



Eiropas Savienības
Padome

Briselē, 2022. gada 28. jūlijā
(OR. en)

11657/22

Starpiestāžu lieta:
2022/0420 (COD)

TRANS 515
CODEC 1187
IA 122

PRIEKŠLIKUMS

Sūtītājs:	Eiropas Komisijas ģenerālsekretāre, parakstījusi direktore <i>Martine DEPREZ</i>
Saņemšanas datums:	2022. gada 27. jūlijs
Saņēmējs:	Padomes Ģenerālsekretariāts
Iepriekš. dok. Nr.:	ST 15109/21
K-jas dok. Nr.:	COM(2022) 384 final
Temats:	Grozīts priekšlikums - EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA par Savienības pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko groza Regulu (ES) 2021/1153 un Regulu (ES) Nr. 913/2010 un atceļ Regulu (ES) Nr. 1315/2013

Pielikumā ir pievienots dokuments COM(2022) 384 *final*.

Pielikumā: COM(2022) 384 *final*



Briselē, 27.7.2022.
COM(2022) 384 final

2021/0420 (COD)

Grozīts priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA

**par Savienības pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko groza
Regulu (ES) 2021/1153 un Regulu (ES) Nr. 913/2010 un atceļ Regulu (ES) Nr. 1315/2013**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

• Priekšlikuma pamatojums un mērķi

Regulā (ES) Nr. 1315/2013 par Savienības pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla (*TEN-T*) attīstībai¹ ir noteikts Eiropas mēroga multimodāls dzelzceļa, iekšējo ūdensceļu un tuvsatiksmes kuģošanas maršrutu tīkls, kas savienots ar pilsētu mezgliem, jūras un iekšējām ostām, lidostām un termināļiem visā Eiropas Savienībā. Šis tīkls ir stabils pamats, kas ļauj izveidot satiksmes artērijas, kuras vajadzīgas raitām pasažieru un kravu pārvadājumu plūsmām visā Eiropā.

Lai palīdzētu risināt mūsu laikmeta aizvien lielākos izaicinājumus, piemēram, klimata pārmaiņas un vajadzību uzlabot transporta infrastruktūras noturību Covid-19 pandēmijas postošās ietekmes rezultātā, Komisija 2021. gada 14. decembrī pieņēma tiesību akta priekšlikumu, ar ko pārskata 2013. gada *TEN-T* regulu². Atbilstīgi Eiropas zaļā kursa³ un Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijas⁴ mērķiem šis priekšlikums tiecas vairot darbības, kurās tiek izmantoti ilgtspējīgāki transporta veidi, un rūpīgāk pievēršas multimodalitātei un transporta veidu un mezglu savstarpējai izmantojamībai, kā arī pilsētu mezglu labākai integrācijai *TEN-T*.

Tomēr kopš pārskatīto pamatnostādņu pieņemšanas Eiropas transporta tīkla noturībai atkal nākas izturēt pārbaudījumus, ko uzlikusi Krievijas agresijas kara pret Ukrainu postošā ietekme. Tas ir pārveidojis ģeopolitisko ainavu, atklājot mūsu neaizsargātību pret neparedzētiem graujošiem notikumiem ārpus Savienības robežām. Tā būtiskā ietekme uz pasaules tirgiem, piemēram, pārtikas nodrošinājumu pasaulē, ir vērsusi uzmanību uz to, ka Savienības politikas veidošanā Savienības iekšējo tirgu un tās transporta tīklu nevar aplūkot nošķirti. Labāki savienojumi ar ES kaimiņos esošām partnervalstīm patlaban ir vajadzīgi vairāk nekā jebkad agrāk.

Ņemot vērā šo jauno ģeopolitisko kontekstu, Komisijas 2022. gada 12. maija paziņojumā par solidaritātes joslām⁵ ir norādītas vairākas būtiskas transporta infrastruktūras problēmas, kas ES un tās kaimiņvalstīm jārisina, lai atbalstītu Ukrainas ekonomiku un atveseļošanu, ļautu lauksaimniecības produktiem un citām precēm nonākt ES un pasaules tirgos un nodrošinātu, ka savienojamība ar Eiropu ievērojami uzlabojas gan eksporta, gan importa jomā. Lai ļautu veidot labāku savienojamību ar ES, minētajā paziņojumā kā viens no pasākumiem tika ierosināts Eiropas transporta koridoru paplašināšanas izvērtējums.

Īstenojot Komisijas politiku par *TEN-T* paplašināšanu uz kaimiņvalstīm, Komisija jau ir sagatavojusi pamatu šo koridoru paplašināšanai, 2022. gada 14. jūlijā pieņemot pārskatītas indikatīvās kartes Eiropas transporta tīklam Ukrainā⁶. Šo paplašināto *TEN-T* karšu mērķis ir *TEN-T* standartus piemērot arī trešo valstu tīkliem, lai nodrošinātu netraucētus savienojumus. Tādējādi tās nodrošina arī stabilu pamatu ārvalstu investīcijām šajās valstīs saskaņā ar Eiropas mērķiem.

Vēl viena problēma ir sliežu ceļa platuma atšķirības Ukrainā un lielākajā daļā ES, kuras būtiski kavē dzelzceļa savstarpēju izmantojamību. Produkti, ko no Ukrainas eksportē pa

¹ OV L 348, 20.12.2013., 1. lpp.

² COM(2021) 812 final.

³ COM(2019) 640 final.

⁴ COM(2020) 789 final.

⁵ COM(2022) 217 final.

⁶ C(2022) 5056 final.

dzelzceļu, pie ES robežām jāpārkrauj, jo Ukrainas tīklā braucoši vilcieni nevar pārvietoties pa Eiropas standarta sliežu ceļu, kura nominālais platums ir 1435 mm. Šī dzelzceļa savstarpējas izmantojamības problēma, ko izraisa sliežu ceļa platuma atšķirības, ir norādījusi arī uz dzelzceļa tīkla ievainojamību ES teritorijā, jo vairākās dalībvalstīs dzelzceļa tīkla nominālais sliežu ceļa platums atšķiras no Eiropas standarta nominālā sliežu ceļa platuma. Šis jautājums netika risināts 2021. gada 14. decembra tiesību akta priekšlikumā, ar ko pārskata *TEN-T* regulu, bet ir nepārprotami izvirzījies kā problēma, kas jārisina, ņemot vērā neseno notikumu attīstību Ukrainā.

Turklāt Eiropas zaļā kursa satvarā pausts aicinājums būtisku daļu no 75 % iekšzemes kravu, kas patlaban tiek pārvadātas pa autoceļiem, pārvirzīt uz dzelzceļu un iekšējiem ūdensceļiem. Tomēr pārkraušanai nepieciešamais laiks un izmaksas negatīvi ietekmē dzelzceļa konkurētspēju, tādējādi apgrūtinot šā mērķa sasniegšanu. Ievērojams dzelzceļa pārvadājumu apjoma pieaugums radītu lielus sastrēgumus pie robežām, līdzīgus tiem, kas šobrīd vērojami pie Ukrainas robežas, un tādējādi apdraudētu arī šā mērķa sasniegšanu.

