



Europos Sąjungos
Taryba

Briuselis, 2022 m. liepos 28 d.
(OR. en)

11657/22

Tarpinstitucinė byla:
2022/0420 (COD)

TRANS 515
CODEC 1187
IA 122

PASIŪLYMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinės sekretorės, kurios vardu pasirašo direktorė Martine DEPREZ
gavimo data:	2022 m. liepos 27 d.
kam:	Tarybos generaliniam sekretariatui
Ankstesnio dokumento Nr.:	15109/21
Komisijos dok. Nr.:	COM(2022) 384 final
Dalykas:	Pakeistas pasiūlymas dėl EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTO dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtos gairių, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2021/1153 bei Reglamentas (ES) Nr. 913/2010 ir panaikinamas Reglamentas (ES) Nr. 1315/2013

Delegacijoms pridedamas dokumentas COM(2022) 384 final.

Pridedama: COM(2022) 384 final



EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2022 07 27
COM(2022) 384 final

2021/0420 (COD)

Pakeistas pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

**dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių, kuriuo iš dalies keičiamas
Reglamentas (ES) 2021/1153 bei Reglamentas (ES) Nr. 913/2010 ir panaikinamas
Reglamentas (ES) Nr. 1315/2013**

(Tekstas svarbus EEE)

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

• Pasiūlymo pagrindimas ir tikslai

Reglamentu (ES) 1315/2013 dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) plėtros gairių¹ nustatomas visos Europos daugiarašis geležinkelių, vidaus vandenų kelių ir trumpųjų nuotolių laivybos maršrutų, sujungtų su miestų transporto mazgais, jūrų ir vidaus vandenų uostais, oro uostais ir terminalais visoje Europos Sąjungoje, tinklas. Šis tinklas yra tvirtas sklandžiam keleivių ir krovinių vežimui visoje Europoje reikalingų transporto koridorių pagrindas.

Siekdama padėti spręsti tokius didėjančius mūsų kartos iššūkius kaip klimato kaita ir atsparesnės mūsų transporto infrastruktūros poreikis po žalingų COVID-19 pandemijos padarinių, Komisija 2021 m. gruodžio 14 d. priėmė pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto, kuriuo peržiūrimas 2013 m. TEN-T reglamentas². Atsižvelgiant į Europos žaliojo kurso³ ir Darnaus ir išmanaus judumo strategijos⁴ tikslus, juo siekiama didinti veiklos, kuriai naudojamos tvaresnės transporto formos, mastą ir skiriamas didesnis dėmesys transporto rūšių ir mazgų daugiarašiškamui bei sąveikumui, taip pat geresnei miestų transporto mazgų integracijai į TEN-T.

Tačiau priėmus peržiūrėtas gaires Europos transporto tinklo atsparumas sulaukė dar vieno išbandymo, kurį sukėlė pražūtingas Rusijos karinės agresijos prieš Ukrainą poveikis. Tai pakeitė geopolitinės aplinkos suvokimą ir išryškino mūsų pažeidžiamumą dėl nenumatytų destruktivių įvykių už Sąjungos ribų. Didelis šio įvykio poveikis pasaulinėms rinkoms, kaip antai pasauliniam aprūpinimui maistu, parodė, kad formuojant Sąjungos politiką Sąjungos vidaus rinkos ir jos transporto tinklo negalima vertinti atskirai. Geresnių jungčių su ES kaimyninėmis šalimis partnerėmis reikia labiau nei bet kada anksčiau.

Atsižvelgiant į šias naujas geopolitines aplinkybes, 2022 m. gegužės 12 d. Komisijos komunikate dėl solidarumo koridorių⁵ nustatytos kelios didelės transporto infrastruktūros problemos, kurias ES ir jos kaimyninės šalys turi išspręsti siekdamos remti Ukrainos ekonomiką ir atsigavimą, sudaryti sąlygas žemės ūkio ir kitoms prekėms patekti į ES ir pasaulio rinkas bei užtikrinti, kad būtų labai pagerintas susisiekimas su Europa tiek eksportui, tiek importui. Siekiant geresnio susisiekimu su ES, minėtame komunikate kaip viena iš priemonių buvo pasiūlyta įvertinti Europos transporto koridorių išplėtimą.

Komisija jau atliko šių koridorių išplėtimo parengiamuosius darbus – vykdydama TEN-T plėtros į kaimynines šalis politiką ji 2022 m. liepos 14 d. priėmė peržiūrėtus orientacinius transeuropinio transporto tinklo Ukrainoje žemėlapius⁶. Šių išplėsto TEN-T žemėlapių tikslas – taikyti TEN-T standartus ir trečiųjų šalių tinklams, kad būtų sudarytos sąlygos sklandžiam susisiekimui. Be to, jie suteikia solidų pagrindą užsienio investicijoms šiose šalyse, o tai atitinka Europos tikslus.

Kita problema – skirtingi Ukrainoje ir didžiojoje ES dalyje naudojamos geležinkelio vėžės pločiai, dėl to geležinkelių sąveikumas yra gerokai mažesnis. Iš Ukrainos geležinkelių eksportuojami produktai turi būti perkraunami netoli ES sienų, nes Ukrainos tinkle

¹ OL L 348, 2013 12 20, p. 1.

² COM(2021) 812 *final*.

³ COM(2019) 640 *final*.

⁴ COM(2020) 789 *final*.

⁵ COM(2022) 217 *final*.

⁶ COM(2022) 5056 *final*.

važiuojantys traukiniai negali važiuoti Europos standartinio nominalaus 1 435 mm pločio vėže. Ši geležinkelių sąveikumo problema dėl skirtingų vėžės pločių taip pat atskleidė geležinkelio tinklo pažeidžiamumą ES teritorijoje, nes kelios valstybės narės turi geležinkelių tinklą, kurio nominalus vėžės plotis skiriasi nuo Europos standartinio nominalaus vėžės pločio. Ši problema nebuvo nagrinėjama 2021 m. gruodžio 14 d. pasiūlyme dėl teisėkūros procedūra priimamo akto, kuriuo peržiūrimas TEN-T reglamentas, tačiau po pastarojo meto įvykių Ukrainoje tapo akivaizdu, kad ją reikia spręsti.

Be to, pagal Europos žaliąjį kursą raginama didelę dalį iš 75 proc. šiuo metu keliais vežamų vidaus krovinių vežti geležinkeliais ir vidaus vandenų keliais. Tačiau perkrovimui reikalingas laikas ir išlaidos daro neigiamą poveikį geležinkelių konkurencingumui, o tai apsunkina šio tikslo siekimą. Didelis geležinkeliais vežamų krovinių apimtys augimas sukeltų didelių kliūčių pasienyje, kaip dabar matome Ukrainos pasienyje, todėl taip pat sukeltų pavojų šio tikslo įgyvendinimui.

