



Europos Sąjungos
Taryba

Briuselis, 2021 m. gruodžio 17 d.
(OR. en)

15109/21

Tarpinstitucinė byla:
2021/0420 (COD)

TRANS 760
CODEC 1669
IA 210

PASIŪLYMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinės sekretorės, kurios vardu pasirašo direktorė Martine DEPREZ
gavimo data:	2021 m. gruodžio 15 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generaliniam sekretoriui Jeppe TRANHOLMUI-MIKKELSENUI
Komisijos dok. Nr.:	COM(2021) 812 final
Dalykas:	Pasiūlymas dėl EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTO 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

Delegacijoms pridedamas dokumentas COM(2021) 812 final.

Priedama: COM(2021) 812 final



EUROPOS
KOMISIJA

Strasbūras, 2021 12 14
COM(2021) 812 final

2021/0420 (COD)

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)

{SEC(2021) 435 final} - {SWD(2021) 471 final} - {SWD(2021) 472 final} -
{SWD(2021) 473 final}

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

- **Pasiūlymo pagrindimas ir tikslai**

Šis pasiūlymas dėl teisėkūros procedūra priimamo akto, kuriuo peržiūrimas Reglamentas (ES) Nr. 1315/2013 – Europos Sąjungos transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) plėtros gairės, – yra esminė Europos žaliajo kurso bei Darnaus ir išmanaus judumo strategijos iniciatyva. TEN-T reglamento tikslas – sukurti veiksmingą visos ES ir daugiarūšį geležinkelių, vidaus vandenų kelių, trumpųjų nuotolių laivybos maršrutų ir kelių, sujungtų su miestų transporto mazgais, jūrų ir vidaus vandenų uostais, oro uostais ir terminalais visoje ES, tinklą. Šios peržiūros metu nustatytos problemos yra nepakankami ir (arba) neišsamūs TEN-T infrastruktūros standartai ir nepakankama alternatyviųjų degalų infrastruktūros standartų integracija TEN-T tinkle, dėl ko kyla neigiamas poveikis klimatui ir aplinkai. Antra, TEN-T tinklą neigiamai veikia su pajėgumais susijusios kliūtys ir nepakankamos tinklo jungtys su visais regionais – tai trukdo plėtoti daugiarūšiškumą. Trečia, reikia spręsti nepakankamo TEN-T infrastruktūros saugumo ir patikimumo problemą. Galiausiai, valdymo priemonės yra nepakankamos atsižvelgiant į naujus poreikius, todėl reikia peržiūrėti TEN-T tinklo struktūrą, kad būtų padidintas suderinamumas su kitomis politikos sritimis.

Todėl peržiūrint TEN-T reglamentą siekiama keturių pagrindinių tikslų. Pirmia, siekiama, kad transportas taptų ekologiškesnis, suteikiant tinkamą infrastruktūros pagrindą spūstims mažinti ir išmetamam šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) kiekiui bei oro ir vandens taršai mažinti, didinant kiekvienos transporto rūšies efektyvumą ir sudarant sąlygas aktyviau plėtoti vežimo veiklą naudojant darnesnes transporto rūšis. Visų pirma, siekiama sudaryti palankesnes sąlygas didinti geležinkelių, trumpųjų nuotolių laivybos ir vidaus vandenų transporto dalį, kad transporto sistemos struktūrą sudarytų darnesnių rūšių transportas, tuo pačiu sumažinant neigiamą jos išorinį poveikį. Antra, siekiama sudaryti palankesnes sąlygas sklandžiai ir efektyviai teikti transporto paslaugas, skatinti daugiarūšiškumą ir TEN-T transporto rūšių sąveikumą, taip pat geriau į tinklą integruoti miestų transporto mazgus. Kliūčių šalinimas, trūkstančių jungčių sukūrimas ir daugiarūšiškumo bei sąveikumo Europos transporto sistemoje gerinimas padės užbaigti vidaus rinkos kūrimą. Trečia, siekiama didinti TEN-T tinklo atsparumą klimato kaitai ir kitiems gamtiniams pavojams arba žmogaus sukeltoms katastrofoms. TEN-T tinklas turi būti atsparus galimam neigiamam klimato kaitos poveikiui, kad būtų apsaugotos viešosios investicijos ir užtikrinta, jog tinklą bus galima naudoti ir pasikeitusiomis klimato sąlygomis; be to, turėtų būti prisidedama prie poveikio klimatui neutralumo, į sąnaudų ir naudos analizę įtraukiant išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo sąnaudas. Ne mažiau svarbu yra didinti TEN-T valdymo priemonių efektyvumą, supaprastinti ataskaitų teikimo ir stebėsenos priemones ir peržiūrėti TEN-T tinklo struktūrą.

Šia peržiūrėta TEN-T politika turėtų siekti iki 2050 m. sukurti patikimą, vientisą ir aukštos kokybės transeuropinį transporto tinklą, kuris užtikrintų darnų susisiekimą visoje Europos Sąjungoje be fizinių spragų, kliūčių ar trūkstančių jungčių. Šis tinklas prisidės prie gero vidaus rinkos veikimo, ES teritorijos ekonominės, socialinės ir teritorinės sanglaudos bei Europos žaliajo kurso tikslų. Jis turėtų būti plėtojamas etapais, nustatant tarpinius terminus – 2030 m. ir 2040 m.

Ši iniciatyva yra 2021 m. Komisijos darbo programos I priedo („Naujos iniciatyvos“) dalis.

- **Suderinamumas su toje pačioje politikos srityje galiojančiomis nuostatomis**

Kaip vienas iš pagrindinių ES transporto infrastruktūros politikos ramsčių TEN-T reglamentas yra įgalinanti priemonė, tačiau ji taip pat yra priklausoma 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. Atitinkamai, TEN-T kelių infrastruktūra turi atitikti ES kelių eismo saugumo teisės aktus. Sektorinės politikos įgyvendinimui taip pat reikalinga tvirta TEN-T reglamento sistema, nes TEN-T reglamentu suteikiamas infrastruktūros tinklas kitoms sektorinėms priemonėms ar kitiems teisės aktams įgyvendinti, nors kai kurie iš jų apima ne tik TEN-T tinklą.

TEN-T reglamento rezultatai pagal rodiklius, susijusius su transporto rūšių dalimis transporto struktūroje, geresne paslaugų kokybe, didėjančiu įkrovimo / degalų pildymo infrastruktūros naudojimu, priklauso nuo pastangų koordinavimo su susijusiomis politikos sritimis. Tai, visų pirma, susiję su TEN-T ir alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo (ADIR pasiūlymas) sinergija, taip pat TEN-T ir intelektinių transporto sistemų (ITS) sinergija, nes ir vieni, ir kiti pasiūlymai iš esmės yra tarpusavyje priklausomi. Pavyzdžiui, ADIR reglamentuojamas įkrovimo prieigų / degalų pildymo punktų veikimas TEN-T tinkle, o TEN-T reglamentu suteikiamas infrastruktūros pagrindas šių prieigų / punktų diegimui visame Europos tinkle. Atitinkamai, ITS reglamentuojamas intelektinių transporto sistemų diegimas TEN-T tinkle kaip platesnio priemonių rinkinio dalis. Ir ADIR, ir ITS įgyvendinimui būtina, kad TEN-T tinklas būtų apibrėžtas (t. y. nustatyta geografinė taikymo sritis); jo išdėstymas pateiktas TEN-T reglamento žemėlapiuose. Šie aspektai yra svarbūs ir kitoms iniciatyvoms, kurios yra Darnaus ir išmanaus judumo strategijos veiksmų plano dalis, pavyzdžiui, Krovinių vežimo geležinkeliais koridorių reglamento peržiūrai, judumo mieste paketo peržiūrai arba NAIADES III veiksmų planui. TEN-T reglamente bus nustatytas Europos transporto koridorių, kurie pakeis krovinių vežimo geležinkeliais koridorius ir pagrindinio tinklo koridorius, išdėstymas. Taip bus užtikrintas tinklo plėtros suderinamumas ir kuriama sinergija tarp tinklo infrastruktūros ir operacinių aspektų.

- **Suderinamumas su kitomis Sąjungos politikos sritimis**

2019 m. gruodžio mėn. Europos Komisijos priimtame komunikate „Europos žaliasis kursas“ pagrindinis dėmesys skiriamas kovai su klimato kaita, nustatant ES poveikio klimatui neutralumo tikslą iki 2050 m. Pagal Europos žaliąjį kursą transporto išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį siekiama sumažinti 90 %, kad iki 2050 m. būtų neutralizuotas ES ekonomikos poveikis klimatui, ir kartu siekiama nulinės taršos tikslo.

Be to, TEN-T tinklas yra glaudžiai susijęs su transeuropinių tinklų politika energetikos ir telekomunikacijų srityse, ir šiame teisės akte įtvirtinamos nuostatos, kuriomis siekiama išnaudoti šių trijų politikos sričių tarpusavio sinergiją. TEN-T tinklas taip pat yra glaudžiai susijęs su jūrų politika, t. y. jūrų transportas yra vienas iš pagrindinių tvarios mėlynosios ekonomikos sektorių¹.

¹ Komunikatas dėl naujo požiūrio į tvarią ES mėlynąją ekonomiką, COM(2021)240.

Kalbant apie ES finansavimą, TEN-T reglamentas yra tiesiogiai susijęs su Europos infrastruktūros tinklų priemonės (EITP) reglamentu, nes jame apibrėžiami bendro intereso projektai, kurie atitinka EITP reikalavimus. Be to, TEN-T infrastruktūra daugiausia finansuojama iš Europos struktūrinių ir investicijų fondų, o nuo šiol – ir iš ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo fondo. Galiausiai, TEN-T reglamentas yra visiškai suderintas su ES aplinkos ir klimato srities politika, pavyzdžiui, biologinės įvairovės strategija ir teisės aktais, įskaitant Vandens pagrindų direktyvą, Paukščių direktyvą, Buveinių direktyvą bei ES prisitaikymo prie klimato kaitos strategiją².

2. TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI

• Teisinis pagrindas

Sutartyje dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) (170–172 straipsniai) numatoma kurti ir plėtoti transeuropinius tinklus transporto, telekomunikacijų ir energetikos infrastruktūros srityse³. Sąjunga siekia skatinti nacionalinių tinklų tarpusavio sujungimą ir sąveikumą, taip pat prieigą prie tokių tinklų. Ji ypač atsižvelgia į poreikį susieti salas, regionus, neturinčius prieigos prie jūros, bei periferinius regionus su centriniais Sąjungos regionais (SESV 170 straipsnis). Šiuo tikslu Sąjunga turi pateikti gaires, apimančias transeuropinio tinklo srityje numatytų priemonių tikslus, prioritetus ir bendrąsias kryptis. Šiose gairėse nustatomi bendro intereso projektai, įgyvendinamos visos priemonės, kurios yra būtinos tinklų sąveikumui užtikrinti, visų pirma techninės standartizacijos srityje, ir jomis gali būti remiami bendro intereso projektai, kuriuos remia valstybės narės. Be to, Sąjunga taip pat gali prisidėti prie konkrečių projektų valstybėse narėse transporto infrastruktūros srityje finansavimo per Sanglaudos fondą, įsteigtą pagal 177 straipsnį. Taip pat numatytas bendradarbiavimas su trečiosiomis šalimis tinklų sąveikumui užtikrinti (SESV 171 straipsnis).

• Subsidiarumo principas (neišimtinės kompetencijos atveju)

SESV nustatyta, kad transeuropiniai tinklai sudaro sąlygas Sąjungos piliečiams, ekonominės veiklos vykdytojams ir regionų bendruomenėms gauti visapusišką naudą iš erdvės be vidaus sienų. Juos plėtojant taip pat turi būti atsižvelgiama į poreikį stiprinti Sąjungos ekonominę, socialinę ir teritorinę sanglaudą bei skatinti jos bendrą darną 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 visą Europą apimančio tinklo negali sukurti tik viena valstybė narė. Jei valstybės narės plėtotų infrastruktūrą tik savarankiškai, nacionaliniai interesai dažnai nusvertų Europos interesą. Tokiu būdu neliktų tvaraus ir aukštos kokybės Europos transporto tinklo teikiamos naudos. Tikėtina, kad tokiu atveju tarpvalstybinių jungčių ir sąveikumo klausimai taip pat nebūtų pakankamai sprendžiami, nes valstybės narės pirmenybę dažniausiai teikia jungtims valstybės viduje, net jei tarpvalstybiniai projektai yra būtini siekiant išnaudoti viso tinklo teikiamą naudą ir pašalinti spūstis sukeliančias kliūtis. Dėl to ne tik kiltų pavojus, kad trūks jungčių, užtikrinančių sklandų keliavimą visoje Europoje, bet ir galimai būtų nesuderinti nacionaliniai planavimo metodai. Skirtingi standartai ir sąveikumo reikalavimai skirtingose ES valstybėse

² „Klimato kaitai atsparios Europos kūrimas. Naujoji ES prisitaikymo prie klimato kaitos strategija“, COM(2021)82 *final*.

³ Sutartis dėl Europos Sąjungos veikimo, XVI antraštinė dalis, transeuropiniai tinklai (170–172 straipsniai).

narėse savo ruožtu trukdytų sklandžiam transporto srautui visoje ES ir netgi padidintų kainas transporto naudotojams. Apskritai vientisas TEN-T tinklas be fizinių spragų, integruojantis intelektinius ir novatoriškus sprendimus, yra labai svarbus siekiant sudaryti sąlygas vidaus rinkai, didinti sanglaudą ir prisidėti prie Europos žaliojo kurso tikslų įgyvendinimo.

Nuo tada, kai 1993 m. TEN-T buvo priimtas kaip ES politika, valstybės narės, regionai, miestai ir sektoriaus suinteresuotosios šalys visada aiškiai patvirtindavo, kad ši politika kuria daug bendros pridėtinės vertės. TEN-T ES kuriama pridėtinė vertė taip pat buvo viena iš pagrindinių dabartinio TEN-T reglamento vertinimo išvadų. Aiškiai pripažįstama, kad vizijos sutelkti pastangas kuriant bendrą visos Europos transporto tinklą nauda pranoksta pavienius nacionalinius veiksmus. Aiški ir plačiai pripažinta TEN-T kuriama pridėtinė vertė – bendro ir suderinto pagrindo visoje ES nustatyti bendro intereso projektus užtikrinimas ir atitinkamai įvairių subjektų planavimo ir įgyvendinimo pastangų suderinimas.

Tai galioja ir miestų transporto mazgams, nes svarbu, kad eismas miestuose turėtų stiprias jungtis su tarpreregioniniu ir tarptautiniu eismu. Iš tiesų, miestų transporto mazgų vaidmuo TEN-T tinkle neapsiriboja vietos lygmeniu, nes transporto veikla TEN-T tinkle prasideda ir (arba) baigiasi tokiuose mazguose, arba juos kerta, todėl siekiant išvengti kliūčių reikia gero koordinavimo tarp skirtingų sistemos lygmenų.

Tačiau judumas mieste yra ir išliks politika, kuri daugiausia priklauso valstybių narių (vietos valdžios institucijų) kompetencijai. ES veiksmai turėtų apsiriboti tais judumo mieste aspektais, kurie yra susiję su tarpreregioniniu ir tarptautiniu eismu. Tai taip pat susiję su infrastruktūros technine priežiūra: nors infrastruktūros techninė priežiūra yra ir liks pagrindinė valstybių narių atsakomybė, labai svarbu minimaliomis TEN-T reglamento taisyklėmis užtikrinti, kad TEN-T ir toliau teiks aukštos kokybės paslaugas piliečiams ir įmonėms.

- **Proporcingumo principas**

Kaip nurodyta prie šio pasiūlymo pridedamo poveikio vertinimo 7 skyriuje, nė viena iš politikos galimybių nesiekia daugiau nei būtina bendriems politikos tikslams pasiekti. Siūloma intervencija teikia paskatas keisti transporto apimtis pereinant prie darnesnių transporto rūšių – to reikia, kad būtų įgyvendintas didesnis 2030 m. užmojis klimato srityje ir bendras tikslas iki 2050 m. pasiekti poveikio klimatui neutralumą. Politikos galimybės parengtos taip, kad būtų sukurta suderinta politikos sistema ir suderintas aukšto lygio transporto tinklas, kuriuo remiantis kitos sektorinės politikos sritys galėtų pasiekti savo tikslus. Šios galimybės parengtos taip, kad būtų išvengta neproporcingo poveikio valdžios institucijoms, infrastruktūros operatoriams ir judumo paslaugų teikėjams, visų pirma remiantis nusistovėjusia valdymo sistema ir ją toliau plėtojant. Tai aiškiai matyti Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 vertinime ir bazinėje analizėje, kuria grindžiamas to reglamento peržiūros poveikio vertinimas. Todėl šios galimybės visiškai atitinka proporcingumo principą.

- **Priemonės pasirinkimas**

Tai yra pasiūlymas dėl galiojančio reglamento peržiūros, 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})⁴ vertinime padaryta išvada, kad TEN-T visiems susijusiems subjektams (t. y. valstybėms narėms, regionams, miestams, transporto sektoriui, visų transporto rūšių infrastruktūros valdytojams, naudotojams) suteikia bendrą politikos sistemą, kuria siekiama palaipsniui sukurti bendrą ir suderintą Europos transporto infrastruktūros tinklą. Šis reglamentas papildo nacionalinį infrastruktūros planavimą europine perspektyva ir apima poreikius bei naudą, neapsiribojančią atskirais nacionaliniais metodais. Tačiau atlikus vertinimą taip pat padaryta išvada, kad, norint pasiekti naujus politinius tikslus, reikia dėti daugiau pastangų. Nuo tada, kai 2013 m. buvo priimtas TEN-T reglamentas, politinis kontekstas iš tiesų labai pasikeitė, ypač priėmus Europos žaliąjį kursą, Darnaus ir išmanaus judumo strategiją bei Nulinės taršos veiksmų planą. Sąsajos tarp *ex post* vertinimo išvadų, įskaitant nustatytus trūkumus, ir šio pasiūlymo pateikiamos toliau:

Pagrindinės <i>ex post</i> vertinimo išvados	Pasiūlymas
Išvados dėl aktualumo	
Visi keturi konkretūs TEN-T reglamento tikslai išlieka aktualūs, vienodai svarbūs ir vienas kitą papildantys.	Pasiūlyme išlaikomi ir toliau plėtojami konkretūs reglamento tikslai.
Projekto struktūra ir 2030 m. bei 2050 m. užbaigimo terminai pasitvirtino kaip tinkami.	Pasiūlyme iš esmės išlaikoma tinklo struktūra ir užbaigimo terminai, tačiau pridedamas naujas tarpinis terminas (2040 m.), kad būtų užtikrintas laipsniškas artėjimas prie 2050 m. tikslo.
Siekiant konkrečių tikslų, t. y. padidinti infrastruktūros plėtros efektyvumą ir taip sudaryti palankias vidaus rinkos veikimo sąlygas, ir socialinės, ekonominės ir teritorinės sanglaudos tikslo, yra didelis poreikis tobulinti reikalavimus, kad būtų užtikrinta geresnė TEN-T infrastruktūros kokybė.	Pasiūlymu siekiama pagerinti TEN-T kokybę ir užtikrinti, kad ši kokybė būtų išsaugota per visą infrastruktūros naudojimo laikotarpį. Įvedamos papildomos priemonės, padėsiančios tobulinti tinklo sąveikumą ir pasiekiamumą.
Siekiant konkretaus tikslo užtikrinti tvarumą, TEN-T tinklas turi būti geriau pritaikytas priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimui pagal komunikate dėl Europos žaliojo kurso nustatytą tikslą. Iki 2050 m. sumažinti transporto išmetamo ŠESD kiekio 90 % neįmanoma be tinkamo TEN-T tinklo, kuris sudarytų sąlygas plėtoti ekologiškesnį transportą.	Pasiūlymu sugriežtinami reikalavimai visoms transporto rūšims dėl būtino jų indėlio siekiant Europos žaliojo kurso tikslų.
Siekiant konkretaus tikslo didinti naudą naudotojams, TEN-T reglamentas turėtų būti patobulintas, t. y. turėtų būti įmanoma tinkamiau nustatyti projektus, juos derinti ir įgyvendinti, taikant naudotojams skirtų integruotų vežimo nuo durų iki durų paslaugų perspektyvą. Atrodo, kad tinkamumo trūkumas šiuo metu yra ypač akivaizdus keleivių vežimo sektoriuje.	Pasiūlyme apibrėžiamos priemonės, kurios padėtų sustiprinti TEN-T tinklą paslaugų ir naudotojų atžvilgiu, visų pirma keleivių vežimo srityje.
Pagrindinis tinklas ir visuotinis tinklas galėtų vienas kitą dar labiau papildyti, kad būtų galima pašalinti likusias pasiekiamumo ir jungčių spragas bei užtikrinti kuo platesnį ir	Pasiūlyme nustatomos priemonės, kuriomis siekiama suderinti standartus ir reikalavimus tarp dviejų tinklo lygmenų (visuotinio tinklo ir

⁴ 2021 m. gegužės 26 d. Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių vertinimas, SWD(2021) 117 *final*.

Pagrindinės <i>ex post</i> vertinimo išvados	Pasiūlymas
veiksmingiausių naujų infrastruktūros kokybės parametrų aprėptį.	pagrindinio tinklo) tokiose srityse kaip geležinkelių infrastruktūra, alternatyvieji degalai arba miestų transporto mazgai.
Išvados dėl veiksmingumo	
Apskritai TEN-T reglamentas buvo labai veiksmingas nustatant tūkstančius projektų pagal bendrą visos Europos politikos sistemą.	Pasiūlyme išlaikoma tinkle vykdomų projektų nustatymo sistema.
Tačiau išlieka problemų dėl kai kurių projektų vėlavimo dėl sudėtingų parengiamųjų procedūrų, likusių neatitikimų tarp sutartų Europos tikslų ir nacionalinės infrastruktūros bei investicijų planavimo arba ribotų ES lygmens valdymo priemonių.	Pasiūlyme nustatomos priemonės, kuriomis užtikrinamas nacionalinių interesų ir įsipareigojimų suderinimas su TEN-T tikslais, kartu laikantis subsidiarumo principo ⁵ .
TEN-T įgyvendinimas galėtų būti papildomai stiprinamas, ypač atsižvelgiant į naujus iššūkius ir tikslus (priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimą, skaitmenizaciją ir didėjančią nenumatytą krizių riziką).	Pasiūlyme nustatomos priemonės, kuriomis papildomai stiprinamos esamos ES priemonės (pvz., pagrindiniai tinklo koridoriai, darbo planai, Komisijos įgyvendinimo sprendimai). Be to, jame nustatomos priemonės, kuriomis siekiama didinti tinklo atsparumą.
Nustatyta, kad pagrindinio tinklo koridorių priemonė, įskaitant Europos koordinatorius, yra labai aktuali ir veiksminga.	Pasiūlymu toliau plėtojama ir išplečiama koridoriaus koncepcija ir stiprinamas Europos koordinatorių vaidmuo.
Išvados dėl ekonomiškumo	
Yra tam tikrų galimybių supaprastinti ir stiprinti TEN-T reglamente išdėstytus įsipareigojimus dėl ataskaitų teikimo ir stebėsenos.	Pasiūlyme apibrėžiamos priemonės, kuriomis supaprastinamos stebėsenos priemonės ir palengvinamas ataskaitų teikimas.
Pagrindinio tinklo koridorių ir krovinių vežimo geležinkeliais koridorių koordinavimas lėmė tam tikrą ekonomiškumo padidėjimą, tačiau esama neišnaudoto potencialo, kuris leistų geriau suderinti abi priemones investicijų planavimo ir projektų identifikavimo atžvilgiu.	Pasiūlymu užtikrinamas geografinis abiejų koridorių priemonių suderinimas su Europos transporto koridoriais ir toliau stiprinamas abiejų priemonių tarpusavio koordinavimas.
Išvados dėl suderinamumo ir koordinavimo	
Norint pasiekti Europos žaliojo kurso tikslus, TEN-T infrastruktūra turėtų būti visiškai suderinta su nuostatomis, parengtomis įgyvendinant kitas politikos iniciatyvas – alternatyviųjų degalų (ADIR), „FuelEU Maritime“ ir „ReFuelEU Aviation“.	Pasiūlymu užtikrinamas visiškas suderinamumas su kitomis alternatyviųjų degalų politikos iniciatyvomis.
Būtinybė geriau prisitaikyti prie skaitmeninės transformacijos ir kitų naujų technologijų keliamais iššūkiais.	Pasiūlymu užtikrinamas visiškas suderinamumas su kitomis intelektinių transporto sistemų politikos iniciatyvomis.
Išvados dėl ES pridėtinės vertės	
Valstybės narės, regionai, miestai ir sektoriaus suinteresuotosios šalys visada aiškiai patvirtindavo, kad TEN-T politika kuria daug bendros pridėtinės vertės. TEN-T politika sulaukia vis didesnio susidomėjimo ir už ES ribų, visų pirma kaimyninėse valstybėse, o taip pat ir kituose pasaulio regionuose, pavyzdžiui, dėl sausumos transporto	Ir toliau laikomasi tokio pat požiūrio į trečiųjų šalių ir kaimyninių šalių įtraukimą. ES vizija dėl TEN-T išplėtimo į trečiąsias šalis aptariama atskirame Komisijos komunikate.

⁵ Sudėtingų ir ilgų parengiamųjų procedūrų klausimui spręsti taip pat yra skirta 2021 m. liepos 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2021/1187 dėl supaprastinimo priemonių transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) įgyvendinimui paspartinti.

Pagrindinės <i>ex post</i> vertinimo išvados	Pasiūlymas
jungčių išplėtimo į Aziją.	
Bendro ir suderinto ES lygmens pagrindo, kuriuo remiantis būtų nustatomi bendro intereso projektai ir atitinkamai derinamos įvairių subjektų planavimo ir įgyvendinimo pastangos, užtikrinimas yra aiškus ir visuotinai pripažintas bei nebūtų įmanomas be Reglamento (ES) Nr. 1315/2013.	Pasiūlyme išlaikoma ir toliau plėtojama TEN-T sistema, skirta suderintam tinklo planavimui ir įgyvendinimui.

• **Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis**

Vertinimo etape buvo surengtos šios konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis:

Atviros viešos konsultacijos: Komisija nuo 2019 m. balandžio 24 d. iki liepos 17 d. surengė pirmąjį oficialaus peržiūros proceso etapą – atviras viešas konsultacijas. Klausimynas pateiktas visomis oficialiosiomis ES kalbomis. Per šias konsultacijas gauta daugiau kaip 600 atsakymų iš įvairių suinteresuotųjų šalių, įskaitant valdžios institucijas (nuo tarptautinių iki vietinių), infrastruktūros valdytojus, komercinio transporto naudotojus, pilietinę visuomenę ir piliečius. Svarbu tai, kad daugiau kaip 150 suinteresuotųjų šalių, įskaitant kai kurias valstybes nares ir pagrindines Europos asociacijas, šiame pradiname etape jau pateikė pozicijos dokumentus, kuriuose pabrėžė šios politikos stipriąsias ir silpnąsias puses, o ypač jos ateities galimybes ir poreikius. Atvirų viešų konsultacijų rezultatai buvo išanalizuoti ir įtraukti į bendrą vertinimo procesą.

Tikslinės konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis: konsultanto parengtą konsultavimosi su suinteresuotųjų šalių ekspertais metodą sudarė trys pagrindiniai elementai: apklausos internete, pokalbiai ir konkrečių svarbių klausimų tyrimai. Tikslinių konsultacijų tikslas buvo surinkti duomenis iš konkrečių suinteresuotųjų šalių grupių vietos, nacionaliniu ir ES lygmenimis. Bendrai suinteresuotųjų šalių nuomonė buvo labai panaši, nebuvo nustatyta jokių dėmesio vertų skirtumų tarp skirtingų suinteresuotųjų šalių grupių, išskyrus tyrime nurodytus išimtinis atvejus.

Apklausos internete. Apklausos klausimynas buvo pildomas nuo 2020 m. sausio 20 d. iki kovo 16 d., siekiant surinkti duomenis apie suinteresuotųjų šalių nuomonę ir patirtį, susijusią su TEN-T reglamentu, jo įgyvendinimu ir ligšioliniais rezultatais, taip pat jų nuomonę dėl rekomenduojamų ES politikos tobulinimų šioje srityje. Iš viso dėl apklausų internete buvo susisiekti su daugiau nei 2000 suinteresuotųjų šalių, turinčių su atitinkamomis temomis susijusių ekspertinių žinių. Iš viso gauti 198 tinkami atsakymai.

Pokalbiai. Iš viso buvo apklaustos 44 suinteresuotosios šalys: įvairūs apklausos respondentai ir atitinkamų suinteresuotųjų šalių grupių atstovai. Pagrindinis šių pusiau struktūruotų pokalbių tikslas buvo gauti išsamių įžvalgų apie TEN-T reglamento įgyvendinimą, pasiektą pažangą ir sėkmės veiksnius / iššūkius iš įvairių suinteresuotųjų šalių perspektyvos. Visuotiniai pokalbiai papildė tyrimų analizę, atviras viešas konsultacijas ir visuotinę apklausą, jie padėjo paaiškinti gautus kiekybinius duomenis ir užpildyti spragas, papildyti teminius atvejų tyrimus ir detalizuoti pagrindines problemas, kurių duomenys iš kitų šaltinių buvo neaiškūs arba juos reikėjo išsamiau paaiškinti.

Atvejų tyrimai. Be bendro TEN-T reglamento vertinimo buvo atlikti devyni teminiai atvejų tyrimai su pasirinktomis TEN-T politikos sritimis. Jie buvo vykdomi tose srityse, kuriose Komisijos darbas TEN-T reglamento įgyvendinimo etape atskleidė, kad gali trūkti aktualumo – tiek atsižvelgiant į pastarųjų metų pokyčius, tiek į numatomus pokyčius ateityje. Siekiant patvirtinti rezultatus bei aptarti su judumu mieste, skaitmenizacija, inovacijomis ir naujomis technologijomis susijusių atvejų tyrimų išvadas ir rekomendacijas, buvo parengti ir surengti trys internetiniai seminarai su suinteresuotosiomis šalimis, tarp kurių buvo ES pareigūnai, transporto suinteresuotosios šalys ir socialiniai partneriai.

Poveikio vertinimo etape buvo surengtos šios konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis:

Poveikio vertinimo etape buvo surengtos **papildomos atviros viešos konsultacijos**. Jos vykdytos nuo 2021 m. vasario 10 d. iki gegužės 5 d. ES apklausų interneto svetainėje. Konsultacijos buvo suskirstytos į penkias dalis, pradedant bendru klausimu apie reglamentą, o po to pateikiant klausimus apie papildomas priemones, kurių būtų galima imtis iš dalies pakeistame reglamente, ir į ką šis reglamentas galėtų orientotis. Per konsultacijas iš viso gauti 496 atsakymai. Pagrindiniai aptarti klausimai:

- priemonės, kuriomis sudaromos sąlygos mažinti priklausomybę nuo iškastinio kuro ir išmetamą oro teršalų kiekį transporto sistemoje;
- priemonės, susijusios su infrastruktūros kokybe ir atsparumu;
- su inovacijomis, skaitmenizacija ir automatizavimu susijusios priemonės; bei
- potencialios politikos galimybių tikslinės sritys.