TEN-T tīkls ir paplašināts uz vairākām kaimiņos esošām trešām valstīm, arī Krieviju un Baltkrieviju. Šis tīkls ir pamats ES un trešo valstu sadarbībai infrastruktūras jomā, tai skaitā arī nolūkā uzlabot pārrobežu savienojumus ar ES. Ņemot vērā Krievijas agresijas karu Ukrainā un Baltkrievijas nostāju šajā konfliktā, šāda sadarbība ar Krieviju un Baltkrieviju vairs netiek uzskatīta ne par lietderīgu, ne ES interesēs esošu.

Tā rezultātā šā grozītā priekšlikuma mērķis ir 2021. gada 14. decembra tiesību akta priekšlikumā ieviest šādas izmaiņas.

- Lai nekavējoties reaģētu uz paziņojumā par solidaritātes joslām pausto pieprasīto rīcību, ir ierosināts paplašināt četrus Eiropas transporta koridorus uz Ukrainu un Moldovas Republiku, pamatojoties uz indikatīvajām pamattīkla kartēm šajās divās valstīs. Tas jo īpaši attiecas uz Ziemeļjūras–Baltijas jūras koridora paplašināšanu caur Ļvivu un Kijivu līdz Mariupolei, Baltijas jūras–Melnās jūras–Egejas jūras koridora paplašināšanu līdz Odesai caur Ļvivu un Kišinevu, kā arī Baltijas jūras–Adrijas jūras un Reinas–Donavas koridoru paplašināšanu līdz Ļvivai. Šāda koridoru paplašināšana nozīmē, ka jāgroza pagājušā gada decembra priekšlikuma III pielikums.
- Ņemot vērā pašreizējo ģeopolitisko kontekstu, Eiropas transporta tīkla virzība un paplašināšana uz Krieviju un Baltkrieviju vairs nav aktuāla vai vēlama. Tāpēc ir ierosināts no IV pielikuma izņemt Eiropas transporta tīkla indikatīvās kartes Krievijā un Baltkrievijā. Tomēr gadījumā, ja Baltkrievijā notiktu pāreja uz demokrātiju, saskaņā ar visaptverošo ekonomikas plānu demokrātiskai Baltkrievijai valsts pārrobežu savienojumu ar ES būvniecībai un modernizācijai tiktu piešķirta augsta prioritāte, tai skaitā no jauna iekļaujot valsti regulā.
- Tādējādi labāki pārrobežu savienojumi ar Krieviju un Baltkrieviju vairs nav augsta prioritāte ES dalībvalstu teritorijā. Patlaban pastāv savienojumi no Somijas, Igaunijas, Latvijas, Lietuvas un Polijas uz abām minētajām trešām valstīm. Lai atspoguļotu to, ka šo tā dēvēto “pēdējās jūdzes” savienojumu būvniecībai un modernizācijai tagad ir mazāka prioritāte, ir ierosināts visu attiecīgo pārrobežu savienojumu pēdējo jūdžu, kas patlaban iekļautas pamattīklā, statusu pazemināt, iekļaujot tās visaptverošajā tīklā, kuram ir paredzēts tikai vēlāks īstenošanas termiņš, proti, 2050. gads. Līdz ar to Eiropas transporta koridoru izvietojums tiks nedaudz pielāgots. Šīs izmaiņas nozīmē, ka jāgroza I un III pielikums.

- Kad ir pieņemtas grozītās *TEN-T* tīkla indikatīvās kartes Ukrainā (COM(2022)5056 final), ir ierosināts aizstāt attiecīgās kartes IV pielikumā.
- Visbeidzot, vairākās dalībvalstīs dzelzceļa tīkla nominālais sliežu ceļa platums atšķiras no Eiropas standarta nominālā sliežu ceļa platuma 1435 mm. Šīs valstis ir Īrija (platums 1600 mm), Somija (platums 1524 mm), Igaunija, Latvija un Lietuva (platums 1520 mm), Portugāle un Spānija (platums 1668 mm). Šādas dzelzceļa sliežu ceļa platuma atšķirības ievērojami ierobežo dzelzceļa savstarpēju izmantojamību Eiropas Savienībā, kā to apliecina pašreizējā krīze Ukrainā un ar to saistītās problēmas graudu eksportā pa dzelzceļu, kuras izraisa atšķirīgais sliežu ceļa platums Ukrainā. Tāpēc ir ierosināts visām dalībvalstīm, kurām ir dzelzceļa savienojums pa sauszemi ar citām dalībvalstīm, iekļaut prasību visas jaunās *TEN-T* dzelzceļa līnijas veidot ar Eiropas standarta nominālo sliežu ceļa platumu 1435 mm, kā arī izstrādāt plānu pārejai uz šo Eiropas standarta nominālo sliežu ceļa platumu visās esošajās Eiropas transporta koridoru līnijās. Tas būtu jāatspoguļo *TEN-T* infrastruktūras prasībās, jo īpaši III nodaļas 1. iedaļā (dzelzceļa infrastruktūra).
- **Saskanība ar pašreizējiem noteikumiem konkrētajā politikas jomā**

TEN-T regula kā galvenais ES transporta infrastruktūras politikas pīlārs darbojas kā veicinošs faktors un vienlaikus ir atkarīga arī no savstarpēji papildinošiem politikas virzieniem. *TEN-T* regulā noteiktie standarti un prasības ir tieši saistīti ar attiecīgajiem mērķiem un vajadzībām citās transporta nozarēs/jomās un tādējādi ar citiem specifiskākiem nozaru tiesību aktiem. Tas nozīmē, piemēram, ka *TEN-T* dzelzceļa infrastruktūrai, lai tā nodrošinātu netraucētu pārrobežu transportu un mobilitāti, ir jāatbilst savstarpējas izmantojamības tiesību aktiem, kas noteikti dzelzceļa politikā. Tādējādi šajā priekšlikumā ierosinātās izmaiņas, kas attiecas uz pāreju uz Eiropas standarta nominālo sliežu ceļa platumu, pilnībā atbilst spēkā esošajiem dzelzceļa tiesību aktiem.

Izmaiņas kartēs ir pilnībā saderīgas un saskanīgas ar pasākumiem, kas ierosināti Komisijas 2022. gada 12. maija paziņojumā par solidaritātes joslām (COM(2022) 217 final).

- **Saskanība ar citām Savienības politikas jomām**

Šis priekšlikums saskan arī ar citām Savienības politikas jomām, piemēram, nozaru tiesību aktiem dzelzceļa jomā, jo īpaši šādām divām regulām:

Komisijas 2014. gada 18. novembra Regula (ES) Nr. 1299/2014 par savstarpējas izmantojamības tehniskajām specifikācijām Eiropas Savienības dzelzceļu sistēmas infrastruktūras apakšsistēmai, kas piemērojama dažāda veida sliežu ceļa platumam;

Komisijas 2016. gada 27. maija Regula (ES) 2016/919 par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz dzelzceļu sistēmas vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu apakšsistēmām, kas piemērojama tīkliem ar sliežu ceļa platumu 1435 mm, 1520 mm, 1524 mm, 1600 mm un 1668 mm. Tomēr to nepiemēro īsām robežu šķērsojošām līnijām ar 1520 mm sliežu ceļa platumu, kuras ir savienotas ar trešo valstu tīklu.