TEN-T tinklas apima keletą kaimyninių trečiųjų šalių, visų pirma Rusiją ir Baltarusiją. Šis tinklas yra ES ir trečiųjų šalių bendradarbiavimo infrastruktūros srityje, įskaitant tarpvalstybinių jungčių su ES stiprinimą, pagrindas. Atsižvelgiant į Rusijos karinę agresiją Ukrainoje ir Baltarusijos poziciją šiame konflikte, toks bendradarbiavimas su Rusija ir Baltarusija laikomas nebederamu ir neatitinkančiu ES interesų.

Todėl šiuo iš dalies pakeistu pasiūlymu siekiama toliau nurodytų 2021 m. gruodžio 14 d. pasiūlymo dėl teisėkūros procedūra priimamo akto pakeitimų.

- Kaip pirminis atsakas į komunikate dėl solidarumo koridorių prašomus veiksmus, siūloma išplėsti keturis Europos transporto koridorius į Ukrainą ir Moldovos Respubliką remiantis orientaciniais šiose dviejose šalyse esančio pagrindinio tinklo žemėlapiais. Tai visų pirma susiję su Šiaurės jūros – Baltijos jūros koridoriaus išplėtimu per Lvivą ir Kyjivą iki Mariupolio, Baltijos jūros – Juodosios jūros – Egėjo jūros koridoriaus išplėtimu iki Odesos per Lvivą ir per Kišiniovą, taip pat Baltijos jūros – Adrijos jūros ir Reino – Dunojaus koridorių išplėtimu iki Lvivo. Dėl tokio koridorių išplėtimo reikia iš dalies pakeisti praėjusio gruodžio mėn. pasiūlymo III priedą.
- Atsižvelgiant į dabartines geopolitines aplinkybes, orientacija į transeuropinio transporto tinklo plėtrą Rusijoje ir Baltarusijoje nebėra nei pagrįsta, nei pageidaujama. Todėl siūloma iš IV priedo išbraukti orientacinius transeuropinio transporto tinklo Rusijoje ir Baltarusijoje žemėlapius. Tačiau perėjimo prie demokratijos Baltarusijoje atveju šios šalies tarpvalstybinių jungčių su ES kūrimas ir modernizavimas pagal visuotinį demokratinės Baltarusijos ekonomikos planą būtų didelis prioritetas – tai apimtų ir šios šalies grąžinimą į minėtą reglamentą.
- Todėl ES valstybių narių teritorijoje nebeskiriamas prioritetas geresnėms tarpvalstybinėms jungtims su Rusija ir Baltarusija. Šiuo metu jungtis su šiomis dviem trečiosiomis šalimis turi Suomija, Estija, Latvija, Lietuva ir Lenkija. Siekiant atsižvelgti į mažesnę prioritetą šių paskutinės atkarpos jungčių kūrimui ir modernizavimui, siūloma sumažinti visų šiuo metu pagrindiniame tinkle esančių tarpvalstybinių jungčių paskutinių atkarpų lygį iki visuotinio tinklo, kuriam numatytas tik vėlesnis – 2050 m. – įgyvendinimo terminas. Tam reikės nedidelio Europos transporto koridorių išdėstymo pakoregavimo. Dėl šių pakeitimų reikia iš dalies pakeisti I ir III priedus.
- Be TEN-T tinklo Ukrainoje orientacinių žemėlapių pakoregavimo (COM(2022) 5056 *final*), siūloma pakeisti susijusius žemėlapius IV priede.

- Galiausiai, kelios valstybės narės turi geležinkelių tinklą, kurio nominalus vėžės plotis skiriasi nuo Europos standartinio nominalaus 1 435 mm vėžės pločio. Atitinkamos šalys yra Airija (1600 mm pločio vėžė), Suomija (1 524 mm pločio vėžė), Estija, Latvija ir Lietuva (1 520 mm pločio vėžė), Portugalija ir Ispanija (1 668 mm pločio vėžė). Tokie geležinkelių vėžės pločio skirtumai gerokai apriboja geležinkelių sąveikumą Europos Sąjungoje, kaip parodė dabartinė krizė Ukrainoje ir jos problemos eksportuojant grūdus geležinkeliu dėl skirtingo vėžės pločio. Todėl siūloma visoms valstybėms narėms, turinčioms sausumos geležinkelių jungtis su kitomis valstybėmis narėmis, nustatyti reikalavimą visas naujas TEN-T geležinkelių linijas plėtoti su Europos standartinio nominalaus 1 435 mm pločio vėže, taip pat parengti perėjimo prie šio Europos standartinio nominalaus vėžės pločio planą visoms esamoms Europos transporto koridorių linijoms. Tai turėtų atspindėti TEN-T infrastruktūros reikalavimuose, visų pirma III skyriaus 1 skirsnyje (geležinkelių transporto infrastruktūra).
- **Suderinamumas su toje pačioje politikos srityje galiojančiomis nuostatomis**

Kaip vienas iš pagrindinių ES transporto infrastruktūros politikos ramsčių TEN-T reglamentas yra įgalinanti priemonė, kuri taip pat priklauso nuo šių politiką papildančių politikos krypčių. TEN-T reglamente nustatyti standartai ir reikalavimai yra tiesiogiai susiję su atitinkamais tikslais ir poreikiais kituose transporto sektoriuose ir (arba) srityse, taigi ir su kitais konkrečioms sektoriams skirtais teisės aktais. Tai reiškia, kad, pavyzdžiui, tam, kad naudojant TEN-T geležinkelių infrastruktūrą būtų užtikrintas sklandus tarpvalstybinis transportas ir judumas, ta infrastruktūra turi atitikti geležinkelių politikos srityje taikomus sąveikumo teisės aktus. Todėl šiame pasiūlyme pateikti pakeitimai, susiję su perėjimu prie Europos standartinio nominalaus vėžės pločio, visiškai atitinka esamus geležinkelių teisės aktus.

Kalbant apie pakeitimus žemėlapiuose, jie visiškai atitinka 2022 m. gegužės 12 d. Komisijos komunikate dėl solidarumo koridorių (COM(2022) 217 *final*) pateiktas priemones.

- **Suderinamumas su kitomis Sąjungos politikos sritimis**

Šis pasiūlymas yra suderinamas ir su kitomis Sąjungos politikos sritimis, pavyzdžiui, geležinkelių sektoriaus teisės aktais, visų pirma šiais dviem reglamentais:

2014 m. lapkričio 18 d. Komisijos reglamentu (ES) Nr. 1299/2014 dėl Europos Sąjungos geležinkelių sistemos infrastruktūros posistemio techninės sąveikos specifikacijos, kuris taikomas skirtingo pločio vėžėms;

2016 m. gegužės 27 d. Komisijos reglamentu (ES) 2016/919 dėl geležinkelių sistemos Europos Sąjungoje kontrolės, valdymo ir signalizacijos posistemų techninės sąveikos specifikacijos, kuris taikomas 1 435 mm, 1 520 mm, 1 524 mm, 1 600 mm ir 1 668 mm vėžės pločio tinklams. Tačiau jis netaikomas trumpoms 1 520 mm vėžės pločio sienos kirtimo linijoms, kurios yra prijungtos prie trečiųjų šalių tinklo.

2. TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI

- **Teisinis pagrindas**

Pasiūlymo dėl teisėkūros procedūra priimamo akto dėl peržiūrėto TEN-T reglamento (COM(2021) 812 *final*) pasiūlytų pakeitimų teisinis pagrindas yra Sutartis dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) (170–172 straipsniai), nustatanti transeuropinių tinklų kūrimą ir plėtrą transporto, telekomunikacijų ir energetikos infrastruktūros srityse.

- **Subsidiarumo principas (neišimtinės kompetencijos atveju)**

SESV numatyta, kad transeuropinių tinklų paskirtis – sudaryti sąlygas Sąjungos piliečiams, ekonominės veiklos vykdytojams ir regionų bendruomenėms gauti visapusišką naudą iš erdvės be vidaus sienų. Plėtojant šiuos tinklus, taip pat turi būti atsižvelgiama į poreikį stiprinti Sąjungos ekonominę, socialinę ir teritorinę sanglaudą bei skatinti jos bendrą darnų vystymąsi. Todėl TEN-T politika pagal savo pobūdį taikoma ne tik atskirose valstybių narių teritorijose, nes ji orientuota į bendrą Europos tinklų sistemą tarpvalstybiniu mastu. Akivaizdu, kad tokio pobūdžio visą Europą apimančio tinklo negali sukurti tik viena valstybė narė.

Be to, geresnės Sąjungos transporto tinklo jungtys su tokiomis kaimyninėmis trečiosiomis šalimis kaip Ukraina ir Moldovos Respublika bus veiksmingesnės, jei bus įgyvendintos Sąjungos lygmeniu, o ne atskirai nacionaliniu lygmeniu. Be to, įvertinus Reglamentą (ES) 1315/2013 dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių (SWD(2021) 117 *final*)⁷ padaryta išvada, kad TEN-T bendradarbiavimas su trečiosiomis šalimis, kaip viena iš 2013 m. naujai pradėtų įgyvendinti sričių, sukūrė didelę pridėtinę vertę, kurią sukurti būtų buvę neįmanoma vien atskirais valstybių narių veiksmais.

Tas pats pasakytina ir apie Sąjungos atsaką į Rusijos karinę agresiją prieš Ukrainą, kurio dalis – mažesnis dėmesys transporto jungtims su Rusija ir Baltarusija. Tam taip pat reikalingi suderinti visos Sąjungos veiksmai.

- **Proporcingumo principas**

Šiuo iš dalies pakeistu pasiūlymu neviršijama tai, kas būtina jo tikslams pasiekti. Jame numatyta pritaikyti pridėtus žemėlapius, kuriuose nurodytas transeuropinis transporto tinklas ES, taip pat pritaikyti orientacinius žemėlapius kaimyninėse trečiosiose šalyse.

Be to, siūloma įpareigoti valstybes nares pereiti prie Europos standartinio nominalaus 1 435 mm vėžės pločio, kai tiesiama nauja geležinkelio linija. Šis įpareigojimas jau yra taikomas, tačiau žinomiems izoliuotiems tinklams, t. y. tinklams, kurių vėžės plotis skiriasi nuo Europos standartinio nominalaus 1 435 mm vėžės pločio, šis reikalavimas nebuvo taikomas. Kalbant apie reikalavimą dar statomoms atkarpoms, tam nereikės papildomų išlaidų, išskyrus analizę ir sprendimą, kaip tokios naujos Europos standartinio 1 435 mm vėžės pločio geležinkelių linijos gali būti veiksmingai sujungtos su likusiu nacionaliniu tinklu, kuris gali būti skirtingo vėžės pločio.

Pasiūlymu valstybės narės taip pat įpareigojamos pereiti prie standartinio pločio vėžės esamose Europos transporto koridorių geležinkelio linijose. Tačiau valstybės narės turi veiksmų laisvę – pirmiausia, nuspręsti dėl tokio pakeitimo laiko, o prireikus ir nuspręsti, kad toks perėjimas tam tikrose linijose nėra pagrįstas socialine ekonomine sąnaudų ir naudos analize.

Galiausiai, šis pasiūlymas apima ir tarpvalstybinių paskutinės atkarpos ruožų su Rusija ir Baltarusija lygio sumažinimą. Šis lygio sumažinimas susijęs tik su labai ribotos geografinės apimties atkarpomis („paskutinės atkarpos“). Lygio sumažinimas nereiškia, kad šios kelių ar geležinkelio atkarpos bus pašalintos iš TEN-T tinklo – tai reiškia, kad paskutinei jų atkarpai iki sienos tiesiog bus taikomas mažesnis prioritetasis jos įgyvendinimo termino prasme, t. y. valstybės narės bus įpareigosotos ją užbaigti ne iki 2030 m., o tik iki 2050 m. Tai visiškai atitinka atitinkamų valstybių narių nacionalinius planus ir programas, nes jos neplanuoja investuoti lėšų į šias paskutinių atkarpų jungtis trumpuoju ir vidutinės trukmės laikotarpiu.

⁷ 2021 m. gegužės 26 d. Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių vertinimas, SWD (2021) 117 *final*.

- **Priemonės pasirinkimas**

Tai yra pasiūlymas iš dalies pakeisti pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto, kuriuo peržiūrimas esamas reglamentas, todėl atrodo pagrįsta išlaikyti priemonės statusą nepakeistą.

3. *EX POST* VERTINIMO, KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMO REZULTATAI

- **Galiojančių teisės aktų *ex post* vertinimas / tinkamumo patikrinimas**

TEN-T reglamento (SWD(2021) 117 *final*) vertinime buvo analizuojamas TEN-T bendradarbiavimas su kaimyninėmis ir trečiosiomis šalimis kuriant orientacinį transeuropinį transporto tinklą. Padaryta išvada, kad tokie orientaciniai žemėlapiai padėjo suteikti atskaitos tašką bendradarbiavimui planuojant transporto infrastruktūros plėtrą šiose šalyse, siekiant užtikrinti tęstinumą ir transporto jungtis ES. Šie žemėlapiai labai atitiko bendrą interesą – stiprinti strategines daugiarūšio transporto jungtis tarp ES ir atitinkamų kaimyninių regionų bei skatinti ekonominę plėtrą ir mainus.