Rengiant pasiūlymą naudotasi visų suinteresuotųjų šalių suteikta informacija. Vertinimo etape gauta informacija, visų pirma, buvo naudojama įvairioms priemonėms, kurios buvo toliau analizuotos poveikio vertinime, apibrėžti ir patikslinti, o poveikio vertinimo etape gauta informacija buvo svarbi siekiant patvirtinti pasirinktas priemones ir galimybes, ir tuo pačiu reglamento peržiūros metodą.

• **Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas**

Audito Rūmai

Audito Rūmai keletą kartų auditavo ir peržiūrėjo politikos sritis, susijusias su transporto infrastruktūra ir TEN-T, visų pirma Europos greitųjų traukinių tinklo, ES jūrų transporto, krovinių vežimo ES geležinkeliais ir ES transporto infrastruktūros politikos sritis⁶. Rengdama šį pasiūlymą Komisija įvertino atitinkamas rekomendacijas, kai to reikėjo, atsižvelgdama į savo atsakymus į atitinkamas ataskaitas.

Vertinimas

Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių vertinimas pradėtas 2018 m. rugsėjo mėn. Jis, visų pirma rėmėsi „Coffey“ konsultantų atliktu

⁶ Specialioji ataskaita 19/2018, Specialioji ataskaita 23/2016, Specialioji ataskaita 08/2016, Specialioji ataskaita 10/2020, bet taip pat žr. Peržiūrą 09/2018 ir Specialiąją ataskaitą 19/2019.

TEN-T vertinimo pagrindžiamuoju tyrimu⁷ ir „Panteia“ atliktu TEN-T politikos peržiūros pagrindžiamuoju tyrimu⁸. Pirmajame buvo nagrinėjamas visas TEN-T reglamentas ir renkama informacija iš visų susijusių suinteresuotųjų šalių ir transporto rūšių, o antrasis buvo skirtas daugiausia valstybių narių valdžios institucijoms. Vertinimo klausimams nagrinėti buvo taikomas standartinis trianguliacijos metodas įvairiais aspektais: taikant tyrimų analizę, pokalbius ir apklausas.

Poveikio vertinimas

Poveikio vertinimas pagrįstas Komisijos atliktais tyrimais ir analizėmis. Komisija taip pat pasamdė išorės nepriklausomų konsultantų grupę (grupės vadovą „Ricardo Nederland B.V.“ kartu su „Ricardo-AEA Limited“, „TRT Trasporti e Territorio srl“ (TRT) ir „M-Five GmbH“ – *Mobility, Futures, Innovation, Economics* (M-FIVE)), kad padėtų atlikti konkrečias poveikio vertinimo užduotis, t. y. politikos galimybių vertinimą, galimybių palyginimą, administracinių išlaidų vertinimą ir atvirų viešų konsultacijų analizę. Kartu su šiuo pasiūlymu bus paskelbtas išorinis pagrindžiamasis tyrimas. Be to, „E3Modelling“ pagal PRIMES-TREMOVE modelį parengė pagrindinį scenarijų remdamiesi MIX scenarijumi, kuriuo grindžiami 55 % tikslo priemonių rinkinio poveikio vertinimai. M-FIVE ir TRT pagal šį pagrindinį scenarijų pritaikė atitinkamai ASTRA ir TRUST modelius.

• **Poveikio vertinimas**

Siekiant tinkamai įgyvendinti TEN-T peržiūros tikslus, įvertintos trys politikos galimybės (PG) pagal jų ekonominį poveikį, socialinį poveikį ir poveikį aplinkai. PG1 tikslas – atnaujinti esamus TEN-T infrastruktūros kokybės reikalavimus ir standartus bei numatyti tinkamą infrastruktūros pagrindą alternatyviųjų degalų ir intelektinių transporto sistemų diegimui. Be to, ši galimybė apima priemones, padėsiančias suderinti ir supaprastinti esamas TEN-T stebėsenos ir ataskaitų teikimo priemones. TEN-T tinklas taip pat apima transporto tinklo ir transporto mazgų peržiūrą. PG2 remiasi PG1 ir atspindi esminį pokytį – pagal ją visoms transporto rūšims įvedami nauji platesnio užmojo standartai, kuriais prisidedama prie transporto infrastruktūros sistemos priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo, taršos mažinimo, skaitmenizacijos, atsparumo ir saugumo. Be to, užtikrinama geresnė miestų transporto mazgų integracija į TEN-T taikant specialius reikalavimus į miestus ir iš jų keliaujančių keleivių bei krovinių srautų valdymui. PG3 (labiausiai pageidautina galimybė) leidžia paspartinti TEN-T įgyvendinimą – pagal ją perkeliamas tam tikrų standartų ir tinklo atkarpų įgyvendinimo terminas iš 2050 m. į 2040 m., tuo pačiu išlaikant PG2 nustatytus plataus užmojo standartus ir reikalavimus. Pagal ją taip pat užtikrinama plati ir suderinta tinklo plėtra iš esmės peržiūrint TEN-T tinklo struktūrą.

Kalbant apie rezultatus, PG3 suteikia didelės ekonominės naudos – 0,4 % BVP padidėjimą iki 2030 m., 1,3 % – iki 2040 m. ir 2,4 % – iki 2050 m., palyginti su pagrindiniu scenarijumi. Tai reiškia 57 mlrd. EUR BVP padidėjimą 2030 m., 229 mlrd. EUR – 2040 m. ir 467 mlrd. EUR – 2040 m., palyginti su pagrindiniu scenarijumi. Didesnės investicijos į TEN-T taip pat sukuria darbo vietas – 0,1 % daugiau darbo vietų 2030 m., palyginti su pagrindiniu scenarijumi, 0,3 %

⁷ Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių vertinimo pagrindžiamasis tyrimas. <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/1f938a68-4c20-11ec-91ac-01aa75ed71a1/language-en/format-PDF/source-243058839> (ir susiję atvejų tyrimai).

⁸ TEN-T politikos peržiūros pagrindžiamasis tyrimas, susijęs su aktualiais valstybių narių nacionaliniais planais ir programomis. <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9beb4836-d55b-11eb-895a-01aa75ed71a1>

– 2040 m. ir 0,5 % 2050 m. Tai atitinka 200 000 papildomų darbuotojų 2030 m., 561 000 – 2040 m. ir 840 000 – iki 2050 m. PG3 taip pat reikšmingai prisideda prie krovinių ir keleivių vežimo veiklos perkėlimo į darnesnių rūšių transporto sektorius. Numatoma, kad įdiegus naują keleivinio geležinkelio standartą (160 km/h geležinkelio linijos greitis), įvedus P400 pakrovos gabaritų (leidžiant geležinkelio vagonuose vežti puspriekabes), taip pat pradėjus kai kuriuos pagrindinio tinklo geležinkelių standartus taikyti visuotiniam tinklui bei išplėtus pastarąjį tinklą, padidės geležinkelių transporto veikla. Tai rodo ir geležinkelio dalies padidėjimas bendroje transporto rūšių struktūroje sausumos kelių sektoriaus sąskaita. Nors vidaus vandenų ir jūrų transporto dalis transporto rūšių struktūroje iš esmės išlieka stabili, įgyvendinus naujus standartus sektorius galės absorbuoti numatomą 27 ES valstybių eismo ir jūrų eismo tarp ES valstybių augimą. Be to, numatoma, kad perėjimas nuo kelių transporto prie mažiau aplinką teršiančių transporto rūšių, kurį įgalins į PG3 įtrauktas priemonių rinkinys, padės sumažinti išmetamą CO₂ kiekį ir oro taršą. Apskaičiuota, kad su išmetamu CO₂ kiekiu susijusios išorės sąnaudos 2021–2050 m. sumažės maždaug 387 mln. EUR, palyginti su pagrindiniu scenarijumi, išreiškus dabartine verte, o su oro tarša susijusios išorės sąnaudos sumažės maždaug 420 mln. EUR. Be to, kelių eismo saugumas gerinamas nustatant kokybės standartus ir susijusias saugos priemones visoms tinklo atkarpoms, viršijančioms tam tikrą paros eismo ribą, tokiu būdu mažinant žuvusiųjų ir sužeistųjų skaičių. Apskaičiuota, kad su avarijomis susijusios išorės sąnaudos 2021–2050 m. sumažės maždaug 3 930 mln. EUR, palyginti su pagrindiniu scenarijumi, išreiškus dabartine verte. Apskaičiuota, kad su spūstimis miestuose susijusios išorės sąnaudos 2021–2050 m. sumažės maždaug 2 891 mln. EUR, palyginti su pagrindiniu scenarijumi.

Kalbant apie sąnaudas, pageidautina tokia galimybė, kuri geriausiai subalansuotų tikslų pasiekimą su bendromis įgyvendinimo sąnaudomis. Apskaičiuota, kad investicijos visoms priemonėms pagal PG3 įgyvendinti 2021–2050 m. sudarys 247,5 mlrd. EUR, palyginti su pagrindiniu scenarijumi, išreiškus dabartine verte. Be to, apskaičiuota, kad administracinės privačiojo sektoriaus išlaidos 2021–2050 m. sudarys 8,6 mln. EUR, palyginti su pagrindiniu scenarijumi, išreiškus dabartine verte, o valdžios institucijų – 25,4 mln. EUR. Kitų rūšių poveikį, susijusį su triukšmo skleidimu ir potencialiu biologinės įvairovės nykimu, buvo sunku kiekybiškai įvertinti, nes triukšmo poveikis labai priklauso nuo vietos (eismo) situacijos, o poveikis biologinei įvairovei – nuo konkrečios vietos ir infrastruktūros savybių.

Mišriajam vežimui skirtos geležinkelių infrastruktūros ir terminalų modernizavimas yra svarbus elementas siekiant užtikrinti, kad įvairiarūšis transportavimas, visų pirma, būtų vykdomas geležinkelių, vidaus vandenų kelių arba trumpųjų nuotolių laivybos transportu ir kad visas pradinis ir (arba) galutinis transportavimas kelių transportu būtų kuo trumpesnis. Šie infrastruktūros patobulinimai suteiks galimybių MVĮ, nors kai kuriuose segmentuose esama ir didelių įmonių. Pagrindinės suinteresuotosios šalys yra krovinių vežimo rinkos geležinkelio įmonės, krovinių vežimo geležinkeliais terminalų operatoriai, krovinių kelių transporto bendrovės ir keleivinių terminalų operatoriai. Tinkamesnis kelių sektoriuje naudojamų poilsio ir stovėjimo aikštelių, skirtų regioninių bei tolimųjų reisų vairuotojams, įrengimas bus naudingas daugeliui vairuotojams priklausančių mažų krovinių kelių transporto bendrovių, kurios iš tikrųjų yra vienos mažiausių įmonių transporto sektoriuje ir kurioms būtinas tankus ir kokybiškas stovėjimo aikštelių tinklas.

PG3 prideda svarbų TEN-T sanglaudos tikslo aspektą – pagal ją nustatomi miestų transporto mazgai ir visoje ES teritorijoje integruojami keleivių ir krovinių terminalai, atliekantys esminį vaidmenį regioninio susisiekimo srityje. PG3 taip pat geriausiai skatina TEN-T infrastruktūros atsparumą ir prisitaikymą prie klimato kaitos. Galiausiai PG3 suteikia daug vertės: užtikrinamas suderinamumas su kitomis politikos sritimis peržiūrint TEN-T tinklo struktūrą

(pvz., sukuriama Europos transporto koridoriai, pakeičiantys dviejų esamų tipų koridorius – pagrindinio tinklo koridorius ir krovinių vežimo geležinkeliais koridorius).

- **Reglamentavimo tinkamumas ir supaprastinimas**

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

Ji pagerina TEN-T politikos veikimą, nes padidina visos reguliavimo sistemos efektyvumą. Be to, joje paaiškinami tam tikri reikalavimai ir koncepcijos. Pavyzdžiui, daug ekspertų ir projektų rengėjų pripažino, kad šiuo metu reglamente apibrėžta jūrų greitkelių koncepcija yra pernelyg sudėtinga. TEN-T reglamento įvertinimas patvirtina, kad šią koncepciją būtų naudinga supaprastinti ir integruoti į bendrą ir integruotą TEN-T koncepciją, apimančią uostus, laivybą ir visus kitus jūrų infrastruktūros elementus – visą „Europos jūrų erdvę“. Kitas pavyzdys – krovinių vežimo geležinkeliais koridorių suderinimas su pagrindinio tinklo koridoriais, kuris padės optimizuoti priemones ir išvengti dubliavimosi, pavyzdžiui, reikalavimas parengti investicijų planus pagal krovinių vežimo geležinkeliais koridorių reglamentą turėtų būti tiesiog pašalintas, nes tokie investicijų planai dubliuojasi su darbo planais, kuriuos reguliariai rengia Europos TEN-T koordinatoriai.

Nustatyti dar du supaprastinimai, kurie leis sutaupyti lėšų:

- automatizuotas duomenų įvedimas į „TENtec“ sistemą: tai padės gauti duomenis tiesiai iš duomenų šaltinio (valstybės narės, infrastruktūros valdytojo);
- Europos koordinatorių kas dvejus metus rengiamų darbo planų ir kas dvejus metus rengiamų pažangos ataskaitų dėl TEN-T įgyvendinimo valstybėse narėse pakeitimas darbo planu, apimančiu atitinkamo koridoriaus plėtros prioritetus kas ketverius metus, pateikiant trumpą metinę padėties ataskaitą dėl jūrų koridorių, jūros greitkelių (būsimoje Europos jūrų erdvėje) ir ERTMS įgyvendinimo padėties.

Pagal pasiūlymą bendros įgyvendinimo sąnaudos valdžios institucijoms padidėja, tačiau sukuriamą papildomos naudos, visų pirma ekonominės ir užimtumo didinimo, ir sudaromos sąlygos darnesnėms transporto rūšims, kurios su kaupu kompensuoja reguliavimo sąnaudų padidėjimą.

- **Pagrindinės teisės**

Nustačius atitinkamus infrastruktūros reikalavimus, šiuo pasiūlymu bus pagerintas prieinamumas visiems naudotojams, taip pat ir neįgaliesiems bei riboto judumo asmenims, ir prisidedama prie lyčių lygybės.

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Poveikio vertinime apskaičiuota, kad administracinės išlaidos, palyginti su pagrindiniu scenarijumi, būtų nedidelės, ypač palyginti su plataus užmojo peržiūros planais pagal pageidautiną politikos galimybę. Apskaičiuota, kad 2021–2050 m. valdžios institucijų administracinės išlaidos sudarys 25,4 mln. EUR (t. y. 15,8 mln. EUR Europos Komisijai⁹ ir

⁹ Šios išlaidos yra apytikslės, apskaičiuotos atliekant poveikio vertinimą ir pagrįstos praeities išlaidomis bei patirtimi. Jos neturėtų būti suprantamos kaip papildomos išlaidos Komisijai. Visi su TEN-T susiję

9,6 mln. EUR valstybių narių valdžios institucijoms). Be to, apskaičiuota, kad didžiausią investicijų dalį sudarys viešasis finansavimas (valstybių lėšos, ES lėšos), kuris 2021–2050 m. sudarys 244,2 mlrd. EUR, palyginti su pagrindiniu scenarijumi, išreiškus dabartine verte.

5. KITI ELEMENTAI

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

Komisija stebės šios iniciatyvos pažangą, poveikį ir rezultatus naudodama TEN-T valdymu pagrįstas valdymo priemones, pavyzdžiui, sustiprintą Europos koordinatorių vaidmenį ir jų darbo planus. Peržiūrėtame reglamente stebėseną bus papildomai sustiprinta.

Šiuo atžvilgiu padeda Europos koordinatoriai, nes jie veikia kaip TEN-T politikos ambasadoriai ir tarpininkai visoms susijusioms suinteresuotosioms šalims, kurias jie suburia vadinamuosiuose koridorių forumuose. Šis darbas bus toliau tobulinamas sustiprinus Europos koordinatorių vaidmenį. Be to, dėl kiekvieno Europos transporto koridoriaus ir dviejų horizontaliųjų prioritetų bus atliekami specialūs tyrimai, kuriais stebima pažanga įgyvendinant standartus, laikantis terminų ir nustatant prioritetus. Tai atsispindi, pavyzdžiui, labai atidžioje visų TEN-T planuojamų ar vykdomų projektų stebėsenoje (vadinamoji projekto darbų srauto analizė ir kas pusmetį teikiamos projekto įgyvendinimo ataskaitos). Todėl projektai vertinami atsižvelgiant į jų finansinį brandumą ir jų būseną leidimų išdavimo ir viešųjų pirkimų atžvilgiu, kad būtų galima lengvai pastebėti problemas, pvz., susijusias su vėlavimu, ir Komisija ir (arba) Europos koordinatoriai galėtų suplanuoti intervencijas. Naujajame reglamente taip pat bus numatyta galimybė labiau nei anksčiau remtis įgyvendinimo aktais. Tai ne tik skatins nustatyti prioritetus nacionaliniu lygmeniu, bet ir palengvins TEN-T pažangos stebėseną pagal šiuose įgyvendinimo aktuose apibrėžtus ir suderintus etapus. Šie aktai taip pat yra labai tvirtas šių projektų stebėsenos pagrindas, nes galima reguliariai tikrinti pažangą kiekviename etape ir imtis atitinkamų priemonių vėlavimo atveju. Priimdamos šiuos įgyvendinimo aktus atitinkamos valstybės narės taip pat sutinka reguliariai teikti ataskaitas apie pasiektą pažangą. Vykdam stebėseną, bus stebima TEN-T pažanga, susijusi su TEN-T infrastruktūros techniniu užbaigimu pagal nustatytus TEN-T standartus ir terminus 2030, 2040 ir 2050 m. Todėl standartai ir reikalavimai bus pagrindiniai veiklos rodikliai, pagal kuriuos bus vertinama TEN-T sėkmė (pvz., elektrifikuotų krovinių vežimui skirtų geležinkelių atkarpų, pritaikytų 22,5 ašies apkrovai ir 740 m traukinio ilgiui, ilgio procentinė dalis; jūrų uostų, turinčių prieigą prie geležinkelio, skaičius ir pan.). Tuo pačiu nuolat vykdoma stebėseną vadinamojoje „TENtec“ duomenų bazėje – galingoje informacinėje sistemoje, kuri ateityje leis laiku automatizuotai gauti duomenis tiesiai iš duomenų šaltinio (valstybės narės, infrastruktūros valdytojo).

- **Išsamus konkrečių pasiūlymo nuostatų paaiškinimas**

Peržiūrėto reglamento struktūra skirsis nuo dabartinio reglamento struktūros. Jis bus organizuojamas ne pagal tinklo lygmenį (pagrindinis ir visuotinis), o pagal transporto rūšį – tai leis geriau suprasti įvairius reikalavimus. Į jį bus įtraukti konkretūs Europos transporto koridorių reikalavimai ir žemėlapiai bei naujas tarpinis terminas – 2040 m. Pirmuosiuose reglamento skyriuose paaiškinami bendrieji TEN-T tikslai ir laipsniškas tinklo kūrimo metodas. Jį sudarys šie pagrindiniai skyriai:

asignavimai yra visiškai padengiami iš Europos infrastruktūros tinklų priemonės (Reglamento (ES) 2021/1153) biudžeto.

Konstatuojamosios dalys

Konstatuojamosiose dalyse ypatingas dėmesys bus skiriamas TEN-T indėliui į Europos žaliąjį kursą ir Darnaus ir išmanaus judumo strategijos tikslų siekimą. Be to, jose išsamiai aprašomos peržiūrėto TEN-T sąsajos su kitomis skirtingų transporto rūšių politikos sritimis ir su politikos sritimis, kurios nėra susijusios su transporto sektoriumi, pvz., aplinkos ir klimato politika, socialine politika, sanglaudos politika, užsienio politika ir t. t. Konstatuojamosiose dalyse taip pat pabrėžiami ES ir nacionalinio infrastruktūros planavimo ir finansavimo aspektai.

I skyrius. Bendrieji principai

1 skyriuje nustatomi bendrieji TEN-T reglamento principai. Jame apibrėžiamas reglamento dalykas ir taikymo sritis. Jame apibrėžiami įvairūs reglamento elementai ir tekste vartojama terminologija. Be to, jame pristatomi reglamento tikslai (sanglauda, tvarumas, efektyvumas ir nauda naudotojams) ir jų įgyvendinimo būdai. Šiame skyriuje taip pat numatyta, kad transeuropinis transporto tinklas planuojamas, plėtojamas ir eksploatuojamas efektyviai naudojant išteklius, laikantis galiojančių ES ir nacionalinių aplinkosaugos reikalavimų. Toliau pateikiamuose straipsniuose aprašomas geografinis tinklo struktūros ir Europos transporto koridorių aspektas. Galiausiai, 1 skyriuje aprašomi bendro intereso projektų ir bendradarbiavimo su trečiosiomis šalimis principai.

II skyrius. Bendrosios nuostatos

2 skyriuje pateikiamos bendrosios reglamento nuostatos, kuriose apibrėžiamas pagrindinis, išplėstinis pagrindinis ir visuotinis tinklas bei Europos transporto koridoriai, taip pat nustatomi priemonių prioritetai skirtinguose tinkluose.

III skyrius. Konkrečios nuostatos

3 skyriuje pateikiamos konkrečios nuostatos, susijusios su reikalavimais kiekvienai reglamente aptariamai transporto rūšiai ir apimančios:

- infrastruktūros sudedamųjų dalių apibrėžimą,
- visuotiniam tinklui keliamus transporto infrastruktūros reikalavimus,
- pagrindiniam ir išplėstiniam pagrindiniam tinklui keliamus reikalavimus,
- papildomus prioritetus.

Be to, šiame skyriuje pateikiamos nuostatos dėl peržiūros reikalavimų, taikomų daugiarūšio krovinio transporto terminalams ir miestų transporto mazgams.

IV skyrius. Nuostatos dėl pažangaus ir atsparaus transporto

4 skyriuje pateikiamos papildomos nuostatos, susijusios su reglamento reikalavimais transporto IRT sistemoms, tvarioms paslaugoms, naujoms technologijoms ir inovacijoms, saugiai ir patikimai infrastruktūrai, atsparumui, trečiųjų šalių investicijoms, techninės priežiūros ir projektų gyvavimo ciklui bei prieinamumui visiems naudotojams.

V skyrius. Europos transporto koridorių priemonių ir horizontaliųjų prioritetų įgyvendinimas

5 skyriuje aprašomas Europos transporto koridorių ir horizontaliųjų prioritetų įgyvendinimas (Europos geležinkelių eismo valdymo sistema ir Europos jūrų erdvė). Jame aprašoma Europos transporto koridorių priemonė ir horizontalieji prioritetai, pateikiamos nuostatos, kaip jie turi būti koordinuojami ir valdomi. Šiame skyriuje taip pat išdėstytos nuostatos dėl įgyvendinimo priemonių, pvz., koordinatorių darbo planų ir įgyvendinimo aktų.

VI skyrius. Bendrosios nuostatos

6 skyriuje išdėstytos bendrosios reglamento nuostatos dėl ataskaitų teikimo ir stebėsenos įsipareigojimų, tinklo atnaujinimo procedūrų ir bendradarbiavimo su viešosiomis ir privačiosiomis suinteresuotosiomis šalimis principų. Jame pateikiamos nuostatos dėl nacionalinių planų suderinimo su ES transporto politika. Be to, jame išdėstytos nuostatos dėl deleguotųjų įgaliojimų vykdymo, komiteto procedūros, reglamento peržiūros, procedūrų vėluojant tinklo įgyvendinimui ir išimčių galimybės. Galiausiai, jame aptariamas reglamento poveikis kitiems teisės aktams ir aptariamas poreikis juos iš dalies keisti.

Priedai:

Reglamento prieduose pateikiami išsamūs pagrindinio, išplėstinio pagrindinio ir visuotinio tinklo žemėlapiai, transporto ir miestų transporto mazgų, kuriems taikomas šis reglamentas, sąrašai, taip pat Europos transporto koridorių žemėlapiai ir tų koridorių išdėstymas. Be to, jame pateikiami kaimyninių šalių orientaciniai žemėlapiai ir darnaus judumo mieste planų rengimo reikalavimų specifikacijos. Jame taip pat yra Reglamentą (ES) 2021/1153 iš dalies keičiantis straipsnis bei Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 ir šio reglamento atitikties lentelė.

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)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,
atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 172 straipsnį,
atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,
perdavus įstatymo galią turinčio teisės akto projektą nacionaliniams parlamentams,
atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę¹,
atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę²,
laikydami įprastos teisėkūros procedūros,
kadangi:

- (1) 2019 m. gruodžio mėn. Komisijos komunikate „Europos žaliasis kursas“³ nustatytas poveikio klimatui neutralumo tikslas, kurį Sąjunga turi pasiekti iki 2050 m., ir aiškus tikslas iki 2030 m. sumažinti grynąjį išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį ne mažiau kaip 55 %, palyginti su 1990 m. lygiu. Šie tikslai Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2021/1119⁴ nustatomi kaip tikslinis rodiklis;
- (2) transporto išmetamas ŠESD kiekis sudaro apie 25 % viso Sąjungos išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio, o pastaraisiais metais šis kiekis padidėjo. Todėl pagal komunikatą dėl Europos žaliojo kurso transporto išmetamą šiltnamio

¹ OL C [...].

² OL C [...].

³ Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Europos Vadovų Tarybai, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Europos žaliasis kursas“, COM(2019)640 *final*.

⁴ 2021 m. birželio 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2021/1119, kuriuo nustatoma poveikio klimatui neutralumo pasiekimo sistema ir iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 401/2009 ir (ES) 2018/1999 (OL L 243, 2021 7 9, p. 1).

efektą sukeliančių dujų kiekį siekiama sumažinti 90 %, kad iki 2050 m. būtų neutralizuotas Sąjungos ekonomikos poveikis klimatui, ir kartu siekiama nulinio taršos tikslo⁵;

- (3) Darnaus ir išmanaus judumo strategijoje⁶ nustatyti tarpiniai tikslai, kuriais vadovaujantis Europos transporto sistema bus pertvarkoma siekiant darnaus, išmanaus ir atsparaus judumo tikslų. Joje numatoma, kad krovinių vežimo geležinkeliais rinkos dalis iki 2030 m. turėtų padidėti 50 %, o iki 2050 m. – padvigubėti; vidaus vandenų transporto ir trumpųjų nuotolių laivybos rinkos dalis iki 2030 m. turėtų padidėti 25 %, o iki 2050 m. – 50 %; greitųjų traukinių eismas iki 2030 m. turėtų išaugti dvigubai, o iki 2050 m. – trigubai; iki 2030 m. Sąjungos keliuose turėtų atsirasti ne mažiau kaip 30 mln. visai netaršių lengvųjų automobilių ir 80 000 visai netaršių sunkvežimių, o iki 2050 m. visai netaršūs turėtų būti beveik visi lengvieji automobiliai, furgonai, autobusai ir naujos sunkiosios transporto priemonės; iki 2030 m. turėtų būti pasiekta, kad per planines kolektyvines keliones trumpesniu nei 500 km atstumu Sąjungos viduje būtų neišmetama anglies dioksido; iki 2030 m. bent 100 Europos miestų turėtų tapti neutralaus poveikio klimatui miestais;
- (4) įgyvendinant transeuropinio transporto tinklą sukuriamos infrastruktūrai plėtoti palankios sąlygos, kurios padės užtikrinti, kad visų rūšių transportas būtų darnesnis, įperkamesnis ir įtraukesnis, kad tvarios alternatyvos būtų plačiai prieinamos daugiarūšio transporto sistemoje ir kad būtų taikomos tinkamos paskatos pertvarkai paskatinti, visų pirma užtikrinant, kad ta pertvarka būtų sąžininga ir atitiktų [...] Tarybos rekomendacijoje (ES) [...] dėl sąžiningo perėjimo prie neutralaus poveikio klimatui ekonomikos užtikrinimo nustatytus tikslus;
- (5) planuojant, plėtojant ir eksploatuojant transeuropinį transporto tinklą turėtų būti sudarytos sąlygos plėtoti darnių rūšių transportą, numatyti geresni daugiarūšio ir sąveikaus transporto sprendimai, o įvairiarūšis transportas geriau integruotas į visą logistikos grandinę; tai padėtų užtikrinti sklandų vidaus rinkos veikimą, nes būtų sukurti sklandžiam keleivių ir krovinių vežimui visoje Sąjungoje būtini transporto koridoriai. Be to, šiuo tinklu turėtų būti siekiama stiprinti ekonominę, socialinę ir teritorinę sanglaudą, užtikrinant pasiekiamumą ir jungtis su visais Sąjungos regionais, įskaitant geresnį susisiekimą su atokiausiais regionais ir kitais atokiais, kaimo, salų, periferiniais ir kalnų regionais bei retai apgyvendintomis vietovėmis. Plėtojant transeuropinį transporto tinklą taip pat turėtų būti sudarytos sąlygos užtikrinti sklandų, saugų ir tvarų įvairiausių prekių ir asmenų judėjimą ir turėtų būti prisidedama prie didesnio ekonomikos augimo ir konkurencingumo užtikrinimo viso pasaulio mastu: vadovaujantis efektyvaus išteklių naudojimo ir tvarumo principais turėtų būti kuriamos nacionalinių transporto tinklų jungtys ir užtikrinamas jų sąveikumas;
- (6) didėjant eismo intensyvumui, tarptautinio vežimo sektoriuje vis dažniau susidaro eismo spūsčių. Siekiant užtikrinti tarptautinį keleivių ir prekių judėjimą, transeuropinio transporto tinklo pajėgumai ir tų pajėgumų naudojimas turėtų būti optimizuojami ir, kai reikia, didinami pašalinant su infrastruktūra susijusias kliūtis,

⁵ 2021 m. gegužės 12 d. Komisijos komunikatas „Kuriame sveiką planetą visiems“. ES veiksmų planas: „Siekiant nulinės oro, vandens ir dirvožemio taršos“, COM(2021)400 *final*.