2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE

- **Juridiskais pamats**

Juridiskais pamats ierosinātajiem grozījumiem tiesību akta priekšlikumā par pārskatīto *TEN-T* regulu (COM(2021) 812 final) ir Līgums par Eiropas Savienības darbību (LESD) (170.–172. pants), ar ko paredz izveidot un attīstīt Eiropas komunikāciju tīklus transporta, telesakaru un enerģētikas infrastruktūras jomā.

- **Subsidiaritāte (neekskluzīvas kompetences gadījumā)**

Saskaņā ar LESD Eiropas komunikāciju tīklu mērķis ir dot Savienības pilsoņiem, uzņēmējiem un reģionālajām kopienām iespēju pilnībā gūt labumu no telpas bez iekšējām robežām. Tīklos arī ņems vērā vajadzību stiprināt Savienības ekonomisko, sociālo un teritoriālo kohēziju un veicināt tās vispārēju harmonisku attīstību. Tādējādi *TEN-T* politika pēc savas būtības ir politika, kas sniedzas pāri dalībvalstu robežām, jo tā koncentrējas uz vienota Eiropas tīkla pārrobežu shēmu. Šādu Eiropas mēroga tīklu acīmredzami nevar izveidot kāda dalībvalsts viena pati.

Līdzīgā kārtā arī Savienības transporta tīkla savienojumus ar kaimiņos esošām trešām valstīm, piemēram, Ukrainu un Moldovas Republiku, var uzlabot efektīvāk, ja to veic Savienības līmenī, nevis atsevišķi valstu līmenī. Arī Regulas (ES) Nr. 1315/2013 par pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai izvērtējumā (SWD(2021) 117 final)⁷ secināts, ka *TEN-T* sadarbība ar trešām valstīm, kas ir viena no jomām, kuras tika ieviestas 2013. gadā, ir radījusi būtisku pievienoto vērtību, kas nebūtu gūstama, ja dalībvalstis rīkotos vienas pašas.

Tas pats attiecas uz Savienības reakciju uz Krievijas agresijas karu pret Ukrainu, kas ietver mazākas prioritātes piešķiršanu transporta savienojumiem ar Krieviju un Baltkrieviju. Tam nepieciešama arī koordinēta pieeja visā Savienībā.

- **Proporcionalitāte**

Šajā grozītajā priekšlikumā paredzēts vienīgi tas, kas nepieciešams tā mērķu sasniegšanai. Tajā paredzēts pielāgot pielikumā pievienotās kartes, kurās noteikts Eiropas transporta tīkls Eiropas Savienībā, kā arī pielāgot indikatīvās kartes kaimiņos esošās trešās valstīs.

Turklāt ir ierosināts noteikt dalībvalstīm pienākumu pāriet uz Eiropas standarta nominālo sliežu ceļa platumu 1435 mm ikreiz, kad tiek būvēta jauna dzelzceļa līnija. Šis pienākums jau pastāvēja, bet zināmie izolētie tīkli, t. i., tīkli ar sliežu ceļa platumu, kas atšķiras no Eiropas standarta nominālā sliežu ceļa platuma 1435 mm, bija atbrīvoti no šīs prasības izpildes. Prasība, kas noteikta vēl būvējamiem posmiem, nerada nekādas papildu izmaksas, izņemot analīzi un risinājumu, kā šādas jaunas dzelzceļa līnijas ar Eiropas standarta nominālo sliežu ceļa platumu 1435 mm var efektīvi savienot ar pārējo valsts tīklu, kurā var būt atšķirīgs sliežu ceļa platums.

Priekšlikumā ir iekļauts arī dalībvalstu pienākums nodrošināt pāreju Eiropas transporta koridoru esošajās dzelzceļa līnijās. Tomēr dalībvalstīm ir rīcības brīvība, pirmkārt, lemt par šādas pārejas laiku un, otrkārt, vajadzības gadījumā nolemt, ka pāreja nav pamatota, ņemot vērā sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīzi attiecībā uz noteiktām līnijām.

Visbeidzot, šis priekšlikums ietver arī pēdējo jūdžu statusa pazemināšanu pārrobežu posmos ar Krieviju un Baltkrieviju. Šī pazemināšana attiecas tikai uz ģeogrāfiskā tvēruma ziņā ļoti ierobežotiem posmiem ("pēdējām jūdžēm"). Pazemināšana nenozīmē, ka šie autoceļa vai dzelzceļa posmi tiek izņemti no *TEN-T* tīkla, bet ka to pēdējai jūdzei līdz robežai vienkārši būs mazāka prioritāte īstenošanas grafikā, t. i., dalībvalstīm to nevajadzēs pabeigt līdz 2030. gadam, bet tikai līdz 2050. gadam. Tas pilnībā atbilst attiecīgo dalībvalstu plāniem un programmām, jo tās neplāno īstermiņā un vidējā termiņā ieguldīt finanšu līdzekļus un finansējumu šajos pēdējās jūdzes savienojumos.

- **Juridiskā instrumenta izvēle**

Tā kā šis ir priekšlikums grozīt tiesību akta priekšlikumu, ar ko pārskata spēkā esošu regulu, šķiet likumīgi saglabāt instrumenta statusu tādu, kāds tas ir.

⁷ Regulas (ES) Nr. 1315/2013 par Savienības pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai izvērtējums, SWD (2021) 117 final, 2021. gada 26. maijs.

3. **EX POST IZVĒRTĒJUMU, APSPIEŠANOS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMU REZULTĀTI**

- **Ex post izvērtējumi / spēkā esošo tiesību aktu atbilstības pārbaudes**

TEN-T regulas izvērtējumā (SWD(2021) 117 final) analizēta *TEN-T* sadarbība ar kaimiņvalstīm un trešām valstīm, izveidojot indikatīvu Eiropas transporta tīklu. Tajā secināts, ka šādas indikatīvas kartes palīdzēja sniegt atsaucē punktu sadarbībai transporta infrastruktūras attīstības plānošanā minētajās valstīs, lai garantētu nepārtrauktību un veicinātu ES transporta savienojamību. Šīs kartes lielā mērā gādājušas par savstarpējām interesēm tādos aspektos kā stratēģisko multimodālā transporta savienojumu uzlabošana starp ES un attiecīgajiem kaimiņreģioniem, kā arī ekonomikas attīstības un apmaiņas veicināšana.