Orientaciniai žemėlapiai grindžiami ta pačia metodika kaip ir ES esantis TEN-T, jie apima tiek pagrindinio, tiek visuotinio tinklo sluoksnius. Nors šie orientaciniai tinklo išplėtimai nereiškia, kad bus automatiškai taikomi visi ES valstybėms narėms nustatyti TEN-T standartai ir reikalavimai, atlikus vertinimą padaryta išvada, jog jie padėjo dalytis Sąjungos transporto infrastruktūros įrengimo ir Sąjungos techninių standartų, reguliavimo aspektų bei geriausios patirties finansavimo srityje skatinimo metodika. Be to, jie padėjo geriau orientuotis tarptautinėms finansų įstaigoms, atitinkamiems ES finansavimo šaltiniams ir nacionaliniams bei privatiems investuotojams, kur sutelkti jų finansavimą ir veiklą šiuose regionuose. Visi šie aspektai taps dar svarbesni siekiant padėti Ukrainos ir jos kaimyninės Moldovos Respublikos, kuri buvo stipriai paveikta, atkūrimo ir atstatymo procesui.

Be to, atlikus vertinimą padaryta išvada, kad bendradarbiavimas su trečiosiomis šalimis vykdant TEN-T politiką taip pat buvo tinkamas, nes juo skatinami aukšti Europos aplinkos ir socialiniai standartai bei finansinis tvarumas sausumos koridoriuose. Bendra tinklo planavimo veikla su kaimyninėmis šalimis, dėl kurios atsiranda galimybės atlikti orientacinius TEN-T išplėtimus, yra tinkama, nes sukuria stabilią sistemą koncentruotoms investicijoms į transporto infrastruktūrą, kurioms teikia paramą ES šaltiniai ir pasaulinės tarptautinės finansų įstaigos. Vertinime taip pat konstatuota, kad, sprendžiant iš tarptautinių pokyčių (pvz., pažangos stojimo derybose ir Transporto bendrijos sutarties pasirašymo su Vakarų Balkanų regionu), toks metodas išlieka aktualus ir 2030 m. bei 2050 m. perspektyvoje ir gali būti toliau plečiamas. Tai dar aktualiau atsižvelgiant į naujas geopolitines aplinkybes. Todėl Europos transporto koridorių išplėtimas į Ukrainą ir Moldovos Respubliką, kaip nurodyta šiame iš dalies pakeistame pasiūlyme, gali būti labai vertinga priemonė siekiant padėti atkurti ir atstatyti tas šalis.

- **Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis**

2022 m. birželio 29 d. įvyko tarpinstitucinis susitikimas, kuriame dalyvavo ne tik visos 27 ES valstybės narės, bet ir Ukrainos, Moldovos Respublikos bei Sakartvelo aukšto lygio atstovai. Jame buvo sprendžiamas klausimas, ką nauja geopolitinė realybė dėl Rusijos karinės agresijos prieš Ukrainą reiškia TEN-T politikai siaurąja prasme ir Sąjungos transporto politikai plačiąja prasme, ir kaip TEN-T turėtų ir gali prisitaikyti prie šių naujų geopolitinių aplinkybių. Ši diskusija svariai prisidėjo prie šio iš dalies pakeisto pasiūlymo.

Be to, Prancūzijos ir Čekijos pirmininkavimo Tarybai metu 2022 m. birželio 8 d. ir 10 d. buvo surengti dvišaliai susitikimai su kiekviena iš 27 ES valstybių narių siekiant aptarti pasiūlytus

šio iš dalies pakeisto pasiūlymo pakeitimus, visų pirma perėjimą prie Europos standartinio nominalaus 1 435 mm vėžės pločio skirtingo vėžės pločio linijose ir pagrindinio kelių ir geležinkelių tinklo jungčių su Rusija ir Baltarusija paskutinių atkarpų lygio sumažinimą.

Galiausiai Komisija savo interneto svetainėje paskelbė kvietimą teikti informaciją, kuriame apibūdinamos spręstinos problemos, siejami tikslai ir politikos priemonių projektai. Atsiliepimus į kvietimą teikti informaciją buvo galima teikti nuo 2022 m. liepos 6 d. iki 2022 m. liepos 20 d. Užregistruoti dvidešimt du atsakymai, visuose iš jų buvo pritarta siūlomoms priemonėms. Pagrindinės pastabos buvo šios:

- Siūlomomis priemonėmis bus prisidedama prie geležinkelių jungčių su Ukraina ir Moldova gerinimo plečiant Europos transporto koridorius. Jomis bus pagerintas Ukrainos ir Moldovos susisiekimas su ES, visų pirma vežant krovinius, taip prisidedant prie Europos žaliojo kurso bei Darnaus ir išmanaus judumo strategijos tikslų įgyvendinimo.
- Europos transporto koridorių išplėtimui į Ukrainą ir Moldovą reikės išpildyti techninius, reguliavimo ir administracinius reikalavimus.
- Daugeliui geležinkelio jungčių Ukrainoje bei tarp Ukrainos ir ES reikės didelių investicijų. Taip pat reikės statyti terminalus ir perkrovimo objektus.
- Įgyvendindama koridorių plėtrą Komisija turėtų skirti deramą dėmesį kelių jungčių (greitkelių) tarp Rumunijos, Moldovos ir Ukrainos gerinimui.
- Dunojaus upė turi didelį prekių eksporto ir importo tarp Ukrainos ir ES potencialą.
- Jungčių tarp Ukrainos ir Moldovos plėtrai bei transporto infrastruktūros modernizavimui ir rekonstrukcijai reikės labai didelių investicijų. Tam reikėtų padidinti TEN-T tinklo įgyvendinimui skirtą ES biudžetą.
- Europos standartinio nominalaus vėžės pločio linijų tarp Ukrainos ir Moldovos bei ES ir ES viduje įrengimas yra labai svarbus norint pagerinti geležinkelių sąveikumą. Tai padidins geležinkelių veiksmingumą, visų pirma sutrumpinant laukimo laiką sienos perėjimo punktuose. Tačiau reikia atidžiai įvertinti tokio įrengimo poveikį, visų pirma finansavimo poveikį ir poveikį sąveikumui su tinklu, turinčiu skirtingą vėžės plotį.

Viename atsakyme į kvietimą teikti informaciją keliamas susirūpinimas dėl Dnipro upės įtraukimo į TEN-T tinklą. Pažymėtina, kad Dnipro upės įtraukimui į TEN-T tinklą buvo taikoma atskira procedūra ir ji buvo priimta 2022 m. liepos 14 d. Komisijos deleguotuoju aktu. Šiuo pasiūlymu tik atkuriami TEN-T žemėlapiai, įtraukti į minėtą deleguotąjį aktą.

• **Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas**

Rengdama šį iš dalies pakeistą pasiūlymą Komisija daugiausia rėmėsi išvadomis iš ES valstybių narių tarpinstitucinės sesijos, kurioje dalyvavo Ukraina, Moldovos Respublika ir Sakartvelas, taip pat dvišaliais mainais su kiekviena valstybe nare.