⁶ Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Darnaus ir išmanaus judumo strategija. Europos transporto kelias į ateitį“, COM(2020)789 *final*.

taip pat sukuriant trūkstamas infrastruktūros jungtis valstybėse narėse, tarp jų ir prireikus su kaimyninėmis šalimis, atsižvelgiant į vykstančias derybas su šalimis kandidatėmis bei potencialiomis šalimis kandidatėmis;

- (7) transeuropinį transporto tinklą daugiausia sudaro esama infrastruktūra. Siekiant įgyvendinti visus naujosios transeuropinės transporto tinklų politikos tikslus, turėtų būti nustatyti vienodi infrastruktūros reikalavimai;
- (8) transeuropinis transporto tinklas turėtų būti plėtojamas ir prižiūrimas kuriant naują transporto infrastruktūrą, prižiūrint ir modernizuojant esamą infrastruktūrą, taip pat taikant priemones, kuriomis būtų skatinamas efektyviu išteklių naudojimu grindžiamas tinklo naudojimas;
- (9) įgyvendinant bendro intereso projektus reikėtų tinkamai atsižvelgti į kiekvieno atitinkamo atskiro projekto konkrečias aplinkybes. Jeigu įmanoma, reikėtų išnaudoti sinergiją su kitų sričių politika, pavyzdžiui, su turizmo aspektais, į civilinės inžinerijos konstrukcijas, pavyzdžiui, tiltus arba tunelius, integruojant dviračių takų infrastruktūrą, įskaitant *EuroVelo* trasas, arba su saugumo aspektais, integruojant naujas technologijas, pavyzdžiui, jutiklius tiltuose;
- (10) siekiant sukurti aukštos kokybės efektyvią visų rūšių transportui skirtą infrastruktūrą, plėtojant transeuropinį transporto tinklą turėtų būti atsižvelgta į keleivių ir krovinių vežimo saugumą ir saugą, poveikį klimato kaitai ir klimato kaitos daromą poveikį, galimų gamtinių pavojų ir žmogaus sukeltų katastrofų poveikį infrastruktūrai ir jos prieinamumą visiems transporto naudotojams, ypač regionuose, kur neigiamas klimato kaitos poveikis yra itin didelis;
- (11) planuodamos, įgyvendindamos bendro intereso projektus ir vykdydamos su jais susijusias pirkimo procedūras valstybės narės ir kiti projektų rengėjai turėtų deramai atsižvelgti į Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą (ES) 2021/1187⁷;
- (12) planuodamos infrastruktūrą valstybės narės ir kiti projektų rengėjai turėtų deramai atsižvelgti į rizikos vertinimus ir apsvarstyti prisitaikymo priemones, kuriomis būtų didinamas atsparumas, pavyzdžiui, klimato kaitai, gamtiniams pavojams ir žmogaus sukeltoms katastrofoms. Užtikrinus papildomas paskatas plėtoti darnias transporto rūšis ir pritaikius aukštus žaliosios transporto infrastruktūros standartus, transeuropinio transporto tinklo įgyvendinimas padės įgyvendinti principą „nedaryti reikšmingos žalos“;
- (13) atsižvelgiant į Sąjungos infrastruktūros poreikių raidą, priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo tikslus ir 2020 m. liepos mėn. Europos Vadovų Tarybos išvadas, pagal kurias Sąjungos išlaidos turėtų atitikti Paryžiaus susitarimo tikslus ir principą „nedaryti reikšmingos žalos“, kaip apibrėžta Taksonomijos reglamento⁸ 17 straipsnyje, bendro intereso projektai turėtų būti vertinami siekiant užtikrinti, kad TEN-T politika

⁷ 2021 m. liepos 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2021/1187 dėl supaprastinimo priemonių transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) įgyvendinimui paspartinti (OL L 258, 2021 7 20, p. 1).

⁸ 2020 m. birželio 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2020/852 dėl sistemos tvariam investavimui palengvinti sukūrimo, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2019/2088 (Tekstas svarbus EEE) (OL L 198, 2020 6 22, p. 13).

atitiktų Sąjungos transporto, aplinkos ir klimato politikos tikslus. Valstybės narės ir kiti projektų rengėjai turėtų atlikti planų ir projektų aplinkos vertinimus, į kuriuos turėtų būti įtrauktas vertinimas pagal principą „nedaryti reikšmingos žalos“, pagrįstas naujausiomis turimomis gairėmis ir gerąja patirtimi. Jeigu bendro intereso projekto įgyvendinimas daro reikšmingą žalą aplinkos arba klimato tikslui, reikėtų apsvarstyti pagrįstas alternatyvas;

- (14) pagal TEN-T reglamentą vykdomi infrastruktūros projektai turėtų būti atsparūs galimam neigiamam klimato kaitos poveikiui – tam atliekamas pažeidžiamumo klimato poveikiui ir rizikos vertinimas, be kita ko, taikant atitinkamas prisitaikymo priemonės. Projektams, dėl kurių turi būti atliktas poveikio aplinkai vertinimas, turėtų būti taikoma atsparumo klimato kaitai didinimo procedūra, o į sąnaudų ir naudos analizę turėtų būti įtraukiamos šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo sąnaudos ir teigiamas klimato kaitos švelninimo priemonių poveikis. Atsparumo klimato kaitai didinimo procedūra turėtų būti taikoma remiantis naujausia turima gerąja patirtimi ir gairėmis⁹. Tai padeda į Sąjungos biudžeto investicijų ir planavimo sprendimus integruoti su klimato kaita susijusią riziką, taip pat pažeidžiamumo klimato kaitai bei prisitaikymo prie klimato kaitos vertinimus;
- (15) valstybės narės ir kiti projektų rengėjai turėtų įvertinti planų ir projektų poveikį aplinkai pagal atitinkamus teisės aktus, kad būtų išvengta neigiamo poveikio aplinkai, pvz., kraštovaizdžio fragmentacijos, dirvožemio sandarinimo, oro ir vandens taršos bei triukšmo, arba, jei išvengti neįmanoma, neigiamas poveikis būtų sušvelnintas ar kompensuotas, ir kad būtų veiksmingai apsaugota biologinė įvairovė;
- (16) projektų planavimo ir statybos etape reikėtų deramai atsižvelgti į regioninių bei vietos valdžios institucijų ir visuomenės, kurioms bendro intereso projektas daro poveikį, interesus;
- (17) transeuropinio transporto tinklas turėtų būti apibrėžiamas vadovaujantis bendra ir skaidria metodika ir turėtų atspindėti aukščiausio lygmens infrastruktūros planavimą Sąjungoje. Tai turėtų būti daugiarūšio transporto tinklas, t. y. jis turėtų apimti visų rūšių transportą ir jų jungtis, taip pat atitinkamas eismo ir kelionės informacijos valdymo sistemas;
- (18) transeuropinis transporto tinklas turėtų būti palaipsniui plėtojamas trimis etapais, siekiant bendro tikslo sukurti daugiarūšį ir sąveikų visos Europos tinklą, atitinkantį aukštos kokybės standartus, tuo pačiu atsižvelgiant į bendrus Sąjungos poveikio klimatui neutralumo ir aplinkos tikslus: užbaigti pagrindinį tinklą iki 2030 m., išplėstinį pagrindinį tinklą – iki 2040 m., o visuotinį tinklą – iki 2050 m.;
- (19) be 2030 m. ir 2050 m. terminų, kurie jau nustatyti pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 1315/2013¹⁰, šiame reglamente turėtų būti nustatytas tarpinis 2040 m. terminas, iki kurio turi būti užtikrinta atitiktis šiam reglamentui ir

⁹ Komisijos pranešimas „2021–2027 m. infrastruktūros klimatosauginio tinkamumo užtikrinimo techninės gairės“ (OL C 373, 2021 9 16, p. 1)

¹⁰ 2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1315/2013 dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių, kuriuo panaikinamas Sprendimas Nr. 661/2010/ES (OL L 348, 2013 12 20, p. 1).

kuris yra susijęs su išplėstiniu pagrindiniu tinklu, kuris yra Europos transporto koridorių dalis. Tas pats tarpinis terminas turėtų būti taikomas ir naujiems pagrindiniam tinklui taikomiems standartams, kurie papildo Reglamente (ES) Nr. 1315/2013 nustatytus reikalavimus; taip siekiama sudaryti sąlygas reikiamoms investicijoms laiku atlikti;

- (20) visuotinis tinklas turėtų būti visos Europos transporto tinklas, užtikrinantis pasiekiamumą ir jungtis su visais Sąjungos regionais, įskaitant atokiausius regionus ir kitus atokus, kaimo, salų, periferinius ir kalnų regionus bei retai apgyvendintas vietas, ir stiprinantis socialinę, ekonominę ir teritorinę sanglaudą tarp jų. Siekiant skatinti aukštos kokybės tinklo plėtrą visoje Sąjungoje, turėtų būti nustatyti visuotinio tinklo infrastruktūros reikalavimai;
- (21) visuotiniame tinkle turėtų būti įrengta pakankamai alternatyviųjų degalų infrastruktūros įrenginių, kad šis tinklas veiksmingai padėtų pereiti prie visai netaršaus judumo, vadovaujantis Darnaus ir išmanaus judumo strategijoje nustatytais tarpiniais tikslais;
- (22) be pagrindinio tinklo, reikėtų apibrėžti išplėstinį pagrindinį tinklą, atsižvelgiant į prioritetines visuotinio tinklo atkarpas, kurios yra Europos transporto koridorių dalis;
- (23) pagrindinis tinklas apibrėžtas vadovaujantis objektyvia planavimo metodika. Taikant tą metodiką nustatyti svarbiausi miestų transporto mazgai, uostai ir oro uostai bei sienos perėjimo punktai. Kai įmanoma, šie mazgai turi būti sujungti su daugiarašio transporto jungtimis iki 2030 m., jeigu tai ekonomiškai perspektyvu ir įvykdoma. Ši metodika padėjo užtikrinti visų valstybių narių sujungimą ir pagrindinių salų integraciją į pagrindinį tinklą;
- (24) pagrindinis tinklas, kurio galutinis sukūrimo terminas – 2030 m., ir išplėstinis pagrindinis tinklas, kurio galutinis sukūrimo terminas – 2040 m., turėtų būti darnaus daugiarašio transporto tinklo pagrindas ir atspindėti strategiškai svarbiausius transeuropinio transporto tinklo mazgus ir jungtis, atsižvelgiant į eismo poreikius. Šie tinklai turėtų paskatinti viso visuotinio tinklo plėtrą ir sudaryti sąlygas Sąjungai sutelkti dėmesį į tas transeuropinio transporto tinklo dalis, kurios sukurtų didžiausią Europos pridėtinę vertę, visų pirma tarpvalstybines atkarpas, trūkstamas jungtis, daugiarašio transporto jungiamuosius punktus ir pagrindines kliūtis;
- (25) tam tikri esami pagrindinio tinklo standartai turėtų būti taikomi ir išplėstiniam pagrindiniam bei visuotiniam tinklui, siekiant iš tinklo gauti visapusišką naudą, didinti skirtingų rūšių tinklų sąveikumą ir sudaryti sąlygas didinti vežimo darnesnių rūšių transporto priemonėmis mastą, be kita ko, didinant skaitmenizaciją ir taikant kitus technologinius sprendimus;
- (26) pagrindiniam, išplėtiniam pagrindiniam ir visuotiniam tinklui taikomų infrastruktūros reikalavimų išimtys turėtų būti galimos tik tinkamai pagrįstais atvejais ir laikantis tam tikrų sąlygų. Tai turėtų apimti atvejus, kai investicijos negali būti pateisinamos arba kai yra tam tikrų geografinių ar didelių fizinių suvaržymų, pavyzdžiui, atokiausiuose regionuose ir kituose atokiuose, salų, periferiniuose ir kalnų regionuose arba retai apgyvendintose vietovėse, arba kai tokie atvejai susiję su izoliuotais tinklais ar iš dalies izoliuotais tinklais;

- (27) sausumos infrastruktūros tinklas, sukurtas naudojant pagrindinį tinklą, išplėstinį pagrindinį tinklą ir visuotinį tinklą, turėtų būti sujungtas su transeuropinio transporto tinklo jūrine dalimi. Šiuo tikslu turėtų būti sukurta tikrai tvari, pažangi, vientisa ir atspari Europos jūrų erdvė. Ji turėtų apimti visus transeuropinio transporto tinklo jūrinės infrastruktūros komponentus;
- (28) Europos jūrų erdvė turėtų būti kuriama ją glaudžiai derinant su Europos makroregioninėmis ir jūros baseino strategijomis, kurios suteikia tinkamą Europos teritorinio bendradarbiavimo sistemą tiek tarpvalstybiniu Sąjungos lygmeniu, tiek tarpvalstybiniu lygmeniu su trečiosiomis šalimis;
- (29) krovinių vežimo geležinkeliais koridoriai, sukurti remiantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) Nr. 913/2010, ir pagrindinio tinklo koridoriai, apibrėžti Reglamente (ES) Nr. 1315/2013¹¹, yra viena kitą papildančios politikos priemonės, kuriomis siekiama glaudžiai susijusių tikslų, visų pirma skatinti tvarų, efektyvų ir saugų transporto paslaugų teikimą. Nors bendradarbiavimas daugeliu aspektų buvo vaisingas, nustatyta tam tikrų veiklos sutapimo atvejų ir poreikis geriau keistis informacija. Be to, krovinių vežimo geležinkeliais koridoriai ir pagrindinio tinklo koridoriai nėra visiškai geografiškai suderinti, todėl koordinavimo galimybė yra ribota, pavyzdžiui, tokiais klausimais, kaip transeuropinio transporto tinklo infrastruktūros reikalavimų taikymas arba geležinkelių paslaugų kokybės gerinimas. Todėl esama reikšmingų neišnaudotų supaprastinimo, didesnio veiksmingumo ir sinergijos galimybių;
- (30) kaip nurodyta Darnaus ir išmanaus judumo strategijoje, norint padidinti infrastruktūros planavimo ir transporto veiklos sinergiją, būtina integruoti pagrindinio tinklo koridorius ir krovinių vežimo geležinkeliais koridorius į Europos transporto koridorius. Europos transporto koridoriai turėtų tapti darnaus ir daugiarūšio krovinių ir keleivių vežimo srautų Europoje plėtojimo, sąveikios aukštos kokybės infrastruktūros plėtojimo ir operacinio veiksmingumo užtikrinimo priemone. Be to, tai turėtų būti priemonė, padedanti įgyvendinti labai konkurencingo geležinkelių tinklo sukūrimo visoje Sąjungoje viziją;
- (31) Europos transporto koridoriai turėtų apimti svarbiausius tolimojo susisiekimo srautus; juos turėtų sudaryti pagrindinės Europos daugiarūšio transporto ašys, sutampančios su transeuropinio transporto tinklo dalimis; jie turėtų būti daugiarūšiai ir į juos turėtų būti įmanoma integruoti visas transporto rūšis, kurioms taikomas šis reglamentas, be to, jie turėtų kirsti bent dvi sienas ir apimti bent tris transporto rūšis;
- (32) siekiant darniai ir laiku sukurti transeuropinio transporto tinklą ir taip užtikrinti kuo didesnę tinklo poveikį, atitinkamos valstybės narės turėtų užtikrinti, kad būtų imtasi tinkamų priemonių ir pagrindinio, išplėstinio pagrindinio ir visuotinio tinklo bendro intereso projektai būtų užbaigti iki nurodytų terminų, t. y. atitinkamai 2030 m., 2040 m. ir 2050 m. Šiuo tikslu valstybės narės turėtų užtikrinti, kad nacionaliniai transporto ir investicijų planai būtų suderinti su šiuo reglamente ir Europos koordinatorių darbo planuose nustatytais prioritetais;

¹¹ 2010 m. rugšėjo 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 913/2010 dėl konkurencingo krovinių vežimo Europos geležinkeliais tinklo (OL L 276, 2010 10 20, p. 22).

- (33) būtina nustatyti bendro intereso projektus, kuriuos vykdant bus prisidėta prie transeuropinio transporto tinklo sukūrimo ir kurie padėtų pasiekti tikslus ir atitiktų šiame reglamente nustatytus prioritetus. Jų vykdymas turėtų priklausyti nuo jų išbaigtumo laipsnio, nuo jų atitikties Sąjungos ir nacionalinėms teisinėms procedūroms ir nuo turimų finansinių išteklių prieinamumo, nedarant poveikio valstybės narės arba Sąjungos finansiniam įsipareigojimui;
- (34) transeuropinio transporto tinklo plėtros bendro intereso projektai, atitinkantys šiame reglamente nustatytus reikalavimus, turi Europos pridėtinę vertę, nes prisideda prie aukštos kokybės, sąveikaus ir daugiarūšio Europos tinklo kūrimo, didina tvarumą, sanglaudą, efektyvumą arba naudą naudotojams. Europos pridėtinė vertė bus didesnė, jei dėl šių tinklų naudą gaus ne tik atitinkama valstybė narė, bet ir bus reikšmingai pagerintos transporto jungtys arba transporto srautai tarp valstybių narių, arba tarp valstybės narės ir trečiosios šalies. Siekiant užtikrinti, kad tokie tarpvalstybiniai projektai būtų įvykdyti, Sąjunga jų atžvilgiu turėtų imtis prioritetinių veiksmų;
- (35) valstybės narės ir kiti projektų rengėjai turėtų užtikrinti, kad bendro intereso projektų vertinimai būtų atliekami efektyviai ir būtų vengiama nereikalingo delsimo;
- (36) turėtų būti atliekama bendro intereso projektų, kuriems siekiama gauti Sąjungos finansavimą, socialinė ekonominė sąnaudų ir naudos analizė, grindžiama pripažinta metodika, kurią atliekant būtų atsižvelgiama į susijusią socialinę, ekonominę, su klimatu susijusią ir aplinkosauginę naudą ir sąnaudas bei į projektų gyvavimo ciklą. Su klimatu susijusių ir aplinkosauginių sąnaudų ir naudos analizė turėtų būti grindžiama pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2011/92/ES atliktu poveikio aplinkai vertinimu¹²;
- (37) siekiant padėti įgyvendinti komunikate dėl Europos žaliojo kurso nustatytus su klimato kaitos mažinimo tikslus – ne vėliau kaip 2050 m. išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį sumažinti 90 %, turėtų būti analizuojamos priemonės, padedančios mažinti bendro intereso projektų, kuriuos įgyvendinant kuriama nauja, plečiama arba modernizuojama esama transporto infrastruktūra, poveikį, susijusį su šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis;
- (38) siekiant užtikrinti Sąjungos ir trečiųjų šalių infrastruktūros tinklų jungtis ir sąveikumą, būtinas bendradarbiavimas su šiomis trečiosiomis šalimis, įskaitant kaimynines šalis. Į tai atsižvelgdama Sąjunga, prireikus, turėtų skatinti vykdyti bendro intereso projektus su tomis šalimis, įvertindama ir užtikrindama, kad būtų laikomasi transeuropinio transporto tinklo tikslų ir reikalavimų ir taip užtikrinamas Sąjungos tinklo sąveikumas;
- (39) siekdama transformuoti transporto sektorių į tikrai daugiarūšę darnaus ir pažangaus judumo paslaugų sistemą, Sąjunga turėtų sukurti aukštos kokybės transporto tinklą, kuriame geležinkelio paslaugos būtų teikiamos laikantis reikalavimo dėl minimalaus geležinkelio linijos greičio. Konkurencingas keleivinis geležinkelis turi didelį potencialą mažinti transporto priklausomybę nuo iškastinio kuro. Būtina sukurti suderintą ir sąveikų Europos greitųjų traukinių tinklą, jungiantį Europos sostines ir didžiuosius miestus. Esamas greitojo geležinkelio linijas papildžius keleivinėmis linijomis, kurių minimalus geležinkelio linijos greitis yra 160 km/h, atsirastų tinklo

¹² 2011 m. gruodžio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2011/92/ES dėl tam tikrų valstybės ir privačių projektų poveikio aplinkai vertinimo (OL L 26, 2012 1 28, p. 1).

poveikis, padidėtų tinklo vientisumas, o geležinkeliais keliaujančių keleivių padaugėtų. Be to, sukūrus aukštos kokybės tinklą, bus sudarytos palankesnės sąlygos kurti ir taikyti naujus ar kitokius pajėgumų paskirstymo modelius, pavyzdžiui, intervalinių paslaugų tvarkaraščius, numatytus tvarkaraščių pertvarkymo iniciatyvoje;

- (40) turėtų būti sukurtas tvaresnis, atsparesnis ir patikimesnis krovinių vežimo geležinkeliais tinklas visoje Europoje – tai prisidėtų prie mišriojo vežimo konkurencingumo. Turėtų būti atnaujinta mišriojo geležinkelių transporto ir terminalų infrastruktūra, kuri padėtų užtikrinti, kad įvairiarūšio vežimo veikla būtų, visų pirma, vykdoma geležinkelių, vidaus vandenų arba trumpųjų nuotolių laivybos transportu ir kad visas pradinis ir (arba) galutinis transportavimas kelių transportu būtų kuo trumpesnis;
- (41) atsižvelgiant į tai, kad Europos geležinkelių eismo valdymo sistema (ERTMS) Europoje diegiama vis sparčiau, o kelios valstybės narės jau patvirtino planus iki 2040 m. įdiegti ERTMS visuose nacionaliniuose geležinkelių tinkluose, būtina atsižvelgti į šį paradigmos pokytį ir nustatyti platesnio užmojo ERTMS diegimo visuotiniame tinkle terminą;
- (42) ERTMS turėtų būti nuolat diegiama ne tik pagrindiniame tinkle, išplėstiniame pagrindiniame tinkle ir visuotiniame tinkle, įskaitant miestų transporto mazgus, bet ir privažiavimo prie daugiarūšių terminalų keliuose. Tai leis vykdyti operacijas tik su ERTMS ir padidins geležinkelio įmonių verslo galimybes;
- (43) radijo ryšiu pagrįstos ERTMS įdiegimas dar labiau prisideda prie veiklai poveikį turinčių nacionalinių taisyklių panaikinimo, todėl valstybės narės turėtų užtikrinti, kad nuo 2025 m. būtų diegiama tik radijo ryšiu pagrįsta ERTMS, o iki 2050 m. radijo ryšiu pagrįsta ERTMS būtų įdiegta visame transeuropiniame transporto tinkle;
- (44) ERTMS diegimas turėtų būti susietas su teisės aktuose nustatytu terminu, iki kurio turi būti nutrauktas bėgių kelių B klasės sistemų eksploatavimas; tokiu būdu ERTMS taptų vienintele valstybėse narėse naudojama signalizavimo sistema. Nutraukus B klasės sistemų kelių eksploatavimą, infrastruktūros valdytojai sutaupys nemažai techninės priežiūros lėšų, nes ERTMS diegimas ir papildomų bėgių kelių sistemų išlaikymas ilgesnį laiką yra labai brangus ir sudėtingas. B klasės sistemų eksploatavimas turėtų būti nutraukiamas koordinuotai, nustačius pakankamą pereinamąjį laikotarpį – iki 2040 m., kad geležinkelio įmonės galėtų numatyti pokyčius ir priimti tinkamiausią migracijos strategiją. ERTMS – tai sistema, todėl ją būtina sinchronizuotai diegti bėgių keliuose ir traukinyje, o visa sistemos nauda gaunama tik tada, kai yra ji įrengiama tiek traukiniuose, tiek bėgių keliuose;
- (45) Europos vidaus vandenų keliams būdinga įvairi hidromorfologija, dėl kurios sunku užtikrinti vienodą veiksmingumą visuose vandens kelių ruožuose. Vidaus vandenų keliams, ypač laisvos tėkmės ruožams, didelės įtakos gali turėti klimatas ir oro sąlygos. Siekiant užtikrinti patikimą tarptautinį eismą ir tuo pačiu atsižvelgti į hidromorfologiją ir galiojančius aplinkos apsaugos teisės aktus, TEN-T reikalavimuose turėtų būti atsižvelgiama į konkrečią kiekvieno vandens kelio (pavyzdžiui, laisvai tekančių arba reguliuojamų upių) hidromorfologiją, taip pat į aplinkos ir biologinės įvairovės politikos tikslus. Toks metodas turėtų būti svarstomas upių baseinų lygmeniu;

- (46) jūrų uostai – transeuropinio transporto tinklo sausumos infrastruktūros atvykimo ir išvykimo punktai – atlieka svarbų vaidmenį kaip tarpvalstybiniai daugiarūšio transporto mazgai, kurie veikia ne tik kaip transporto mazgai, bet ir kaip prekybos vartai, pramoniniai klasteriai ir energetikos centrai, pavyzdžiui, tais atvejais, kai jūroje įrengiamos vėjo jėgainės;
- (47) trumpųjų nuotolių laivyba gali svariai prisidėti prie transporto priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo: gali būti plukdoma daugiau krovinių ir keleivių. Plėtoti Europos jūrų erdvę turėtų būti skatinama, kuriant arba modernizuojant trumpųjų nuotolių laivybos maršrutus ir plėtojant jūrų uostus bei jų jungtis su atokesnėmis teritorijomis, kad būtų užtikrinta efektyvi ir tvari integracija su kitomis transporto rūšimis;
- (48) kelių transportu Sąjungoje vežami trys ketvirtadaliai visų vidaus krovinių (vertinant pagal tonkilometrus) ir apie 90 % viso vidaus keleivių srauto (vertinant pagal keleivių kilometrus). Atsižvelgiant į kelių transporto svarbą ir įsipareigojimą gerinti kelių eismo saugumą pagal tarpinį Darnaus ir išmanaus judumo strategijos tikslą, būtina tobulinti kelių infrastruktūrą, kad būtų padidintas saugumas;
- (49) transeuropinis transporto tinklas turėtų padėti užtikrinti efektyvų transporto daugiarūšiškumą: taip atsirastų daugiau kokybiškesnių galimybių keleivių ir krovinių vežimui rinktis darnesnę transporto rūšį ir būtų galima sujungti didelius krovinių kiekius, kad juos būtų galima vežti dideliais atstumais. Siekiant šio tikslo, esminis vaidmuo turėtų tekti daugiarūšiams terminalams;
- (50) miestų transporto mazgai atlieka svarbų vaidmenį transeuropiniame transporto tinkle kaip pradžios taškas arba galutinė paskirties vieta (paskutinė atkarpa) transeuropiniu transporto tinklu vežamiems keleiviams ir kroviniams; be to, juose persėdama į kitą tos pačios rūšies arba kitos rūšies transporto priemonę. Turėtų būti užtikrinta, kad su pajėgumais susijusios kliūtys ir nepakankamos tinklo jungtys miestų transporto mazguose nebetrunkdytų daugiarūšiškumui transeuropiniame transporto tinkle;
- (51) kaip veiksminga bendra judumo mieste problemų sprendimo sistema, miestų transporto mazgai turėtų parengti darnaus judumo mieste planą (DJMP) – ilgalaikį, visus aspektus apimantį, integruotą krovinių ir keleivių judumo planą visai funkciniai miesto teritorijai¹³. Jis turėtų apimti tikslus, tikslinius rodiklius ir rodiklius, kuriais vertinami dabartiniai ir būsimi miesto transporto sistemos rezultatai bent šiose srityse: išmetamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis, spūstys, avarijos ir sužalojimai, transporto rūšių dalis transporto struktūroje, galimybės naudotis judumo paslaugomis, taip pat duomenys apie oro ir triukšmo taršą miestuose;
- (52) valstybės narės turėtų parengti nacionalinę DJMP paramos programą, kuria būtų siekiama skatinti SUMP diegimą ir gerinti koordinavimą tarp regionų, miestų ir miestelių. Ji turėtų padėti regionams ir miestams parengti aukštos kokybės DJMP bei sustiprinti DJMP įgyvendinimo stebėseną ir vertinimą teisėkūros priemonėmis, gairėmis, rekomendacijų teikimu, pagalba ir, galimai, finansine parama;

¹³ DJMP koncepcija pirmą kartą pasiūlyta 2013 m. ES judumo mieste priemonių rinkinyje (COM(2013) 913 *final*, I priedas).