Indikatīvās kartes ir balstītas uz tādu pašu metodoloģiju kā *TEN-T* Eiropas Savienībā un aptver gan pamattīkla, gan visaptverošā tīkla slāņus. Lai gan šie indikatīvie tīkla paplašinājumi automātiski nenozīmē visu ES dalībvalstīm noteikto *TEN-T* standartu un prasību obligātu piemērojamību, izvērtējumā secināts, ka tie ir palīdzējuši kopīgi izmantot Savienības metodoloģiju transporta infrastruktūras izvēršanai un Savienības tehnisko standartu, regulatīvo aspektu un paraugprakses popularizēšanai finansējuma ziņā. Turklāt tie starptautiskām finanšu iestādēm, attiecīgiem ES finansējuma avotiem un valsts un privātiem investoriem ir devuši ievirzi uz to, kur koncentrēt savu finansējumu un darbības šajos reģionos. Visi šie aspekti kļūs vēl būtiskāki, lai palīdzētu Ukrainas un tās ietekmētās kaimiņvalsts — Moldovas Republikas — atveseļošanas un atjaunošanas procesā.

Turklāt izvērtējumā secināts, ka trešo valstu sadarbība *TEN-T* politikas jomā ir bijusi lietderīga arī tāpēc, ka tā popularizē augstus Eiropas vidiskos un sociālos standartus, kā arī veicina finansiālo ilgtspēju sauszemes koridoros. Ar kaimiņvalstīm kopīgas tīkla plānošanas darbības, kuru rezultātā tiek izstrādāti indikatīvi *TEN-T* paplašinājumi, ir lietderīgas, lai izveidotu stabilu sistēmu koncentrētām investīcijām transporta infrastruktūrā ar atbalstu no ES avotiem un pasaules starptautiskajām finanšu iestādēm. Izvērtējumā arī norādīts, ka starptautiskās norises (piemēram, progress pievienošanās sarunās un Transporta kopienas līguma parakstīšana attiecībā uz Rietumbalkānu reģionu) liecina, ka šī pieeja joprojām ir būtiska 2030./2050. gada perspektīvā un to varētu vēl vairāk paplašināt. Tas ir vēl jo svarīgāk, ņemot vērā jauno ģeopolitisko kontekstu. Tāpēc Eiropas transporta koridoru paplašināšana uz Ukrainu un Moldovas Republiku, kas iekļauta šajā grozītajā priekšlikumā, var būt ļoti vērtīgs instruments, kas palīdzētu šīm valstīm atveseļošanas un atjaunošanas procesā.

- **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

2022. gada 29. jūnijā notika iestāžu sanāksme, kurā piedalījās ne tikai visas 27 ES dalībvalstis, bet arī Ukrainas, Moldovas Republikas un Gruzijas augsta līmeņa pārstāvji. Sanāksmē tika aplūkots jautājums par to, ko jaunā ģeopolitiskā realitāte, kas saistīta ar Krievijas agresijas karu pret Ukrainu, nozīmē konkrēti *TEN-T* politikai un Savienības transporta politikai plašākā tvērumā, un kā *TEN-T* būtu jāpielāgo un kā to var pielāgot šim jaunajam ģeopolitiskajam kontekstam. Šī diskusija deva nozīmīgu ieguldījumu šajā grozītajā priekšlikumā.

Turklāt divpusējās sanāksmes ar katru no 27 ES dalībvalstīm Francijas un Čehijas prezidentūras vadībā, kuras norisinājās 2022. gada 8. un 10. jūnijā, tika izmantotas, lai apspriestu ierosinātās izmaiņas šajā grozītajā priekšlikumā, jo īpaši dzelzceļa līniju ar atšķirīgu sliežu ceļa platumu pāreju uz Eiropas standarta nominālo sliežu ceļa platumu 1435 mm un uz Krieviju un Baltkrieviju vedošo pamattīkla autoceļu un dzelzceļa posmu pēdējās jūdzes statusa pazemināšanu.

Visbeidzot, Komisija savā tīmekļvietnē publicēja uzaicinājumu iesniegt atsauksmes, kurā aprakstītas risināmās problēmas, sasniedzamie mērķi un politikas pasākumu projekti. Viedokļus par uzaicinājumu iesniegt atsauksmes varēja paust no 2022. gada 6. jūlija līdz 2022. gada 20. jūlijam. Ir reģistrētas divdesmit divas atbildes, un visās pausts atbalsts ierosinātajiem pasākumiem. Galvenās atziņas bija šādas.

- Ierosinātie pasākumi ar Eiropas transporta koridoru paplašināšanu palīdzēs uzlabot dzelzceļa savienojumus ar Ukrainu un Moldovu. Tie jo sevišķi uzlabos Ukrainas un Moldovas savienojamību ar ES kravu pārvadājumu jomā, tādējādi veicinot Eiropas zaļā kursa un Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijas mērķu sasniegšanu.
- Lai Eiropas transporta koridorus paplašinātu uz Ukrainu un Moldovu, būs jāizpilda tehniskas, regulatīvas un administratīvas prasības.
- Būs vajadzīgas ievērojamas investīcijas daudzos dzelzceļa savienojumos Ukrainā un starp Ukrainu un ES. Būs arī jābūvē termināļi un pārkraušanas objekti.
- Īstenojot koridoru paplašināšanu, Komisijai būtu jāpievērš pienācīga uzmanība ceļu savienojumu (automaģistrāļu) uzlabošanai starp Rumāniju, Moldovu un Ukrainu.
- Donavai ir liels potenciāls preču eksporta un importa nodrošināšanai starp Ukrainu un ES.
- Lai attīstītu savienojumus starp Ukrainu un Moldovu un modernizētu un atjaunotu transporta infrastruktūru, būs vajadzīgas ļoti lielas investīcijas. Tādēļ būtu nepieciešams palielināt ES budžetu, kas paredzēts *TEN-T* tīkla īstenošanai.
- Eiropas standarta nominālā sliežu ceļa platuma līniju izvēršanai starp Ukrainu/Moldovu un ES, kā arī ES iekšienē ir būtiska nozīme dzelzceļa savstarpējas izmantojamības uzlabošanā. Tas palielinās dzelzceļa efektivitāti, jo īpaši samazinot gaidīšanas laiku robežšķērsošanas vietās. Tomēr ir rūpīgi jānovērtē šādas izvēršanas ietekme, jo īpaši ietekme uz finansējumu un savstarpēju izmantojamību ar tīklu, kurā sliežu ceļa platums ir atšķirīgs.

Vienā atbildē uz uzaicinājumu iesniegt atsauksmes paustas bažas saistībā ar Dņepras iekļaušanu *TEN-T* tīklā. Jāatzīmē, ka Dņepras iekļaušanai *TEN-T* tīklā tika piemērota atsevišķa procedūra un šī iekļaušana tika pieņemta 2022. gada 14. jūlijā ar Komisijas deleģēto aktu. Šajā priekšlikumā ir tikai pārņemtas iepriekš minētajā deleģētajā aktā iekļautās *TEN-T* kartes.

• **Ekspertu atzinumu pieprasīšana un izmantošana**

Šā grozītā priekšlikuma sagatavošanā Komisija galvenokārt ir balstījusies uz secinājumiem, kas izdarīti ES dalībvalstu iestāžu sanāksmē, kurā piedalījās arī Ukraina, Moldovas Republika un Gruzija, kā arī uz divpusēju viedokļu apmaiņu ar katru dalībvalsti.