• **Poveikio vertinimas**

Manoma, kad pradinį 2021 m. gruodžio 14 d. pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto⁸ pagrindžiančio poveikio vertinimo pakanka ir naujas nėra būtinas, nes pagrindiniai tikslai ir tinkamiausios galimybės nepasikeitė, o siūlomo teksto ekonominis, aplinkosauginis ir socialinis poveikis neturėtų labai skirtis nuo poveikio, kurio tikėtasi iš pirminio pasiūlymo. Be to, pradinio pasiūlymo poveikio vertinime buvo atsižvelgta į transporto srautus

⁸ SWD(2021) 472 final.

iš trečiųjų šalių, bet tik stilizuotai, ir neatsižvelgta į tikslus kaimyninių trečiųjų šalių orientacinių tinklų išdėstymus. Kadangi šiuo pasiūlymu daugiausia keičiami kaimyninių trečiųjų šalių žemėlapiai ir ribotos paskutinių atkarpų jungtys su šiomis šalimis Sąjungos teritorijoje, jis neturėtų daryti įtakos pradinio poveikio vertinimo rezultatams.

Kalbant apie naujas nuostatas, kuriomis siekiama skatinti perėjimą prie Europos standartinio nominalaus vėžės pločio, šiame pasiūlyme apsiribojama tik ribotu reikalavimo pagal dabartinį pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto pakeitimu, kuriuo numatoma, kad prie Europos standartinio nominalaus 1 435 mm vėžės pločio turi būti pereinama naujose TEN-T geležinkelio linijose (t. y. tose, kurios dar tik bus statomos po reglamento įsigaliojimo). 2021 m. gruodžio mėn. pasiūlyme dėl teisėkūros procedūra priimamo akto ši nuostata naujoms geležinkelio linijoms netaikoma tai atvejais, „kai nauja linija nutiesta pratešus tinklą, kurio vėžės plotis yra kitoks ir kuris atskirtas nuo pagrindinių Sąjungos geležinkelio linijų“. Šis reikalavimas nėra labai aiškus, todėl dabartiniu pasiūlymu siekiama aiškiau jį išaiškinti ir, svarbiausia, užtikrinti, kad vadinamiesiems izoliuotiems tinklams, t. y. tinklams, kurių vėžės plotis skiriasi nuo Europos standartinio nominalaus 1 435 mm vėžės pločio, nebūtų automatiškai netaikomas šis reikalavimas.

Bet kuriuo atveju šis oficialus reikalavimas taikomas tik naujoms geležinkelio linijoms. Naujos geležinkelio linijos, kurios vėžė yra Europos standartinio nominalaus 1 435 mm pločio, statybos išlaidos iš esmės nesiskiria nuo tų, kurių vėžės plotis skiriasi. Todėl šios priemonės ekonominis poveikis neturėtų labai skirtis nuo pradinio poveikio vertinimo.

Šiuo metu skirtingo pločio vėžės geležinkelių tinklą turi kelios valstybės narės. Naujausios technologijos leidžia važiuoti skirtingo pločio vėžėmis naudojant keičiamojo vėžės pločio traukinius. Kita skirtingų vėžės pločių valdymui tinkle skirta technologija yra vadinamasis palei infrastruktūros vėžės besidriekiantis trečiasis bėgis, leidžiantis toje infrastruktūroje važiuoti skirtingo tipo traukiniais. Pavyzdžiui, Ispanija kuria greitųjų traukinių tinklą su Europos standartinio nominalaus pločio vėže, paprastąjį tinklą su ispaniškojo pločio vėže, o kai kuriuose miestų transporto mazguose – metrinio pločio vėže. Kadangi tam reikia papildomų išlaidų, egzistuoja technologija, užtikrinanti, kad laipsniškas perėjimas geležinkelio linijose prie Europos standartinio nominalaus vėžės pločio turės ribotą poveikį geležinkelių sistemai ir neturėtų sutrikdyti geležinkelių eismo. Ispanijos patirtis taip pat rodo, kad pradėjus perėjimo prie Europos standartinio nominalaus vėžės pločio procesą, jis paskatina atitinkamą perėjimą ir kitose tinklo dalyse. Todėl pradėjus perėjimą pagrindinėse TEN-T tinklo geležinkelio linijose tai sukurs teigiamą dinamiką.

Kita vertus, šiame iš dalies pakeistame pasiūlyme įtraukta nuostata, pagal kurią valstybės narės, kurių geležinkelių tinklo vėžės plotis skiriasi nuo Europos standartinio nominalaus 1 435 mm vėžės pločio, raginamos parengti perėjimo prie Europos standartinio nominalaus vėžės pločio planą esamoms Europos transporto koridorių linijoms. Į šį perėjimo planą bus įtraukta socialinė ekonominė sąnaudų ir naudos analizė. Tokiu būdu šiame perėjimo plane būtų analizuojamas ir ekonominis bei socialinis poveikis. Jei tokios sąnaudų ir naudos analizės rezultatas bus neigiamas, valstybės narės atitinkamose jų tinklo dalyse gali atsisakyti perėjimo prie Europos standartinio nominalaus vėžės pločio.

Bendrai tikimasi, kad perėjimas prie Europos standartinio nominalaus vėžės pločio turės teigiamą poveikį. Visų pirma, juo siekiama geresnio geležinkelių transporto sąveikumo visoje Sąjungoje ir su kaimyninėmis trečiosiomis šalimis. Pavyzdžiui, poreikis eksportuoti žemės ūkio produktus iš Ukrainos per Europos uostus po to, kai Rusija ėmė blokuoti Ukrainos Juodosios jūros uostus, taip pat parodė neigiamą nesuderinto vėžės pločio Sąjungoje ekonominį poveikį. Kad pasiektų Klaipėdos uostą Lietuvoje, Ukrainos traukiniais vežami grūdai turi būti perkraunami Lenkijos ir Ukrainos pasienyje (į traukinius, važiuojančius

Europos standartinio nominalaus 1 435 mm pločio vėžės), o vėliau dar kartą perkraunami Lenkijos ir Lietuvos pasienyje (į traukinius, važiuojančius 1 520 mm pločio vėžės). Dėl to padidėja transporto sąnaudos ir prarandamas laikas, todėl tai yra labai konkretus pasekmių dėl sąveikumo trūkumo ES geležinkelių sistemoje dėl skirtingų vėžės pločių pavyzdys. Toks sąveikumo trūkumas taip pat labai trukdo transporto rūšims vienai kitą papildyti, ypač krizės atveju, pavyzdžiui, vykstant Ukrainos uostų blokada, kurios padariniai kelia pavojų pasaulinio aprūpinimo maistu saugumui. Be to, tūkstančių sunkvežimių, kertančių sieną tarp Prancūzijos ir Pirėnų pusiasalio, tarp Lenkijos ir Baltijos šalių arba, kaip pastaruoju metu, tarp Ukrainos ir Lenkijos, neigiamas poveikis aplinkai iš dalies kyla dėl geležinkelių tinklo sąveikumo trūkumo.