- (53) pagal programą „Europos horizontas“ įsteigta misija dėl neutralaus poveikio klimatui ir pažangiųjų miestų siekiama, kad iki 2030 m. Sąjungoje būtų 100 neutralaus poveikio klimatui miestų. Šioje misijoje dalyvaujantys miestai veiks kaip eksperimentų ir inovacijų centrai, o iki 2050 m. prie jų prisijungs kiti miestai;
- (54) skaitmeninės daugiarūšio judumo paslaugos padeda didinti įvairių transporto rūšių integraciją, sujungdamos kelis transporto pasiūlymus į vieną. Tolesnė jų plėtra turėtų prisidėti prie įpročių transformacijos – perėjimo prie darniausių transporto rūšių, viešojo transporto ir aktyviojo judumo, pavyzdžiui, vaikščiojimo pėsčiomis ir važiavimo dviračiu;
- (55) transporto informacinės ir ryšių technologijų (IRT) sistemos yra būtinos tam, kad jomis būtų galima remtis optimizuojant eismą ir transporto operacijas, užtikrinant eismo saugą ir tobulinant susijusias paslaugas. Turėtų būti sudarytos palankesnės sąlygos informacijos srautams transporto ir judumo tinkle, be kita ko, naudojant Sąjungos judumo duomenų erdvę. Keleiviams turėtų būti prieinama informacija, įskaitant informaciją apie bilietų pardavimo ir rezervavimo sistemas;
- (56) intelektinės transporto sistemos ir paslaugos bei naujos atsirandančios technologijos turėtų būti intelektinių transporto sistemų ir paslaugų diegimo visuose transeuropinio transporto tinklo keliuose katalizatorius;
- (57) būtinas tinkamas transeuropinio transporto tinklo planavimas. Tam taip pat reikia visame tinkle įgyvendinti specialius reikalavimus, susijusius su infrastruktūra, IRT sistemomis, įranga ir paslaugomis, įskaitant reikalavimus dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo, kaip apibrėžta Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) [...] [dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo]¹⁴. Todėl būtina užtikrinti, kad visoje Europoje kiekvienos rūšies transporto srityje tokie reikalavimai būtų diegiami tinkamai bei darniai ir kad būtų užtikrintas jų tarpusavio ryšis visame transeuropiniame transporto tinkle ir už jo ribų, siekiant pasinaudoti tinklo poveikio teikiama nauda ir sudaryti sąlygas efektyvioms ilgųjų nuotolių transeuropinio transporto operacijoms. Siekiant užtikrinti alternatyviųjų degalų diegimą visame transeuropinio transporto tinklo kelių tinkle pagal Reglamente (ES) [...] [dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo] nustatytus tikslus, Reglamente (ES) [...] [dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo] pateikiamos nuorodos į „pagrindinį tinklą“ turėtų būti suprantamos kaip nuorodos į „pagrindinį tinklą“, kuris apibrėžtas šiame reglamente. Reglamente (ES) [...] [dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo] pateikiamos nuorodos į „visuotinį tinklą“ turėtų būti suprantamos kaip nuorodos į „išplėstinį pagrindinį tinklą“ ir „visuotinį tinklą“, kurie apibrėžti šiame reglamente;
- (58) transeuropinis transporto tinklas turėtų būti pagrindas plačiai diegti naujas technologijas ir inovacijas, tokias kaip 5G ryšio infrastruktūra, kurios gali padėti padidinti bendrą Europos transporto sektoriaus efektyvumą ir pajėgumus užtikrinti saugų keleivių vežimą efektyviomis priemonėmis, padaryti viešąjį arba ekologiškesnį transportą patrauklesnį keleiviams ir sumažinti jo anglies pėdsaką. Taip bus prisidedama prie Europos žaliojo kurso tikslų, o kartu ir prie tikslo didinti Sąjungos energetinį saugumą. Kad šie tikslai būtų pasiekti, transeuropiniame transporto tinkle

¹⁴ [...] Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo, kuriuo panaikinama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/94/ES (OL L [...]).

turėtų būti padidintos galimybės naudoti alternatyviuosius degalus ir susijusią infrastruktūrą;

- (59) transeuropiniame transporto tinkle turėtų būti įrengta pakankamai viešai prieinamų lengvųjų ir sunkiųjų transporto priemonių greitojo įkrovimo prieigų. Šis tikslas turėtų padėti užtikrinti visavertės tarpvalstybines jungtis ir sudaryti sąlygas naudotis elektrinėmis transporto priemonėmis visoje Sąjungoje. Atstumu pagrįsti transeuropinio transporto tinklo tiksliniai rodikliai, apibrėžti Reglamente (ES) [...] [dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo], yra skirti užtikrinti bent minimalią pakankamą elektros įkrovimo prieigų aprėptį pagrindiniuose Sąjungos kelių tinkluose;
- (60) viešai prieinama įkrovimo infrastruktūra transeuropiniame transporto tinkle, kaip apibrėžta Reglamente (ES) [...] [dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo], turėtų būti papildyta reikalavimais dėl įkrovimo infrastruktūros diegimo daugiarašio transporto terminaluose ir daugiarašio keleivinio transporto mazguose, siekiant suteikti įkrovimo galimybes tolimųjų reisų sunkvežimiams, kai jie pakraunami arba iškraunami, arba kai vairuotojas ilsisi, arba autobusams daugiarašio keleivinio transporto mazguose. Siekiant užtikrinti laisvą judėjimą, kai terminalai arba keleivinio transporto mazgai Sąjungos arba valstybės paramą, prieiga prie įkrovimo turėtų būti suteikiama laikantis sąžiningos, skaidrios ir nediskriminacinės tvarkos, kad būtų išvengta išskirtinių rinkos sąlygų konkrečioms įmonėms arba galimo konkurencijos iškraipymo. kai įkrovimo infrastruktūra kuriama naudojant Sąjungos arba valstybės finansavimą, visoms leidimą turinčioms įmonėms arba asmenims kainos turėtų būti nustatomos laikantis skaidrios ir nediskriminacinės tvarkos;
- (61) nepakankama infrastruktūros sauga, saugumas ir patikimumas, kuriuos lemia gamtiniai pavojai, įskaitant su klimatu susijusius įvykius ir kitus išskirtinius reiškinius (pavyzdžiui, pandemijas), žmogaus sukeltos katastrofos (pavyzdžiui, avarijos) arba tyčinių veiksmų (pavyzdžiui, terorizmo ir kibernetiniai išpuoliai) sukelti sutrikdymai, yra didelė problema transeuropinio transporto tinklo efektyvumui ir veikimui. Pavyzdžiui, stichinių nelaimių sukeltos avarijos dėl ekstremalių oro sąlygų pastaraisiais metais gerokai sutrikdė transporto srautus. Todėl turėtų būti didinamas transporto tinklo atsparumas klimato kaitai, gamtiniams pavojams, žmogaus sukeltoms katastrofoms ir kitiems sutrikdymams, remiantis rizikos vertinimu ir naudojant atsparumą didinančias priemones, kurių pagal Direktyvą [...] dėl ypatingos svarbos subjektų atsparumo¹⁵ transporto sektoriaus srityje imtųsi ypatingos svarbos subjektai;
- (62) atsižvelgdamos į patirtį valdant COVID-19 pandemijos sukeltą krizę¹⁶ ir siekdamos išvengti eismo sutrikimų ir nenumatytų atvejų ateityje, planuodamos infrastruktūrą valstybės narės turėtų atsižvelgti į transporto infrastruktūros saugumą ir atsparumą klimato kaitai, gamtiniams pavojams, žmogaus sukeltoms katastrofoms ir kitiems sutrikdymams, darantiems poveikį Sąjungos transporto sistemos veikimui. Šiuo tikslu į Europos transporto koridorius taip pat turėtų būti įtrauktos svarbios aplinkinės linijos,

¹⁵ Ši direktyva susijusi su Komisijos pasiūlymu dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos dėl ypatingos svarbos subjektų atsparumo, COM(2020) 829 *final*.

¹⁶ Komunikatas dėl žaliųjų koridorių atvėrimo pagal Sienų valdymo priemonių, skirtų sveikatai apsaugoti ir prekių bei pagrindinių paslaugų prieinamumui užtikrinti, gaires, C(2020)1897 *final* (OL C 96 I, 2020 3 24, p. 1), ir 2020 m. spalio 28 d. Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Europos Vadovų Tarybai ir Tarybai „Žaliųjų transporto koridorių atnaujinimas siekiant palaikyti ekonomiką atsinaujinusios COVID-19 pandemijos laikotarpiu“, COM(2020) 685 *final*.

kuriomis būtų galima naudotis spūsčių ar kitų problemų pagrindiniuose keliuose atveju. Be to, dėl daugiarūšio šių linijų pobūdžio, ekstremaliųjų situacijų atveju viena transporto rūšis galėtų būti pakeista kita;

- (63) įmonių, įskaitant įmones, kurios priklauso arba yra kontroliuojamos trečiosios šalies fizinio asmens arba trečiosios šalies įmonės, įskaitant trečiojoje šalyje įsisteigusias įmones, dalyvavimas gali paspartinti transeuropinio transporto tinklo kūrimą. Tačiau konkrečiomis aplinkybėmis įmonių, priklausančių arba kontroliuojamų trečiosios šalies fizinio asmens arba trečiosios šalies įmonės, dalyvavimas arba indėlis į bendro intereso projektus gali pakenkti saugumui ir viešajai tvarkai Europos Sąjungoje. Nepažeidžiant bendradarbiavimo mechanizmo pagal Reglamentą (ES) 2019/452¹⁷ ir jį papildant, būtinas didesnis informuotumas apie tokį dalyvavimą arba indėlį, kad valdžios institucijos galėtų įsikišti, jei paaiškėtų, kad jis gali turėti įtakos saugumui arba viešajai tvarkai Sąjungoje ir toks dalyvavimas ar indėlis nepatenka į Reglamento (ES) 2019/452 taikymo sritį;
- (64) pagrindinė atsakomybė už techninę priežiūrą tenka ir toliau teks valstybėms narėms, todėl svarbu bus užtikrinti tinkamą sukurtą transeuropinio transporto tinklo techninę priežiūrą ir taip garantuoti aukštą paslaugų kokybę. Planuojant infrastruktūros projektus ir vykdant su jais susijusias pirkimo procedūras turėtų būti atsižvelgiama į jų gyvavimo ciklą;
- (65) siekiant sukurti didžiausios strateginės svarbos transeuropinio transporto tinklo dalis per nurodytą laikotarpį, turėtų būti laikomasi koridoriaus naudojimu grindžiamo požiūrio, kuris būtų skirtingų projektų koordinavimo transnacionaliniu lygiu ir koridoriaus kūrimo derinimo priemonė, tokiu būdu maksimaliai padidinant tinklo teikiamą naudą;
- (66) Europos transporto koridoriai turėtų padėti plėtoti transeuropinio transporto tinklo infrastruktūrą tokiu būdu, kad būtų šalinamos kliūtys, gerinamos tarpvalstybinės jungtys ir didinamas efektyvumas ir tvarumas. Jie turėtų prisidėti prie sanglaudos didinimo gerinant teritorinį bendradarbiavimą. Juos naudojant taip pat turėtų būti siekiama platesnių transporto politikos tikslų ir sudaromos palankesnės sąlygos sąveikumui, įvairių transporto rūšių integracijai ir daugiarūšio vežimo operacijoms. Koridoriais grindžiamas požiūris turėtų būti skaidrus bei aiškus, o tokių koridorių valdymas neturėtų sukurti papildomos administracinės naštos ar sąnaudų;
- (67) sutarę su atitinkama valstybe nare, Europos koordinatoriai turėtų palengvinti koordinuotą Europos transporto koridorių ir dviejų horizontaliųjų prioritetų – ERTMS ir Europos jūrų erdvės – įgyvendinimą. Jie turėtų sudaryti palankias sąlygas priemonėms, leidžiančioms sukurti tinkamą valdymo struktūrą ir nustatyti prioritetines investicijas Europos transporto koridoriuose ir dviem horizontaliesiems prioritetams;
- (68) Europos ir nacionalinės transporto infrastruktūros planavimo ir įgyvendinimo sistemos, taip pat Europos koordinatorių parengti darbo planai turėtų padėti laiku parengti ir planuoti investicijas, būtinas šio reglamento tikslams pasiekti;

¹⁷

2019 m. kovo 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/452, kuriuo nustatoma tiesioginių užsienio investicijų į Sąjungą tikrinimo sistema (OL L 79I, 2019 3 21, p. 1).

- (69) Europos koordinatorių darbo planai turėtų būti naudojami skatinti visų susijusių suinteresuotųjų šalių bendradarbiavimą, stiprinti suderinamumą su valstybių narių ir infrastruktūros valdytojų veiksmais ir ypač nustatyti tarpinius tikslus bei prioritetus investicijoms. Remdamasi darbo planais Komisija turėtų priimti įgyvendinimo aktus, kuriuose būtų nustatyti infrastruktūros planavimo ir finansavimo prioritetai;
- (70) techninį žemėlapių, kuriuose nurodytas transeuropinis transporto tinklas, pagrindą užtikrina interaktyvi transeuropinio transporto tinklo geografinė ir techninė informacinė sistema („TENtec“);
- (71) atsižvelgdama į 2018 m. kovo mėn. Sąjungos dėl karinio mobilumo veiksmų planą¹⁸ Komisija turėtų įvertinti poreikį pritaikyti transeuropinį transporto tinklą kariniams infrastruktūros naudojimo poreikiams. Remiantis skirtumų tarp karinių reikalavimų ir transeuropinio transporto tinklo reikalavimų analize¹⁹, į transeuropinį tinklą turėtų būti įtraukti ir papildomi keliai ir geležinkeliai, kad būtų sustiprinta civilinio ir karinio transporto tinklų sinergija;
- (72) siekiant kuo labiau suderinti gaires ir Sąjungos lygio atitinkamų finansinių priemonių programavimą, transeuropinio transporto tinklo finansavimas turėtų atitikti šį reglamentą ir turėtų būti grindžiamas, visų pirma, Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2021/1153²⁰. Be to, tinklo finansavimas taip pat turėtų būti grindžiamas pagal kitus Sąjungos teisės aktus teikiamomis finansavimo priemonėmis, įskaitant „InvestEU“, ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonę, sanglaudos politiką, programą „Europos horizontas“ ir kitas Europos investicijų banko parengtas finansavimo priemones. Siekiant sudaryti sąlygas finansuoti bendro intereso projektus, Reglamente (ES) 2021/1153 pateikiamos nuorodos į „daugiarūšio transporto logistikos platformas“, „jūrų greitkelius“ ir „telematikos priemones“ turėtų būti suprantamos kaip atitinkamos nuorodos į „daugiarūšio krovinio transporto terminalus“, „Europos jūrų erdvę“ ir „transporto IRT sistemas“, apibrėžtus šiame reglamente. Tuo pačiu tikslu Reglamente (ES) 2021/1153 pateikiamos nuorodos į „pagrindinį tinklą“ turėtų būti suprantamos kaip apimančios „išplėstinį pagrindinį tinklą“, apibrėžtą šiame reglamente;
- (73) norint pasiekti transeuropinio transporto tinklo tikslus, visų pirma susijusius su Sąjungos transporto sistemos priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimu ir skaitmenizacija, reikia patikimos reguliavimo sistemos. Valstybės narės turėtų įgyvendinti plataus užmojo reformas darnaus transporto problemoms spręsti, kaip nurodyta Europos semestre. Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemone skatinamos reformos ir investicijos, skirtos transporto darnumui didinti, išmetamam ŠESD kiekiui mažinti, saugai ir efektyvumui didinti. Atitinkamos priemonės šiuo tikslu įtrauktos į patvirtintus ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo planus;

¹⁸ Bendras komunikatas Europos Parlamentui ir Tarybai dėl karinio mobilumo veiksmų plano (JOIN(2018) 05 *final*).

¹⁹ 2020 m. liepos 17 d. bendras tarnybų darbinis dokumentas dėl atnaujintos skirtumų tarp karinių reikalavimų ir transeuropinio transporto tinklo reikalavimų analizės, (SWD(2020) 144 *final*).

²⁰ 2021 m. liepos 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2021/1153 dėl Europos infrastruktūros tinklų priemonės, kuriuo panaikinami reglamentai (ES) Nr. 1316/2013 ir (ES) Nr. 283/2014 (OL L 249, 2021 7 14, p. 38).

- (74) siekiant atnaujinti į I ir II priedus įtrauktus uostų, oro uostų, terminalų ir miestų transporto mazgų žemėlapius bei sąrašą, atsižvelgiant į galimus pokyčius, atsiradusius dėl faktinio tam tikrų transporto infrastruktūros elementų, analizuojamų pagal iš anksto nustatytas kiekybines ribines vertes, naudojimo, Komisijai turėtų būti deleguota teisė pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį priimti deleguotuosius aktus dėl I ir II priedų pakeitimų. Ypač svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi, taip pat ir su ekspertais, ir kad tos konsultacijos būtų vykdomos vadovaujantis 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniu susitarimu dėl geresnės teisėkūros²¹. Visų pirma siekiant užtikrinti vienodas galimybes dalyvauti atliekant su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, Europos Parlamentas ir Taryba visus dokumentus gauna tuo pačiu metu kaip ir valstybių narių ekspertai, o jų ekspertams sistemingai suteikiama galimybė dalyvauti Komisijos ekspertų grupių, kurios atlieka su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, posėdžiuose;
- (75) kai kurias tinklo dalis valdo ne valstybės narės, o kiti subjektai. Vis dėlto valstybės narės yra atsakingos už tai, kad būtų užtikrinta, kad tinklui taikomos taisyklės būtų tinkamai taikomos jų teritorijoje;
- (76) siekdama užtikrinti sklandų ir veiksmingą šiame reglamente nustatytų įpareigojimų įgyvendinimą Komisija remia valstybes nares pagal techninės paramos priemonę²², teikdama specialiai pritaikytas technines žinias reformoms, įskaitant transeuropinio transporto tinklo plėtrą skatinančias reformas, rengti ir įgyvendinti;
- (77) siekiant užtikrinti vienodas šio reglamento įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai priimti įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomi vandens atskaitos lygiai ir minimalieji reikalavimai kiekvienam upės baseinui (gera laivybos būklė); kuriais nustatomas vienas subjektas, atsakingas už bendro intereso tarpvalstybinių infrastruktūros projektų statybą ir valdymą; kuriais nustatoma valstybių narių renkamų judumo mieste duomenų metodika; taip pat įgyvendinimo aktai dėl kiekvieno darbo plano, susijusio su Europos transporto koridoriais ir dviem horizontaliaisiais prioritetais; dėl konkrečių Europos transporto koridoriaus atkarpų diegimo arba dėl konkrečių transporto infrastruktūros reikalavimų, susijusių su Europos transporto koridoriumi arba horizontaliaisiais prioritetais, įgyvendinimo. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamosi laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011²³;
- (78) kadangi šio reglamento tikslų – visų pirma, koordinuotai kurti ir plėtoti transeuropinį transporto tinklą – valstybės narės negali deramai pasiekti ir kadangi atsižvelgiant į tai, kad tuos tikslus būtina koordinuoti, tų tikslų būtų geriau siekti Sąjungos lygiu, laikydamosi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti;

²¹ 2016 m. balandžio 13 d. Europos Parlamento, Europos Sąjungos Tarybos ir Europos Komisijos tarpinstitucinis susitarimas dėl geresnės teisėkūros (OL L 123, 2016 5 12, p. 1).

²² 2021 m. vasario 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2021/240, kuriuo nustatoma techninės paramos priemonė.

²³ 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai (OL L 55, 2011 2 28, p. 13).

- (79) būtina iš dalies pakeisti Reglamentą (ES) 2021/1153 pakoreguojant jo nuostatas taip, kad būtų galima integruoti pagrindinio tinklo koridorius į Europos transporto koridorius. Šiame reglamente apibrėžti Europos transporto koridoriai ir nustatytas jų išdėstymas pakeis pagrindinio tinklo koridorius, apibrėžtus tame reglamente;
- (80) būtina iš dalies pakeisti Reglamentą (ES) Nr. 913/2010, pakoreguojant jo nuostatas taip, kad krovinių vežimo geležinkeliais koridorius būtų galima integruoti į Europos transporto koridorius;
- (81) Reglamentas (ES) Nr. 1315/2013 turėtų būti panaikintas,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

I SKYRIUS

BENDRIEJI PRINCIPAI

1 straipsnis

Dalykas

1. Šiuo reglamentu nustatomos transeuropinio transporto tinklo, kurį sudaro visuotinis tinklas, pagrindinis ir išplėstinis pagrindinis tinklas (du pastarieji tinklai yra nustatomi visuotinio tinklo pagrindu), plėtros gairės.
2. Šiame reglamente nustatoma:
 - (a) didžiausios strateginės svarbos Europos transporto koridoriai, kurių pagrindas – prioritetinės transeuropinio transporto tinklo atkarpos;
 - (b) bendro intereso projektai ir reikalavimai, kurių turi būti laikomasi plėtojant ir diegiant transeuropinio transporto tinklo infrastruktūrą.
3. Šiame reglamente nustatomi transeuropinio transporto tinklo plėtros prioritetai ir numatomos transeuropinio transporto tinklo įgyvendinimo priemonės.

2 straipsnis

Taikymo sritis

1. Šis reglamentas taikomas transeuropiniam transporto tinklui, pavaizduotam I priede pateiktuose žemėlapiuose. Transeuropinis transporto tinklas apima transporto infrastruktūrą, įskaitant alternatyviųjų degalų naudojimo infrastruktūrą, transporto IRT sistemas bei priemones, kuriomis skatinamas efektyvus tokios infrastruktūros

valdymas bei naudojimas ir sudaromos sąlygos kurti ir teikti tvarias ir efektyvias transporto paslaugas.

2. Transeuropinio transporto tinklo infrastruktūrą sudaro geležinkelių transporto, vidaus vandenų transporto, jūrų transporto, kelių transporto, oro transporto, daugiaryšio transporto ir miestų transporto mazgų infrastruktūra, apibūdinta atitinkamuose II, III ir IV skyrių skirsniuose.

3 straipsnis

Terminų apibrėžtys

Šiame reglamente vartojamų terminų apibrėžtys:

- (a) bendro intereso projektas – bet koks pagal šį reglamentą vykdomas projektas;
- (b) kaimyninė šalis – šalis, kuriai taikoma Europos kaimynystės politika, plėtros politika, Europos ekonominės erdvės susitarimas, Europos laisvosios prekybos asociacijos susitarimas arba ES ir JK prekybos ir bendradarbiavimo susitarimas;
- (c) NUTS regionas – Teritorinių statistinių vienetų nomenklatūroje apibrėžtas regionas;
- (d) tarpvalstybinė atkarpa – atkarpa, kurioje užtikrinamas bendro intereso projekto tęstinumas abipus sienos – tarp arčiausiai dviejų valstybių narių arba valstybės narės ir kaimyninės šalies sienos esančių miestų transporto mazgų;
- (e) kliūtis – fizinis, techninis, funkcinis, operacinis arba administracinis trikdys, dėl kurio sistema sutrikdoma taip, kad paveikiamas tolimojo susisiekiimo arba tarpvalstybinių srautų tęstinumas;
- (f) miestų transporto mazgas – miesto zona, kurioje transeuropinio transporto tinklo transporto infrastruktūros elementai, pavyzdžiui, uostai, įskaitant keleivių terminalus, oro uostai, geležinkelio stotys, autobusų terminalai, logistikos centrai ir įrenginiai bei krovinių terminalai, esantys miesto zonoje arba aplink ją, yra sujungti su kitais tos infrastruktūros elementais ir su regioninio ir vietos eismo infrastruktūra;
- (g) izoliuotas tinklas – valstybės narės geležinkelių tinklas (ar jo dalis), kurio vėžės plotis skiriasi nuo Europos standartinio nominalaus vėžės pločio (1435 mm) ir su kuriuo susijusių tam tikrų svarbiausių investicijų į infrastruktūrą negalima pagrįsti ekonomine nauda dėl to tinklo ypatumų, kuriuos lemia jo geografinė atskirtis ar periferinė padėtis;
- (h) infrastruktūros valdytojas – įstaiga ar įmonė, atsakinga visų pirma už transporto infrastruktūros kūrimą arba jos techninę priežiūrą, įskaitant infrastruktūros kontrolės ir saugos sistemų valdymą;
- (i) daugiaryšis transportas – keleivių arba krovinių vežimas arba ir keleivių, ir krovinių vežimas dviejų ar daugiau rūšių transportu;

- (j) skaitmeninės daugiarūšio judumo paslaugos – paslaugos, apibrėžtos Direktyvos (ES) [...] dėl intelektinių transporto sistemų diegimo sistemos²⁴ 4 straipsnyje;
- (k) sąveikumas – infrastruktūros, įskaitant tam tikros rūšies transporto ar sektoriaus segmento skaitmeninę infrastruktūrą, pajėgumas (įskaitant visas reguliavimo, technines ir operacines sąlygas) padėti užtikrinti saugius ir nenutrūkstamus eismo ir informacijos srautus, kurių veiksmingumas atitinka tai infrastruktūrai, tos rūšies transportui ar sektoriaus segmentui būtiną veiksmingumą;
- (l) daugiarūšio keleivinio transporto mazgas – mažiausiai dviejų rūšių keleivinio transporto susiejimo punktas, kuriame teikiama kelionių informacija, užtikrinama prieiga prie viešojo transporto ir galimybė keisti transporto rūšį, įskaitant privataus ir viešojo transporto jungties aikšteles ir aktyvų judumą, ir kuris veikia kaip sąsaja tarp miestų transporto mazgų ir tolimesnio susisiekimo transporto tinklų;
- (m) daugiarūšio krovinio transporto terminalas – struktūra, pritaikyta bent dviejų rūšių transporto priemonių arba dviejų skirtingų geležinkelių sistemų kroviniams perkrauti ir jiems laikinai saugoti, pavyzdžiui, terminalai vidaus vandenų arba jūrų uostuose, prie vidaus vandenų kelių, oro uostuose bei geležinkelių terminalai, įskaitant daugiarūšio transporto logistikos centrus, nurodytus Reglamente (ES) 2021/1153;
- (n) logistikos centras – su transeuropinio transporto tinklo transporto infrastruktūra tiesiogiai susieta zona, kurioje yra bent vienas krovinių terminalas ir kurioje sudarytos sąlygos vykdyti logistikos veiklą;
- (o) darnaus judumo mieste planas (DJMP) – strateginio judumo planavimo dokumentas, kuriuo siekiama žmonėms, įmonėms ir prekėms pagerinti prieinamumą prie funkcinės miesto zonos (įskaitant važinėjimo į darbą zonas) ir judumą joje;
- (p) aktyvusis judumas – žmonių judėjimas arba prekių vežimas nemotorizuotomis priemonėmis, grindžiamas žmogaus fizine veikla;
- (q) transporto IRT sistemos – informacinių ir ryšių technologijų sistemos ir taikomosios programos, naudojančios informacijos, ryšių, navigacijos, padėties nustatymo ir (arba) lokalizavimo technologijas, kuriomis naudojantis galima apdoroti, saugoti ir keisti duomenimis ir informacija, reikalinga siekiant veiksmingai valdyti transeuropinio transporto tinklo infrastruktūrą, judumą ir eismą, teikti atitinkamą informaciją valdžios institucijoms ir teikti pridėtinės vertės paslaugas piliečiams, krovinių siuntėjams ir operatoriams, įskaitant sistemas, kurios padeda užtikrinti, kad tinklo naudojimas būtų atsparus, saugus, patikimas, nekenktų aplinkai ir efektyvus pajėgumų naudojimo atžvilgiu. Šios sistemos apima sistemas, technologijas ir paslaugas, nurodytas r-x punktuose, ir taip pat gali apimti transporto priemonėse esančius įtaisus su atitinkamais infrastruktūros komponentais;
- (r) intelektinė transporto sistema (ITS) – sistema, apibrėžta 2010 m. liepos 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje (ES) 2010/40/ES dėl kelių transporto ir jo sąsajų

²⁴ Direktyva 2021/..., kuria peržiūrima 2010 m. liepos 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2010/40/ES dėl kelių transporto ir jo sąsajų su kitų rūšių transportu srities intelektinių transporto sistemų diegimo sistemos (OL L [...]).

su kitų rūšių transportu srities intelektinių transporto sistemų diegimo sistemos²⁵ 4 straipsnio 1 dalyje;

- (s) laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemos (VTMIS) – eismui ir jūrų stebėti ir valdyti įdiegtos sistemos, naudojančios informaciją, gaunamą iš laivų automatinio identifikavimo sistemų (AIS), laivų nuotolinio identifikavimo ir stebėjimo sistemų (LRIT) ir pakrantės radarų sistemų ir radijo ryšio sistemų, numatytų Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2002/59/EB²⁶, įskaitant nacionalinių jūrų transporto informacinių sistemų integravimą pasitelkiant sistemą „SafeSeaNet“;
- (t) upių informacijos paslaugos (UIP) – Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2005/44/EB²⁷ 3 straipsnio a punkte apibrėžtos vidaus vandenų keliuose taikomos informacinės ir ryšių technologijos;
- (u) Europos jūrų sektoriaus vieno langelio aplinka („EMSWe“) – teisinė ir techninė elektroninio informacijos, susijusios su įpareigojimais teikti ataskaitas apie įplaukimus į uostą Europos Sąjungoje, perdavimo sistema, kurią sudaro Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2019/1239²⁸ numatytas nacionalinių jūrų sektoriaus vieno langelio sistemų tinklas ir kiti suderinti komponentai;
- (v) oro eismo valdymo / oro navigacijos paslaugų sistema (OEV / ONP sistema) – sistemos ir sudedamosios dalys, naudojamos oro eismo valdymo ar oro navigacijos paslaugoms (arba abiejų rūšių paslaugoms) teikti;
- (w) Europos geležinkelių eismo valdymo sistema (ERTMS) – sistema, apibrėžta Komisijos Reglamento (ES) 2016/919²⁹ priedo 2.2 punkte;
- (x) radijo ryšiu pagrįsta ERTMS – 2 arba 3 lygmens ERTMS, radijo ryšiu perduodanti judėjimo nurodymus traukiniui pagal Komisijos reglamentą (ES) 2016/919³⁰;
- (y) B klasės sistemos – senos traukinių apsaugos ir kalbinio radijo ryšio sistemos, apibrėžtos Komisijos reglamento (ES) 2016/919 priedo 2.2 punkte;
- (z) jūrų uostas – žemės ir vandens teritorija, kurioje veikia tokia infrastruktūra ir įranga, kurią naudojant iš esmės galima priimti laivus, juos pakrauti ir iškrauti, sandėliuoti prekes, priimti ir pristatyti tas prekes, taip pat įlaipinti ir išlaipinti keleivius, įgulą ir

²⁵ 2010 m. liepos 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2010/40/ES dėl kelių transporto ir jo sąsajų su kitų rūšių transportu srities intelektinių transporto sistemų diegimo sistemos (OL L 207, 2010 8 6, p. 1).

²⁶ 2002 m. birželio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/59/EB, įdiegianti Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemą ir panaikinanti Tarybos direktyvą 93/75/EEB (OL L 208, 2002 8 5, p. 10).

²⁷ 2005 m. rugsėjo 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2005/44/EB dėl suderintų upių informacijos paslaugų (UIP) Bendrijos vidaus vandenų keliuose (OL L 255, 2005 9 30, p. 152).

²⁸ 2019 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/1239, kuriuo nustatoma Europos jūrų sektoriaus vieno langelio aplinka ir panaikinama Direktyva 2010/65/ES (OL L 198, 2019 7 25, p. 64).

²⁹ 2016 m. gegužės 27 d. Komisijos reglamentas (ES) 2016/919 dėl geležinkelių sistemos Europos Sąjungoje kontrolės, valdymo ir signalizacijos posistemų techninės sąveikos specifikacijos (OL L 158, 2016 6 15, p. 1).

³⁰ 2016 m. gegužės 27 d. Komisijos reglamentas (ES) 2016/919 dėl geležinkelių sistemos Europos Sąjungoje kontrolės, valdymo ir signalizacijos posistemų techninės sąveikos specifikacijos (OL L 158, 2016 6 15, p. 1).

kitus asmenis, taip pat bet kokia kita infrastruktūra, būtina vežėjams uosto teritorijoje;

- (aa) trumpųjų nuotolių laivyba – krovinių ir keleivių judėjimas jūra tarp uostų, esančių valstybių narių geografiniuose vandenyse, arba tarp uosto, esančio valstybės narės vandenyse, ir uosto, esančio kaimyninės trečiosios šalies, kurios pakrantė yra su Sąjungos vandenimis besiribojančioje uždaroje jūroje, vandenyse;
- (ab) elektroninė krovinių vežimo informacija („eFTI“) – elektroninis reguliavimo informacijos perdavimas tarp ekonominės veiklos vykdytojų ir kompetentingų institucijų pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2020/1056³¹;
- (ac) Bendras Europos dangus (BED) – pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 549/2004³², (EB) Nr. 550/2004³³, (EB) Nr. 551/2004³⁴ ir (ES) 2018/1139³⁵ nustatytos procedūros, kuriomis siekiama sugriežtinti oro eismo saugos standartus, prisidėti prie darnaus oro transporto sistemos vystymosi ir gerinti bendrą oro eismo valdymo ir oro navigacijos paslaugų, teikiamų bendrojo oro eismo srityje, kokybę;
- (ad) vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodromas – zona, naudojama vertikalaus kilimo ir tūpimo orlaiviams tūpti ir kilti;
- (ae) kosmodromas – objektas, skirtas kosminių laivų bandymams ir paleidimams;
- (af) SESAR projektas – Bendro Europos dangaus oro eismo valdymo mokslinių tyrimų programos projektas, kuris yra Bendro Europos dangaus (BED) sistemos technologinis pagrindas;
- (ag) Europos geležinkelių projektas – Europos geležinkelių bendrosios įmonės arba jos pirmtakės „Shift2Rail“ projektas;
- (ah) Europos pagrindinis OEV planas – Tarybos sprendimu 2009/320/EB³⁶ patvirtinta pagrindinė OEV modernizavimo planavimo priemonė, kurią naudojant apibrėžiami plėtros ir diegimo prioritetai, būtini SESAR projektui įgyvendinti;
- (ai) krovinių vežimo geležinkeliais valdymo įstaigos – Reglamento (ES) 913/2010 8 straipsnyje nurodytos valdymo įstaigos;
- (aj) techninė priežiūra – veikla, kuri turi būti vykdoma reguliariai, periodiškai arba ekstremaliais atvejais, kad įrenginiu būtų galima naudotis visą numatytą jo

³¹ 2020 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. Ne 2020/1056 dėl elektroninės krovinių vežimo informacijos (OL L 249, 2020 7 31, p. 33).