• **Ietekmes novērtējums**

Jauns ietekmes novērtējums papildus tam, kas bija sākotnējā 2021. gada 14. decembra tiesību akta priekšlikuma⁸ pamatā, netiek uzskatīts par vajadzīgu, jo galvenie mērķi un vēlamie risinājumi nav mainījušies un ierosinātā teksta ekonomiskā, vidiskā un sociālā ietekme būtiski neatšķiras no ietekmes, kas bija sagaidāma no sākotnējā priekšlikuma noteikumiem. Turklāt sākotnējā priekšlikuma ietekmes novērtējumā transporta plūsmas no trešām valstīm bija ņemtas vērā, tomēr tikai stilizēti, bet nebija ņemts vērā kaimiņos esošo trešo valstu indikatīvo tīklu precīzs izvietojums. Tā kā šis priekšlikums maina galvenokārt kaimiņos esošo trešo

⁸ SWD(2021) 472 final.

valstu kartes un ierobežotu daudzumu pēdējās jūdzes savienojumu ar šīm valstīm Savienības teritorijā, tam nevajadzētu ietekmēt sākotnējā ietekmes novērtējuma rezultātus.

Attiecībā uz jaunajiem noteikumiem, kuru mērķis ir veicināt pāreju uz Eiropas nominālo dzelzceļa sliežu ceļa platumu, šis priekšlikums aprobežojas ar to, ka tiek ierobežotā mērā grozīta pašreizējā tiesību akta priekšlikumā noteiktā prasība, kas paredz jaunu *TEN-T* dzelzceļa līniju (t. i., to, kuras vēl tiks būvētas pēc regulas stāšanās spēkā) pāreju uz Eiropas standarta nominālo sliežu ceļa platumu 1435 mm. 2021. gada decembra tiesību akta priekšlikumā no šā noteikuma izpildes ir atbrīvotas jaunas dzelzceļa līnijas, kas ir “tāda tīkla paplašinājums, kurā sliežu ceļa platums ir atšķirīgs un kurš ir nošķirts no Savienības galvenajām dzelzceļa līnijām”. Šī prasība nav visai skaidra, un pašreizējā priekšlikuma mērķis ir to interpretēt skaidrāk un galvenokārt nodrošināt, lai tā dēvētie “izolētie tīkli”, t. i., tīkli, kuru sliežu ceļa platums atšķiras no Eiropas standarta nominālā sliežu ceļa platuma 1435 mm, netiktu automātiski atbrīvoti no šīs prasības izpildes.

Jebkurā gadījumā šī oficiālā prasība attiecas tikai uz jaunām dzelzceļa līnijām. Jaunas Eiropas standarta nominālā sliežu ceļa platuma 1435 mm dzelzceļa līnijas izbūves izmaksas principā neatšķiras no cita platuma sliežu ceļa izbūves izmaksām. Tāpēc šā pasākuma ekonomiskā ietekme nevarētu būtiski atšķirties salīdzinājumā ar sākotnējo ietekmes novērtējumu.

Vairākās dalībvalstīs patlaban ir dzelzceļa tīkls ar atšķirīgu sliežu ceļa platumu. Jaunākās tehnoloģijas ļauj uz dažāda platuma sliežu ceļiem izmantot vilcienus ar pārstatāmu attālumu starp riteņiem. Vēl viena tehnoloģija dažādu sliežu ceļa platumu pārvaldībai tīklā ir tā dēvētā trešā sliede infrastruktūras sliežu ceļos, kas infrastruktūrā ļauj pārvietoties dažādu veidu vilcieniem. Piemēram, Spānija ir attīstījusi ātrgaitas dzelzceļa tīklu ar Eiropas standarta nominālo sliežu ceļa platumu, parasto tīklu ar Pireneju sliežu ceļa platumu un šaursliežu ceļu dažos pilsētu mezglos. Lai gan tas ir saistīts ar papildu izmaksām, tomēr pastāv tehnoloģijas, kas nodrošina, ka pakāpeniskai dzelzceļa līniju pārejai uz Eiropas standarta nominālo sliežu ceļa platumu būs ierobežota ietekme uz dzelzceļa sistēmu un tai būtu jātraucē dzelzceļa satiksme. Spānijas pieredze arī liecina, ka pēc tam, kad ir uzsākta dažu līniju pāreja uz Eiropas standarta nominālo sliežu ceļa platumu, šis process izraisa pāreju arī citās tīkla daļās. Tāpēc, sākot pāreju uz *TEN-T* tīkla galvenajām dzelzceļa līnijām, tiks radīta pozitīva dinamika.

No otras puses, šajā grozītajā priekšlikumā ir iekļauts noteikums, kas aicina dalībvalstis, kuru dzelzceļa tīkls atšķiras no Eiropas standarta nominālā sliežu ceļa platuma 1435 mm, izstrādāt plānu pārejai uz Eiropas standarta nominālo sliežu ceļa platumu esošajām Eiropas transporta koridoru līnijām. Šajā pārejas plānā būs iekļauta sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīze. Tādējādi šajā pārejas plānā tiks analizēta ekonomiskā un sociālā ietekme. Ja šādi izmaksu un ieguvumu analīzei ir negatīvs rezultāts, dalībvalstis var atturēties no konkrētu sava tīkla posmu pārejas uz Eiropas standarta nominālo sliežu ceļa platumu.

Kopumā paredzams, ka pārejai uz Eiropas standarta nominālo sliežu ceļa platumu būs pozitīva iedarbība un ietekme. Tās galvenais mērķis ir uzlabot dzelzceļa transporta savstarpēju izmantojamību visā Savienībā un ar kaimiņos esošajām trešām valstīm. Piemēram, nepieciešamība eksportēt lauksaimniecības produktus no Ukrainas uz Eiropas ostām pēc Krievijas īstenotās Ukrainas Melnās jūras ostu blokādes ir parādījusi arī nesaskaņota sliežu ceļa platuma negatīvo ekonomisko ietekmi Savienībā. Lai gaudi, ko pārvadā ar Ukrainas vilcieniem, nonāktu Klaipēdas ostā Lietuvā, tie jāpārkrauj pie Polijas un Ukrainas robežas (vilcienos, kas piemēroti sliežu ceļiem ar Eiropas standarta nominālo platumu 1435 mm) un pēc tam atkal jāpārkrauj pie Polijas un Lietuvas robežas (vilcienos, kas piemēroti 1520 mm platuma sliežu ceļiem). Tas palielina transporta izmaksas un liek zaudēt laiku un tādējādi ļoti konkrēti parāda, kādas sekas ES dzelzceļa sistēmā rada savstarpējas

izmantojamības trūkums sliežu ceļa platuma atšķirību dēļ. Šis savstarpējas izmantojamības trūkums arī ievērojami kavē transporta veidu savstarpēju papildināmību, jo īpaši tādas krīzes gadījumā kā Ukrainas ostu blokāde, kuras sekas apdraud pārtikas nodrošinājumu pasaulē. Turklāt vidiskās izmaksas, ko rada tūkstošiem kravas automobiļu, kuri šķērso robežu starp Franciju un Pireneju pussalu vai starp Poliju un Baltijas valstīm, vai pēdējā laikā starp Ukrainu un Poliju, daļēji ir saistītas ar dzelzceļa tīkla savstarpējas izmantojamības trūkumu.