Be sąveikumo klausimų, Europos Audito Rūmai išreiškė susirūpinimą dėl atitinkamų nacionalinių geležinkelių tinklų konkurencijos trūkumo dėl vėžės pločių skirtumų. Pavyzdžiui, 2016 m. paskelbtoje Europos Audito Rūmų ataskaitoje dėl krovinio geležinkelių transporto⁹ teigiama, kad standartinio vėžės pločio nebuvimas ES yra ne tik techninis traukinių veiklos apribojimas, trukdantis sąveikumui. Skirtingų geležinkelio vėžės pločių vienoje šalyje arba Sąjungoje egzistavimas taip pat trukdo konkurencijos dinamikai tarp skirtingų rinkų operatorių. Naujų operatorių patekimui į rinką galėtų būti trukdoma ribojant riedmenų sąveikumą ir atviroje rinkoje pasiekiamos masto ekonomijos dydį. Be to, tai dar labiau sustiprina kitas patekimo į rinką kliūtis, mažina riedmenų gamintojų pasiūlą ir didina techninės priežiūros išlaidas.

Skirtingo nei Europos standartinio nominalaus pločio vėžės naudojimas trukdo pasinaudoti galimybe išsinuomoti Europos riedmenis eksploatavimui paprastosiose linijose. Tai reiškia, kad nauji rinkos dalyviai kito vėžės pločio linijose turi konkuruoti pirkdami joms tinkamus riedmenis. Kadangi šios medžiagos gamybos rinka yra nacionalinė, tai gali lemti didesnes kainas dėl tarptautinės konkurencijos jos gamyboje trūkumo.

Todėl Europos standartinio nominalaus vėžės pločio įdiegimas prisidės prie vidaus rinkos veikimo gerinimo. Rinkos atvėrimas bei aukštos kokybės ir visiškai sąveikaus standartinio geležinkelių tinklo (ERTMS, 740 m traukinio ilgis, elektrifikacija ir t. t.) sukūrimas prisidės prie geležinkelių transporto veiklos didinimo, nes sumažins infrastruktūros ir riedmenų sąnaudas. Be to, tai palengvins naujų dalyvių žengimą į rinką, nes joje veikiantys riedmenys bus sąveikūs visame tinkle.

Galiausiai perėjimo planu siekiama užtikrinti, kad perėjimas būtų sklandus. Yra technologijų, kuriomis galima užtikrinti nepertraukiamą tinklą tarp Europos standartinio nominalaus pločio vėžės ir esamų nacionalinių tinklų. Tačiau šios technologijos turėtų būti laikomos pereinamosiomis priemonėmis, nes ilgalaikis tikslas yra sukurti vieningą Europos tinklą. Hibridinė sistema ilguoju laikotarpiu nepakeistų dabartinės padėties, dėl kurios ne tik kyla sąveikumo problemų, bet ir apsunkinamas naujų rinkos dalyvių atsiradimas, nes jie neturi kito pasirinkimo kaip tik pirkti atitinkamus riedmenis, skirtus Europos standartinio nominalaus pločio neatitinkančiose linijose.

Trumpai tariant, papildomos išlaidos, susijusios su sąveikumo trūkumu, reiškia, kad eismas geležinkeliais nėra konkurencingas. Krizės sąlygomis neužtikrinama galimybė vieną transporto rūšį pakeisti kita, todėl kyla pavojus tinkamam vidaus rinkos veikimui.

- **Reglamentavimo tinkamumas ir supaprastinimas**

Pirminio pasiūlymo iniciatyva buvo 2021 m. Komisijos darbo programos I priedo („Naujos iniciatyvos“) dalis ir nėra II priedo („REFIT iniciatyvos“) dalis.

⁹ Europos Audito Rūmai (2016 m.). Specialioji ataskaita Nr. 08/2016. Krovininis geležinkelių transportas Europos Sąjungoje: vis dar netinkamame kelyje.

Iš dalies pakeistu pasiūlymu toliau gerinamas TEN-T geležinkelių politikos veikimas sprendžiant skirtingų TEN-T tinklo vėžės pločių sąveikumo problemą.

- **Pagrindinės teisės**

Iš dalies pakeistu pasiūlymu nustatomas vienodo geležinkelių vėžės pločio reikalavimas TEN-T tinkle – tokiu būdu bus dar labiau padidintas prieinamumas prie TEN-T geležinkelių tinklo visiems naudotojams.

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Šis iš dalies pakeistas pasiūlymas neturės papildomo poveikio Sąjungos biudžetui, palyginti su tuo, kuris jau nurodytas pradiname 2021 m. gruodžio 14 d. pasiūlyme dėl teisėkūros procedūra priimamo akto.

5. KITI ELEMENTAI

- **Igyvendinimo planai ir stebėseną, vertinimas ir ataskaitų teikimo tvarka**

Kaip nurodyta pradiname 2021 m. gruodžio mėn. pasiūlyme, Komisija taip pat stebės šios iniciatyvos pažangą, poveikį ir rezultatus naudodama TEN-T valdymu pagrįstas valdymo priemones, pavyzdžiui, sustiprintą Europos koordinatorių vaidmenį ir jų darbo planus.

- **Išsamus konkrečių pasiūlymo nuostatų paaiškinimas**

1–5 pakeitimai susiję su naujų konstatuojamųjų dalių įtraukimu, kuriose atsižvelgiama į naują geopolitinę padėtį ir aplinkybes, su kuriomis TEN-T teks susidurti ir kurias teks spręsti.

6–9 pakeitimai priimami siekiant dar labiau pabrėžti poreikį pereiti prie Europos standartinio nominalaus geležinkelio vėžės pločio, ypač visose naujose geležinkelio linijose, kurios dar tik bus tiesiamos po šio reglamento įsigaliojimo, o taip pat ir paruošti protingą perėjimo planą esamose Europos transporto koridorių geležinkelio atkarpose.

10 pakeitimu atsižvelgiama į ypatingą Airijos padėtį, kuri dėl savo izoliuotos padėties yra atskirta nuo bet kurios Europos geležinkelių sistemos, todėl reikalavimas pereiti prie Europos standartinio nominalaus 1 435 mm vėžės pločio jai nebus taikomas.

11–14 pakeitimai apima visus pakeitimus, susijusius su pridėtais TEN-T reglamento žemėlapiams, visų pirma Baltarusijos ir Rusijos žemėlapių pašalinimą, naujų priimtų orientacinių Ukrainos žemėlapių įtraukimą, visų tarpvalstybinių geležinkelio ir kelių jungčių su Rusija ir Baltarusija paskutinių atkarpų lygio sumažinimą nuo pagrindinio iki visuotinio tinklo ir Europos transporto koridorių išplėtimą į Ukrainą ir Moldovos Respubliką.