³² 2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 549/2004, nustatantis bendro Europos dangaus sukūrimo pagrindą (OL L 96, 2004 3 31, p. 1).

³³ 2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 550/2004 dėl oro navigacijos paslaugų teikimo bendrame Europos danguje (OL L 96, 2004 3 31, p. 10).

³⁴ 2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 551/2004 dėl bendro Europos Sąjungos oro erdvės organizavimo ir naudojimo (OL L 96, 2004 3 31, p. 20).

³⁵ 2018 m. liepos 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/1139 dėl bendrųjų civilinės aviacijos taisyklių ir kuriuo įsteigiama Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra (OL L 212, 2018 8 22, p. 1).

³⁶ 2009 m. kovo 30 d. Tarybos sprendimas 2009/320/EB, patvirtinantis Bendro Europos dangaus ATM tyrimų (SESAR) projekto pagrindinį oro eismo vadybos Europoje planą (OL L 95, 2009 4 9, p. 41).

eksploatavimo laikotarpį užtikrinant tokį patį veikimo ir saugos lygį, koks numatytas šiame reglamente;

- (ak) socialinė ekonominė sąnaudų ir naudos analizė – kiekybinis projekto vertės *ex ante* vertinimas, grindžiamas pripažinta metodika, kurį atliekant atsižvelgiama į visą susijusią socialinę, ekonominę, su klimatu susijusią ir aplinkosauginę naudą ir sąnaudas. Su klimatu susijusių ir aplinkosauginių sąnaudų ir naudos analizė grindžiama pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2011/92/ES atliktu poveikio aplinkai vertinimu³⁷;
- (al) alternatyvieji degalai – alternatyvieji degalai, apibrėžti Reglamento (ES) [...] [dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo] 2 straipsnio 3 dalyje;
- (am) saugi stovėjimo aikštelė – stovėjimo aikštelė, kuria gali naudotis vairuotojai, vežantys prekes ar keleivius, atitinkanti Europos Parlamento ir Tarybos Reglamento (EB) Nr. 561/2006³⁸ 8a straipsnio 1 dalies reikalavimus ir patvirtinta pagal Sąjungos standartus ir procedūras, laikantis minėto reglamento 8a straipsnio 2 dalies;
- (an) važiuojančių transporto priemonių svėrimo sistema – automatinė kelių infrastruktūros sistema, kurios paskirtis – identifikuoti važiuojančias transporto priemones ar transporto priemonių derinius, galimai viršijusius atitinkamas masės ribas pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 96/53/EB³⁹.

4 straipsnis

Transeuropinio transporto tinklo tikslai

1. Bendras transeuropinio tinklo plėtros tikslas – sukurti vieną daugiarūšį visą Sąjungą apimančią tinklą, atitinkantį aukštos kokybės standartus.
2. Transeuropinis transporto tinklas stiprina Sąjungos socialinę, ekonominę ir teritorinę sanglaudą ir padeda kurti tvarią, efektyvią ir atsparią bendrą Europos transporto erdvę, kuri padeda užtikrinti, kad jos naudotojai gautų didesnę naudą, ir prisideda prie integracinio augimo. Jis turi aiškią Europos pridėtinę vertę, t. y. padeda siekti tikslų, susijusių su šiomis keturiomis kategorijomis:
 - (a) tvarumo:
 - (i) skatinamas visai netaršus judumas, siekiant atitinkamų Sąjungos CO₂ mažinimo tikslų;

³⁷ 2011 m. gruodžio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2011/92/ES dėl tam tikrų valstybės ir privačių projektų poveikio aplinkai vertinimo (OL L 26, 2002 1 28, p. 1).

³⁸ 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo (OL L 102, 2006 4 11, p. 1).

³⁹ 1996 m. liepos 25 d. Tarybos direktyva 96/53/EB, nustatanti tam tikrų Bendrijoje nacionaliniam ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausius leistinus matmenis ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausią leistiną masę (OL L 235, 1996 9 17, p. 59).

- (ii) sudaromos sąlygos aktyviau naudoti darnesnio transporto rūšis, be kita ko, toliau plėtojant spartų tolimojo susisiekimo geležinkelių tinklą ir visiškai sąveikų krovinių geležinkelių tinklą, patikimą vidaus vandenų ir trumpųjų nuotolių laivybos tinklą visoje Sąjungoje;
 - (iii) labiau saugoma aplinka;
 - (iv) mažinamos išorės sąnaudos, be kita ko, susijusios su aplinka, sveikata, spūstimis ir avarijomis;
 - (v) didinamas energetinis saugumas;
- (b) sanglaudos:
- (i) užtikrinamas visų Sąjungos regionų, įskaitant atokiausius regionus ir kitus atokius, salų, periferinius ir kalnų regionus, taip pat retai apgyvendintas vietoves, pasiekiamumas ir jungtys;
 - (ii) mažinami valstybių narių infrastruktūros kokybės skirtumai;
 - (iii) keleivinio ir krovinio transporto srityje užtikrinama, kad būtų efektyviai koordinuojama ir sujungiama transporto infrastruktūra, skirta, viena vertus, tolimajam susisiekimui ir, kita vertus, regioniniam bei vietos susisiekimui ir transporto paslaugoms miestų transporto mazguose;
 - (iv) plėtojama transporto infrastruktūra, atitinkanti specifinę skirtingų Sąjungos dalių padėtį ir užtikrinanti subalansuotą visų Europos regionų aprėptį;
- (c) efektyvumo:
- (i) šalinamos infrastruktūros kliūtys ir kuriamos trūkstamos jungtys (ir transporto infrastruktūros objektuose, ir tų objektų jungiamuosiuose taškuose) valstybių narių teritorijose ir tarp jų;
 - (ii) šalinamos funkcinės, administracinės, techninės ir operacinės sąveikumo kliūtys, įskaitant skaitmenizacijos spragas;
 - (iii) užtikrinamas nacionalinių, regioninių ir vietos transporto tinklų sąveikumas;
 - (iv) optimaliai integruojamos ir tarpusavyje sujungiamos visos transporto rūšys, taip pat ir miestų transporto mazguose;
 - (v) skatinama teikti ekonomiškai efektyvias, aukštos kokybės transporto paslaugas, kurios padėtų užtikrinti didesnę ekonomikos augimą ir konkurencingumą;
 - (vi) efektyviau naudojama nauja ir jau veikianti esama infrastruktūra;
 - (vii) ekonomiškai efektyviai taikomos novatoriškos technologinės ir operacinės koncepcijos;

- (d) didesnės naudos tinklo naudotojams:
- (i) užtikrinama prieiga naudotojams ir tenkinami jų judumo ir transporto poreikiai, visų pirma atsižvelgiant į pažeidžiamų asmenų poreikius, įskaitant neįgaliuosius arba riboto judumo asmenis ir žmones, gyvenančius atokiuose regionuose, įskaitant atokiausius regionus ir salas;
 - (ii) keleivių ir krovinių vežimo srityje užtikrinami saugos, saugumo ir aukštos kokybės standartai, įskaitant naudotojams teikiamų paslaugų kokybę;
 - (iii) nustatomi infrastruktūros reikalavimai, visų pirma sąveikumo, saugos ir saugumo srityse, ir jais užtikrinama prieinamų ir įperkamų transporto paslaugų kokybė, efektyvumas ir tvarumas;
 - (iv) remiamas judumas, pritaikytas kintančiam klimatui ir atsparus gamtiniams pavojams bei žmogaus sukeltoms katastrofoms ir galintis užtikrinti efektyvų ir spartų pagalbos ir gelbėjimo tarnybų iškvietimą, be kita ko, neįgaliesiems arba riboto judumo asmenims;
 - (v) užtikrinamas infrastruktūros atsparumas, visų pirma tarpvalstybinėse atkarpose;
 - (vi) užtikrinama, kad, sutrikus tinklo veikimui, būtų prieinami alternatyvūs transporto sprendimai, be kita ko, susiję su kitų rūšių transportu.

5 straipsnis

Efektyviai išteklius naudojantis tinklas ir aplinkos apsauga

1. Transeuropinis transporto tinklas planuojamas, plėtojamas ir eksploatuojamas efektyviai naudojant išteklius, laikantis galiojančių Sąjungos ir nacionalinių aplinkosaugos reikalavimų:
 - (a) kuriama nauja infrastruktūra, esama transporto infrastruktūra tobulinama ir atliekama jos techninė priežiūra, visų pirma, visą infrastruktūros naudojimo trukmę apimanti techninė priežiūra įtraukiama į infrastruktūros statybos ar tobulinimo planavimo etapą ir užtikrinamas infrastruktūros tinkamumas naudoti;
 - (b) optimizuojama infrastruktūros integracija ir sujungimas;
 - (c) diegiama alternatyviųjų degalų pildymo ir įkrovimo infrastruktūra;
 - (d) diegiamos naujos technologijos ir transporto IRT sistemos, siekiant išsaugoti arba padidinti infrastruktūros veiksmingumą;
 - (e) optimizuojamas infrastruktūros naudojimas, visų pirma užtikrinant efektyvų pajėgumų ir eismo valdymą;

- (f) atsižvelgiama į galimą sinergiją su kitais tinklais, visų pirma transeuropiniais energetikos arba telekomunikacijų tinklais;
 - (g) plėtojama žalioji, tvari ir klimatui atspari infrastruktūra, kuria siekiama kuo labiau sumažinti neigiamą poveikį netoli tinklo gyvenančių žmonių sveikatai, aplinkai ir kuo mažiau alinti ekosistemas;
 - (h) tinkamai atsižvelgiama į transporto tinklo ir jo infrastruktūros atsparumą besikeičiančiam klimatui, gamtiniams pavojams ir žmogaus sukeltoms katastrofoms, taip pat tyčiniams sutrikdymams, taip siekiant spręsti šias problemas;
 - (i) didinamas infrastruktūros atsparumas, visų pirma tarpvalstybinėse atkarpose, kad, sutrikus eismui, būtų užtikrinamas spartus atsakas ir padėties atkūrimas.
2. Planuodamos ir plėtodamos transeuropinį transporto tinklą valstybės narės gali koreguoti išsamų atkarpos maršrutų išdėstymą, laikydamosi 56 straipsnio 1 dalies e punkte nurodytų apribojimų ir atsižvelgdamos į konkrečias aplinkybes, būdingas skirtingoms Sąjungos dalims (pavyzdžiui, atitinkamų regionų topografinės savybės ir aplinkos apsaugos aspektus), kartu užtikrindamos atitiktį šiam reglamentui.
3. Planų ir projektų poveikio aplinkai vertinimas atliekamas pagal Tarybos direktyvą 92/43/EEB⁴⁰, Europos Parlamento ir Tarybos direktyvas 2000/60/EB⁴¹, 2001/42/EB⁴², 2002/49/EB⁴³, 2009/147/EB⁴⁴ ir 2011/92/ES⁴⁵. Bendro intereso projektų, kurių poveikio aplinkai vertinimas dar nebuvo atliktas šio reglamento įsigaliojimo dieną, atveju taip pat turėtų būti įvertinama, ar laikomasi principo „nedaryti reikšmingos žalos“.

6 straipsnis

Laipsniška transeuropinio transporto tinklo plėtra

1. Transeuropinis transporto tinklas palaipsniui plėtojamas trimis etapais: pagrindinį tinklą planuojama užbaigti iki 2030 m. gruodžio 31 d., išplėstinį pagrindinį tinklą – iki 2040 m. gruodžio 31 d., o visuotinį tinklą – iki 2050 m. gruodžio 31 d. Šiuo tikslu, visų pirma, turi būti sukurta suderinta ir skaidria metodika grindžiama tinklo struktūra, kurią sudaro visuotinis tinklas, pagrindinis tinklas ir išplėstinis pagrindinis

⁴⁰ 1992 m. gegužės 21 d. Tarybos direktyva 92/43/EEB dėl natūralių buveinių ir laukinės faunos bei floros apsaugos (OL L 206, 1992 7 22, p. 7).

⁴¹ 2000 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2000/60/EB, nustatanti Bendrijos veiksmų vandens politikos srityje pagrindus (OL L 327, 2000 12 22, p. 1).

⁴² 2001 m. birželio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/42/EB dėl tam tikrų planų ir programų pasekmių aplinkai vertinimo (OL L 197, 2001 7 21, p. 30).

⁴³ 2002 m. birželio 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/49/EB dėl aplinkos triukšmo įvertinimo ir valdymo (OL L 189, 2002 7 18, p. 12).

⁴⁴ 2009 m. lapkričio 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/147/EB dėl laukinių paukščių apsaugos (OL L 20, 2010 1 26, p. 7).

⁴⁵ 2011 m. gruodžio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2011/92/ES dėl tam tikrų valstybės ir privačių projektų poveikio aplinkai vertinimo (OL L 26, 2012 1 28, p. 1).

tinklas, o transporto ir miestų transporto mazgai yra tolimojo susisiekimo eismo ir regioninių bei vietos transporto tinklų jungiamieji punktai.

2. Visuotinį tinklą sudaro visa esama ir planuojama transeuropinio transporto tinklo transporto infrastruktūra, taip pat priemonės, kuriomis skatinamas efektyvus ir socialiniu bei aplinkosaugos požiūriu tvarus tokios infrastruktūros naudojimas.
3. Pagrindinį ir išplėstinį pagrindinį tinklą sudaro tos transeuropinio transporto tinklo dalys, kurių plėtrai teikiama pirmenybė, siekiant transeuropinio transporto tinklo plėtos tikslų.

7 straipsnis

Europos transporto koridoriai

Europos transporto koridorių sudaro transeuropinio transporto tinklo dalys, turinčios didžiausią strateginę svarbą darnaus ir daugiarūšio krovinio ir keleivinio transporto srautų plėtrai Europoje, taip pat sąveikios aukštos kokybės infrastruktūros plėtojimui ir operaciniam veiksmingumui.

8 straipsnis

Bendro intereso projektai

1. Bendro intereso projektais prisidedama prie transeuropinio transporto tinklo plėtojimo, kuriant naują transporto infrastruktūrą, modernizuojant esamą transporto infrastruktūrą arba taikant priemones, kuriomis skatinamas efektyviu išteklių naudojimu grindžiamas tinklo naudojimas.
2. Bendro intereso projektas turi:
 - (a) padėti siekti tikslų, priskiriamų bent dviem iš keturių kategorijų, nurodytų 4 straipsnyje;
 - (b) būti ekonomiškai perspektyvus, remiantis socialine ekonomine sąnaudų ir naudos analize;
 - (c) turėti aiškią Europos pridėtinę vertę.
3. Bendro intereso projektas aprėpia visą savo ciklą, įskaitant galimybių studijas, leidimų išdavimo procedūras, statybą, eksploatavimą ir vertinimą.
4. Valstybės narės imasi visų būtinų priemonių siekdamos užtikrinti, kad projektai būtų vykdomi laikantis atitinkamos Sąjungos ir nacionalinės teisės, visų pirma Sąjungos aplinkos, klimato apsaugos, saugos, saugumo, konkurencijos, valstybės pagalbos, viešųjų pirkimų, visuomenės sveikatos ir prieinamumo sričių teisės aktų, taip pat nediskriminavimą reglamentuojančių teisės aktų.
5. Komisija įgyvendinimo aktu gali reikalauti, kad valstybės narės įsteigtų vieną subjektą, kuris būtų atsakingas už bendro intereso tarpvalstybinių infrastruktūros projektų statybą ir valdymą. Atitinkamas Europos koordinatorius turi stebėtojo

statusą to vieno subjekto valdyboje arba stebėtojų taryboje arba abiejuose šiuose organuose.

9 straipsnis

Bendradarbiavimas su trečiosiomis šalimis

1. Sąjunga gali bendradarbiauti su kaimyninėmis šalimis, siekdama sujungti transeuropinį transporto tinklą su jų infrastruktūros tinklais ir taip skatinti ekonomikos augimą ir konkurencingumą, visų pirma:
 - (a) skatinti išplėsti transeuropinio transporto tinklo politikos taikymą į trečiąsias šalis;
 - (b) užtikrinti transeuropinio transporto tinklo ir trečiųjų šalių transporto tinklų jungtį sienos perėjimo punktuose ir taip garantuoti sklandų eismą, sienų kontrolę, sienų priežiūrą ir kitas sienų kontrolės procedūras;
 - (c) sukurti trečiosiose šalyse transporto infrastruktūrą, kuri sujungtų atskiras Sąjungos transeuropinio transporto tinklo dalis;
 - (d) skatinti užtikrinti transeuropinio transporto tinklo ir trečiųjų šalių tinklų sąveikumą;
 - (e) sudaryti palankesnes sąlygas jūrų transportui ir skatinti naudotis trumpųjų nuotolių laivybos maršrutais su trečiosiomis šalimis;
 - (f) sudaryti palankesnes sąlygas susisiekimui vidaus vandenų keliais su trečiosiomis šalimis;
 - (g) sudaryti palankesnes sąlygas oro susisiekimui su trečiosiomis šalimis ir taip skatinti efektyvų ir tvarų ekonomikos augimą ir konkurencingumą, be kita ko, plėsti Bendrą Europos dangų ir gerinti bendradarbiavimą oro eismo valdymo srityje;
 - (h) sujungti ir įdiegti transporto IRT sistemas tose šalyse.
2. IV priede pateikiami orientaciniai transeuropinio transporto tinklo, išplėsto į konkrečias kaimynines šalis, žemėlapiai, kuriuose, kai tinkama, nurodyta pagrindinio ir visuotinio tinklo aprėptis pagal šio reglamento kriterijus.

II SKYRIUS

BENDROSIOS NUOSTATOS

10 straipsnis

Pagrindiniam tinklui, išplėstiniam pagrindiniam tinklui ir visuotiniam tinklui taikomos bendrosios nuostatos

1. Pagrindinis tinklas, išplėstinis pagrindinis tinklas ir visuotinis tinklas:
 - (a) yra tokios aprėpties, kokia nurodyta I priede pateiktuose žemėlapiuose ir II priedo sąrašuose;
 - (b) išsamiau apibrėžiami pateikiant infrastruktūros sudedamųjų dalių apibūdinimą;
 - (c) atitinka šiame skyriuje ir III bei IV skyriuose nustatytus reikalavimus, taikomus transporto infrastruktūrai;
 - (d) yra pagrindas, kuriuo remiantis nustatomi bendro intereso projektai.
2. Pagrindinį tinklą ir išplėstinį pagrindinį tinklą sudaro tos visuotinio tinklo dalys, kurių plėtrai teikiama pirmenybė, siekiant transeuropinio transporto tinklo plėtros tikslų. Reglamente (ES) 2021/1153 pateikiamos nuorodos į „pagrindinį tinklą“ suprantamos kaip apimančios šiame reglamente apibrėžtą „išplėstinį pagrindinį tinklą“. Reglamente (ES) [...] [dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo] pateikiamos nuorodos į „pagrindinį tinklą“ suprantamos kaip nuorodos į šiame reglamente apibrėžtą „pagrindinį tinklą“. Reglamente (ES) [...] [dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo] pateikiamos nuorodos į „visuotinį tinklą“ suprantamos kaip nuorodos į šiame reglamente apibrėžtą „išplėstinį pagrindinį tinklą“ ir „visuotinį tinklą“.
3. Tinklo mazgai nurodomi II priede ir apima miestų transporto mazgus, oro uostus, jūrų uostus ir vidaus vandenų uostus bei geležinkelių terminalus.
4. Valstybės narės imasi atitinkamų priemonių, kad būtų sukurtas pagrindinis tinklas, išplėstinis pagrindinis tinklas ir visuotinis tinklas, kurie iki 6 straipsnio 1 dalyje nurodytų datų atitiktų susijusias šio reglamento nuostatas, išskyrus atvejus, kai šiame reglamente nustatyta kitaip.

11 straipsnis

Europos transporto koridoriams taikomos bendrosios nuostatos

1. Europos transporto koridoriai nurodomi III priede pateiktuose žemėlapiuose.
2. Valstybės narės imasi tinkamų priemonių, kad būtų sukurti Europos transporto koridoriai, kurie atitiktų šio reglamento nuostatas: jų infrastruktūra, kuri yra pagrindinio tinklo dalis, – iki 2030 m. gruodžio 31 d., jeigu nėra nurodyta kitaip, o jų infrastruktūra, kuri yra išplėstinio pagrindinio tinklo dalis, – iki 2040 m. gruodžio 31 d., jeigu nėra nurodyta kitaip.
3. Komisijai pagal šio reglamento 60 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais, atsižvelgiant, visų pirma, į pagrindinių prekybos srautų ir eismo plėtrą arba esminius tinklo pokyčius, koreguojamas šio reglamento III priede pateiktas Europos transporto koridorių išdėstymas.

12 straipsnis

Pagrindinio tinklo, išplėstinio pagrindinio tinklo ir visuotinio tinklo bendrieji prioritetai

1. Plėtojant pagrindinį, išplėstinį pagrindinį ir visuotinį tinklą, bendrasis prioritetas teikiamas priemonėms, kurios būtinos siekiant:
 - (a) didinti krovinių ir keleivių vežimo mastą darnesnių rūšių transportu ir taip sumažinti transporto išmetamą ŠESD kiekį;
 - (b) užtikrinti geresnį pasiekiamumą ir jungtis visiems Sąjungos regionams, atsižvelgiant į teritorinę ir socialinę sanglaudą, taip pat į išskirtinį atokiausių regionų ir kitų atokių, salų, periferinių, kalnų regionų ir retai apgyvendintų vietovių atvejį;
 - (c) užtikrinti optimalią transporto rūšių integraciją ir skirtingų transporto rūšių sąveikumą;
 - (d) sukurti trūkstamas jungtis ir pašalinti kliūtis, visų pirma tarpvalstybinėse atkarpose;
 - (e) įdiegti būtiną infrastruktūrą, kuri užtikrintų sklandų visai netaršių transporto priemonių judėjimą;
 - (f) skatinti efektyviai ir tvariai naudoti infrastruktūrą ir, prireikus, didinti pajėgumą;
 - (g) užtikrinti, kad esama infrastruktūra būtų tinkama naudoti ir gerinti arba išlaikyti jos kokybę, susijusią su transporto sistemos ir transporto operacijų sauga, saugumu ir efektyvumu, atsparumu klimato kaitai ir nelaimėms, aplinkosauginiu veiksmingumu ir eismo srautų tęstinumu;
 - (h) gerinti transporto darbuotojams skirtų paslaugų kokybę ir socialines sąlygas, prieinamumą visiems naudotojams, įskaitant neįgaliuosius arba riboto judumo asmenis ir kitus pažeidžiamus asmenis;
 - (i) įgyvendinti ir diegti transporto IRT sistemas.

2. Siekiant papildyti 1 dalyje nurodytas priemones, ypač daug dėmesio skiriama priemonėms, kurios būtinos siekiant:
- (a) prisidėti prie transporto išmetamo ŠESD kiekio mažinimo ir didesnio energetinio saugumo, skatinant naudoti visai netaršias transporto priemones ir laivus bei atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako degalus, taip pat diegiant atitinkamą alternatyviųjų degalų infrastruktūrą;
 - (b) mažinti neigiamą tranzitinio geležinkelio ir kelių transporto poveikį miestų zonoms;
 - (c) pašalinti administracinius, techninius ir operacinius trikdžius, visų pirma transeuropinio transporto tinklo sąveikumo trikdžius;
 - (d) optimizuoti infrastruktūros naudojimą, visų pirma užtikrinant efektyvų pajėgumų valdymą, eismo valdymą ir didesnę operacinę veiksmingumą.

13 straipsnis

Europos transporto koridorių bendrieji prioritetai

Plėtojant Europos transporto koridorius, bendrasis prioritetas teikiamas priemonėms, kurios būtinos siekiant:

- (a) išplėtoti itin efektyvų ir visiškai sąveikų krovinių vežimo geležinkeliais tinklą visoje Sąjungoje;
- (b) išplėtoti itin efektyvų keleivių vežimo geležinkeliais tinklą, kuris būtų visiškai sąveikus bei spartus ir sujungtų miestų transporto mazgus visoje Sąjungoje;
- (c) išplėtoti sklandžiai veikiančią vidaus vandenų, aviacijos ir jūrų infrastruktūros sistemą;
- (d) išplėtoti saugų ir patikimą kelių tinklą, kuriame būtų įrengta pakankamai alternatyviųjų degalų infrastruktūros objektų;
- (e) išplėtoti tobulesnius daugiarašio ir sąveikaus transporto sprendimus;
- (f) integruoti skirtingas transporto rūšis visoje logistikos grandinėje, efektyviai jas sujungiant transporto ir miestų transporto mazguose;
- (g) įdiegti būtiną infrastruktūrą, kuri užtikrintų sklandų visai netaršių transporto priemonių judėjimą.

III SKYRIUS

SPECIALIOSIOS NUOSTATOS

1 SKIRSNIS

Geležinkelių transporto infrastruktūra

14 straipsnis

Infrastruktūros sudedamosios dalys

1. Geležinkelių transporto infrastruktūrą visų pirma sudaro:
 - (a) geležinkelio linijos, įskaitant:
 - (i) bėgių kelius;
 - (ii) iešmus;
 - (iii) geležinkelio pervažas;
 - (iv) atsarginius kelius;
 - (v) tunelius;
 - (vi) tiltus;
 - (vii) infrastruktūrą, skirtą aplinkai daromam poveikiui sušvelninti;
 - (b) I priede nurodytų geležinkelio linijų stotys, kuriose keleiviai persėda iš vienos geležinkelių transporto priemonės į kitą geležinkelių transporto priemonę ir iš geležinkelių transporto priemonės į kitos rūšies transporto priemonę;
 - (c) geležinkelio paslaugų įrenginiai (išskyrus keleivių stotis), apibrėžti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2012/34/ES⁴⁶ 3 straipsnio 11 dalyje, visų pirma kaupiamieji kelynai, traukinių formavimo įrenginiai, manevravimo įrenginiai, postovio geležinkelio keliai, techninės priežiūros įrenginiai, kiti techniniai įrenginiai, pvz., valymo ir plovimo įrenginiai, pagalbai teikti skirti įrenginiai ir degalų pildymo įrenginiai; be to, jie apima automatinius geležinkelio vėžės keitimo įrenginius;
 - (d) privažiavimo prie geležinkelių keliai ir paskutinės atkarpos geležinkelių jungtys su daugiarašio krovinio transporto terminalais, kurie sujungti

⁴⁶ 2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2012/34/ES, kuria sukurama bendra Europos geležinkelių erdvė (OL L 343, 2012 12 14, p. 32).

geležinkeliais, be kita ko, vidaus vandenų ir jūrų uostuose bei oro uostuose, taip pat geležinkelio paslaugų įrenginiai;

- (e) bėgių kelio kontrolė, valdymas ir signalizavimas;
 - (f) bėgių kelio energetikos infrastruktūra;
 - (g) susijusi įranga;
 - (h) transporto IRT sistemos.
2. Su geležinkelio linijomis susijusiai techninei įrangai gali būti priskiriamos elektrifikavimo sistemos, keleivių įlaipinimo ir išlaipinimo įranga ir krovinių pakrovimo bei iškrovimo įranga stotyse ir terminaluose, taip pat novatoriškos technologijos jų diegimo etapu.

15 straipsnis

Visuotiniam tinklui keliami transporto infrastruktūros reikalavimai

1. Valstybės narės užtikrina, kad visuotinio tinklo geležinkelių infrastruktūra:
- (a) atitiktų Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą (ES) 2016/797⁴⁷ ir jos įgyvendinimo priemones, siekiant užtikrinti visuotinio tinklo sąveikumą;
 - (b) atitiktų pagal Direktyvos (ES) 2016/797 4 ir 5 straipsnius priimtų sąveikos techninių specifikacijų reikalavimus, laikantis minėtos direktyvos 7 straipsnio 1 dalies b, c, d ir e punktuose nustatytos tvarkos;
 - (c) atitiktų Reglamente (ES) [...] [dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo] nustatytus reikalavimus.
2. Valstybės narės užtikrina, kad visuotinio tinklo geležinkelių infrastruktūra, įskaitant 14 straipsnio 1 dalies d punkte nurodytas jungtis, iki 2050 m. gruodžio 31 d.:
- (a) būtų visiškai elektrifikuota, kiek tai susiję su linijų bėgių keliais, o, kiek tai susiję su atsarginiais keliais, – tiek, kiek tai būtina elektrinių traukinių eksploatavimui;
 - (b) naujų geležinkelio linijų nominalus vėžės plotis būtų 1435 mm, išskyrus atvejus, kai nauja linija nutiesta pratešus tinklą, kurio vėžės plotis yra kitoks ir kuris atskirtas nuo pagrindinių Sąjungos geležinkelio linijų;
 - (c) leidžiama ašies apkrova būtų bent 22,5 tonos, nereikalaujant specialaus leidimo;

⁴⁷ 2016 m. gegužės 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/797 dėl geležinkelių sistemos sąveikos Europos Sąjungoje OL L 138, 2016 5 26, p. 44).

- (d) be specialaus leidimo būtų galima eksploatuoti krovinius traukinius, kurių sąstato ilgis ne trumpesnis kaip 740 m (įskaitant lokomotyvą (-us)). Šis reikalavimas laikomas įvykdytu, jeigu tenkinamos bent šios sąlygos:
 - (i) dvikelio geležinkelio linijose kroviniams traukiniams, kurių sąstato ilgis ne trumpesnis kaip 740 m, gali būti skirta ne mažiau kaip 50 % krovinių traukinio linijų ir ne mažiau kaip dvi traukinio linijos kas valandą kiekviena kryptimi;
 - (ii) vienkelio geležinkelio linijose kroviniams traukiniams, kurių sąstato ilgis ne trumpesnis kaip 740 m, gali būti skirta ne mažiau kaip viena traukinio linija kas dvi valandas kiekviena kryptimi;
- (e) atitiktų bent P400 standartą pagal Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/777⁴⁸ priedo 1 lentelės 1.1.1.1.3.5 punktą, papildomai nereikalaujant specialaus leidimo teikti paslaugas.

3. Taikomos tokios išimtys:

- (a) izoliuotiems tinklams netaikomi 2 dalies a, c, d ir e punktuose nustatyti reikalavimai;
- (b) valstybės narės prašymu tinkamai pagrįstais atvejais Komisija įgyvendinimo aktais gali suteikti kitas išimtis, susijusias su 2 dalyje nurodytais reikalavimais. Bet koks prašymas taikyti išimtį turi būti pagrįstas socialine ekonomine sąnaudų ir naudos analize ir poveikio sąveikumui vertinimu. Išimtis turi atitikti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos (ES) 2016/797⁴⁹ reikalavimus, būti koordinuojama ir, kai reikia, dėl jos turi būti susitarta su kaimynine (-ėmis) valstybe (-ėmis) nare (-ėmis).