Papildus savstarpējas izmantojamības problēmām Eiropas Revīzijas palāta ir paudusi bažas par konkurences trūkumu attiecīgajos valstu dzelzceļa tīklos sliežu ceļa platuma atšķirību dēļ. Piemēram, 2016. gadā publicētajā Revīzijas palātas ziņojumā par dzelzceļa kravu pārvadājumiem⁹ norādīts, ka standarta sliežu ceļa platuma trūkums ES ir ne tikai tehnisks ierobežojums, kas kavē savstarpēju izmantojamību vilcienu ekspluatācijā. Atšķirīga platuma sliežu ceļu līdzāspastāvēšana vienā valstī vai Savienībā arī traucē konkurences dinamiku starp tirgus dalībniekiem. Jaunu tirgus dalībnieku ienākšana var tikt kavēta, ierobežojot ritošā sastāva savstarpēju izmantojamību un apjomradītu ietaupījumu apmēru, ko var gūt atvērtā tirgū. Turklāt tas vairo citus šķēršļus ienākšanai tirgū, samazinot no ritošā sastāva ražotājiem pieejamo piedāvājumu un palielinot uzturēšanas izmaksas.

Tāda sliežu ceļa platuma izmantošana, kas atšķiras no Eiropas standarta nominālā sliežu ceļa platuma, kavē iespēju nomāt Eiropas ritošo sastāvu parasto līniju ekspluatācijai. Tas nozīmē, ka jaunienācējiem tirgū ir jākonkurē, iegādājoties cita sliežu ceļa platuma līnijām piemērotu ritošo sastāvu. Šo materiālu ražošanas tirgus ir valsts mēroga tirgus, un tā rezultātā var nākties maksāt augstākas cenas, jo ražošanā nav starptautiskas konkurences.

Tāpēc Eiropas standarta nominālā sliežu ceļa platuma ieviešana palīdzēs uzlabot iekšējā tirgus darbību. Tirgus atvēršana kopā ar tāda augstas kvalitātes standarta dzelzceļa tīkla (*ERTMS*, vilciena garums 740 m, elektrifikācija u. c.) attīstību, kas ir pilnībā savstarpēji izmantojams, palīdzēs paplašināt dzelzceļa transporta darbību, samazinot infrastruktūras izmaksas un ritošā sastāva izmaksas. Tas arī veicinās jaunu dalībnieku rašanos tirgū, veidojot tirgu ritošajam sastāvam, kas ir savstarpēji izmantojams visā tīklā.

Visbeidzot, pārejas plāna mērķis ir nodrošināt netraucētu pāreju. Ir pieejamas tehnoloģijas, kas var nodrošināt, ka tīklā nav pārrāvuma starp Eiropas standarta nominālā platuma sliežu ceļu un esošajiem valstu tīkliem. Tomēr šīs tehnoloģijas būtu jāuzskata par pārejas risinājumu, jo ilgtermiņa mērķis ir izveidot vienotu Eiropas tīklu. Hibrīda sistēma ilgtermiņā ļautu turpināties pašreizējai situācijai, kas papildus savstarpējas izmantojamības problēmām apgrūtinātu jaunu tirgus dalībnieku ienākšanu, jo tiem nebūtu citas izvēles kā vien iegādāties īpašu ritošo sastāvu līnijām, kurās sliežu ceļš nav Eiropas standarta nominālā platuma.

Īsumā, papildu izmaksas, ko rada savstarpējas izmantojamības trūkums, nozīmē, ka dzelzceļa satiksme nav konkurētspējīga. Krīzes situācijā nav nodrošināta spēja aizstāt vienu transporta veidu ar citu, un tādējādi ir apdraudēta iekšējā tirgus sekmīga darbība.

• **Normatīvā atbilstība un vienkāršošana**

Sākotnējā priekšlikuma iniciatīva bija daļa no Komisijas darba programmas 2021. gadam saskaņā ar I pielikumu (jaunas iniciatīvas), nevis daļa no II pielikuma (*REFIT* iniciatīvas).

Grozītais priekšlikums, pievēršoties savstarpējas izmantojamības problēmai, ko rada sliežu ceļa platuma atšķirības *TEN-T* tīklā, vēl vairāk uzlabo *TEN-T* dzelzceļa politikas darbību.

⁹ Eiropas Revīzijas palāta (2016), Īpašais ziņojums Nr. 08/2016 “ES dzelzceļa kravu pārvadājumi: pareizais ceļš vēl nav atrasts”.

- **Pamattiesības**

Nosakot vienotu prasību par dzelzceļa sliežu ceļa platumu *TEN-T* tīklā, grozītais priekšlikums vēl vairāk stiprinās *TEN-T* dzelzceļa tīkla pieejamību visiem lietotājiem.

4. **IETEKME UZ BUDŽETU**

Šis grozītais priekšlikums neietekmē Savienības budžetu papildus tam, kas jau norādīts sākotnējā 2021. gada 14. decembra tiesību akta priekšlikumā.

5. **CITIELEMENTI**

- **Īstenošanas plāni un uzraudzīšanas, izvērtēšanas un ziņošanas kārtība**

Kā izklāstīts sākotnējā 2021. gada decembra priekšlikumā, Komisija arī uzraudzīs šīs iniciatīvas progresu, ietekmi un rezultātus, šādā nolūkā izmantojot pārvaldības instrumentu kopumu, kura pamatā ir *TEN-T* pārvaldība, piemēram, pastiprinot Eiropas koordinatoru un to darba plānu nozīmi.

- **Detalizēts konkrētu priekšlikuma noteikumu skaidrojums**

Ar izmaiņām Nr. 1–5 iekļauti jauni apsvērumi, kuros izklāstīta jaunā ģeopolitiskā dimensija un konteksts, ar ko *TEN-T* būs jāsaskaras un tas jārisina.

Izmaiņas Nr. 6–9 ieviestas, lai stingrāk uzsvērtu nepieciešamību pāriet uz Eiropas standarta nominālo dzelzceļa sliežu ceļa platumu, jo īpaši attiecībā uz visām jaunām dzelzceļa līnijām, kas vēl tiks būvētas pēc šīs regulas stāšanās spēkā, kā arī stabilu pārejas plānu esošajiem dzelzceļa posmiem Eiropas transporta koridoros.

Izmaiņas Nr. 10 ņemta vērā Īrijas īpašā situācija, jo Īrija tās insulārā stāvokļa dēļ ir nošķirta no jebkuras Eiropas dzelzceļa sistēmas, un tāpēc tai nav jāpilda prasība par Eiropas standarta nominālo sliežu ceļa platumu 1435 mm.