- **Pakeitimai, palyginti su pradiniu pasiūlymu dėl teisėkūros procedūra priimamo akto (COM(2021) 812 *final*)**

Šiame iš dalies pakeistame pasiūlyme padaryti toliau nurodyti pakeitimai, palyginti su 2021 m. gruodžio 14 d. pasiūlymu (COM(2021) 812 *final*).

KONSTATUOJAMOSIOS DALYS

(1) Įterpiama nauja 39 konstatuojamoji dalis:

„(39) Europos transporto tinklo atsparumui kilo rimtas iššūkis ir išbandymas dėl pražūtingo Rusijos karinės agresijos prieš Ukrainą poveikio. Ši agresija pakeitė

geopolitinės aplinkos suvokimą ir išryškino Sąjungos pažeidžiamumą dėl nenumatytų destruktivių įvykių už Sąjungos ribų. Didelis šio įvykio poveikis pasaulinėms rinkoms, kaip antai pasauliniam aprūpinimui maistu, parodė, kad formuojant Sąjungos politiką Sąjungos vidaus rinkos ir jos transporto tinklo negalima vertinti atskirai. Geresnių jungčių su Sąjungos kaimyninėmis šalimis partnerėmis reikia labiau nei bet kada anksčiau.“

- (2) Įterpiama nauja 40 konstatuojamoji dalis:

„(40) Atsižvelgiant į šias naujas geopolitines aplinkybes, 2022 m. gegužės 12 d. Komisijos komunikate dėl solidarumo koridorių¹⁰ nustatytos kelios didelės transporto infrastruktūros problemos, kurias Sąjunga ir jos kaimyninės šalys turi išspręsti siekdamas remti Ukrainos ekonomiką ir atsigavimą, sudaryti sąlygas žemės ūkio ir kitoms prekėms patekti į Sąjungos ir pasaulio rinkas bei užtikrinti, kad būtų labai pagerintas susisiekimas su Sąjunga tiek eksportui, tiek importui. Siekiant užtikrinti geresnį susisiekimą su Sąjunga, tame komunikate pasiūlyta įvertinti Europos transporto koridorių išplėtimą į Ukrainą ir Moldovos Respubliką.“

- (3) Įterpiama nauja 41 konstatuojamoji dalis:

„(41) Dėl Rusijos karinės agresijos prieš Ukrainą ir Baltarusijos pozicijos šiame konflikte Sąjungos bendradarbiavimas su Rusija ir Baltarusija TEN-T politikos srityje nėra deramas ir neatitinka Sąjungos interesų. Todėl šios dvi trečiosios šalys turėtų būti atjungtos nuo TEN-T tinklo. Dėl šios priežasties ES valstybių narių teritorijoje nebeskiriamas prioritetas geresnėms tarpvalstybinėms jungtims su Rusija ir Baltarusija. Šiuo metu jungtis su šiomis dviem trečiosiomis šalimis turi Suomija, Estija, Latvija, Lietuva ir Lenkija. Siekiant atspindėti mažesnę šių jungčių kūrimui ir modernizavimui skiriamą prioritetą, visų šiuo metu pagrindiniame tinkle esančių tarpvalstybinių jungčių su Rusija ir Baltarusija paskutinių atkarpų lygis turėtų būti sumažintas nuo pagrindinio iki visuotinio tinklo, kuriam numatytas tik vėlesnis 2050 m. įgyvendinimo terminas. Tačiau perėjimo prie demokratijos Baltarusijoje atveju šios šalies tarpvalstybinių jungčių su ES kūrimas ir modernizavimas pagal visuotinę demokratinės Baltarusijos ekonomikos planą būtų didelis prioritetas – tai apimtų ir šios šalies grąžinimą į minėtą reglamentą.“

- (4) Įterpiama nauja 42 konstatuojamoji dalis:

„(42) Naujos geopolitinės aplinkybės taip pat parodė, kokios svarbios yra sklandžios transporto jungtys Sąjungos teritorijoje ir su kaimyninėmis trečiosiomis šalimis. Geležinkelių vėžės plotis, kuris skiriasi nuo Europos standartinio nominalaus 1 435 mm vėžės pločio, labai trukdo visos Sąjungos geležinkelių tinklų sąveikumui ir net daro poveikį tų izoliuotų geležinkelio tinklų konkurencingumui. Todėl naujos geležinkelio linijos turėtų būti tiesiamos tik su Europos standartinio nominalaus 1 435 mm pločio vėže. Be to, valstybės narės, turinčios skirtingo vėžės pločio tinklą, turėtų įvertinti perėjimo prie standartinio pločio esamose Europos transporto koridorių linijose galimybę. Šis įpareigojimas neturėtų būti taikomas Airijai, nes jos transporto tinklas dėl savo izoliuotos padėties yra visiškai atskirtas nuo bet kurios sausumos jungties su Sąjungos teritorija.“

- (5) 39 konstatuojamosios dalies numeris pakeičiamas į 43, o po jos pateikiamų konstatuojamųjų dalių numeriai pakeičiami atitinkamai.

¹⁰ COM(2022) 217 final.

III SKYRIUS. YPATINGOS NUOSTATOS

1 skirsnis. Geležinkelių transporto infrastruktūra

- (6) 15 straipsnyje („Visuotiniam tinklui keliami transporto infrastruktūros reikalavimai“) atliekami tokie pakeitimai:
- (a) Išbraukiamas 2 dalies b punktas.
 - (b) 2 dalies c, d ir e punktai pervadinami b, c ir d punktais.
 - (c) 3 dalies a punktas pakeičiamas taip:
„izoliuotiems tinklams netaikomi 2 dalies a–d punktuose nustatyti reikalavimai;“
- (7) 16 straipsnyje („Pagrindiniam tinklui ir išplėstiniam pagrindiniam tinklui keliami transporto infrastruktūros reikalavimai“) atliekami tokie pakeitimai:
- (a) 2 dalies a punktas pakeičiamas taip:
„atitiktų 15 straipsnio 2 dalies a–d punktuose nustatytus reikalavimus, o krovinių traukinių atveju vyraujantis eksploatacinis geležinkelio linijos greitis išplėstinio pagrindinio tinklo krovinėse linijose būtų ne mažesnis kaip 100 km/h;“
 - (b) 2 dalies b punktas pakeičiamas taip:
„atitiktų 15 straipsnio 2 dalies a punkte nustatytus reikalavimus išplėstinio pagrindinio tinklo keleivinėse linijose;“
 - (c) 3 dalies a punktas pakeičiamas taip:
„atitiktų 15 straipsnio 2 dalies a, b ir c punktuose nustatytus reikalavimus, o krovinių traukinių atveju vyraujantis eksploatacinis geležinkelio linijos greitis pagrindinio tinklo krovinėse linijose būtų ne mažesnis kaip 100 km/h;“
 - (d) 3 dalies b punktas pakeičiamas taip:
„atitiktų 15 straipsnio 2 dalies a punkte nustatytus reikalavimus pagrindinio tinklo keleivinėse linijose;“
 - (e) 4 dalies a punktas pakeičiamas taip:
„atitiktų 15 straipsnio 2 dalies d punkto reikalavimą pagrindinio tinklo krovinėse linijose;“
 - (f) 4 dalies b punktas pakeičiamas taip:
„atitiktų 2 dalies b punkto reikalavimą pagrindinio tinklo keleivinėse linijose.“
- (8) Įterpiamas šis 16a straipsnis:
- „16a straipsnis*
- Europos standartinis nominalus geležinkelio vėžės plotis***
1. Valstybės narės užtikrina, kad bet kurioje visuotinio tinklo, išplėstinio tinklo ir pagrindinio tinklo naujoje geležinkelių infrastruktūroje, įskaitant 14 straipsnio 1 dalies d punkte nurodytas jungtis, būtų numatytas Europos standartinis nominalus 1 435 mm vėžės plotis. Šis reikalavimas laikomas įvykdytu, kai infrastruktūra gali važiuoti 1 435 mm vėžės pločiui pritaikyti traukiniai. Šiame straipsnyje nauja geležinkelių infrastruktūra reiškia bet kokią infrastruktūrą, kurios statybos darbai nepradėti šio reglamento įsigaliojimo dieną.

