubaveo turu avamine on võimaldanud uutel ettevõtjatel raudteevõrgustikku siseneda, ei ole turumehhanismidest

⁽¹⁾ ELT C 317, 23.12.2009, lk 94.

⁽²⁾ ELT C 79, 27.3.2010, lk 45.

⁽³⁾ Euroopa Parlamendi 23. aprilli 2009. aasta seisukoht (ELT C 184 E, 8.7.2010, lk 354), nõukogu 22. veebruari 2010. aasta esimese lugemise seisukoht (ELT C 114 E, 4.5.2010, lk 1), Euroopa Parlamendi 15. juuni 2010. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata) ja nõukogu 13. septembri 2010. aasta otsus.

⁽⁴⁾ EÜT L 237, 24.8.1991, lk 25.

⁽⁵⁾ EÜT L 75, 15.3.2001, lk 29.

▼B

piisanud ega piisa raudteekaubaveo korraldamiseks, reguleerimiseks ja turvalisuse tagamiseks. Võrgustiku kasutamise optimeerimiseks ja selle usaldusväärsuse tagamiseks oleks kasulik võtta täiendavaid meetmeid, et tugevdada koostööd, mida tehakse rahvusvaheliste rongiliinide kaubaveoks kasutamise õiguse jaotamisel raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate vahel.

- (5) Sellega seoses võimaldaks rahvusvaheliste raudteekoridoride loomine konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatava Euroopa raudteevõrgustiku jaoks, kus kaubarongide liiklemiseks oleks loodud head tingimused ja võimalus hõlpsalt liikuda ühest riigisisesest võrgust teise, parandada infrastruktuuri kasutamise tingimusi.
- (6) Raudteeinfrastruktuuri vallas tehtud algatused näitavad, et konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatava Euroopa raudteevõrgustiku jaoks rahvusvaheliste raudteekoridoride loomise kõige sobivamaks viisiks on rahvusvaheliste koridoride loomine, mis vastavad kaubaveoturu ühe või mitme selgelt määratletud segmendi erivajadustele.
- (7) Käesoleva määrusega ei tohiks piirata direktiivis 91/440/EMÜ ja direktiivis 2001/14/EÜ sätestatud raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate, ning asjakohasel juhul direktiivi 2001/14/EÜ artikli 14 lõikes 2 osutatud jaotamisorganite õigusi ja kohustusi, kui ei ole sätestatud teisiti. Kõnealused õigusaktid, sealhulgas kaubaveokoridore käsitlevad sätted, on jätkuvalt jõus.
- (8) Kui see on asjakohane, tuleks kaubaveokoridori loomisel võtta arvesse asjaolu, et vaja on paremat ühendust Euroopa kolmandate riikide raudteeinfrastruktuuriga.
- (9) Kaubaveokoridori loomisel tuleks tagada selle pidevus koridoride ulatuses, kindlustades vajalikud ühendused olemasolevate raudteeinfrastruktuuride vahel.
- (10) Konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatava Euroopa raudteevõrgustiku moodustavate rahvusvaheliste kaubaveokoridoride rakendamist tuleks korraldada kooskõlas üleeuroopalise transpordivõrguga (TEN-T) ja/või Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemi (ERTMS) koridoridega. Selleks on vajalik võrgustike kooskõlastatud arendamine, eelkõige raudteekaubaveo rahvusvaheliste koridoride integreerimine olemasolevate TEN-T ja ERTMS koridoridega. Lisaks sellele tuleks kehtestada kõnealuseid kaubaveokoridore käsitlevad ühtlustavad eeskirjad liidu tasandil. Tuleks toetada projekte, mille eesmärk on kaubarongide müra vähendamine. Vajaduse korral tuleks kõnealuste koridoride loomist rahaliselt toetada TEN-T, teadusprogrammide ja Marco Polo programmi ning muude liidu poliitikate ja fondide raames nagu Euroopa Regionaalarengu Fond või Ühtekuuluvusfond ning samuti Euroopa Investeerimispank.

▼B

- (11) Kaubaveokoridori raames peaks tagama liikmesriikide ja asjaomaste raudteefrastruktuuri-ettevõtjate vahelise tõhusa koostöö, andma raudteekaubaveole piisava eelistuse, rajama tõhusad ja piisavad ühendused teiste veoliikidega ning looma soodsad tingimused raudteekaubaveo teenuse pakkujate vahelise konkurentsi arenguks.
- (12) Lisaks kooskõlas artikliga 3 loodud kaubaveokoridoridele tuleks liidu tasandil analüüsida ja heaks kiita täiendavate kaubaveokoridoride loomine läbipaistvate selgelt määratletud kriteeriumide ja menetluste alusel, mis jätavad liikmesriikidele ja raudteefrastruktuuri-ettevõtjatele piisava otsustus- ja juhtimisõiguse, mis võimaldab neil võtta arvesse konkreetsete koridoride, nagu näiteks ERTMS, RailNetEurope(RNE) ja TEN-T, olemasolevaid algatusi ning võtta oma erivajadustele vastavaid meetmeid.
- (13) Liikmesriikide ja raudteefrastruktuuri-ettevõtjate vahelise koostöö ergutamiseks ning koridori ulatuses pidevuse tagamiseks tuleks iga kaubaveokoridori jaoks luua sobiv haldusstruktuur, võttes arvesse vajadust vältida dubleerimist juba olemasolevate haldusstruktuuridega.
- (14) Turu vajaduste rahuldamiseks tuleks kaubaveokoridoride loomise kord esitada rakenduskavas, mis peaks sisaldama raudteekaubaveo tõhususe parandamiseks vajalike meetmete määramist ja nende elluviimise ajakava. Lisaks sellele on vaja kaubaveokoridori loomiseks kavandatavate ja rakendatavate meetmete vastavuse tagamiseks kõigi kaubaveokoridori kasutajate vajadustele või ootustele regulaarselt konsulteerida kaubaveokoridori tõenäoliselt kasutatavate taotlejatega juhatuse poolt määratletud menetluskorra alusel.
- (15) Samuti tuleks pidada vajalikuks kaupade ühendveoterminalide arendamist liidu raudteekaubaveo koridoride loomise toetamiseks.
- (16) Et tagada kaubaveokoridori infrastruktuuri ühilduvus ja pidev läbilaskevõimsus, peaksid liikmesriigid ja asjaomased raudteefrastruktuuri-ettevõtjad, samuti liikmesriigid ja Euroopa kolmandad riigid, kui see on asjakohane, omavahel kooskõlastama kaubaveokoridori investeeringute tegemist ja kavandama neid kaubaveokoridori vajadustest lähtudes, arvestades majanduslikku elujõulisust. Investeeringute kava tuleks avaldada, et tagada teabe kättesaadavus kaubaveokoridori kasutusloa taotlejatele. Investeeringud peaksid sisaldama projekte koostalitlusvõimeliste süsteemide arendamiseks ja rongide läbilaskevõimsuse suurendamiseks.
- (17) Samal põhjusel tuleks kaubaveokoridori tasemel kooskõlastada kõiki töid seoses infrastruktuuri ja selle seadmetega, mis piiravad kaubaveokoridori läbilaskevõimsust, ning pidevalt avaldada selle kohta ajakohastatud teavet.