16 straipsnis

Pagrindiniam tinklui ir išplėstiniam pagrindiniam tinklui keliami transporto infrastruktūros reikalavimai

- 1. Valstybės narės užtikrina, kad pagrindinio tinklo ir išplėstinio pagrindinio tinklo geležinkelių infrastruktūra atitiktų 15 straipsnio 1 dalį.
- 2. Valstybės narės užtikrina, kad išplėstinio pagrindinio tinklo geležinkelių infrastruktūra, įskaitant 14 straipsnio 1 dalies d punkte nurodytas jungtis, iki 2040 m. gruodžio 31 d.:

⁴⁸ 2019 m. gegužės 16 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2019/777 dėl geležinkelio infrastruktūros registro bendrųjų specifikacijų, kuriuo panaikinamas Įgyvendinimo sprendimas 2014/880/ES (OL L 139I, 2019 5 27, p. 312).

⁴⁹ 2016 m. gegužės 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/797 dėl geležinkelių sistemos sąveikos Europos Sąjungoje OL L 138, 2016 5 26, p. 44).

- (a) atitiktų 15 straipsnio 2 dalies a–e punktuose nustatytus reikalavimus, o krovinių traukinių atveju vyraujantis eksploatacinis geležinkelio linijos greitis išplėstinio pagrindinio tinklo krovinių linijose būtų ne mažesnis kaip 100 km/h;
- (b) atitiktų 15 straipsnio 2 dalies a ir b punktuose nustatytus reikalavimus išplėstinio pagrindinio tinklo keleivinėse linijose;
- (c) keleivinių traukinių atveju vyraujantis geležinkelio linijos greitis išplėstinio pagrindinio tinklo keleivinėse linijose būtų ne mažesnis kaip 160 km/h.

Tiesdamos arba modernizuodamos išplėstinio pagrindinio tinklo arba jo atkarpų keleivinę liniją, valstybės narės atlieka tyrimą, kad išanalizuotų didesnio greičio pagrįstumą ir ekonominį tinkamumą, ir tiesia arba pritaiko liniją tokiam didesniai greičiui, jei įrodomas tokio greičio pagrįstumas ir ekonominis aktualumas.

3. Valstybės narės užtikrina, kad pagrindinio tinklo geležinkelių infrastruktūra, įskaitant 14 straipsnio 1 dalies d punkte nurodytas jungtis, iki 2030 m. gruodžio 31 d.:
 - (a) atitiktų 15 straipsnio 2 dalies a–d punktuose nustatytus reikalavimus, o krovinių traukinių atveju vyraujantis eksploatacinis geležinkelio linijos greitis pagrindinio tinklo krovinių linijose būtų ne mažesnis kaip 100 km/h;
 - (b) atitiktų 15 straipsnio 2 dalies a ir b punktuose nustatytus reikalavimus pagrindinio tinklo keleivinėse linijose.
4. Valstybės narės užtikrina, kad pagrindinio tinklo geležinkelių infrastruktūra, įskaitant 14 straipsnio 1 dalies d punkte nurodytas jungtis, iki 2040 m. gruodžio 31 d.:
 - (a) atitiktų 15 straipsnio 2 dalies e punkto reikalavimą pagrindinio tinklo krovinių linijose;
 - (b) atitiktų 2 dalies c punkto reikalavimą pagrindinio tinklo keleivinėse linijose.
5. Taikomos tokios išimtys:
 - (a) izoliuotiems tinklams netaikomi 2, 3 ir 4 dalyse nustatyti reikalavimai;
 - (b) valstybės narės prašymu tinkamai pagrįstais atvejais Komisija įgyvendinimo aktais gali suteikti kitas išimtis, susijusias su 2–4 dalyse nurodytais reikalavimais. Bet koks išimties taikymas turi būti pagrįstas socialine ekonomine sąnaudų ir naudos analize ir poveikio sąveikumui vertinimu. Išimtis turi atitikti Direktyvos (ES) 2016/797 reikalavimus, būti koordinuojama ir, kai reikia, dėl jos turi būti susitarta su kaimynine (-ėmis) valstybe (-ėmis) nare (-ėmis).

17 straipsnis

Europos geležinkelių eismo valdymo sistema

1. Valstybės narės užtikrina, kad išplėstinio pagrindinio tinklo ir visuotinio tinklo geležinkelių infrastruktūros objektuose, įskaitant 14 straipsnio 1 dalies d punkte nurodytas jungtis, iki 2040 m. gruodžio 31 d.:
 - (a) būtų įrengta ERTMS;
 - (b) būtų nutrauktas B klasės sistemų eksploatavimas.
2. Valstybės narės užtikrina, kad pagrindinio tinklo geležinkelių infrastruktūra, įskaitant 14 straipsnio 1 dalies d punkte nurodytas jungtis, iki 2030 m. gruodžio 31 d. atitiktų 1 dalies a punkto reikalavimus.
3. Valstybės narės užtikrina, kad pagrindinio tinklo geležinkelių infrastruktūra, įskaitant 14 straipsnio 1 dalies d punkte nurodytas jungtis, iki 2040 m. gruodžio 31 d. atitiktų 1 dalies b punkto reikalavimą.
4. Valstybės narės užtikrina, kad pagrindinio tinklo, išplėstinio pagrindinio tinklo ir visuotinio tinklo geležinkelių infrastruktūros objektuose, įskaitant 14 straipsnio 1 dalies d punkte nurodytas jungtis, iki 2050 m. gruodžio 31 d. būtų įrengta radijo ryšiu pagrįsta ERTMS.
5. Valstybės narės užtikrina, kad, tiesiant naują liniją ar modernizuojant signalizacijos sistemą, nuo 2025 m. gruodžio 31 d. pagrindinio tinklo, išplėstinio pagrindinio tinklo ir visuotinio tinklo geležinkelių infrastruktūros objektuose, įskaitant 14 straipsnio 1 dalies d punkte nurodytas jungtis, būtų įdiegta radijo ryšiu pagrįsta ERTMS.
6. Valstybės narės prašymu tinkamai pagrįstais atvejais Komisija įgyvendinimo aktais gali suteikti išimtis, susijusias su 1–5 dalyse nurodytais reikalavimais. Bet koks prašymas taikyti išimtį turi būti pagrįstas socialine ekonomine sąnaudų ir naudos analize ir poveikio sąveikumui vertinimu. Išimtis turi atitikti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos (ES) 2016/797⁵⁰ reikalavimus, būti koordinuojama ir, kai reikia, dėl jos turi būti susitarta su kaimynine (-ėmis) valstybe (-ėmis) nare (-ėmis).

18 straipsnis

Europos transporto koridoriais keliami operaciniai reikalavimai

1. Valstybės narės užtikrina, kad iki 2030 m. gruodžio 31 d. infrastruktūros valdytojų geležinkelių įmonėms teikiamų paslaugų kokybė, infrastruktūros naudojimo techniniai ir operaciniai reikalavimai ir su sienų kontrole susijusios procedūros nesukliudytų užtikrinti, kad krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų, kurios teikiamos naudojant Europos transporto koridorių krovinio geležinkelio linijas, operacinis veiksmingumas atitiktų šias tikslines vertes:
 - (a) kiekvienoje Sąjungos vidaus tarpvalstybinėje atkarpoje visų sieną kertančių krovinių traukinių vidutinis stovėjimo stotyje laikas neviršytų 15 minučių.

⁵⁰ 2016 m. gegužės 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/797 dėl geležinkelių sistemos sąveikos Europos Sąjungoje OL L 138, 2016 5 26, p. 44).

Traukinio stovėjimo stotyje laikas tarpvalstybinėje atkarpoje yra bendras papildomas tranzito laikas, kurį galima susieti su sienos perėjimu, nepriklausomai nuo tą laiką lemiančių priežasčių (pavyzdžiui, policijos vykdomos sienų kontrolės ir procedūrų ar su infrastruktūra susijusių, operacinio, techninio ir administracinio pobūdžio aplinkybių), tačiau neatsižvelgiama į laiką, kurio negalima susieti su sienos perėjimu, pavyzdžiui, jei operacinės procedūros yra atliekamos įrenginiuose, kurie yra šalia sienos perėjimo punkto, tačiau nėra tiesiogiai susijusios su sienos perėjimu;

- (b) ne mažiau kaip 90 % krovinių traukinių, kertančių bent vieną Europos transporto koridoriaus sieną, atvyktų į paskirties vietą arba prie išorinės Sąjungos sienos (jei jų paskirties vieta yra už Sąjungos ribų) tvarkaraštyje numatytu laiku arba vėluodami mažiau kaip 30 minučių.

- 2. Valstybės narės prireikus keičia Direktyvos 2012/34/ES 30 straipsnyje nurodytas sutartis ir imasi tinkamų priemonių laikydamosi Reglamento (ES) Nr. 913/2010, kad pasiektų pirmos pastraipos a ir b punktuose nustatytas tikslines vertes.

19 straipsnis

Papildomi geležinkelių infrastruktūros plėtros prioritetai

Skatinant įgyvendinti su geležinkelių infrastruktūra susijusius bendro intereso projektus, be 12 ir 13 straipsniuose nustatytų bendrųjų prioritetų, dėmesys skiriamas šiems aspektams:

- (a) geležinkelių transporto skleidžiamo triukšmo ir vibracijos poveikio mažinimui, visų pirma taikant riedmenims ir infrastruktūrai skirtas priemones, įskaitant apsaugos nuo triukšmo užtvaras;
- (b) geležinkelio pervažų saugos didinimui;
- (c) geležinkelių transporto infrastruktūros sujungimui su vidaus vandenų uostų infrastruktūra, kai tai būtina;
- (d) traukiniams, kurių sąstatas yra ilgesnis kaip 740 m, bet neviršija 1500 m, o ašies apkrova – 25,0 t, skirtos infrastruktūros plėtojimui tais atvejais, kai tiesiamos ir modernizuojamos kroviniui svarbios geležinkelio linijos (su sąlyga, kad atlikta socialinių ir ekonominių sąnaudų ir naudos analizė);
- (e) naujoviškų geležinkeliams skirtų technologijų plėtojimui ir diegimui (visų pirma remiantis „Shift2Rail“ ir Europos geležinkelių bendrųjų įmonių darbu), pavyzdžiui, automatiniam traukinių valdymui, pažangiam eismo valdymui ir ERTMS naudojimu grindžiamų skaitmeninio junglumo paslaugų teikimui keleiviams, skaitmeninėms automatinėms sankaboms ir 5G ryšiui;
- (f) pėsčiųjų ir dviračių takų pratęsimui ir pasiekiamumui, kai statoma arba modernizuojama geležinkelių infrastruktūra, siekiant skatinti aktyvųjį judumą;
- (g) naujoviškų geležinkeliams skirtų alternatyviųjų degalų technologijų (pavyzdžiui, vandenilio) plėtojimui tose atkarpose, kurioms netaikomas elektrifikavimo reikalavimas.

2 SKIRSNIS

VIDAUS VANDENŲ TRANSPORTO INFRASTRUKTŪRA

20 straipsnis

Infrastruktūros sudedamosios dalys

1. Vidaus vandenų kelių infrastruktūrą visų pirma sudaro:
 - (a) upės;
 - (b) kanalai;
 - (c) ežerai;
 - (d) susijusi infrastruktūra, pavyzdžiui, šliuzai, keltuvai, tiltai, vandens saugyklos ir susijusios potvynių ir sausrų prevencijos ir švelninimo priemonės, galinčios padaryti teigiamą poveikį vidaus vandenų kelių laivybai;
 - (e) prieigos vandenų keliai ir paskutinės atkarpos jungtys su daugiarūšio krovinio transporto terminalais, kurie sujungti vidaus vandenų keliais, visų pirma vidaus vandenų ir jūrų uostuose;
 - (f) švartavimosi ir poilsio vietos;
 - (g) vidaus vandenų uostai, įskaitant pagrindinę uosto infrastruktūrą, t. y. vidaus baseinus, krantinių sienas, prieplaukas, molus, dokus, pylimus, sankasas, melioracijos sistemas ir infrastruktūrą, būtiną transporto operacijoms vykdyti uosto teritorijoje ir už uosto teritorijos ribų;
 - (h) susijusi įranga;
 - (i) transporto IRT sistemos, įskaitant UIP;
 - (j) vidaus vandenų uostų jungtys su transeuropinio transporto tinkle naudojamu kitų rūšių transportu;
 - (k) infrastruktūra, susijusi su įrenginiais, skirtais alternatyviems degalams, kurie apibrėžti Reglamente (ES) [...] [dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo];
 - (l) infrastruktūra, reikalinga visai netaršioms taršos operacijoms ir žiedinės ekonomikos priemonėms.

2. Su vidaus vandenų keliais susijusiai įrangai gali būti priskiriama krovinių pakrovimo ir iškrovimo bei prekių saugojimo vidaus vandenų uostuose įranga. Susijusiai įrangai visų pirma gali būti priskiriamos varymo ir eksploatacinės sistemos, kuriomis mažinama tarša, pavyzdžiui, vandens ir oro tarša, energijos vartojimas ir taršos anglies dioksidu intensyvumas. Jai taip pat gali būti priskiriami atliekų priėmimo įrenginiai, nuo kranto tiekiamos elektros įrenginiai ir kita alternatyviųjų degalų infrastruktūra, skirta tiekimui ir gamybai, taip pat panaudotos alyvos surinkimo įrenginiai, įranga, naudojama ledams laužyti, hidrologinėms paslaugoms ir farvaterio, uosto bei uosto prieigų dugnei gilinti, kad laivybos veiklą būtų galima vykdyti visus metus.
3. Vidaus vandenų uostas laikomas visuotinio tinklo dalimi, jei jis atitinka šias sąlygas:
 - (a) jo metinė krovinių perkrovimo apimtis viršija 500 000 tonų. Bendras metinis perkraunamų krovinių kiekis grindžiamas paskutiniu turimu trejų metų vidurkiu pagal Eurostato paskelbtus statistinius duomenis;
 - (b) jis yra transeuropinio transporto tinklo vidaus vandenų tinkle.

21 straipsnis

Visuotiniam tinklui keliami transporto infrastruktūros reikalavimai

1. Valstybės narės užtikrina, kad visuotinio tinklo vidaus vandenų uostai iki 2050 m. gruodžio 31 d.:
 - (a) būtų sujungti su kelių ar geležinkelių infrastruktūra;
 - (b) juose veiktų bent vienas daugiarūšio krovininio transporto terminalas, kuriuo, laikantis nediskriminavimo principo, galėtų naudotis visi operatoriai ir naudotojai ir kuriame būtų taikomi skaidrūs ir nediskriminaciniai mokesčiai;
 - (c) juose veiktų įrenginiai laivų aplinkosauginiam veiksmingumui uostuose didinti, įskaitant priėmimo įrenginius, dujų išleidimo įrenginius, triukšmo mažinimo priemonės, oro ir vandens taršos mažinimo priemonės.
2. Valstybės narės užtikrina, kad alternatyviųjų degalų infrastruktūra vidaus vandenų uostuose būtų diegiama laikantis Reglamento (ES) [...] [dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo] reikalavimų.

22 straipsnis

Pagrindiniam tinklui keliami transporto infrastruktūros reikalavimai

1. Valstybės narės užtikrina, kad pagrindinio tinklo vidaus vandenų uostai atitiktų 21 straipsnio 1 dalies a ir b punktuose nustatytus reikalavimus iki 2030 m. gruodžio 31 d., o 21 straipsnio 1 dalies c punkte nustatytus reikalavimus – iki 2040 m. gruodžio 31 d.
2. Valstybės narės užtikrina, kad būtų vykdoma vidaus vandenų kelių tinklo, įskaitant 20 straipsnio 1 dalies e punkte nurodytas jungtis, techninė priežiūra, siekiant

naudotojams sudaryti sąlygas efektyviai, patikimai ir saugiai vykdyti laivybos veiklą, t. y. užtikrina minimaliuosius su vandens keliais susijusius reikalavimus ir paslaugų lygius ir neleidžia, kad šie minimalieji reikalavimai arba bet kurie iš nustatytų pagrindinių tinklo kriterijų (geros laivybos būklės) suprastėtų.

3. Valstybės narės visų pirma užtikrina, kad:

- (a) upėse, kanaluose, ežeruose, vidaus vandenų uostuose ir jų prieigos keliuose laivakelio gylis būtų bent 2,5 m, o aukštis po neatidaromais tiltais – bent 5,25 m, kai vandens lygis atitinka nustatytus atskaitos lygius, kurie viršijami nustatytą dienų skaičių per metus pagal apskaičiuotą statistinį vidurkį.

Vandens atskaitos lygiai nustatomi remiantis dienų per metus, kai faktinis vandens lygis viršija nurodytą vandens atskaitos lygį, skaičiumi. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriuose kiekvienam upės baseinui nurodomas ankstesnėje pastraipoje minimas vandens atskaitos lygis. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 59 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

Nustatydama vandens atskaitos lygį Komisija atsižvelgia į reikalavimus, nustatytus tarptautinėse konvencijose ir tarp valstybių narių sudarytuose susitarimuose;

- (b) valstybės narės visuomenei prieinamoje interneto svetainėje skelbia a punkte nurodytą dienų per metus, kai faktinis vandens lygis viršija arba nepasiekia atsižvelgiant į laivybos kanalo gylį nustatyto vandens atskaitos lygio, skaičių, taip pat vidutinį laukimo laiką prie kiekvieno šliuzo;
- (c) šliuzų operatoriai užtikrina, kad šliuzai būtų eksploatuojami ir prižiūrimi taip, kad laukimo laikas būtų kuo trumpesnis;
- (d) upėse, kanaluose ir ežeruose būtų įrengta UIP visoms paslaugoms teikti pagal Direktyvą 2005/44/EB⁵¹, siekiant užtikrinti, kad tarpvalstybiniais naudotojams būtų tikruoju laiku teikiama informacija.

4. Valstybės narės prašymu Komisija tinkamai pagrįstais atvejais įgyvendinimo aktais gali leisti taikyti minimaliųjų reikalavimų, nurodytų 3 dalies a punkte, laikymosi išimtis. Bet koks prašymas taikyti išimtį turi būti pagrįstas socialine ekonomine sąnaudų ir naudos analize, specifinių geografinių ar didelių fizinių suvaržymų vertinimu ir (arba) galimu neigiamu poveikiu aplinkai ir biologinei įvairovei.

Minimaliųjų reikalavimų suprastėjimas, kurį lemia tiesioginiai žmogaus veiksmai arba nepakankamai stropi vidaus vandenų kelių tinklo techninė priežiūra, nelaikomas išimties suteikimą pateisinančiu argumentu.

Nenugalimos jėgos atveju valstybės narėms gali būti taikoma išimtis. Kai tik įmanoma, valstybės narės atkuria ankstesnę laivybos sąlygų būklę.

⁵¹ 2005 m. rugsėjo 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2005/44/EB dėl suderintų upių informacijos paslaugų (UIP) Bendrijos vidaus vandens keliuose (OL L 255, 2005 9 30, p. 152).

Bet koks prašymas taikyti išimtį turi būti koordinuojamas ir, kai reikia, dėl jo turi būti susitarta su kaimynine (-ėmis) valstybe (-ėmis) nare (-ėmis).

5. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriuose kiekvienam upės baseinui nustatomi reikalavimai, papildantys minimaliuosius reikalavimus, nustatytus pagal 3 dalies a punkto antrą pastraipą. Šie reikalavimai visų pirma gali būti susiję su:
- (a) papildomais parametrais vandens keliams laisvai tekančiose upėse;
 - (b) vidaus vandenų kelių infrastruktūros specifikacijomis;
 - (c) vidaus vandenų uostų infrastruktūros specifikacijomis;
 - (d) tinkamomis švartavimosi vietomis ir paslaugomis komerciniams naudotojams;
 - (e) alternatyviosios energetikos infrastruktūros diegimu siekiant užtikrinti prieigą prie alternatyviųjų degalų visame koridoriuje;
 - (f) reikalavimais skaitmeninėms tinklo taikomosioms programoms ir automatizavimo procesams;
 - (g) infrastruktūros atsparumu klimato kaitai, gamtiniams pavojams ir žmogaus sukeltoms katastrofoms arba tyčiniams sutrikdymams;
 - (h) naujų technologijų ir inovacijų, susijusių su visai netaršiu energiniu kuru ir varymo sistemomis, diegimu ir skatinimu.

Pirmoje pastraipoje nurodytas įgyvendinimo aktas priimamas laikantis 59 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

6. Komisija užtikrina nuoseklų požiūrį į geros laivybos būklės koncepcijos taikymą Sąjungoje ir gali priimti su šia tema susijusias gaires. Nustatydama minimaliuosius reikalavimus e ir f punktams Komisija užtikrina, kad nebūtų pakenkta upių baseinų sąveikumui.

23 straipsnis

Papildomi vidaus vandenų kelių infrastruktūros plėtros prioritetai

Skatinant įgyvendinti su vidaus vandenų kelių infrastruktūra susijusius bendro intereso projektus, be 12 ir 13 straipsniuose nustatytų bendrųjų prioritetų, dėmesys skiriamas šiems aspektams:

- (a) kai tai būtina ir siekiant patenkinti rinkos poreikius, – aukštesnių standartų užtikrinimui tais atvejais, kai modernizuojami esami vandens keliai ir kuriami nauji vandens keliai;
- (b) potvynių ir sausrų prevencijai bei švelninimo priemonėms;
- (c) skatinimui naudotis darniu, saugiu ir patikimu vidaus vandenų transportu, be kita ko, miesto transporto mazguose;

- (d) uosto teritorijoje ir už jos ribų vykdomoms transporto operacijoms būtinos infrastruktūros pajėgumų modernizavimui ir didinimui;
- (e) skatinimui taikyti ir plėtoti priemonės, kuriomis didinamas vidaus vandens transporto ir transporto infrastruktūros aplinkosauginis veiksmingumas, įskaitant visai netaršius ir mažataršius laivus bei priemones poveikiui vandens telkiniams ir nuo vandens priklausomai biologinei įvairovei švelninti, laikantis galiojančių reikalavimų pagal Sąjungos teisę arba atitinkamus tarptautinius susitarimus.

3 SKIRSNIS

JŪRŲ TRANSPORTO INFRASTRUKTŪRA IR EUROPOS JŪRŲ ERDVĖ

24 straipsnis

Infrastruktūros sudedamosios dalys

1. Europos jūrų erdvė padeda sujungti ir integruoti 2 dalyje aprašytas jūrų erdves sudedamąsias dalis su sausumos tinklu: kurti arba modernizuoti trumpųjų nuotolių laivybos maršrutus tarp dviejų ar daugiau jūrų uostų Sąjungos teritorijoje arba tarp vieno ar daugiau uostų Sąjungos teritorijoje ir uosto kaimyninės trečiosios šalies, kurios pakrantė uždaroje jūroje ribojasi su Sąjungos vandenimis, teritorijoje, taip pat plėtoti jūrų uostus Sąjungos teritorijoje bei jų jungtis su atokesnėmis teritorijomis, siekiant užtikrinti efektyvią, perspektyvią ir tvarią integraciją su kitomis transporto rūšimis.
2. Europos jūrų erdvę sudaro:
 - (a) jūrų transporto infrastruktūra pagrindinio ir visuotinio tinklo uosto teritorijoje;
 - (b) platesnio masto naudos veiksmai, kurie nėra susiję su konkrečiais uostais ir kurie yra naudingi visai Europos jūrų erdvei ir jūrų sektoriui, pavyzdžiui, parama veiklai, kuri padeda užtikrinti laivybą visus metus (ledlaužių darbas), transporto IRT sistemos ir hidrografiniai tyrimai.
3. 2 dalies a punkte nurodytą jūrų transporto infrastruktūrą visų pirma sudaro:
 - (a) jūrų uostai, įskaitant uosto teritorijoje vykdomoms transporto operacijoms būtiną infrastruktūrą;
 - (b) pagrindinė uosto infrastruktūra, pavyzdžiui, vidaus baseinai, krantinių sienos, prieplaukos, molai, dokai, sankasos ir melioracijos sistemos;
 - (c) jūrų kanalai;

- (d) navigacijos įrenginiai;
- (e) uosto prieigos, farvateriai ir šliuzai;
- (f) bangolaužiai;
- (g) uostų jungtys su transeuropiniu kitų rūšių transporto tinklu;
- (h) transporto IRT sistemos, įskaitant EMSWe ir VTMISS;
- (i) infrastruktūra, susijusi su įrenginiais, skirtais alternatyviems degalams, kurie apibrėžti Reglamente (ES) [...] [dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo];
- (j) susijusi įranga, kuri gali, visų pirma, apimti eismo ir krovinių valdymo, neigiamo poveikio aplinkai mažinimo, energijos vartojimo efektyvumo didinimo, triukšmo mažinimo ir alternatyviųjų degalų naudojimo įrangą bei įrangą, kuria užtikrinama laivyba visus metus, įskaitant ledų laužymą, hidrologinius tyrimus, taip pat uosto ir uosto prieigų dugno gilinimo ir apsaugos įrangą.
- (k) infrastruktūra, reikalinga visai netaršioms operacijoms ir žiedinės ekonomikos priemonėms.

4. Jūrų uostas laikomas visuotinio tinklo dalimi, jei jis atitinka bent vieną iš šių sąlygų:

- (a) jo bendras metinis keleivių srautas viršija 0,1 % bendro metinio keleivių srauto visuose Sąjungos jūrų uostuose. Šio bendro kiekio atskaitos rodiklis – paskutinis turimas trejų metų vidurkis, grindžiamas Eurostato paskelbtais statistiniais duomenimis;
- (b) jo bendras metinis krovinių (perkrautų birių ar nebirių krovinių) kiekis viršija 0,1 % atitinkamo bendro metinio krovinių, kurie perkrauti visuose Sąjungos jūrų uostuose, kiekio. Šio bendro kiekio atskaitos rodiklis – paskutinis turimas trejų metų vidurkis, grindžiamas Eurostato paskelbtais statistiniais duomenimis;
- (c) jis yra saloje ir yra vienintelis prieigos prie visuotiniame tinkle esančio NUTS 3 regiono punktas;
- (d) jis yra atokiausioje regione ar kitame periferiniame regione ir nuo kito artimiausio visuotinio tinklo uosto yra nutolęs didesniu nei 200 km atstumu.

25 straipsnis

Visuotiniam tinklui keliami transporto infrastruktūros reikalavimai

1. Valstybės narės užtikrina, kad:

- (a) alternatyviųjų degalų infrastruktūra visuotinio tinklo jūrų uostuose būtų diegiama visiškai laikantis Reglamento (ES) [...] [dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo] reikalavimų;
 - (b) visuotinio tinklo jūrų uostuose būtų įrengta reikiama infrastruktūra siekiant padidinti uostuose esančių laivų aplinkosauginį veiksmingumą, be kita ko, įrengti priėmimo įrenginiai atliekoms iš laivų pristatyti pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą (ES) 2019/883⁵²;
 - (c) VTMISS ir „SafeSeaNet“ būtų įgyvendinami laikantis Direktyvos 2002/59/EB;
 - (d) jūrų sektoriaus nacionalinės vieno langelio sistemos būtų įgyvendinamos pagal Reglamentą (ES) 2019/1239.
2. Valstybės narės užtikrina, kad iki 2050 m. gruodžio 31 d.:
- (a) visuotinio tinklo jūrų uostai būtų sujungti su geležinkelių ir kelių infrastruktūra ir, jei įmanoma, vidaus vandenų keliais, išskyrus atvejus, kai tam trukdo specifiniai geografiniai ar dideli fiziniai suvaržymai;
 - (b) bet kuriame visuotinio tinklo jūrų uoste, kuris naudojamas krovininio transporto reikmėms, veiktų bent vienas daugiarūšio krovininio transporto terminalas, kuriuo, laikantis nediskriminavimo principo, galėtų naudotis visi operatoriai ir naudotojai ir kuriame būtų taikomi skaidrūs ir nediskriminaciniai mokesčiai;
 - (c) jūrų kanalai, uostų farvateriai ir upių žiotys jungtų dvi jūras arba kad jais būtų įmanoma patekti iš jūros į jūrų uostus ir kad jie sutaptų bent su vidaus vandenų keliais, tenkinančiais 22 straipsnyje nustatytus reikalavimus;
 - (d) visuotinio tinklo jūrų uostai, sujungti su vidaus vandenų keliais, turėtų vidaus vandenų laivams būtinų specialių tvarkymo pajėgumų.
3. Valstybės narės prašymu Komisija tinkamai pagrįstais atvejais įgyvendinimo aktais gali leisti taikyti minimaliųjų reikalavimų, nurodytų 2 dalyje, laikymosi išimtis. Bet koks prašymas taikyti išimtį turi būti pagrįstas socialine ekonomine sąnaudų ir naudos analize, specifinių geografinių ar didelių fizinių suvaržymų vertinimu ir (arba) galimu neigiamu poveikiu aplinkai ir biologinei įvairovei.

26 straipsnis

Pagrindiniam tinklui keliami transporto infrastruktūros reikalavimai

1. Valstybės narės užtikrina, kad pagrindinio tinklo jūrų transporto infrastruktūra atitiktų 25 straipsnio 1 dalį.

⁵² 2019 m. balandžio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2019/883 dėl uosto priėmimo įrenginių, į kuriuos pristatomos laivų atliekos, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2010/65/ES ir panaikinama Direktyva 2000/59/EB (OL L 151, 2019 6 7, p. 116).

2. Valstybės narės užtikrina, kad pagrindinio tinklo jūrų transporto infrastruktūra iki 2030 m. gruodžio 31 d. atitiktų reikalavimus, išdėstytus 25 straipsnio 2 dalyje.
3. Valstybės narės prašymu Komisija tinkamai pagrįstais atvejais įgyvendinimo aktais gali leisti taikyti minimaliųjų reikalavimų, nurodytų 2 dalyje, laikymosi išimtis. Bet koks prašymas taikyti išimtį turi būti pagrįstas socialine ekonomine sąnaudų ir naudos analize, specifinių geografinių ar didelių fizinių suvaržymų vertinimu ir (arba) galimu neigiamu poveikiu aplinkai ir biologinei įvairovei.

27 straipsnis

Papildomi jūrų infrastruktūros plėtros prioritetai

Skatinant įgyvendinti su jūrų infrastruktūra susijusius bendro intereso projektus, be 12 ir 13 straipsniuose nustatytų prioritetų, dėmesys skiriamas šiems aspektams:

- (a) jūrinės prieigos gerinimui, pavyzdžiui, bangolaužiams, jūros kanalams, farvateriams, šliuzams, kapitaliniam dugno gilinimui ir navigacijos pagalbinėms priemonėms;
- (b) pagrindinės uosto infrastruktūros, pavyzdžiui, vidaus baseinų, krantinių sienų, prieplaukų, molų, dokų, pylimų, sankasų ir melioracijos sistemų, statybai arba modernizavimui;
- (c) skaitmenizacijos ir automatizavimo procesų tobulinimui, visų pirma atsižvelgiant į didesnę saugą, saugumą ir tvarumą;
- (d) naujų technologijų ir inovacijų, susijusių su visai netaršiu ir mažataršiu energiniu kuru ir varymo sistemomis, diegimui ir skatinimui;
- (e) logistikos grandinių ir tarptautinės jūrų prekybos atsparumo didinimui, be kita ko, prisitaikymo prie klimato kaitos srityje;
- (f) triukšmo mažinimo ir energijos vartojimo efektyvumo priemonėms;
- (g) skatinimui naudoti visai netaršius ir mažataršius laivus, kuriais laivyba vykdoma trumpųjų nuotolių laivybos linijose, ir priemonių, kuriomis didinamas jūrų transporto aplinkosauginis veiksmingumas, plėtojimui, siekiant optimizuoti įplaukimą į uostą arba tiekimo grandinę, laikantis galiojančių reikalavimų pagal Sąjungos teisę arba atitinkamus tarptautinius susitarimus.