Izmaiņas Nr. 11–14 ietver visas izmaiņas, kas attiecas uz *TEN-T* regulai pievienotajām kartēm, jo īpaši Baltkrievijas un Krievijas karšu izņemšanu, jaunpieņemto indikatīvo Ukrainas karšu iekļaušanu, visu dzelzceļa un autoceļu pārrobežu posmu virzienā uz Krieviju un Baltkrieviju pēdējo jūdžu statusa pazemināšanu no pamattīkla uz visaptverošo tīklu un Eiropas transporta koridoru paplašināšanu uz Ukrainu un Moldovas Republiku.

- **Izmaiņas salīdzinājumā ar sākotnējo tiesību akta priekšlikumu (COM(2021) 812 final)**

Salīdzinājumā ar 2021. gada 14. decembra priekšlikumu (COM(2021) 812 final) šajā grozītajā priekšlikumā veiktās izmaiņas ir šādas.

APSVĒRUMI

(1) Iekļauj šādu jaunu 39. apsvērumu:

“(39) Eiropas transporta tīkla noturība ir apdraudēta, un tam nākas izturēt pārbaudījumus, ko uzlikusi Krievijas agresijas kara pret Ukrainu postošā ietekme. Šī agresija ir pārveidojusi ģeopolitisko ainavu, atklājot Savienības neaizsargātību pret neparedzētiem draugiem notikumiem ārpus Savienības robežām. Tās būtiskā ietekme uz pasaules tirgiem, piemēram, pārtikas nodrošinājumu pasaulē, ir vēršusi uzmanību uz to, ka Savienības politikas veidošanā Savienības iekšējo tirgu un tās

transporta tīklu nevar aplūkot nošķirti. Labāki savienojumi ar Savienībai kaimiņos esošām partnervalstīm patlaban ir vajadzīgi vairāk nekā jebkad agrāk.”

- (2) Iekļauj šādu jaunu 40. apsvērumu:

“(40) Ņemot vērā šo jauno ģeopolitisko kontekstu, Komisijas 2022. gada 12. maija paziņojumā par solidaritātes joslām¹⁰ ir norādītas vairākas būtiskas transporta infrastruktūras problēmas, kas Savienībai un tās kaimiņvalstīm jārisina, lai atbalstītu Ukrainas ekonomiku un atveseļošanu, ļautu lauksaimniecības produktiem un citām precēm nonākt Savienības un pasaules tirgos un nodrošinātu, ka savienojamība ar Savienību ievērojami uzlabojas gan eksporta, gan importa jomā. Lai ļautu veidot labāku savienojamību ar Savienību, minētajā paziņojumā tika ierosināts izvērtēt Eiropas transporta koridoru paplašināšanu uz Ukrainu un Moldovas Republiku.”

- (3) Iekļauj šādu jaunu 41. apsvērumu:

“(41) Ņemot vērā Krievijas agresijas karu pret Ukrainu un Baltkrievijas nostāju šajā konfliktā, sadarbība starp Savienību un Krieviju un Baltkrieviju TEN-T politikas jomā nav ne lietderīga, ne Savienības interesēs esoša. Tāpēc nebūtu jāturpina TEN-T tīkla izveide abās minētajās trešās valstīs. Tā rezultātā labāki pārrobežu savienojumi ar Krieviju un Baltkrieviju vairs nav augsta prioritāte dalībvalstu teritorijā. Patlaban pastāv savienojumi starp Somiju, Igauniju, Latviju, Lietuvu un Poliju un abām minētajām trešām valstīm. Lai atspoguļotu to, ka šo savienojumu būvniecībai un modernizācijai tagad ir mazāka prioritāte, visu attiecīgo pārrobežu savienojumu ar Krieviju un Baltkrieviju pēdējo jūdžu, kas patlaban iekļautas pamattīklā, statuss būtu jāpazemina, iekļaujot tās visaptverošajā tīklā, kuram ir paredzēts tikai vēlāks īstenošanas termiņš, proti, 2050. gads. Tomēr gadījumā, ja Baltkrievijā notiktu pāreja uz demokrātiju, saskaņā ar visaptverošo ekonomikas plānu demokrātiskai Baltkrievijai valsts pārrobežu savienojumu ar ES būvniecībai un modernizācijai tiktu piešķirta augsta prioritāte, tai skaitā no jauna iekļaujot valsti regulā.”

- (4) Iekļauj šādu jaunu 42. apsvērumu:

“(42) Jaunais ģeopolitiskais konteksts arī parādījis, cik svarīgi ir netraucēti transporta savienojumi Savienības teritorijā un ar kaimiņos esošām trešām valstīm. Dzelzceļa sliežu ceļa platums, kas atšķiras no Eiropas standarta nominālā sliežu ceļa platuma 1435 mm, būtiski kavē dzelzceļa tīklu savstarpēju izmantojamību visā Savienībā un pat ietekmē šo izolēto dzelzceļa tīklu konkurētspēju. Tāpēc jaunas dzelzceļa līnijas būtu jābūvē tikai Eiropas standarta nominālajā sliežu ceļa platumā 1435 mm. Turklāt dalībvalstīm, kurās ir atšķirīga sliežu ceļa platuma tīkls, būtu jānovērtē esošo Eiropas transporta koridoru līniju pāreja. Šis pienākums nebūtu jāpiemēro Īrijai, jo Īrijas transporta tīkls tās insulārā stāvokļa dēļ ir pilnībā nošķirts no jebkura sauszemes savienojuma Savienības teritorijā.”

- (5) Priekšlikuma 39. apsvērumu un visus turpmākos apsvērumus pārnumurē par 43. apsvērumu un turpmākiem.

III NODAĻA. ĪPAŠI NOTEIKUMI

1. iedaļa. Dzelzceļa transporta infrastruktūra

¹⁰ COM(2022) 217 final.

- (6) Priekšlikuma 15. pantā (Transporta infrastruktūras prasības visaptverošajam tīklam) ievieš šādas izmaiņas:
- (a) panta 2. punkta b) apakšpunktu svīturo;
 - (b) panta 2. punkta c), d) un e) apakšpunktu pārņemurē par b), c) un d) apakšpunktu;
 - (c) panta 3. punkta a) apakšpunktu aizstāj ar šādu:
“izolēti tīkli ir atbrīvoti no 2. punkta a) līdz d) apakšpunkta prasību izpildes;”.
- (7) Priekšlikuma 16. pantā (Transporta infrastruktūras prasības pamattīklam un paplašinātajam pamattīklam) ievieš šādas izmaiņas:
- (a) panta 2. punkta a) apakšpunktu aizstāj ar šādu:
“nodrošināta atbilstība prasībām, kas noteiktas 15. panta 2. punkta a) līdz d) apakšpunktā, un prasībām par dominējošo minimālo līnijas ekspluatācijas ātrumu 100 km/h kravas vilcieniem paplašinātā pamattīkla kravu pārvadājumu līnijās;”;
 - (b) panta 2. punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:
“nodrošināta atbilstība 15. panta 2. punkta a) apakšpunktā noteiktajām prasībām paplašinātā pamattīkla pasažieru pārvadājumu līnijās;”;
 - (c) panta 3. punkta a) apakšpunktu aizstāj ar šādu:
“nodrošināta atbilstība prasībām, kas noteiktas 15. panta 2. punkta a), b) un c) apakšpunktā, un prasībām par dominējošo minimālo līnijas ekspluatācijas ātrumu 100 km/h kravas vilcieniem pamattīkla kravu pārvadājumu līnijās;”;
 - (d) panta 3. punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:
“nodrošināta atbilstība 15. panta 2. punkta a) apakšpunktā noteiktajām prasībām pamattīkla pasažieru pārvadājumu līnijās;”;
 - (e) panta 4. punkta a) apakšpunktu aizstāj ar šādu:
“nodrošināta atbilstība 15. panta 2. punkta d) apakšpunktā noteiktajai prasībai pamattīkla kravu pārvadājumu līnijās;”;
 - (f) panta 4. punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:
“nodrošināta atbilstība 2. punkta b) apakšpunktā noteiktajai prasībai pamattīkla pasažieru pārvadājumu līnijās.”
- (8) Iekļauj šādu 16.a pantu:

“16.a pants

Eiropas standarta nominālais sliežu ceļa platums dzelzceļam

1. Dalībvalstis nodrošina, ka jebkurā jaunā visaptverošā tīkla, paplašinātā tīkla un pamattīkla dzelzceļa infrastruktūrā, tai skaitā 14. panta 1. punkta d) apakšpunktā minētajos savienojumos, Eiropas standarta nominālais sliežu ceļa platums ir 1435 mm. Minēto prasību uzskata par izpildītu, ja infrastruktūrā var pārvietoties vilcieni, kas piemēroti kustībai pa 1435 mm platiem sliežu ceļiem. Šajā pantā jauna dzelzceļa infrastruktūra ir jebkura infrastruktūra, kuras būvniecība vēl nav sākusies, kad stājas spēkā šī regula.
2. Dalībvalstis, kuru dzelzceļa tīklā vai tā daļā sliežu ceļa platums atšķiras no Eiropas standarta nominālā sliežu ceļa platuma 1435 mm, ne vēlāk kā divus gadus pēc šīs

regulas spēkā stāšanās dienas izstrādā plānu esošo, Eiropas transporta koridoros iekļauto dzelzceļa līniju pārejai uz Eiropas standarta nominālo sliežu ceļa platumu 1435 mm. Šādu pārejas plānu koordinē ar kaimiņos esošo(-ajām) dalībvalsti(-īm), ko skar pāreja.

3. Dalībvalstis pārejas plānā var noteikt dzelzceļa līnijas, kurās pāreja uz Eiropas standarta nominālo sliežu ceļa platumu 1435 mm nenotiks. Pārejas plānā iekļauj sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīzi, kas pamato lēmumu neīstenot dzelzceļa līniju pāreju uz Eiropas standarta nominālo sliežu ceļa platumu 1435 mm, un novērtējumu par ietekmi uz savstarpēju izmantojamību.
4. Infrastruktūras un investīciju plānošanas prioritātes, kas saistītas ar pārejas plānu, saskaņā ar 53. pantu ietver tā Eiropas transporta koridora Eiropas koordinatora pirmajā darba plānā, kura daļa ir kravas dzelzceļa līnijas, kuru sliežu ceļa platums atšķiras no Eiropas standarta nominālā sliežu ceļa platuma.”
- (9) Priekšlikuma 19. pantā (Papildu prioritātes dzelzceļa infrastruktūras attīstībai) ievieš šādas izmaiņas:
 - (a) pievieno šādu a) punktu:

“a) pāreja uz Eiropas standarta nominālo sliežu ceļa platumu (1435 mm);”;
 - (b) panta a) līdz g) punktu pārnumurē par b) līdz h) punktu.

VI NODALA. KOPĪGI NOTEIKUMI

- (10) Priekšlikuma 63. pantam (Atbrīvojumi) pievieno šādu otro daļu:

“Šīs regulas 16.a panta noteikumus nepiemēro Īrijai.”

I PIELIKUMS

- (11) Kartes, kas attēlotas COM(2021) 812 final ANNEX I – PART 1/23, PART 2/23, PART 3/23, PART 4/23, PART 5/23, PART 14/23 un PART 15/23, aizstāj ar šādām šā grozītā priekšlikuma I pielikuma 1.–6. daļā ietvertajām daļām:
 - a) ANNEX I – PART 1/23 aizstāj ar ANNEX I – PART 1/6;
 - b) ANNEX I – PART 2/23 aizstāj ar ANNEX I – PART 1/6;
 - c) ANNEX I – PART 3/23 aizstāj ar ANNEX I – PART 2/6;
 - d) ANNEX I – PART 4/23 aizstāj ar ANNEX I – PART 3/6;
 - e) ANNEX I – PART 5/23 aizstāj ar ANNEX I – PART 4/6;
 - f) ANNEX I – PART 14/23 aizstāj ar ANNEX I – PART 5/6;
 - g) ANNEX I – PART 15/23 aizstāj ar ANNEX I – PART 6/6.

III PIELIKUMS

- (12) Kartes, kas attēlotas COM(2021) 812 final ANNEX III – PART 1/14, PART 4/14, PART 5/14, PART 6/14, PART 7/14, PART 8/14, PART 9/14, PART 10/14, PART 13/14 un PART 14/14, aizstāj ar šādām šā grozītā priekšlikuma II pielikuma 1.–8. daļā ietvertajām kartēm:

- a) ANNEX III – PART 1/14 *aizstāj ar ANNEX II – PART 1/8;*
- b) ANNEX III – PART 4/14 *otro karti aizstāj ar ANNEX II – PART 1/8 otro karti;*
- c) ANNEX III – PART 5/14 *aizstāj ar ANNEX II – PART 2/8;*
- d) ANNEX III – PART 6/14 *aizstāj ar ANNEX II – PART 3/8;*
- e) ANNEX III – PART 7/14 *aizstāj ar ANNEX II – PART 4/8;*
- f) ANNEX III – PART 8/14 *aizstāj ar ANNEX II – PART 5/8;*
- g) ANNEX III – PART 9/14 *aizstāj ar ANNEX II – PART 6/8;*
- h) ANNEX III – PART 10/14 *pirmo karti aizstāj ar ANNEX II – PART 7/8 pirmo karti;*
- i) ANNEX III – PART 13/14 *otro karti aizstāj ar ANNEX II – PART 7/8 otro karti;*
- j) ANNEX III – PART 14/14 *aizstāj ar ANNEX II – PART 8/8.*

IV PIELIKUMS

- (13) Kartes, kas ietvertas COM(2021) 812 final *ANNEX IV – PART 1/12 un PART 8/12*, aizstāj ar šā grozītā priekšlikuma III pielikuma 1. un 2. daļā ietvertajām kartēm.
- (14) Kartes, kas ietvertas COM(2021) 812 final *ANNEX IV – PART 12/12*, svītros.