▼B

- (18) Et soodustada infrastruktuuri läbilaskevõimsuse taotluste rahuldamist rahvusvaheliste raudtee-kaubaveoteenuste osutamiseks, on asjakohane määrata või asutada kõigi kaubaveokoridoride jaoks universaalteenistus. Selleks tuleks kasutada olemasolevaid, eelkõige RNE algatusi, mille puhul on tegemist raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate vahelise koostööorganiga, mis osutab teatavaid teenuseid rahvusvahelistele raudteekaubaveo-ettevõtjatele.
- (19) Kaubaveokoridoride halduskord peaks samuti sisaldama selles koridoris liikuvatele rahvusvahelistele rongidele infrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise menetlusi. Kõnealuste menetluste juures tuleks arvesse võtta muude transpordiliikide, sealhulgas reisijateveo vajadust läbilaskevõimsuse järele.
- (20) Raudteeinfrastruktuuri parema kasutamise eesmärgil on vaja koordineerida infrastruktuuri ja kaubaveokoridoris asuvate terminalide toimimist.
- (21) Eelistuste eeskirjad võivad olla ka eelistuste alasteks eesmärkideks, sõltuvalt olukorrast vastavas liikmesriigis.
- (22) Kaubaveokoridorides liikuvatele kaubarongidele peaks võimaluse piires tagama piisava graafiku täpsuse häirete korral, mis on tingitud vajadusest võtta arvesse kõigi transpordiliikide vajadusi.
- (23) Kaubaveokoridoris raudtee-kaubaveoteenuste pakkujate vahelise konkurentsi arengu edendamiseks peaksid lisaks raudtee-ettevõtjatele või nende rühmitustele saama ka teised taotlejad esitada infrastruktuuri läbilaskevõimsuse taotlusi kaubaveokoridorides.
- (24) Et objektiivselt hinnata nende meetmete mõju kaubaveokoridori loomisele, tuleks jälgida kaubaveokoridoris osutatavate kaubaveoteenuste tulemuslikkust ning regulaarselt avaldada kvaliteediaruandeid. Tulemuslikkuse hindamine peaks hõlmama kaubaveokoridoride kasutajate arvamusküsitluse tulemusi.
- (25) Rahvusvahelistele raudteeteenustele mittediskrimineeriva juurdepääsu tagamiseks on vaja tagada tõhus koostöö reguleerivate organite vahel seoses kaubaveokoridori kuuluvate erinevate võrkudega.
- (26) Et soodustada kaubaveokoridori peamise infrastruktuuri kasutamist käsitleva teabe kättesaadavust ja tagada mittediskrimineeriv juurdepääs antud koridorile, peaks juhatus koostama kogu vastavat teavet sisaldava dokumendi, seda regulaarselt ajakohastama ning avaldama.

▼B

- (27) Kuna käesoleva määruse eesmärki, nimelt kaubaveokoridoridest koosneva konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatava Euroopa raudteevõrgustiku loomine, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada ning käesoleva määruse ulatuse ja toime tõttu on seda parem saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (28) Investeeringute kooskõlastamiseks ning raudtee läbilaskevõimsuse ja liikluse korraldamiseks tuleks kehtestada õiglased eeskirjad, mis põhinevad koostööl raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate vahel, kes peavad osutama rahvusvahelise raudteekoridori raames raudteekaubaveo-ettevõtjatele kvaliteetset teenust.
- (29) Kuna rahvusvahelistel rongidel on vaja kasutada marsruute, mis hõlmavad paljusid koridore, nagu määratletud käesoleva määrusega, võivad mitme koridori raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad samuti oma tegevust koordineerida, et tagada asjaomaste koridoride läbilaskevõimsuse kättesaadavus, sujuv liikumine ja häirete korral eelistuste eeskirjade ühtne kohaldamine erinevat tüüpi liikluse suhtes.
- (30) Käesoleva määruse eesmärk on suurendada raudteekaubaveo tõhusust teiste transpordiliikidega võrreldes. Kaubaveokoridoride tõhusaima toimimise huvides tuleks tagada kooskõlastamine liikmesriikide ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate vahel. Selleks tuleks võtta rakendusmeetmeid paralleelselt investeeringutega infrastruktuuri ja ERTMSi taolisesse tehnilisse varustusse, eesmärgiga suurendada raudteekaubavedude läbilaskevõimsust ja tõhusust.
- (31) Kaubaveokoridoride loomise ja muutmise eeskirjade ning liikmesriikidele antud erandite rakendamiseks on vaja ühetaolisi tingimusi, et tagada kaubaveokoridoride loomise ettepanekute vastavus käesolevas määruses sätestatud kriteeriumidele, ning seetõttu tuleks see anda komisjoni pädevusse. Vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklile 291 sätestatakse seadusandliku tavamenetluse kohaselt eelnevalt määruse abil eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisevolituste teostamise suhtes. Kuni kõnealuse määruse vastuvõtmiseni kohaldatakse jätkuvalt nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsust 1999/468/EÜ (millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused),⁽¹⁾ välja arvatud kontrolliga regulatiivmenetlust käsitlevaid sätteid, mis ei ole kohaldatavad,

⁽¹⁾ EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23.



ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

I PEATÜKK

ÜLDSÄTTED

Artikkel 1

Eesmärk ja reguleerimisala

1. Käesolevas määruses kehtestatakse konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatavate rahvusvaheliste raudteekoridoride loomise ja organiseerimise eeskirjad, eesmärgiga luua Euroopa konkurentsivõimeline raudteevõrgustik kaubaveoks. Selles sätestatakse kaubaveokoridoride valiku, organiseerimise, haldamise ja neisse tehtavate soovituslike investeeringute kavandamise eeskirjad.
2. Käesoleva määrusega reguleeritakse muu hulgas kaubaveokoridorides paikneva raudteeinfrastruktuuri haldamist ja kasutamist.