4 SKIRSNIS

KELIŲ TRANSPORTO INFRASTRUKTŪRA

28 straipsnis

Infrastruktūros sudedamosios dalys

1. Kelių transporto infrastruktūrą visų pirma sudaro:
 - (a) keliai, įskaitant:
 - i) tiltus;
 - ii) tunelius;
 - iii) jungtis;
 - iv) sankryžas;
 - v) skirtingų lygmenų sankryžas;
 - vi) avarinio sustojimo juostas;
 - vii) stovėjimo ir poilsio aikštes, be kita ko, saugias stovėjimo aikštes, skirtas komercinėms transporto priemonėms;
 - viii) važiuojančių transporto priemonių svėrimo sistemas;
 - ix) infrastruktūrą, susijusią su įrenginiais, skirtais alternatyviems degalams, laikantis visų Reglamente (ES) [...] [dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo] nustatytų reikalavimų;
 - x) infrastruktūrą, kurią naudojant švelninamas poveikis aplinkai;
 - (b) susijusi įranga;
 - (c) transporto IRT sistemos;
 - (d) privažiavimo keliai ir paskutinės atkarpos jungtys su daugiarašio krovinio transporto terminalais;
 - (e) krovinių terminalų ir logistikos centrų jungtys su transeuropinio transporto tinklo kitų rūšių transportu;
 - (f) autobusų terminalai.

2. 1 dalies a punkte nurodyti keliai – tai keliai, kurie yra svarbūs tolimojo susisiekimo krovinio ir keleivinio transporto eismui, jungia pagrindinius miestų ir ekonominius centrus ir yra sujungti su kitų rūšių transportu.
3. Su keliais susijusiai įranga gali būti priskiriama, visų pirma, eismo valdymo, informavimo ir maršruto nurodymo, rinkliavų ar naudotojo mokesčių rinkimo, saugos užtikrinimo, neigiamo poveikio aplinkai mažinimo, transporto priemonių su alternatyviosiomis varymo sistemomis degalų pildymo ar įkrovimo įranga ir komercinėms transporto priemonėms skirtų saugių stovėjimo aikštelių įranga.

29 straipsnis

Visuotiniam tinklui keliami transporto infrastruktūros reikalavimai

1. Valstybės narės užtikrina, kad:
 - (a) kelių transporto infrastruktūros sauga būtų užtikrinama, stebima ir, jei reikia, didinama laikantis Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2008/96/EB⁵³;
 - (b) keliai būtų projektuojami, tiesiami ar modernizuojami ir prižiūrimi užtikrinant aukščiausią eismo saugumo lygį, visų pirma diegiant naujausias technologijas;
 - (c) keliai būtų projektuojami, tiesiami ar modernizuojami ir prižiūrimi užtikrinant aukščiausią aplinkos apsaugos lygį, be kita ko, prireikus naudojant mažatriukšmes kelio dangas ir surenkant, tvarkant ir išleidžiant paviršines nuotekas;
 - (d) ilgesni nei 500 m ilgio kelių tuneliai atitiktų Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2004/54/EB⁵⁴;
 - (e) kai taikytina, kelių rinkliavos surinkimo sistemų sąveikumas būtų užtikrinamas pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą (ES) 2019/520⁵⁵, Komisijos įgyvendinimo reglamentą C/2019/9080⁵⁶ ir Komisijos deleguotąjį reglamentą C/2019/8369⁵⁷;

⁵³ 2008 m. lapkričio 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/96/EB dėl kelių infrastruktūros saugumo valdymo (OL L 319, 2008 11 29, p. 59).

⁵⁴ 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/54/EB dėl transeuropinio kelių tinklo tunelių būtiniausių saugos reikalavimų (OL L 167, 2004 4 30, p. 39).

⁵⁵ 2019 m. kovo 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2019/520 dėl elektroninių kelių rinkliavos sistemų sąveikumo, kuria sudaromos palankesnės sąlygos tarpvalstybiniu lygmeniu keistis informacija apie kelių rinkliavų nesumokėjimo atvejus Sąjungoje (OL L 91, 2019 3 29, p. 45).

⁵⁶ 2019 m. lapkričio 28 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2020/204 dėl Europos elektroninės rinkliavos paslaugos teikėjų detalizuotų pareigų, Europos elektroninės rinkliavos paslaugos teritorijos dokumento būtinojo turinio, elektroninių sąsajų ir sąveikos sudedamosioms dalims taikomų reikalavimų, kuriuo panaikinamas Sprendimas 2009/750/EB (OL L 43, 2020 2 17, p. 49.).

⁵⁷ 2019 m. lapkričio 28 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2020/203 dėl transporto priemonių klasifikavimo, Europos elektroninės rinkliavos paslaugos gavėjų pareigų, sąveikos sudedamosioms dalims taikomų reikalavimų ir paskelbtųjų įstaigų būtinųjų tinkamumo kriterijų (OL L 43, 2020 2 17, p. 41).

- (f) kai taikytina, rinkliavos arba naudotojo mokesčiai būtų renkami laikantis Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 1999/62/EB⁵⁸;
 - (g) bet kuri kelių transporto infrastruktūros intelektinė transporto sistema atitiktų Direktyvą (ES) [...] dėl intelektinių transporto sistemų diegimo sistemos ir būtų diegiama laikantis pagal šią direktyvą priimtų deleguotųjų aktų⁵⁹;
 - (h) alternatyviųjų degalų infrastruktūra kelių tinkle būtų diegiama laikantis visų Reglamente (ES) [...] [dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo] nustatytų reikalavimų.
2. Valstybės narės užtikrina, kad iki 2050 m. gruodžio 31 d. visuotinio tinklo kelių infrastruktūra atitiktų šiuos reikalavimus:
- (a) kelias būtų specialiai projektuojamas, tiesiamas arba modernizuojamas variklinių transporto priemonių eismui ir:
 - (i) turėtų – išskyrus specialiose vietose arba laikinai – atskiras važiuojamąsias dalis abikrypčiam eismui, kurios atskirtos viena nuo kitos eismui nenaudojama skiriamąja juosta arba, išimtiniais atvejais, kitokiomis priemonėmis;
 - (ii) tame pačiame lygyje nesikirstų su jokių kitu keliu, geležinkeliu, tramvajų keliu arba dviračių ar pėsčiųjų taku; ir
 - (iii) iš jo nebūtų galima patekti į besiribojančias valdas.
 - (b) poilsio aikštelės būtų įrengtos ne didesniu kaip 60 km atstumu viena nuo kitos, užtikrinant pakankamai vietų stovėjimo aikštelėje, saugos ir saugumo užtikrinimo įrangą bei atitinkamas patalpas, įskaitant sanitarines patalpas, atitinkančias įvairių darbuotojų poreikius;
 - (c) saugios stovėjimo aikštelės būtų įrengtos ne didesniu kaip 100 km atstumu viena nuo kitos, užtikrinant pakankamai vietų stovėjimo aikštelėje komercinėms transporto priemonėms ir laikantis Reglamento (ES) 2020/1054⁶⁰ 8 straipsnio 1 dalies a punkto reikalavimų;
 - (d) važiuojančių transporto priemonių svėrimo sistemos būtų įrengiamos ne didesniu kaip 300 km atstumu viena nuo kitos. Naudojant važiuojančių transporto priemonių svėrimo sistemas turi būti įmanoma identifikuoti

⁵⁸ 1999 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 1999/62/EB dėl sunkiasvorių krovinių transporto priemonių apmokestinimo už naudojimąsi tam tikra infrastruktūra (OL L 187, 1999 7 20, p. 42).

⁵⁹ Direktyva 2021/..., kuria peržiūrima 2010 m. liepos 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2010/40/ES dėl kelių transporto ir jo sąsajų su kitų rūšių transportu srities intelektinių transporto sistemų diegimo sistemos (OL L [...]).

⁶⁰ 2020 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2020/1054, kuriuo iš dalies keičiami Reglamentas (EB) Nr. 561/2006, kiek tai susiję su būtiniausiais reikalavimais dėl maksimalios kasdienio bei kassavaitinio vairavimo trukmės, minimalių pertraukų ir kasdienio bei kassavaitinio poilsio laikotarpių, ir Reglamentas (ES) Nr. 165/2014, kiek tai susiję su vietos nustatymu tachografais (OL L 249, 2020 7 31, p. 1).

transporto priemonės ir transporto priemonių derinius, kurie galėjo viršyti Direktyvoje 96/53/EB nustatytą didžiausią leidžiamą masę.

3. Valstybės narės užtikrina, kad iki 2030 m. gruodžio 31 d. būtų įdiegtos arba naudojamos priemonės, skirtos su sauga susijusiems įvykiams ar sąlygoms nustatyti, ir renkami atitinkami kelių eismo duomenys, kad būtų galima teikti su eismo sauga susijusią būtinąją universalią eismo informaciją, apibrėžtą Komisijos deleguotajame reglamente 886/2013⁶¹.
4. Valstybės narės prašymu Komisija tinkamai pagrįstais atvejais įgyvendinimo aktais gali leisti taikyti 2 dalies a punkte nustatyto reikalavimo laikymosi išimtį, visų pirma tais atvejais, kai eismo intensyvumas neviršija 10 000 transporto priemonių per dieną abiem kryptimis arba kai yra specifinių geografinių ar didelių fizinių suvaržymų (jei užtikrinamas tinkamas saugos lygis). Bet koks prašymas taikyti išimtį turi būti pagrįstas socialine ekonomine sąnaudų ir naudos analize, specifinių geografinių ar didelių fizinių suvaržymų vertinimu ir (arba) galimu neigiamu investicijų poveikiu aplinkai ir biologinei įvairovei.

30 straipsnis

Pagrindiniam tinklui ir išplėstiniam pagrindiniam tinklui keliami transporto infrastruktūros reikalavimai

1. Valstybės narės užtikrina, kad pagrindinio tinklo ir išplėstinio pagrindinio tinklo kelių infrastruktūra atitiktų 29 straipsnio 1 dalį.
2. Valstybės narės užtikrina, kad pagrindinio tinklo ir išplėstinio pagrindinio tinklo kelių infrastruktūra iki 2040 m. gruodžio 31 d. atitiktų reikalavimus, išdėstytus 29 straipsnio 2 dalies a, c ir d punktuose.
3. Valstybės narės užtikrina, kad pagrindinio tinklo ir išplėstinio pagrindinio tinklo kelių infrastruktūra iki 2030 m. gruodžio 31 d. atitiktų reikalavimus, išdėstytus 29 straipsnio 2 dalies b punkte.
4. Valstybės narės užtikrina, kad pagrindinio tinklo kelių infrastruktūra iki 2025 m. gruodžio 31 d. atitiktų reikalavimus, išdėstytus 29 straipsnio 3 dalyje.
5. Valstybės narės prašymu Komisija tinkamai pagrįstais atvejais įgyvendinimo aktais gali leisti taikyti 29 straipsnio 2 dalies a punkte nustatyto reikalavimo laikymosi išimtį, visų pirma tais atvejais, kai eismo intensyvumas neviršija 10 000 transporto priemonių per dieną abiem kryptimis arba kai yra specifinių geografinių ar didelių fizinių suvaržymų (jei užtikrinamas tinkamas saugos lygis). Bet koks prašymas taikyti išimtį turi būti pagrįstas socialine ekonomine sąnaudų ir naudos analize,

⁶¹ 2013 m. gegužės 15 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) Nr. 886/2013, kuriuo Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2010/40/ES papildoma nuostatomis dėl duomenų, kurių reikia, kad vartotojams, kai įmanoma, nemokamai galima būtų teikti su eismo sauga susijusią būtinąją universalią eismo informaciją, ir tos informacijos teikimo procedūrų (OL L 247, 2013 9 18, p. 6).

specifinių geografinių ar didelių fizinių suvaržymų vertinimu ir (arba) galimu neigiamu investicijų poveikiu aplinkai ir biologinei įvairovei.

31 straipsnis

Papildomi kelių infrastruktūros plėtros prioritetai

Skatinant įgyvendinti su kelių infrastruktūra susijusius bendro intereso projektus, be 12 ir 13 straipsniuose nustatytų bendrųjų prioritetų, dėmesys skiriamas šiems aspektams:

- (a) kelių eismo saugumo gerinimui ir skatinimui, atsižvelgiant į pažeidžiamų naudotojų ir įvairių kelių eismo dalyvių, visų pirma riboto judumo asmenų, poreikius;
- (b) spūsčių mažinimui esamuose keliuose, visų pirma užtikrinant intelektinį eismo valdymą, įskaitant dinامينius spūsčių mokesčius arba rinkliavas, kurių dydžiai skiriasi atsižvelgiant į paros, savaitės metą ar metų laiką;
- (c) naujoviškų technologijų, kurios pagerintų atitiktį Sąjungos kelių transporto teisinei sistemai, įskaitant pažangias ir automatizuotas vykdymo užtikrinimo priemones ir 5G ryšių infrastruktūrą, diegimui;
- (d) pėsčiųjų ir dviračių takų pratęsimui ir pasiekiamumui, kai statoma arba modernizuojama kelių infrastruktūra, siekiant skatinti aktyvųjį judumą.

5 SKIRSNIS

ORO TRANSPORTO INFRASTRUKTŪRA

32 straipsnis

Infrastruktūros sudedamosios dalys

1. Oro transporto infrastruktūrą sudaro visų pirma:
 - (a) oro erdvė, maršrutai ir oro keliai;
 - (b) oro uostai, įskaitant infrastruktūrą ir įrangą, būtiną antžeminėms ir transporto operacijoms oro uosto teritorijoje, vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodromuose ir kosmodromuose;
 - (c) oro uostų jungtys su transeuropinio transporto tinklo kitų rūšių transportu;
 - (d) OEV / ONP sistemos ir susijusi įrangą, įskaitant palydovinę įrangą;

- (e) infrastruktūra, susijusi alternatyviaisiais degalais ir elektros tiekimu oro uoste stovintiems orlaiviams, apibrėžtu Reglamente (ES) [...] [dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo];
- (f) infrastruktūra alternatyviesiems degalams gaminti vietoje, energijos vartojimo efektyvumui didinti ir oro uostų arba susijusių oro uosto operacijų, tokių kaip antžeminės paslaugos, orlaivių operacijos ir keleivių antžeminis vežimas, poveikio klimatui, aplinkai ir skleidžiamam triukšmui mažinti;
- (g) infrastruktūra, naudojama atskiram atliekų surinkimui, atliekų prevencijai ir žiedinės ekonomikos veiklai.

2. Oro uostas laikomas visuotinio tinklo dalimi, jei atitinka bent vieną iš šių sąlygų:

- (a) krovinių oro uostų bendras metinis krovinių kiekis sudaro bent 0,2 % bendro metinio krovinių kiekio visuose Sąjungos oro uostuose;
- (b) keleivinių oro uostų bendras metinis keleivių srautas sudaro bent 0,1 % bendro metinio keleivių srauto visuose Sąjungos oro uostuose, išskyrus atvejus, kai atitinkamas oro uostas nuo artimiausio oro uosto visuotiniame tinkle yra nutolęs daugiau nei 100 km atstumu, arba daugiau nei 200 km atstumu, jei regione, kuriame oro uostas veikia, yra greitojo geležinkelio linija.

Bendras metinis keleivių srautas ir bendras metinis krovinių kiekis grindžiami paskutiniu turimu trejų metų vidurkiu pagal Eurostato paskelbtus statistinius duomenis.

33 straipsnis

Pagrindiniam ir visuotiniam tinklui keliami transporto infrastruktūros reikalavimai

1. Valstybės narės užtikrina, kad:

- (a) pagrindinio tinklo oro uostai iki 2030 m. gruodžio 31 d. būtų sujungti su transeuropinio transporto tinklo tolimojo susisiekimo geležinkelių tinklu, įskaitant greitųjų geležinkelių tinklą, ir kelių transporto infrastruktūra, išskyrus atvejus, kai toks sujungimas yra neįmanomas dėl specifinių geografinių ar didelių fizinių suvaržymų;
- (b) visuotinio tinklo oro uostai, kurių bendras metinis keleivių srautas viršija keturis milijonus keleivių, iki 2050 m. gruodžio 31 d. būtų sujungti su transeuropinio transporto tinklo tolimojo susisiekimo geležinkelių tinklu, įskaitant greitųjų geležinkelių tinklą, ir kelių transporto infrastruktūra, išskyrus atvejus, kai toks sujungimas yra neįmanomas dėl specifinių geografinių ar didelių fizinių suvaržymų;
- (c) bet kuriame jų teritorijoje esančiame oro uoste būtų bent vienas terminalas, kuriuo, laikantis nediskriminavimo principo, galėtų naudotis visi operatoriai bei naudotojai ir kuriame būtų taikomi skaidrūs ir nediskriminaciniai mokesčiai;

- (d) oro transporto infrastruktūrai būtų taikomi pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 300/2008⁶² Sąjungos priimti bendrieji pagrindiniai civilinės aviacijos apsaugos nuo neteisėtų veikų standartai;
 - (e) naudojant oro eismo valdymo infrastruktūrą būtų galima įgyvendinti Bendro Europos dangaus sistemą, laikantis Reglamento (EB) Nr. 549/2004, (EB) Nr. 550/2004, (EB) Nr. 551/2004 ir (ES) 2018/1139 nuostatų, ir vykdyti oro transporto operacijas, siekiant pagerinti Europos aviacijos sistemos, įgyvendinimo taisyklių ir Sąjungos specifikacijų veiksmingumą ir tvarumą;
 - (f) oro uostuose būtų diegiama alternatyviųjų degalų infrastruktūra visiškai laikantis Reglamente (ES) [...] [dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo] nustatytų reikalavimų;
 - (g) naudojant oro transporto infrastruktūrą būtų tiekiamas kondicionuotas oras stovintiems orlaiviams.
2. Valstybės narės prašymu Komisija tinkamai pagrįstais atvejais įgyvendinimo aktais gali leisti taikyti 1 dalies a, b, c ir g punktuose nurodytų reikalavimų laikymosi išimtis. Bet koks prašymas taikyti išimtį turi būti pagrįstas socialine ekonomine sąnaudų ir naudos analize arba susijęs su konkrečiais geografiniais ar dideliais fiziniiais suvaržymais, įskaitant argumentą, kad teritorijoje nėra geležinkelio sistemos.

34 straipsnis

Papildomi oro transporto infrastruktūros plėtros prioritetai

Skatinant įgyvendinti su oro transporto infrastruktūra susijusius bendro intereso projektus, be 12 ir 13 straipsniuose nustatytų prioritetų, dėmesys skiriamas šiems aspektams:

- (a) oro uostų energijos vartojimo efektyvumo ir operacinio efektyvumo didinimui;
- (b) Bendro Europos dangaus ir sąveikių sistemų, visų pirma sistemų, kurios sukurtos pagal Europos pagrindinį OEV planą vykdant SESAR projektą, įgyvendinimo rėmimui;
- (c) skaitmenizacijos ir automatizavimo procesų tobulinimui, visų pirma siekiant didesnės saugos ir saugumo;
- (d) daugiaryšio transporto jungčių tarp oro uostų ir kitų transporto rūšių infrastruktūros, o prireikus – tarp oro uostų ir miestų transporto mazgų, gerinimui;
- (e) tvarumo didinimui ir poveikio klimatui, aplinkai ir skleidžiamo triukšmo mažinimui, visų pirma diegiant naujas technologijas ir inovacijas, naudojant

⁶² 2008 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 300/2008 dėl civilinės aviacijos saugumo bendrųjų taisyklių ir panaikinant Reglamentą (EB) Nr. 2320/2002 (OL L 97, 2008 4 9, p. 72).

alternatyvius degalus, visai netaršius ir mažataršius orlaivius bei visai netaršią arba mažataršią infrastruktūrą.

6 SKIRSNIS

DAUGIARŪŠIO KROVININIO TRANSPORTO TERMINALŲ INFRASTRUKTŪRA

35 straipsnis

Daugiarūšio krovinių transporto terminalų nustatymas

1. Transeuropinio transporto tinklo daugiarūšio krovinių transporto terminalai yra terminalai:
 - (a) esantys transeuropinio transporto tinklo jūrų uostuose, nurodytuose II priede;
 - (b) esantys transeuropinio transporto tinklo vidaus vandenų uostuose, nurodytuose II priede;
 - (c) esantys miestų transporto mazge arba šalia jo;
 - (d) klasifikuojami kaip transeuropinio transporto tinklo geležinkelių terminalai, nurodyti II priede.
2. Valstybės narės užtikrina, kad transeuropiniam transporto tinklui aptarnauti būtų naudojami pakankami daugiarūšio krovinių transporto terminalų pajėgumai, atitinkantys esamus ir būsimus eismo srautus, visų pirma srautus, kuriais aptarnaujami miestų transporto mazgai, pramonės centrai, uostai ir logistikos centrai.
3. Per dvejus metus nuo šio reglamento įsigaliojimo valstybės narės atlieka jų teritorijoje veikiančių daugiarūšio krovinių transporto terminalų rinkos ir perspektyvinę analizę. Šia analize siekiama bent:
 - (a) ištirti esamus ir būsimus krovinių eismo srautus, įskaitant keliais vežamų krovinių srautus;
 - (b) nustatyti valstybių narių teritorijoje veikiančius transeuropinio transporto tinklo daugiarūšio krovinių transporto terminalus ir įvertinti naujų daugiarūšio krovinių transporto terminalų arba papildomų perkrovimo pajėgumų poreikį esamuose terminaluose;
 - (c) išanalizuoti, kaip užtikrinti tinkamą daugiarūšio krovinių transporto terminalų, turinčių pakankamus perkrovimo pajėgumus, pasiskirstymą, kad būtų patenkinti b punkte nurodyti poreikiai. Šiuo tikslu atsižvelgiama į kaimyninių valstybių narių pasienio zonose esančius terminalus.

Valstybės narės konsultuojasi su jų teritorijoje veikiančiais krovinių siuntėjais, transporto ir logistikos operatoriais. Atlikdamos analizę jos atsižvelgia į šių konsultacijų rezultatus.

4. Remdamosi 3 dalyje atlikta analize, valstybės narės parengia daugiarūšio krovinių transporto terminalų tinklo plėtros veiksmų planą. Analizės rezultatai ir veiksmų planas Komisijai pateikiami ne vėliau kaip per šešis mėnesius nuo analizės pabaigos, kartu su geležinkelių terminalų sąrašu, kurį valstybė narė siūlo įtraukti į I ir II priedus.
5. Geležinkelių terminalas yra transeuropinio transporto tinklo dalis ir yra įtraukiamas į I ir II priedus, jei atitinka bent vieną iš šių sąlygų:
 - (a) jo metinis perkrautų nebirių krovinių kiekis viršija 800 000 tonų arba jo metinis perkrautų birių krovinių kiekis viršija 0,1 % atitinkamo bendro metinio krovinių, kurie perkrauti visuose Sąjungos jūrų uostuose, kiekio;
 - (b) tai pagrindinis geležinkelių terminalas, kurį valstybė narė priskyrė NUTS 2 regionui, jei tame NUTS 2 regione nėra a punktą atitinkančio geležinkelių terminalo;
 - (c) jį valstybė narė siūlo pagal 4 dalį.

36 straipsnis

Infrastruktūros sudedamosios dalys

Daugiarūšio krovinių transporto terminalus visų pirma sudaro:

- (a) infrastruktūra, jungianti skirtingas transporto rūšis terminalo teritorijoje ir jos apylinkėse;
- (b) įranga, pavyzdžiui, kranai, konvejeriai arba kiti perkrovimo įrenginiai kroviniams perkrauti iš vienos rūšies transporto priemonės į kitos rūšies transporto priemonę, taip pat krovinių pozicionavimo ir saugojimo įrenginiai;
- (c) specialios zonos, pavyzdžiui, vartų zona, tarpinė buferinė ir laukimo zona, perkrovimo zona ir eismo arba pakrovimo juostos;
- (d) IRT sistemos, svarbios terminalo operacijų efektyvumui užtikrinti, pavyzdžiui, sistemos, palengvinančios infrastruktūros pajėgumų planavimą, transporto operacijas, transporto rūšių sujungimą ir perkrovimą;
- (e) infrastruktūra, susijusi su įrenginiais, skirtais alternatyviems degalams.

37 straipsnis

Transporto infrastruktūros reikalavimai

1. Valstybės narės sąžiningai ir netaikydamos diskriminavimo užtikrina, kad 35 straipsnio 1 dalyje nurodyti daugiarūšio krovinių transporto terminalai:

- (a) būtų pritaikyti naudoti regione prieinamas transporto rūšis (jei įmanoma), išskyrus atvejus, kai tai nepateisinama socialiniu ir ekonominiu sąnaudų ir naudos požiūriu;
 - (b) iki 2030 m. gruodžio 31 d. turėtų bent vieną Reglamento (ES) [...] [dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo] 2 straipsnio 43 dalyje apibrėžtą įkrovimo stotelę, skirtą sunkiosioms transporto priemonėms aptarnauti;
 - (c) būtų aprūpinti skaitmeninėmis priemonėmis, kuriomis iki 2030 m. gruodžio 31 d. būtų užtikrinti šie dalykai:
 - i) terminalo operacijų efektyvumas, pavyzdžiui, automatizuoti atpažinties vartai, terminalo operacijų sistema, vairuotojo skaitmeninio įsiregistravimo ir išsiregistravimo sistemos, kameros ar kiti jutikliai ant perkrovimo įrangos, taip pat geležinkelio kamerų sistemos;
 - ii) informacijos perdavimas terminalo viduje ir tarp skirtingų rūšių transporto sektorių visoje logistikos grandinėje ir terminale.
2. Valstybės narės sąžiningai ir netaikydamos diskriminavimo užtikrina, kad 35 straipsnio 1 dalyje nurodyti ir su geležinkelių tinklu sujungti daugiarūšio krovininio transporto terminalai iki 2030 m. gruodžio 31 d. būtų pritaikyti tvarkyti visų tipų įvairiarūšio krovinių vežimo vienetus, jei šie terminalai klasifikuojami kaip įvairiarūšio transporto terminalai ir jei juose vykdoma vertikalios perkrovimo veikla.
3. Valstybės narės sąžiningai ir netaikydamos diskriminavimo užtikrina, kad 35 straipsnio 1 dalyje nurodyti ir su geležinkelių tinklu sujungti daugiarūšio krovininio transporto terminalai iki 2040 m. gruodžio 31 d. būtų pritaikyti, neatliekant manipuliavimo operacijų, priimti 740 m ilgio traukinius arba, jei tai ekonomiškai neperspektyvu, kad būtų imtasi tinkamų priemonių, kuriomis būtų padidintas 740 m ilgio traukinių priėmimo operacinis efektyvumas, pavyzdžiui, būtų pratęsti ir elektrifikuoti išvykimo ir atvykimo privažiuojamieji keliai, atliktas signalizacijos sistemų derinimas ir patobulinta geležinkelio kelių konfigūracija.
4. Valstybės narės sąžiningai ir netaikydamos diskriminavimo užtikrina, kad visi 35 straipsnio 1 dalyje nurodyti ir su geležinkelių tinklu sujungti daugiarūšio krovininio transporto terminalai iki 2050 m. gruodžio 31 d. būtų pritaikyti, neatliekant manipuliavimo operacijų, aptarnauti bet kokią 740 m ilgio traukinį.
5. Valstybės narės prašymu Komisija tinkamai pagrįstais atvejais įgyvendinimo aktais gali atleisti nuo įpareigojimų, nurodytų 1–4 dalyse, jei investicijos į infrastruktūrą negali būti pateisinamos socialiniu ir ekonominiu sąnaudų ir naudos požiūriu, ypač kai terminalas yra fiziškai apribotoje teritorijoje.

38 straipsnis

Papildomi daugiarūšio transporto infrastruktūros plėtros prioritetai

Skatinant įgyvendinti su daugiarūšio transporto infrastruktūra susijusius bendro intereso projektus, be 12 ir 13 straipsniuose nustatytų bendrųjų prioritetų, dėmesys skiriamas šiems aspektams:

- (a) palankių sąlygų sujungti skirtingų rūšių transportą sudarymui;
- (b) pagrindinių techninių ir administracinių daugiarūšio transporto plėtojimo trikdžių šalinimui, be kita ko, įgyvendinant sistemą „eFTI“;
- (c) sklandaus informacijos perdavimo, suteikiančio galimybę teikti transporto paslaugas visoje transeuropinėje transporto sistemoje, plėtojimui;
- (d) palankių sąlygų sudarymui, kad dalijimasis duomenimis, prieiga prie duomenų ir pakartotinis duomenų naudojimas būtų sąveikūs tos pačios rūšies transporto sektoriuje ir tarp skirtingų rūšių transporto sektorių;
- (e) skatinimui, kai tinkama, užtikrinti, kad privačiais privažiuojamaisiais geležinkelio keliais transeuropiniame transporto tinkle galėtų važiuoti 740 m ilgio traukiniai ir nereikėtų atlikti manipuliavimo operacijų.

7 SKIRSNIS

MIESTŲ TRANSPORTO MAZGAI

39 straipsnis

Miestų transporto mazgų sudedamosios dalys

1. Miesto transporto mazgą visų pirma sudaro:
 - (a) transporto infrastruktūra miestų transporto mazge, kuris yra transeuropinio transporto tinklo dalis, įskaitant aplinkkelius, ir dėl kurio didėja transeuropinio transporto tinklo veiksmingumas;
 - (b) prieigos prie transeuropinio transporto tinklo punktai, visų pirma daugiarūšio transporto geležinkelio stotys, daugiarūšio krovininio transporto terminalai, uostai arba oro uostai;
 - (c) pirmos ir paskutinės atkarpos jungtys su šiais prieigos punktais ir tarp jų.
2. Transeuropinio transporto tinklo miestų transporto mazgai nurodyti II priede.