2. Valstybės narės, kurių geležinkelių tinklo arba jo dalies vėžės plotis skiriasi nuo Europos standartinio nominalaus 1 435 mm vėžės pločio, ne vėliau kaip per dvejus metus nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos parengia perėjimo prie Europos standartinio nominalaus 1 435 mm vėžės pločio planą esamoms geležinkelio linijoms, esančioms Europos transporto koridoriuose. Toks perėjimo planas suderinamas su kaimynine (-ėmis) valstybe (-ėmis) nare (-ėmis), kuriai (-ioms) toks perėjimas yra aktualus.
3. Perėjimo plane valstybės narės gali nustatyti geležinkelio linijas, kuriose nebus pereita prie Europos standartinio nominalaus 1 435 mm vėžės pločio. Į tokį perėjimo planą turi būti įtraukta socialinė ekonominė sąnaudų ir naudos analizė, kuria būtų pagrįstas sprendimas geležinkelio linijose nepereiti prie Europos standartinio nominalaus 1 435 mm pločio vėžės ir įvertintas to poveikis sąveikumui.
4. Su perėjimo planu susiję infrastruktūros ir investicijų planavimo prioritetai turi būti įtraukti į pirmąjį Europos transporto koridorių, kurio dalis yra krovininio geležinkelio linijos, kurių vėžės plotis skiriasi nuo Europos standartinio nominalaus vėžės pločio, atsakingo Europos koordinatoriaus darbo planą pagal 53 straipsnį.“
- (9) 19 straipsnyje („Papildomi geležinkelių infrastruktūros plėtros prioritetai“) atliekami tokie pakeitimai:
 - (a) Pridedamas a punktas:

„(a) perėjimui prie Europos standartinio nominalaus vėžės pločio (1 435 mm);“
 - (b) a–g punktai pervadinami b–h punktais.

VI SKYRIUS. BENDROSIOS NUOSTATOS

- (10) 63 straipsnis („Išimty“ papildomas antra pastraipa:

„16a straipsnio nuostatos netaikomos Airijai.“

I PRIEDAS

- (11) I PRIEDO prie COM (2021) 812 *final* 1/23 DALYJE, 2/23 DALYJE, 3/23 DALYJE, 4/23 DALYJE, 5/23 DALYJE, 14/23 DALYJE ir 15/23 DALYJE pateikti žemėlapiai pakeičiami šio iš dalies pakeisto pasiūlymo I PRIEDO 1–6 dalimis:
 - (a) I PRIEDO 1/23 DALIS pakeičiama I PRIEDO 1/6 DALIMI;
 - (b) I PRIEDO 2/23 DALIS pakeičiama I PRIEDO 1/6 DALIMI;
 - (c) I PRIEDO 3/23 DALIS pakeičiama I PRIEDO 2/6 DALIMI;
 - (d) I PRIEDO 4/23 DALIS pakeičiama I PRIEDO 3/6 DALIMI;
 - (e) I PRIEDO 5/23 DALIS pakeičiama I PRIEDO 4/6 DALIMI;
 - (f) I PRIEDO 14/23 DALIS pakeičiama I PRIEDO 5/6 DALIMI;
 - (g) I PRIEDO 15/23 DALIS pakeičiama I PRIEDO 6/6 DALIMI.

III PRIEDAS

- (12) III PRIEDO prie COM(2021) 812 *final* 1/14 DALYJE, 4/14 DALYJE, 5/14 DALYJE, 6/14 DALYJE, 7/14 DALYJE, 8/14 DALYJE, 9/14 DALYJE, 10/14 DALYJE, 13/14 DALYJE ir 14/14 DALYJE pateikti žemėlapių pakeičiami šio iš dalies pakeisto pasiūlymo II PRIEDO 1–8 dalyse pateiktais žemėlapių:
- (a) III PRIEDO 1/14 DALIS pakeičiama II PRIEDO 1/8 DALIMI;
 - (b) III PRIEDO 4/14 DALIES antrasis žemėlapis pakeičiamas II PRIEDO 1/8 DALIES antruoju žemėlapiu;
 - (c) III PRIEDO 5/14 DALIS pakeičiama II PRIEDO 2/8 DALIMI;
 - (d) III PRIEDO 6/14 DALIS pakeičiama II PRIEDO 3/8 DALIMI;
 - (e) III PRIEDO 7/14 DALIS pakeičiama II PRIEDO 4/8 DALIMI;
 - (f) III PRIEDO 8/14 DALIS pakeičiama II PRIEDO 5/8 DALIMI;
 - (g) III PRIEDO 9/14 DALIS pakeičiama II PRIEDO 6/8 DALIMI;
 - (h) III PRIEDO 10/14 DALIES pirmasis žemėlapis pakeičiamas II PRIEDO 7/8 DALIES pirmuoju žemėlapiu;
 - (i) III PRIEDO 13/14 DALIES antrasis žemėlapis pakeičiamas II PRIEDO 7/8 DALIES antruoju žemėlapiu;
 - (j) III PRIEDO 14/14 DALIS pakeičiama II PRIEDO 8/8 . DALIMI.

IV PRIEDAS

- (13) IV PRIEDO prie COM(2021) 812 *final* 1/12 DALYJE ir 8/12 DALYJE pateikti žemėlapių pakeičiami šio iš dalies pakeisto pasiūlymo III PRIEDO 1 ir 2 dalyse pateiktais žemėlapių.
- (14) IV PRIEDO prie COM(2021) 812 *final* 12/12 DALIES žemėlapių pašalinami.