Artikkel 2

Mõisted

1. Käesolevas määruses kasutatakse direktiivi 2001/14/EÜ artiklis 2 määratletud mõisteid.
2. Lisaks lõikes 1 osutatud mõistetele kasutatakse veel järgmisi mõisteid:
 - a) „kaubaveokoridor” – kõik liikmesriikide ja, kui see on asjakohane, Euroopa kolmandate riikide territooriumil asuvad või nende vahelised vastavalt määratud raudteeliinid, sealhulgas raudtee-parvlaevaliinid, mis ühendavad põhiliinil paiknevat kahte või enam terminali ning, kui see on asjakohane, neid ühendavaid ümbersõiduteid ja koridori osi, sealhulgas raudteeinfrastruktuur ja selle juurde kuuluvad seadmed ja raudteeteenused kooskõlas direktiivi 2001/14/EÜ artikliga 5;
 - b) „rakenduskava” – dokument, milles on esitatud vahendid ja strateegia, mida asjaomased isikud kavatsevad rakendada, et töötada kindlaksmääratud ajavahemiku jooksul välja vajalikud ja piisavad meetmed kaubaveokoridori loomiseks;
 - c) „terminal” – kaubaveokoridoris asuv rajatis, mis on spetsiaalselt kohandatud kas kaubarongide lasti peale- ja/või mahalaadimiseks ning raudtee-kaubaveo teenuste ühendamiseks maantee-, mere-, jõe- ja õhuveo teenustega või kaubarongide koostamiseks või koosseisu muutmiseks; ja vajadusel piiriületustoimingute läbiviimiseks ühispõlil Euroopa kolmandate riikidega.



II PEATÜKK

**KONKURENTSIVÕIMELISEKS KAUBAVEOKS KASUTATAVATE
RAHVUSVAHELISTE RAUDTEEKORIDORIDE KINDLAKSMÄÄRA-
MINE JA HALDAMINE***Artikkel 3***Esialgsete kaubaveokoridoride määramine**

Lisas osutatud liikmesriigid loovad lisa sätestatud tähtjaks esialgsed kaubaveokoridorid. Asjaomased liikmesriigid teatavad komisjonile kaubaveokoridoride loomisest.

*Artikkel 4***Kaubaveokoridoride edasise valiku kriteeriumid**

Artiklis 5 osutatud kaubaveokoridoride edasisel valikul ja artiklis 6 osutatud kaubaveokoridoride muutmisel võetakse arvesse järgmisi kriteeriume:

- a) kas kaubaveokoridor läbib vähemalt kolme liikmesriigi territooriumi või kahe liikmesriigi territooriumi, kui kaubaveokoridori kaudu teenindatavate raudteeterminalide vaheline kaugus on suurem kui 500 km;
- b) kaubaveokoridori vastavus TEN-T-ile, ERTMS koridoridele ja/või RNE raames määratletud koridoridele;
- c) TEN-T prioriteetsete projektide⁽¹⁾ integreerimine kaubaveokoridoriga;
- d) kaubaveokoridori loomisest tulenevate sotsiaal-majanduslike kulude ja tulude vaheline tasakaal;
- e) liikmesriikide kavandatavate kõigi kaubaveokoridoride ühilduvus, et luua Euroopa konkurentsivõimelise kaubaveo raudteevõrgustik;
- f) raudteekaubaveo areng ning kaubaveokoridori kasutamine suurteks kaubavoogudeks ja -vedudeks;
- g) vajadusel parem vastastikune ühendus liikmesriikide ja Euroopa kolmandate riikide vahel;
- h) taotlejate huvi kaubaveokoridori vastu;
- i) hea ühenduse olemasolu teiste veoliikidega, eelkõige tänu terminaalide piisavale võrgule, sealhulgas nii meresadamad kui ka siseveesadamad.

⁽¹⁾ Vt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. juuli 2010. aasta otsuse nr 661/2010/EL üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta (ELT L 204, 5.8.2010, lk 1) III lisa.



Artikkel 5

Edasine kaubaveokoridoride valik

1. Iga liikmesriik, kellel on ühisel piiril teise liikmesriigiga piiriületuskohat, kus raudtee ületab piiri, osaleb vähemalt ühe kaubaveokoridori loomisel, välja arvatud juhul, kui see nõue on juba artikli 3 kohaselt täidetud.

2. Olenemata lõikest 1 osaleb liikmesriik teise liikmesriigi taotlusel kaubaveokoridori loomisel, nagu on osutatud kõnealuses lõikes, või olemasoleva koridori pikendamisel, et võimaldada naaberliikmesriigil täita nimetatud lõikest tulenevat kohustust.

3. Ilma et see piiraks direktiivi 91/440/EMÜ artiklist 7 tulenevaid liikmesriikide kohustusi, kui liikmesriik pärast talle esitatud sotsiaal-majanduslikku analüüsi leiab, et kaubaveokoridori loomine ei oleks seda kaubaveokoridori tõenäoliselt kasutatavate taotlejate huvides või see ei tooks märkimisväärset sotsiaal-majanduslikku kasu või sellega kaasneks ebaproportsionaalne koormus, ei ole asjaomane liikmesriik kohustatud osalema käesoleva artikli lõigetes 1 ja 2 osutatud protsessides, kui sellise otsuse teeb komisjon, kes toimib vastavalt artikli 21 lõikes 2 osutatud nõuandemenetlusele.

4. Kui liikmesriigil on raudteevõrgustik, mille rööpmevahe on erinev liidusisese peamise raudteevõrgustiku rööpmevahest, ei ole see liikmesriik kohustatud osalema lõigetes 1 ja 2 osutatud protsessides.

5. Kaubaveokoridori loomiseks teevad ettepaneku asjaomased liikmesriigid. Selleks saadavad nad ühiselt komisjonile eelkõkkuleppe, milles sisaldub pärast asjaomaste raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate ja taotlejatega konsulteerimist koostatud ettepanek, võttes arvesse artiklis 4 sätestatud kriteeriume.

Lõigete 1 ja 2 kohaste kohustuste täitmiseks saadavad asjaomased liikmesriigid ühiselt komisjonile eelkõkkuleppe hiljemalt 10. novembriks 2012.

6. Komisjon analüüsib vastavalt lõikes 5 osutatule kaubakoridori loomise kohta tehtud ettepanekuid ning võtab hiljemalt 9 kuu möödumisel vastava ettepaneku esitamisest artikli 21 lõikes 3 osutatud regulatiivkomitee menetluse kohaselt vastu otsuse selle kohta, kas ettepanek on kooskõlas käesoleva artikliga.

7. Asjaomased liikmesriigid loovad kaubaveokoridori hiljemalt kahe aasta möödumisel lõikes 6 osutatud komisjoni otsusest.

Artikkel 6

Kaubaveokoridoride edasine muutmine

1. Artiklis 5 osutatud kaubaveokoridore võib muuta asjaomaste liikmesriikide poolt pärast asjaomaste raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate ja taotlejatega konsulteerimist komisjonile esitatava ühise ettepaneku alusel.

▼B

2. Komisjon võtab ettepaneku suhtes vastavalt artikli 21 lõikes 3 osutatud regulatiivkomitee menetlusele vastu otsuse, võttes arvesse artiklis 4 sätestatud kriteeriume.

*Artikkel 7***Lepitamine**

Kui kaks või enam liikmesriiki ei suuda leppida kokku nende territooriumil asuva raudteeinfrastruktuuriga seotud kaubaveokoridori loomise või muutmise osas, arutab komisjon ühe asjaomase liikmesriigi palvel sel teemal artiklis 21 osutatud komiteega. Komisjoni arvamus edastatakse asjaomastele liikmesriikidele. Asjaomased liikmesriigid võtavad seda arvamust arvesse, et leida lahendus ja teevad vastastikusel kokkuleppel otsuse.

*Artikkel 8***Kaubaveokoridoride haldamine**

1. Iga raudteekaubaveokoridori jaoks moodustavad asjaomased liikmesriigid nõukogu, mis vastutab kaubaveokoridori üldiste eesmärkide määratlemise, järelevalve ning käesoleva artikli lõikes 7 ning artiklites 9 ja 11, artikli 14 lõikes 1 ja artiklis 22 selgesõnaliselt sätestatud meetmete võtmise eest. Nõukokku kuuluvad asjaomaste liikmesriikide ametiasutuste esindajad.

2. Iga raudteekaubaveokoridori jaoks moodustavad asjaomased raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad ja vajadusel direktiivi 2001/14/EÜ artikli 14 lõikes 2 osutatud jaotamisorganid juhatus, kes vastutab käesoleva artikli lõigetes 5, 7, 8 ja 9 ning artiklites 9 kuni 12, artikli 13 lõikes 1, artikli 14 lõigetes 2, 6 ja 9, artikli 16 lõikes 1, artikli 17 lõikes 1 ning artiklites 18 ja 19 selgesõnaliselt sätestatud meetmete võtmise eest. Juhatusse kuuluvad raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate esindajad.

3. Kaubaveokoridoriga seotud liikmesriigid ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad teevad koostööd lõikes 1 nimetatud nõukogu ja lõikes 2 nimetatud juhatuses, et tagada kaubaveokoridori areng vastavalt selle rakenduskavale.

4. Nõukogu teeb otsused asjaomaste liikmesriikide ametiasutuste esindajate vastastikusel kokkuleppel.

5. Juhatus teeb oma otsused, sealhulgas otsused seoses oma õigusliku staatuse, organisatsioonilise struktuuri loomise, ressursside ja personaaliga asjaomaste raudteeinfrastruktuuri-ettevõtete esindajate vastastikuse kokkuleppe alusel. Juhatus võib olla sõltumatu juriidiline isik. Ta võib tegutseda Euroopa majandushuvigrupina, nagu see on määratletud nõukogu 25. juuli 1985. aasta määruses (EMÜ) nr 2137/85 Euroopa majandushuvigrupi kohta ⁽¹⁾.

6. Nõukogu ja juhatuses kohustused ei mõjuta raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate sõltumatust, mis on ette nähtud direktiivi 91/440/EMÜ artikli 4 lõikega 2.

⁽¹⁾ EÜT L 199, 31.7.1985, lk 1.

▼B

7. Juhatus moodustab täiendava nõuanderühma, kuhu kuuluvad vajadusel kaubaveokoridori kuuluvate terminalide, sealhulgas mere- ja siseveesadamate juhid ja omanikud. Nimetatud nõuanderühm võib esitada arvamuse juhatusse iga ettepaneku kohta, millel on otsene mõju investeeringutele ja terminalide haldamisele. Ta võib samuti esitada arvamusi omal algatusel. Juhatus võtab kõiki neid arvamusi arvesse. Juhatus ja nõuanderühma vaheliste vaidluste korral võib nõuanderühm pöörduda nõukogu poole. Nõukogu on vahendaja rollis ja esitab õigeaegselt oma arvamuse. Lõppotsuse teeb siiski juhatus.

8. Juhatus moodustab nõuanderühma, kuhu kuuluvad raudtee-ettevõtjad, kes on huvitatud kaubaveokoridori kasutamisest. Nõuanderühm võib esitada arvamuse juhatusse iga ettepaneku kohta, millel on tagajärgi ettevõtjate jaoks. Nõuanderühm võib samuti esitada arvamusi omal algatusel. Juhatus võtab kõiki neid arvamusi arvesse.

9. Juhatus koordineerib vastavalt riiklikele ja üleeuroopalistele rakenduskavadele koostalitlusvõimelisi IT-rakendusi või tulevikus kättesaadavaks muutada võivaid alternatiivseid lahendusi, et hallata rahvusvaheliste rongiliinide taotlusi ja rahvusvahelise rongiliikluse toimimist kaubaveokoridoris.

*Artikkel 9***Kaubaveokoridori kava rakendusmeetmed**

1. Juhatus koostab hiljemalt kuus kuud enne kaubaveokoridori kasutusele võtmist rakenduskava ja esitab selle heakskiitmiseks nõukogule. Kava sisaldab järgmist:

- a) kaubaveokoridori omaduste, sealhulgas kitsaskohtade kirjeldus ning kaubaveokoridori loomiseks vajalike meetmete rakenduskava;
- b) lõikes 3 osutatud uuringu peamised andmed;
- c) kaubaveokoridoriga seotud eesmärgid seoses teatud kaubaveokoridori tulemuslikkusega, mis on väljendatud nii teenuste kvaliteedi kui ka kaubaveokoridori läbilaskevõimsusena vastavalt artikli 19 sätetele;
- d) artiklis 11 osutatud investeerimiskava ja
- e) artiklite 12 kuni 19 rakendusmeetmed.

2. Juhatus vaatab rakenduskava regulaarselt läbi, võttes arvesse selle rakendamisel tehtud edusamme, raudteekaubaveoturu olukorda kaubaveokoridoris ja tulemuslikkust, mida mõõdetakse lõike 1 punktis c osutatud eesmärkide põhjal.

3. Juhatus teostab ja ajakohastab korrapäraselt transpordituru uurimist seoses koridori loomise tagajärjel kaubaveokoridori liikluses täheldatud ja eeldatavate muutustega, käsitledes erinevat tüüpi liiklust, st nii kauba- kui ka reisijatevedu. Vajaduse korral analüüsitakse uuringus ka kaubaveokoridori loomisest tulenevaid sotsiaal-majanduslikke kulusid ja tulusid.

▼B

4. Rakenduskavas võetakse arvesse terminalide arengut, et rahuldada kaubaveokoridoris toimuva raudteekaubaveo vajadusi, eelkõige terminalide toimimist ühendvedude sõlmpunktina kaubaveokoridorides.

5. Juhatus võtab vajaduse korral meetmeid rakenduskava puudutava koostöö tegemiseks piirkondlike ja/või kohalike asutustega.

*Artikkel 10***Taotlejatega konsulteerimine**

Juhatus kehtestab konsultatsioonimehhanismid, et kaasata sobival viisil kaubaveokoridori tõenäoliselt kasutavad taotlejad. Eelkõige tagab juhatus, et enne artiklis 9 osutatud rakenduskava nõukogule esitamist konsulteeritakse taotlejatega.

III PEATÜKK

KAUBAVEOKORIDORI TEHTAVAD INVESTEERINGUD*Artikkel 11***Investeeringute kavandamine**

1. Juhatus koostab ja vaatab regulaarselt läbi investeerimiskava, mis sisaldab üksikasju pikas ja keskpikas perspektiivis soovituslikke investeeringute kohta kaubaveokoridori infrastruktuuri, ning esitab investeerimiskava kaubaveokoridori nõukogule heakskiitmiseks. Kava sisaldab järgmist:

- a) ette nähtavate projektide nimekiri raudteeinfrastruktuuri ja kaubaveokoridoris selle juurde kuuluva varustuse laiendamiseks, uuendamiseks või ümberkorraldamiseks ning asjaomased rahalised vajadused ja rahastamisallikad;
- b) elluviimiskava seoses kaubaveokoridoris paiknevate koostalitlusvõime süsteemidega, mis vastavad Euroopa Parlamendi 17. juuni 2008. aasta direktiivis 2008/57/EÜ (ühenduse raudteesüsteemi koostalitlusvõime kohta)⁽¹⁾ määratletud ja võrgustiku suhtes kohaldatavatele peamistele nõuetele ja tehnilistele spetsifikatsioonidele. Elluviimiskava aluseks on koostalitlusvõimeliste süsteemide leviku kulu- ja tõhususe analüüs;
- c) kaubaveokoridoris liiklevate kaubarongide läbilaskevõimsuse haldamise kava, mis hõlmab kindlaksmääratud kitsaskohtade kaotamist. See kava võib põhineda paranenud kiiruse piiramissüsteemide ja kaubaveokoridoris liiklevate rongide lubatud pikkuse, laadimisgabiirrite ja veetava lasti või teljekoormuse suurendamisel ja
- d) vajadusel märgitakse ära liidu rahastamisprogrammide kohaselt ette nähtud liidu panus.

⁽¹⁾ ELT L 191, 18.7.2008, lk 1.

▼B

2. Käesoleva määruse kohaldamine ei piira liikmesriikide pädevust seoses raudteeinfrastruktuuri kavandamise ja rahastamisega.

*Artikkel 12***Tööde koordineerimine**

Juhatus kooskõlastab ja tagab sobival viisil ja ajal ühes kohas kõigi oma selliste tööde teostamise ajakava avaldamise, mis on seotud infrastruktuuri ja selle varustusega ja mis piiravad kaubaveokoridori läbilaskevõimsust.

IV PEATÜKK

KAUBAVEOKORIDORI HALDAMINE*Artikkel 13***Universaalteenistus infrastruktuuri läbilaskevõimsuse taotlemiseks**

1. Kaubaveokoridori juhatus määrab või asutab ühise organi, mis annab taotlejatele võimaluse esitada taotlusi ja saada vastuseid ühest kohast ja ühe toiminguna seoses infrastruktuuri läbilaskevõimsusega kaubarongidele, mis ületavad kaubaveokoridoris vähemalt ühe piiri (edaspidi „universaalteenistus“).

2. Universaalteenistus esitab koordineerimisvahendina samuti alusandmeid infrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise kohta, sealhulgas artiklis 18 osutatud teavet. Ta näitab, milline on taotluse esitamise ajal infrastruktuuri läbilaskevõimsus ja selle omadused vastavalt eelnevalt kindlaksmääratud näitajatele, nagu kaubaveokoridoris liiklevate rongide lubatud kiirus, pikkus, laadimisgabariidid või teljekoormus.

3. Universaalteenistus otsustab taotluste üle, millega taotletakse artikli 14 lõikes 3 nimetatud ettevalmistatud rongiliine ja artikli 14 lõikes 5 nimetatud reserveeritud läbilaskevõimsust. Ta jaotab läbilaske-mahtu kooskõlas direktiivi 2001/14/EÜ läbilaskemahu jaotamist käsitlevate eeskirjadega. Ta teavitab viivitamata pädevaid raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjaid neist taotlustest ja vastuvõetud otsustest.

4. Infrastruktuuri läbilaskevõimsuse taotluse, mida ei saa rahuldada vastavalt lõikele 3, edastab universaalteenistus viivitamata pädevatele raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatele ja vajadusel direktiivi 2001/14/EÜ artikli 14 lõikes 2 osutatud jaotamisorganitele, kes teevad otsuse selle taotluse suhtes kooskõlas kõnealuse direktiivi artikliga 13 ja III peatükiga ning teatavad otsusest universaalteenistusele, kes sellega edasi tegeleb.

▼B

5. Universaalteenistus toimib läbipaistval ja mittediskrimineerival viisil. Selleks peetakse registrit, mis on kõigile huvitatud osapooltele vabalt kättesaadav. Register sisaldab taotluste kuupäeva, taotlejate nimesid ning andmeid esitatud dokumentide ja toimunud vahejuhtumite kohta. Neid toiminguid kontrollivad reguleerivad organid vastavalt artiklile 20.

*Artikkel 14***Kaubarongidele jaotatud läbilaskevõimsus**

1. Nõukogu määrab vastavalt direktiivi 2001/14/EÜ artikli 14 lõikele 1 kindlaks kaubaveokoridoris infrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise raamistiku.

2. Juhatus hindab kaubaveokoridoris liikuvatele kaubarongidele läbilaskevõimsuse jaotamise vajadust, võttes arvesse käesoleva määruse artikli 9 lõikes 3 osutatud transpordituru uuringut, infrastruktuuri läbilaskevõimsuse taotlusi seoses varasemate ja hetkel kehtivate sõiduplaanidega ning raamlepinguid.

3. Käesoleva artikli lõikes 2 nimetatud hindamise põhjal määravad kaubaveokoridori raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad ühiselt kindlaks ja loovad rahvusvahelised kaubarongide ettevalmistatud liinid, järgides direktiivi 2001/14/EÜ artiklis 15 osutatud menetlust, tunnistades muud liiki transpordi, sealhulgas reisijateveo vajadust läbilaskevõimsuse järele. Need tõhustavad reisiaegu ja -sagedusi, väljumis- ja saabumisaegu ning kaubaveo teenusteks sobivaid liine, et suurendada kaupade transportimist kaubaveokoridoris liikuvatele kaubarongidega. Need ettevalmistatud rongiliinid avaldatakse vähemalt kolm kuud enne direktiivi 2001/14/EÜ III lisas osutatud läbilaskevõimsuse taotluste kättesaamise lõpptähtpäeva. Mitme kaubaveokoridori raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad võivad vajadusel kooskõlastada rahvusvahelised ettevalmistatud rongiliinid, pakkudes asjaomastes kaubaveokoridorides läbilaskevõimsust.

4. Ettevalmistatud rongiliinid jaotatakse esmalt kaubarongidele, mis ületavad vähemalt ühe piiri.

5. Kui turuvajadused ja käesoleva artikli lõikes 2 osutatud hindamine seda õigustavad, määravad raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad ühiselt kindlaks ja reserveerivad läbilaskevõimsuse kaubaveokoridoris liikuvate rahvusvaheliste kaubarongide jaoks, tunnistades muud liiki transpordi, sealhulgas reisijateveo vajadust läbilaskevõimsuse järele, ning teevad selle reservi kättesaadavaks oma lõplikes sõiduplaanides, et oleks võimalik reageerida kiiresti ja sobivalt ühekordsetele läbilaskevõimsuse taotlustele, nagu on osutatud direktiivi 2001/14/EÜ artiklis 23. See läbilaskevõimsus on reserveeritud kuni tähtajani enne selle kasutamiseks ettenähtud aega, mille määrab juhatus. Kõnealune tähtaeg ei tohi olla pikem kui 60 päeva.

▼B

6. Juhatus edendab kaubaveokoridori läbilaskevõimsuse jaotamisega seotud eelistuste eeskirjade kooskõlastamist.

7. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad lisavad oma kasutustingimustesse tasu rongiliinide eest, mis on eraldatud, kuid jäänud kasutamata. Selle tasu määr on asjakohane, hoiatav ja mõjus.

8. Käesoleva artikli alusel veose vedamiseks eraldatud rongiliini ei või tühistada vähem kui kaks kuud enne sõiduplaanis ettenähtud aega, kui asjaomane taotleja ei ole andnud tühistamiseks oma nõusolekut, välja arvatud vääramatust jõust tingitud juhtudel, sealhulgas kiireloomulised ja ootamatud ohutusega seotud tööd. Sellisel juhul püüab asjaomane raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja pakkuda taotlejale samaväärse kvaliteedi ja usaldusväärsusega rongiliini ning taotlejal on õigus sellega nõustuda või sellest keelduda. Käesolev säte ei piira taotleja õigusi, mis tal võivad olla direktiivi 2001/14/EÜ artikli 19 lõikes 1 osutatud lepingu kohaselt. Taotleja võib alati esitada asja lahendamiseks käesoleva määruse artiklis 20 osutatud reguleerivale organile.

9. Kaubaveokoridori juhatus ja artikli 8 lõikes 7 osutatud nõuanderühm kehtestavad menetluskorra, et tagada läbilaskevõimsuse jaotamise optimaalne kooskõlastamine raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate vahel, nii seoses artikli 13 lõikes 1 osutatud taotlustega kui ka asjaomastele raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatele laekunud taotlustega. Selles võetakse samuti arvesse juurdepääsu terminalidele.

10. Osutades käesoleva artikli lõigetes 4 ja 9 raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatele, osutatakse vajadusel ühtlasi direktiivi 2001/14/EÜ artikli 14 lõikes 2 osutatud jaotamisorganitele.

*Artikkel 15***Kinnitatud taotlejad**

Erandina direktiivi 2001/14/EÜ artikli 16 lõikest 1 võivad peale raudtee-ettevõtjate ja nende rahvusvaheliste ühenduste teised taotlejad (lastisaatjad, ekspediitorid ja kombineeritud transpordi ettevõtjad) taotleda artikli 14 lõikes 3 nimetatud rahvusvahelisi kaubarongide ettevalmistatud liine ning artikli 14 lõikes 5 nimetatud läbilaskevõimsust. Et kasutada sellist rongiliini kauba transportimiseks kaubaveokoridoris, nimetavad kõnealused taotlejad raudtee-ettevõtja, kes sõlmib raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjaga lepingu vastavalt direktiivi 91/440/EMÜ artikli 10 lõikele 5.

*Artikkel 16***Liikluse korraldamine**

1. Kaubaveokoridori juhatus kehtestab menetlused liikluse korraldamise kooskõlastamiseks kaubaveokoridoris. Ühendatud kaubaveokoridoride juhatused kehtestavad menetlused liikluse korraldamise kooskõlastamiseks sellistes kaubaveokoridorides.

▼B

2. Kaubaveokoridori raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad ja artikli 8 lõikes 7 osutatud nõuanderühm kehtestavad menetlused, et tagada raudteeinfrastruktuuri ja terminalide toimimise optimaalne kooskõlastamine.

*Artikkel 17***Liikluse korraldamine häirete korral**

1. Juhatus võtab vastu kaubaveokoridoris esinevate rongiliikluse häirete korral järgitavad ühised eesmärgid täpsuse kohta ja/või liikluskorralduse suunised.

2. Erinevat tüüpi liikluse korraldamiseks koostab iga asjaomane raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kooskõlas käesoleva artikli lõikes 1 osutatud ühiste eesmärkide ja/või suunistega selle raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja vastutusalasse kuuluva kaubaveokoridori osa kohta eelistuste eeskirjad. Eelistuste eeskirjad avaldatakse direktiivi 2001/14/EÜ artiklis 3 osutatud võrguaruandes.

3. Eelistuste eeskirjade kehtestamise põhimõtetes nähakse vähemalt ette, et kui vähegi võimalik, ei muudeta sõiduplaanis ettenähtud ajast kinnipidavatele kaubarongidele eraldatud rongiliini, millele on osutatud artikli 14 lõigetes 3 ja 4. Eelistuste eeskirjade kehtestamise põhimõtete eesmärk on viia miinimumini üldine võrgustiku toimimise taastamise aeg seoses igat liiki transpordi vajadustega. Selleks võivad raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad kooskõlastada mööda mitmeid kaubaveokoridore kulgeva erinevat tüüpi liikluse juhtimist.

*Artikkel 18***Teave kaubaveokoridori kasutamise tingimuste kohta**

Juhatus koostab, ajakohastab regulaarselt ja avaldab dokumendi, mis sisaldab:

- a) vastavalt direktiivi 2001/14/EÜ artiklis 3 osutatud korrale koostatud riigisisestes võrguaruannetes sisalduvat kogu teavet kaubaveokoridoride kohta;
- b) terminalide nimekirja ja omadusi, eelkõige teavet terminalidele juurdepääsu tingimuste ja korra kohta;
- c) teavet käesoleva määruse artiklites 13 kuni 17 osutatud menetluste kohta ja
- d) rakenduskava.

*Artikkel 19***Teenuse kvaliteet kaubaveokoridoris**

1. Kaubaveokoridori juhatus edendab kaubaveokoridoride ulatuses direktiivi 2001/14/EÜ artiklis 11 osutatud toimivusskeemide ühilduvust.

▼B

2. Juhatus jälgib raudtee kaubaveoteenuste tulemuslikkust kaubaveokoridoris ja avaldab selle jälgimisel saadud tulemused kord aastas.

3. Juhatus korraldab nõuetele vastava kaubaveokoridoride kasutajate uuringu ja avaldab selle andmed korra aastas.

*Artikkel 20***Reguleerivad organid**

1. Direktiivi 2001/14/EÜ artiklis 30 osutatud reguleerivad organid teevad koostööd raudteekaubaveokoridoris esineva konkurentsi üle järelevalve teostamiseks. Eelkõige tagavad nad mittediskrimineeriva juurdepääsu võimaldamise koridorile ja tegutsevad kõnealuse direktiivi artikli 30 lõikes 2 sätestatud apellatsioonide menetleva organina. Nad vahetavad raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatelt ja muudelt asjaomastelt pooltelt saadud vajalikku teavet.

2. Liikmesriigid püüavad luua võrreldavat reguleerituse taset, et soodustada vaba ja õiglast konkurentsi kaubanduskoridorides. Reguleerivad organid peavad olema turul tegutsejate jaoks kergesti kättesaadavad ning neil peab olema võimalik oma otsuseid sõltumatult ja tõhusalt vastu võtta.

3. Kui taotleja esitab reguleerivale organile kaebuse seoses raudteekaubaveo rahvusvaheliste teenustega või reguleeriva organi poolt omal algatusel läbiviidud uurimise raames, konsulteerib asjaomane reguleeriv organ kõigi teiste selliste liikmesriikide reguleerivate organitega, kelle territooriumi läbib asjaomase kaubarongiga seotud rongiliin, ja palub neil enne oma otsuse vastuvõtmist esitada kogu vajalik teave.

4. Reguleerivad organid, kellega lõike 3 kohaselt konsulteeritakse, esitavad asjaomasele reguleerivale organile kogu teabe, mida neil endil on õigus oma siseriikliku õiguse alusel taotleda. Seda teavet võib üksnes kasutada kaebuse menetlemiseks või lõikes 3 osutatud uurimise läbiviimiseks.

5. Kaebuse saanud või omal algatusel uurimise algatanud reguleeriv organ edastab asjakohase teabe vastutavale reguleerivale organile, et see organ võtaks juhtumi osapoolte suhtes meetmeid.

6. Kõik raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate kaasatud esindajad, kellele on osutatud direktiivi 2001/14/EÜ artikli 15 lõikes 1, tagavad kogu kaebuse menetlemiseks või käesoleva artikli lõike 3 kohase uurimise jaoks vajaliku ning selle liikmesriigi reguleeriva organi poolt, kus kaasatud esindaja asub, taotletud teabe viivituseeta esitamise. Sellel reguleerival organil on õigus edastada see asjaomast rahvusvahelist rongiliini puudutav teave käesoleva artikli lõikes 3 nimetatud reguleerivatele organitele.



V PEATÜKK
LÕPPSÄTTED

Artikkel 21

Komiteemenetlus

1. Komisjoni abistab direktiivi 91/440/EMÜ artiklis 11a nimetatud komitee.
 2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikleid 3 ja 7, võttes arvesse selle otsuse artikli 8 sätteid.
 3. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikleid 5 ja 7, võttes arvesse selle otsuse artikli 8 sätteid.
- Tähtajaks otsuse 1999/468/EÜ artikli 5 lõike 6 tähenduses kehtestatakse kolm kuud.

Artikkel 22

Rakendamise jälgimine

Artikli 8 lõikes 1 osutatud nõukogu esitab alates kaubaveekoridori loomisest iga kahe aasta järel komisjonile asjaomase koridori rakenduskava tulemused. Komisjon analüüsib kõnealuseid tulemusi ja teavitab oma analüüsist artiklis 21 osutatud komiteed.

Artikkel 23

Aruanded

Komisjon vaatab korrapäraselt läbi käesoleva määruse kohaldamise. Ta esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande esimest korda hiljemalt 10. novembriks 2015 ja seejärel iga kolme aasta tagant.

Artikkel 24

Üleminekumeetmed

Käesolevat määrust ei kohaldata Küprose Vabariigi ja Malta suhtes seni, kuni nende territooriumile ei ole rajatud raudteesteemi.

Artikkel 25

Jõustumine

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.



LISA

ESIALGSETE KAUBAVEOKORIDORIDE LOETELU

	Liikmesriigid	Põhiliinid (*)	Kaubaveokoridori rajamine:
„Rein – Alpid”	NL, BE, DE, IT	Zeebrugge-Antwerpen/Amsterdam/Vlissingen (+)/Rotterdam-Duisburg-[Basel]-Milan- Genova	Hiljemalt 10. novembriks 2013
„Põhjameri – Vahemeri”	NL, BE, LU, FR, UK (+)	Glasgow (*)/Edinburgh (*)/Southampton (*)/Felixstowe (*)-London (+)/Dunkerque (+)/Lille (+)/Liège (+)/Paris (+)/Amsterdam (+)-Rotterdam-Zeebrugge (+)/Antwerpen-Luxembourg-Metz-Dijon-Lyon/[Basel]-Marseille (+)	Hiljemalt 10. novembriks 2013
„Skandinaavia – Vahemeri”	SE, DK, DE, AT, IT	Stockholm/[Oslo] (+)/Trelleborg (+)-Malmö-København-Hamburg-Innsbruck-Verona-La Spezia (+)/Livorno (+)/Ancona (+)/Taranto (+)/Augusta (+)/Palermo	Hiljemalt 10. novembriks 2015
„Atlandi ookean”	PT, ES, FR, DE (+)	Sines-Lisboa/Leixões — Madrid-Medina del Campo/ Bilbao/San Sebastian-Irun-Bordeaux-Pariis/Le Havre/Metz – Strasbourg (+)/ Mannheim (+) Sines-Elvas/Algeciras	Hiljemalt 10. novembriks 2013
„Läänemeri - Aadria meri”	PL, CZ, SK, AT, IT, SI	Swinoujscie (+)/Gdynia-Katowice-Ostrava/Žilina-Bratislava/Wien/Klagenfurt-Udine-Veneetsia/ Trieste/ /Bologna/Ravenna Graz-Maribor-Ljubljana-Koper/Trieste	Hiljemalt 10. novembriks 2015
„Vahemere piirkonna riigid”	ES, FR, IT, SI, HU, HR (+)	Almería-Valencia/Algeciras/Madrid-Zaragoza/Barcelona-Marseille-Lyon-Turin-Milan-Verona-Padua/Veneetsia-Trieste/ Koper- Ljubljana-Budapest Ljubljana (+)/Rijeka (+)-Zagreb (+)-Budapest-Zahony (Ungari-Ukraina piir)	Hiljemalt 10. novembriks 2013
„Ida/Vahemere idaosa”	CZ, AT, SK, HU, RO, BG, EL, DE (*)	— Bucureșt-ConstanțaBucurești Bremerhaven (*)/Wilhelmshaven (*)/Rostock (*)/Hamburg (*)-Praha-Viin/Bratislava-Budapest — Vidin-Sofia-Burgas (*)/Svilengrad (*) (Bulgaaria-Türgi piir)/ Promachonas-Thessaloniki-Athina-Patras (*)	Hiljemalt 10. novembriks 2013

▼ M1

	Liikmesriigid	Põhiliinid ⁽¹⁾	Kaubaveokoridori rajamine:
„Põhjameri – Läänemeri” ⁽²⁾	DE, NL, BE, PL, LT, LV ^(*) , EE ^(*)	Wilhelmshaven ⁽⁺⁾ /Bremerhaven/Hamburg ⁽⁺⁾ / Amsterdam ⁽⁺⁾ / Rotterdam/Antwerpen-Aachen/Berliin-Varssavi-Terespol (Poola-Valgevene piir)/Kaunas-Riia ^(*) -Tallinn ^(*)	Hiljemalt 10. novembriks 2015
„Rein-Doonau” ⁽³⁾	FR, DE, AT, SK, HU, RO	Strasbourg-Mannheim-Frankfurt-Nürnberg-Wels Strasbourg-Stuttgart-München-Salzburg-Wels- Wien-Bratislava-Budapest-Arad-Braşov/Craiova-Bucureşti-ConstanţaBucureşti Čierna ja Tisou (Slovakkia-Ukraina piir)-Košice-Žilina-Horní Lideč-Praha-München/Nürnberg	Hiljemalt 10. novembriks 2020

⁽¹⁾ „/” tähistab alternatiivseid liine. Kooskõlas TEN-T suunistega tuleks Atlandi ookeani ja Vahemere koridore tulevikus täiendada kaubaraudtee teljega Sines/Algeciras-Madrid-Pariis, mis ületab peatunneli kaudu Kesk-Püreneed.

⁽⁺⁾ Ristiga märgitud teed + lisatakse vastavatesse koridoridesse hiljemalt kolm aastat pärast käesolevas tabelis sätestatud rajamise kuupäeva. Artikli 8 ja artikli 13 lõike 1 kohaselt määratletud olemasolevaid struktuure kohandatakse vastavates koridorides täiendavate liikmesriikide ja infrastruktuuri-ettevõtjate osalusel. Need kaasamised põhinevad turu-uuringutel ja neis võetakse arvesse olemasoleva reisijate- ja kaubaveo aspekte määruse artikli 14 lõikega 3.

^(*) Tärniga märgitud teed * lisatakse vastavatesse koridoridesse hiljemalt viis aastat pärast käesolevas tabelis sätestatud rajamise kuupäeva. Artikli 8 ja artikli 13 lõike 1 kohaselt määratletud olemasolevaid struktuure kohandatakse vastavates koridorides täiendavate liikmesriikide ja infrastruktuuri-ettevõtjate osalusel. Need kaasamised põhinevad turu-uuringutel ja neis võetakse arvesse olemasoleva reisijate- ja kaubaveo aspekte kooskõlas artikli 14 lõikega 3.

⁽²⁾ Kuni Rail Baltica liini realiseerimiseni nominaalse rööpmelaiusega 1435 mm, võetakse selle koridori rajamisel ja opereerimisel arvesse erineva rööpmelaiusega süsteemide eripära.

⁽³⁾ Selle koridori loomine põhineb turu-uuringutel ja selles võetakse arvesse olemasoleva reisijate- ja kaubaveo aspekte kooskõlas artikli 14 lõikega 3. Lõik Čierna ja Tisou (Slovakkia-Ukraina piir)-Košice-Žilina-Horní Lideč-Praha-München/Nürnberg rajatakse hiljemalt 10. novembriks 2013.