40 straipsnis

Miestų transporto mazgų reikalavimai

Kad užtikrintų veiksmingą viso tinklo veikimą be kliūčių, plėtodamos transeuropinį transporto tinklą miestų transporto mazguose valstybės narės užtikrina, kad:

- (a) būtų prieinama alternatyviųjų degalų pildymo ir įkrovimo infrastruktūra, be kita ko, ir logistikos centruose bei viešojo transporto sektoriuje, visiškai laikantis Reglamento (ES) [...] [dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo] reikalavimų;
- (b) iki 2025 m. gruodžio 31 d.:
 - i) pagal V priedą būtų priimtas darnaus judumo mieste planas (DJMP), kuriame numatytomis priemonėmis, visų pirma, būtų siekiama integruoti įvairias transporto rūšis, skatinti efektyvų visai netaršų judumą (įskaitant tvarią ir visai netaršią miesto logistiką), ir mažinti oro ir akustinę taršą, taip pat būtų atsižvelgiama į tolimojo susisiekimo transeuropinius transporto srautus;
 - ii) būtų surinkti ir Komisijai pateikti kiekvieno miestų transporto mazgo judumo mieste duomenys, apimantys bent duomenis apie išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, spūstis, avarijas ir sužalojimus, kiekvienos rūšies transporto dalį ir galimybę naudotis judumo paslaugomis, taip pat duomenis apie oro ir akustinę taršą. Vėliau šie duomenys pateikiami kiekvienais metais;
- (c) iki 2030 m. gruodžio 31 d.:
 - i) keleivių vežimo srityje: būtų sukurtos tvarios, vientisos ir saugios jungtys tarp geležinkelių, kelių, oro transporto, aktyviojo judumo ir, atitinkamais atvejais, vidaus vandenų kelių ir jūrų infrastruktūros;
 - ii) keleivių vežimo srityje: keleiviai galėtų gauti informacijos, užsisakyti keliones, už jas susimokėti ir gauti bilietus naudodamiesi skaitmeninėmis daugiarūšio judumo paslaugomis;
 - iii) krovinių vežimo srityje: būtų sukurtos tvarios, vientisos ir saugios jungtys tarp geležinkelių, kelių ir, atitinkamais atvejais, vidaus vandenų kelių, oro ir jūrų infrastruktūros, taip pat atitinkamos jungtys su logistikos centrais ir įrenginiais;
 - (iv) būtų įsteigti daugiarūšio keleivinio transporto mazgai, kurie palengvintų pirmos ir paskutinės atkarpos jungtis ir kuriuose būtų bent viena įkrovimo stotelė, kaip apibrėžta Reglamento (ES) [...] [dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo] 2 straipsnio 43 dalyje, skirta sunkiosioms transporto priemonėms aptarnauti;
- (d) iki 2040 m. gruodžio 31 d.: būtų įsteigtas bent vienas daugiarūšio krovininio transporto terminalas, kuris padėtų užtikrinti pakankamai perkrovimo pajėgumų miestų transporto mazge arba šalia jo.

Komisija ne vėliau kaip per vienerius metus nuo šio reglamento įsigaliojimo priima įgyvendinimo aktą, kuriuo nustatoma b punkto ii papunktyje nurodytų duomenų rinkimo

metodika. Tas įgyvendinimo aktas priimamas laikantis 59 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

41 straipsnis

Papildomi miestų transporto mazgų prioritetai

Skatinant įgyvendinti su miestų transporto mazgais susijusius bendro intereso projektus, be 12 ir 13 straipsniuose nustatytų bendrųjų prioritetų, dėmesys skiriamas šiems aspektams:

- (a) vientisoms jungtims tarp transeuropinio transporto tinklo infrastruktūros ir regioninio bei vietos transporto infrastruktūros;
- (b) tranzitinio geležinkelių ir kelių transporto daromo neigiamo poveikio miestų zonoms mažinimui (tokios priemonės gali apimti aplinkkelius);
- (c) efektyvaus, mažatriukšmio ir visai netaišaus transporto ir judumo skatinimui, įskaitant miestų transporto parko ekologizavimą;
- (d) viešajam transportui ir aktyviajam judumui tenkančios bendros transporto struktūros dalies didinimui;
- (e) skaitmeniniams transporto ir eismo informacijos mainams tarp miestuose ir ne miestuose veikiančių eismo valdymo centrų ir su informacinės paslaugos teikiančiais subjektais, laikantis ISO / CEN standartų.

IV SKYRIUS

NUOSTATOS DĖL PAŽANGAUS IR ATSPARAUS TRANSPORTO

42 straipsnis

Transporto IRT sistemos

1. Transporto IRT sistemomis turi būti užtikrinama galimybė valdyti pajėgumus ir eismą bei keisti informaciją tos pačios rūšies transporto sektoriuje ir tarp skirtingų rūšių transporto sektorių, kiek tai susiję su daugiarūšio transporto operacijomis ir transporto srities pridėtinės vertės paslaugomis, patobulinimais atsparumo, saugos, saugumo, spūsčių ir operacinio bei aplinkosauginio veiksmingumo srityse, taip pat paprastesnėmis administracinėmis procedūromis. Transporto IRT sistemos taip pat turi padėti užtikrinti sklandžią infrastruktūros ir kilnojamųjų įrenginių sąveiką.

2. Transporto IRT sistemos visoje Sąjungoje diegiamos, siekiant užtikrinti sąveikių pagrindinių pajėgumų prieinamumą visose valstybėse narėse.
3. Šiame straipsnyje nurodytos transporto IRT sistemos apima:
 - (a) geležinkelių srityje: ERTMS, krovinių ir keleivių vežimo paslaugoms skirtas telematikos priemonės, nurodytas Techninėje sąveikos specifikacijoje, ir kitus skaitmenizacijos patobulinimus, visų pirma bendrosios įmonės „Shift2Rail“ ir Europos geležinkelių bendrosios įmonės darbo rezultatus;
 - (b) vidaus vandenių kelių srityje: UIP;
 - (c) kelių transporto srityje: ITS;
 - (d) jūrų transporto srityje: laivų eismo valdymo srityje – VTMS paslaugas, o keitimosi informacija srityje – Europos jūrų sektoriaus vieno langelio aplinką (EMSW);
 - (e) oro transporto srityje: OEV / ONP sistemas, visų pirma įgyvendinant SESAR projektą sukurtas sistemas;
 - (f) daugiarūšio transporto srityje: sistemą „eFTI“, ES judumo duomenų erdvę ir sistemas, kuriomis verslui sudaromos palankios sąlygos tarpusavyje keistis duomenimis siekiant tiekimo grandinės skaidrumo ir optimizavimo.

43 straipsnis

Darnaus krovinių vežimo paslaugos

1. Valstybės narės skatina įgyvendinti bendro intereso projektus, padedančius užtikrinti efektyvias krovinių vežimo paslaugas, kurias teikiant naudojamosi transeuropinio transporto tinklo infrastruktūra, taip pat prisidedančius prie išmetamo anglies dioksido kiekio bei kitokio neigiamo poveikio aplinkai mažinimo ir grindžiamus šiais siekais:
 - (a) pagerinti tvarų transporto infrastruktūros naudojimą, įskaitant efektyvų jos valdymą;
 - (b) skatinti teikti novatoriškas transporto paslaugas, be kita ko, naudoti trumpųjų nuotolių laivybos jungtis, transporto IRT sistemas ir plėtoti pagalbinę infrastruktūrą, kuri būtina siekiant pirmiausia aplinkosauginių ir su sauga susijusių tų paslaugų tikslų, taip pat kurti atitinkamas valdymo struktūras;
 - (c) sudaryti palankesnes sąlygas daugiarūšio transporto paslaugų operacijoms, įskaitant būtinus papildomus informacijos srautus, ir gerinti logistikos grandinės dalyvių, įskaitant krovinių siuntėjus, operatorius, paslaugų teikėjus ir jų klientus, bendradarbiavimą;
 - (d) skatinti efektyvų išteklių naudojimą ir vykdyti visai netaršią ir mažataršę veiklą, visų pirma technologijų, operacijų, transporto priemonių traukos, varymo / eigos, sistemų ir operacijų planavimo srityse;

- (e) gerinti jungtis su pažeidžiamiausiomis ir labiausiai izoliuotomis Sąjungos dalimis, visų pirma atokiausiais regionais ir kitais atokiais, salų, periferiniais ir kalnų regionais, taip pat retai apgyvendintomis vietovėmis.
2. Valstybės narės skatina novatoriškų transporto paslaugų teikimą, be kita ko, įgyvendindamos Europos jūrų erdvės iniciatyvą ir diegdamos IRT sistemas, taip pat skatina plėtoti pagalbinę infrastruktūrą, kuri būtina siekiant aplinkosauginių ir su sauga susijusių tų paslaugų tikslų, taip pat kurti atitinkamas valdymo struktūras.

44 straipsnis

Naujos technologijos ir inovacijos

Kad plėtojant transeuropinio transporto tinklą būtų atsižvelgta į inovacinių technologijų plėtrą ir diegimą, valstybės narės visų pirma siekia:

- (a) remti ir skatinti mažinti transporto priklausomybę nuo iškastinio kuro pereinant prie visai netaršių ir mažataršių transporto priemonių, laivų ir orlaivių bei kitų naujoviškų ir tvarių transporto ir tinklo technologijų, pavyzdžiui, „Hyperloop“ sistemos;
- (b) sudaryti sąlygas mažinti visų transporto rūšių priklausomybę nuo iškastinio kuro, didinant energijos vartojimo efektyvumą; diegti visai netaršius ir mažataršius sprendimus, įskaitant vandenilio ir elektros energijos tiekimo sistemas, taip pat kitus naujus sprendimus (pavyzdžiui, tvarius degalus); sukurti atitinkamą infrastruktūrą. Tokia infrastruktūra gali apimti prieigos prie elektros tinklų ir kitus elektros energijai perduoti būtinus įrenginius; ją naudojant gali būti atsižvelgiama į infrastruktūros ir transporto priemonės sąsają, taip pat ji gali apimti transporto IRT sistemas. Transporto infrastruktūra gali būti naudojama kaip skirtingų rūšių transporto priemonių aprūpinimo energija objektas;
- (c) remti naujų skaitmeninių technologijų diegimą ir naudojimą, visų pirma skatinti naudoti ryšių infrastruktūrą, kuri būtų nuolatos prieinama visuose Europos transporto koridoriuose ir užtikrintų aukščiausią skaitmeninės infrastruktūros lygį ir našumą, taip pat pasiekti aukštesnį automatizavimo lygį;
- (d) gerinti asmenų judėjimo ir prekių vežimo saugą ir tvarumą;
- (e) gerinti tinklo veikimą, valdymą, prieinamumą, sąveikumą, daugiarūšiškumą ir efektyvumą, be kita ko, plėtojant skaitmenines daugiarūšio judumo paslaugas ir infrastruktūrą, kuri padėtų užtikrinti sklandų daugiarūšio transporto paslaugų teikimą (pavyzdžiui, greitųjų geležinkelių ir miesto traukinių / tramvajų jungtis oro uostuose);
- (f) skatinti taikyti efektyvius prieinamos ir suprantamos informacijos apie transporto jungtis, sąveikumą ir daugiarūšiškumą teikimo visiems transporto paslaugų naudotojams ir teikėjams būdus;

- (g) skatinti taikyti efektyvius prieinamos ir suprantamos informacijos apie pasirinktos transporto rūšies poveikį aplinkai teikimo visiems transporto paslaugų naudotojams ir teikėjams būdus;
- (h) skatinti taikyti išorinių sąnaudų (pavyzdžiui, sąnaudų, susijusių su spūstimis, žala sveikatai ir bet kokios rūšies tarša, įskaitant triukšmą ir išmetamus teršalus) mažinimo priemones;
- (i) diegti tinkluose saugumo užtikrinimo technologijas ir suderinamus identifikavimo standartus;
- (j) gerinti transporto infrastruktūros atsparumą sutrikdymams ir klimato kaitai, modernizuojant ir kuriant naują infrastruktūrą bei taikant saugius skaitmeninius, kibernetinius sprendimus, kuriais siekiama apsaugoti tinklą gaivalinių ir žmogaus sukeltų katastrofų atveju;
- (k) toliau skatinti transporto IRT sistemų ir naujų technologijų plėtoją ir diegimą tos pačios rūšies transporto sektoriuje ir tarp skirtingų rūšių transporto sektorių.

45 straipsnis

Saugi ir patikima infrastruktūra

Valstybės narės pasirūpina, kad transporto infrastruktūra padėtų užtikrinti saugų ir patikimą keleivių bei krovinių vežimą.

46 straipsnis

Infrastruktūros atsparumas

1. Planuodamos infrastruktūrą valstybės narės didina transporto infrastruktūros saugumą ir atsparumą klimato kaitai, gamtiniams pavojams, žmogaus sukeltoms katastrofoms ir tyčiniams sutrikdymams, kurie daro poveikį Sąjungos transporto sistemos veikimui. Įgyvendindamos bendro intereso projektus valstybės narės atsižvelgia į šiuos aspektus:
 - (a) tarpusavio priklausomybę, ryšius ir grandininį poveikį kitų tinklų (pavyzdžiui, telekomunikacijų ir elektros tinklų) atžvilgiu;
 - (b) saugą, saugumą ir veiksmingumą esant skirtingiems pavojams;
 - (c) struktūrinę infrastruktūros kokybę per visą jos gyvavimo ciklą, ypatingą dėmesį skiriant būsimoms prognozuojamoms klimato sąlygoms;
 - (d) poreikį užtikrinti civilinę saugą, siekiant reaguoti į sutrikdymus;
 - (e) kibernetinį saugumą ir infrastruktūros atsparumą, ypatingą dėmesį skiriant tarpvalstybinei infrastruktūrai.
2. Bendro intereso projektams, dėl kurių turi būti atliktas poveikio aplinkai vertinimas pagal Direktyvą 2011/92/ES, taikoma atsparumo klimato kaitai didinimo procedūra.

Atsparumo klimato kaitai didinimo procedūra taikoma atsižvelgiant į naujausią turimą geriausią patirtimi ir gaires, siekiant užtikrinti, kad transporto infrastruktūra būtų atspari neigiamam klimato kaitos poveikiui; šiuo tikslu atliekamas pažeidžiamumo dėl klimato kaitos ir rizikos vertinimas (be kita ko, pasitelkiant atitinkamas prisitaikymo priemones), taip pat į sąnaudų ir naudos analizę įtraukiamos šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo sąnaudos. Toks reikalavimas netaikomas projektams, kurių poveikio aplinkai vertinimas baigtas iki šio reglamento įsigaliojimo.

47 straipsnis

Pavojai saugumui arba viešajai tvarkai

1. Valstybės narės praneša Komisijai apie bet kokią jų teritorijoje vykdomą bendro intereso projektą, kuriame dalyvauja arba prie kurio bet koku būdu prisideda trečiosios šalies fizinis asmuo arba trečiosios šalies įmonė, kad būtų galima įvertinti tokio projekto poveikį saugumui arba viešajai tvarkai Sąjungoje. Šis įpareigojimas netaikomas tiesioginėms užsienio investicijoms, apie kurias Komisijai ir kitoms valstybėms narėms pranešta pagal Reglamento (ES) 2019/452 6 straipsnio 1 dalį.
2. Valstybės narės užtikrina, kad informacija, apie kurią pranešta pagal 1 dalį, būtų prieinama likus ne mažiau kaip dvylikai mėnesių iki galutinio sprendimo dėl bendro intereso projekto įgyvendinimo. Teikiant tą informaciją visų pirma nurodoma:
 - (a) trečiosios šalies įmonės ir, jei taikytina, įmonės, kurios veikloje planuojama dalyvauti ar prie kurios planuojama prisidėti, nuosavybės struktūra, įskaitant informaciją apie galutinį tikrąjį savininką ir turimą kapitalo dalį;
 - (b) apytikslė trečiosios šalies fizinio asmens arba trečiosios šalies įmonės dalyvavimo arba indėlio į bendro intereso projektą vertė, tokio dalyvavimo arba indėlio formos ir sąlygų aprašymas;
 - (c) trečiosios šalies fizinio asmens arba trečiosios šalies įmonės ir, jei taikytina, įmonės, kurios veikloje planuojama dalyvauti ar prie kurios planuojama prisidėti, produktai, paslaugos ir verslo operacijos, turintys įtakos transeuropiniam tinklui;
 - (d) valstybės narės, kuriose trečiosios šalies fizinis asmuo arba trečiosios šalies įmonė ir, jei taikytina, įmonė, kurios veikloje planuojama dalyvauti ar prie kurios planuojama prisidėti, vykdo atitinkamas verslo operacijas, turinčias įtakos transeuropiniam transporto tinklui;
 - (e) indėlio arba dalyvavimo finansavimas ir jo šaltinis, remiantis valstybės narės turima patikimiausia informacija;
 - (f) data, kada dalyvavimas turėtų įsigalioti, arba data, kada indėlį planuojama užbaigti.

Be to, valstybės narės turi stengtis pateikti bet kokią informaciją (jei tokios turi), susijusią su Komisijos atliekamu vertinimu pagal 5 dalies antros pastraipos a, b ir c punktus.

3. Gavusi informaciją pagal 1 dalį, Komisija ne vėliau kaip per trisdešimt kalendorinių dienų gali prašyti papildomos informacijos iš valstybės narės, kurioje planuojamas bendro intereso projektas. Visi prašymai pateikti papildomos informacijos turi būti tinkamai pagrįsti, būti susiję tik su informacija, kuri būtina vertinimui atlikti pagal 5 dalį, būti proporcingi prašymo tikslui ir nesukelti nederamos naštos valstybei narei, kurioje planuojamas bendro intereso projektas.

Valstybė narė, kurioje planuojamas bendro intereso projektas, užtikrina, kad Komisijos prašoma papildoma informacija Komisijai būtų pateikta nedelsiant.

Valstybė narė, kurioje planuojamas bendro intereso projektas, gali prašyti trečiosios šalies fizinio asmens arba trečiosios šalies įmonės pateikti 2 ir 3 dalyse nurodytą informaciją. Trečiosios šalies fizinis asmuo arba atitinkamos trečiosios šalies įmonė nedelsiant pateikia prašomą informaciją.

4. Jei Komisija mano, kad trečiosios šalies fizinio asmens arba trečiosios šalies įmonės dalyvavimas arba bet koks indėlis gali turėti įtakos transeuropinio transporto tinkle esančiam ypatingos svarbos infrastruktūros objektui saugumo arba viešosios tvarkos atžvilgiu, arba turi svarbios informacijos apie šį dalyvavimą arba indėlį ar atitinkamą bendro intereso projektą, ji gali pateikti savo nuomonę valstybei narei, kurioje planuojamas bendro intereso projektas.

Ypatingos svarbos infrastruktūros objektas yra transporto tikslais naudojamas, valstybėse narėse esantis turtas, sistema ar jų dalys, kurie yra ypač svarbūs esminėms visuomenės funkcijoms, žmonių sveikatai, saugai, saugumui, ekonominei ar socialinei gerovei palaikyti ir kurių veikimo sutrikdymas ar sunaikinimas turėtų didelį poveikį valstybėje narėje, nes tos funkcijos nebūtų palaikomos.

5. Nustatydamą, ar trečiosios šalies fizinio asmens arba trečiosios šalies įmonės dalyvavimas gali turėti įtakos ypatingos svarbos infrastruktūros objektui saugumo arba viešosios tvarkos atžvilgiu, Komisija gali apsvarstyti galimą jo poveikį, *inter alia*:
 - (a) ypatingos svarbos infrastruktūros objektui ir įrenginiams, būtiniams tokiai infrastruktūrai eksploatuoti, taip pat žemei ir nekilnojamajam turtui, kurie yra labai svarbūs tokios infrastruktūros naudojimo reikmėms;
 - (b) technologijoms ir Reglamento (ES) 2021/821⁶³ 2 straipsnio 1 punkte apibrėžtoms dvejopo naudojimo prekėms, kurios yra būtinos tam, kad ypatingos svarbos infrastruktūros objektas galėtų veikti;
 - (c) išteklių, būtinų ypatingos svarbos infrastruktūros objektui statyti, eksploatuoti ir prižiūrėti, tiekimui;

⁶³ 2021 m. gegužės 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2021/821, kuriuo nustatomas Sąjungos dvejopo naudojimo prekių eksporto, persiuntimo, susijusių tarpininkavimo paslaugų ir tranzito kontrolės režimą (nauja redakcija) (OL L 206, 2021 6 11, p. 1).

- (d) prieigai prie neskelbtinos informacijos, įskaitant asmens duomenis, arba galimybei kontroliuoti tokią informaciją kartu su ypatingos svarbos infrastruktūros objekto statyba, eksploatavimu ir technine priežiūra.

Vertindama, ar užsienio subjekto dalyvavimas arba indėlis gali daryti poveikį saugumui arba viešajai tvarkai, Komisija taip pat gali atsižvelgti į tai:

- (a) ar trečiosios šalies įmonę tiesiogiai arba netiesiogiai kontroliuoja vyriausybė, įskaitant valstybės įstaigas arba ginkluotąsias pajėgas, be kita ko, pasitelkiant nuosavybės struktūrą arba didelį finansavimą;
 - (b) ar trečiosios šalies fizinis asmuo arba trečiosios šalies įmonė jau yra dalyvavę veikloje, darančioje poveikį saugumui ar viešajai tvarkai valstybėje narėje, arba
 - (c) ar esama didelės rizikos, kad trečiosios šalies asmuo arba trečiosios šalies įmonė vykdo neteisėtą arba nusikalstamą veiklą.
6. Komisija gali pateikti nuomonę pagal 4 dalį ne vėliau kaip per tris mėnesius nuo informacijos gavimo pagal 3 dalį. Komisijos nuomonė skiriama valstybei narei, kurioje planuojamas bendro intereso projektas, ir siunčiama kitoms valstybėms narėms. Jeigu trečiosios šalies fizinio asmens arba trečiosios šalies įmonės dalyvavimas arba bet koks indėlis yra Reglamento (ES) 2019/452 2 straipsnio 1 punkte apibrėžta tiesioginė užsienio investicija, kuriai netaikomas valstybės narės patikrinimas, jei tiesioginė užsienio investicija jau suplanuota arba užbaigta, Komisija pateikia tokią nuomonę (jeigu tai pagrįstai reikalinga) pagal Reglamento (ES) 2019/452 8 straipsnį.
7. Valstybė narė, kurioje bendro intereso projektą planuoja įgyvendinti trečiosios šalies fizinis asmuo arba trečiosios šalies įmonė arba kuriame dalyvauja arba prie kurio bet koku būdu prisideda trečiosios šalies fizinis asmuo arba trečiosios šalies įmonė, visapusiškai atsižvelgia į Komisijos nuomonę ir pateikia Komisijai paaiškinimą, jei jos nuomonės nesilaikoma, ne vėliau kaip per tris mėnesius nuo nuomonės paskelbimo.
8. Kiekviena valstybė narė ir Komisija įsteigia ryšių palaikymo punktą šiam straipsniui įgyvendinti. Valstybės narės ir Komisija tuos ryšių palaikymo punktus įtraukia į veiklą visais klausimais, susijusiais su šio straipsnio įgyvendinimu.
9. Komisija suteikia saugią ir šifruotą sistemą, kuria remiamas tiesioginis ryšių palaikymo punktų bendradarbiavimas ir keitimasis informacija.
10. Valstybės narės ir Komisija užtikrina taikant šį straipsnį gautos konfidencialios informacijos apsaugą pagal Sąjungos ir atitinkamą nacionalinę teisę.
11. Valstybės narės ir Komisija užtikrina, kad įslaptintos informacijos, kuri buvo pateikta arba kuria apsieista pagal šį straipsnį, slaptumo žymos laipsnis nebūtų sumažintas arba ta informacija nebūtų išslaptinta be informaciją teikiančios šalies išankstinio raštiško sutikimo.

12. Asmens duomenys pagal šį straipsnį tvarkomi vadovaujantis Reglamentu (ES) 2016/679⁶⁴ ir Reglamentu (ES) 2018/1725⁶⁵ ir tik tiek, kiek tai būtina, kad būtų galima patikrinti dalyvavimą arba indėlį į atitinkamą bendro intereso projektą, tokiu būdu užtikrinant šiame straipsnyje numatyto bendradarbiavimo veiksmingumą. Asmens duomenys, susiję su šio straipsnio įgyvendinimu, yra saugomi ne ilgiau, negu būtina tiems tikslams, kuriems jie buvo surinkti, pasiekti.

48 straipsnis

Techninė priežiūra ir projekto gyvavimo ciklas

Valstybės narės užtikrina, kad:

- (a) transeuropinio transporto tinklo infrastruktūros techninė priežiūra būtų atliekama taip, kad per visą jos gyvavimo laikotarpį būtų užtikrintas vienodas šios infrastruktūros paslaugų kokybės ir saugos lygis;
- (b) būtų parengti ilgalaikiai techninės priežiūros planai, įskaitant informaciją apie finansavimo išteklius, reikalingus esamos ir planuojamos infrastruktūros ilgalaikės techninės priežiūros išlaidoms padengti;
- (c) į techninės priežiūros poreikius ir sąnaudas per visą infrastruktūros gyvavimo laikotarpį būtų atsižvelgiama statybų arba modernizavimo planavimo etapu;
- (d) geležinkelių infrastruktūros atveju būtų užtikrinamas su transeuropinio transporto tinklo plėtra susijusių techninės priežiūros ir atnaujinimo poreikių nuoseklumas ir kad į jį būtų atsižvelgta rengiant Direktyvos 2012/34/ES 8 straipsnio 1 dalyje nurodytą orientacinę geležinkelių infrastruktūros plėtros strategiją, Direktyvos 2012/34/ES 8 straipsnio 3 dalyje nurodytą atitinkamų infrastruktūros valdytojų verslo planą ir Direktyvos 2012/34/ES 30 straipsnyje nurodytą kompetentingos institucijos ir infrastruktūros valdytojo sutartį.

49 straipsnis

Prieinamumas visiems naudotojams

Transporto infrastruktūra turi padėti užtikrinti sklandų judumo paslaugų teikimą ir turi būti prieinama visiems naudotojams, visų pirma pažeidžiamiems asmenims, įskaitant neįgaliuosius arba riboto judumo asmenis, taip pat atokiausiuose regionuose ir kituose atokiuose, kaimo,

⁶⁴ 2016 m. balandžio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2016/679 dėl fizinių asmenų apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo ir kuriuo panaikinama Direktyva 95/46/EB (Bendrasis duomenų apsaugos reglamentas) (OL L 119, 2016 5 4, p. 1).

⁶⁵ 2018 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/1725 dėl fizinių asmenų apsaugos Sąjungos institucijoms, organams, tarnyboms ir agentūroms tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo, kuriuo panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 45/2001 ir Sprendimas Nr. 1247/2002/EB (OL L 295, 2018 11 21, p. 39).

salų, periferiniuose ir kalnų regionuose bei retai apgyvendintose vietovėse gyvenantiems asmenims.

V SKYRIUS

EUROPOS TRANSPORTO KORIDORIŲ PRIEMONIŲ IR HORIZONTALIŲJŲ PRIORITETŲ ĮGYVENDINIMAS

50 straipsnis

Europos transporto koridorių priemonė ir horizontalieji prioritetai

1. Europos transporto koridoriai yra priemonė, skirta koordinuotam transeuropinio transporto tinklo dalių įgyvendinimui palengvinti, ir jais visų pirma siekiama pagerinti tarpvalstybines jungtis ir pašalinti transporto kliūtis Sąjungoje.
2. Siekiant užtikrinti efektyvų išteklių naudojimą daugiarūšio transporto srityje ir, plėtojant glaudesnę teritorinę bendradarbiavimą, prisidėti prie sanglaudos didinimo, Europos transporto koridoriai turi būti daugiausia susiję su:
 - (a) skirtingų transporto rūšių integravimu, visų pirma siekiant stiprinti aplinkai palankiausių rūšių transportą, ypač geležinkelių, vidaus vandenų kelių ir trumpųjų nuotolių laivybos transportą;
 - (b) sąveikumu;
 - (c) koordinuota infrastruktūros plėtra, visų pirma tarpvalstybinėse atkarpose, siekiant sukurti visiškai sąveikią krovinių vežimo geležinkeliais sistemą ir spartų tolimojo susisiekimo keleivinį geležinkelių tinklą visoje Sąjungoje;
 - (d) suderintų ir integruotų novatoriškų transporto skaitmenizacijos sprendimų plėtojimo ir diegimo rėmimu.
3. Europos transporto koridoriai turi suteikti valstybėms narėms galimybę užtikrinti suderintą ir sinchronizuotą požiūrį į investicijas į infrastruktūrą.
4. Europos geležinkelių eismo valdymo sistema (ERTMS) ir Europos jūrų erdvė yra horizontalieji transeuropinio transporto tinklo įgyvendinimo prioritetai. Jais užtikrinama, kad ERTMS būtų laiku įdiegta visame tinkle ir kad jūrų jungtys būtų integruotos į transeuropinį transporto tinklą.

51 straipsnis

Europos transporto koridorių ir horizontaliųjų prioritetų koordinavimas

1. Siekdama sudaryti palankias sąlygas koordinuotai kurti Europos transporto koridorius, diegti ERTMS ir kurti Europos jūrų erdvę, Komisija, gavusi atitinkamų valstybių narių sutikimą ir pasikonsultavusi su Europos Parlamentu ir Taryba, skiria po vieną Europos koordinatorių kiekvienam koridoriui ir kiekvienam horizontaliajam prioritetui.
2. Europos koordinatorius parenkamas visų pirma atsižvelgiant į klausimų, susijusių su transportu ir (arba) su didelės apimties projektų finansavimu ir (arba) jų socialiniu ir ekonominiu bei aplinkosauginiu vertinimu, išmanymą, taip pat į jo patirtį, susijusią su Sąjungos politikos formavimu. Europos koordinatorius renkamas ne ilgesnei kaip ketverių metų kadencijai, kurią galima pratęsti. Europos koordinatoriaus įgaliojimai turi būti susiję tik su vieno koridoriaus arba horizontaliojo prioriteto įgyvendinimu.
3. Komisijos sprendime, kuriuo skiriamas Europos koordinatorius, nurodoma, kaip turi būti atliekamos 5, 6 ir 7 dalyse nurodytos užduotys.
4. Europos koordinatorius veikia Komisijos vardu ir jos naudai, o Komisija teikia reikalingas sekretoriato paslaugas.
5. Europos koordinatoriai:
 - (a) remia koordinuotą atitinkamo Europos transporto koridoriaus arba horizontaliojo prioriteto įgyvendinimą;
 - (b) kartu su atitinkamomis valstybėmis narėmis parengia darbo planą ir atlieka jo įgyvendinimo stebėseną pagal 53 straipsnį;
 - (c) atitinkamai su Koridorių forumu arba su horizontaliųjų prioritetų patariamuoju forumu konsultuojasi dėl to darbo plano ir jo įgyvendinimo, taip pat reguliariai informuoja forumą apie darbo plano įgyvendinimą;
 - (d) valstybėms narėms, Komisijai ir, jei reikia, visiems kitiems subjektams, tiesiogiai dalyvaujantiems plėtojant Europos transporto koridorių arba horizontaliųjų prioritetą, praneša apie visus iškilusius sunkumus, visų pirma, jei kyla koridoriaus arba horizontaliojo prioriteto plėtojimo kliūčių, kad padėtų rasti tinkamus sprendimus;
 - (e) parengia metinę padėties ataskaitą dėl pažangos, padarytos diegiant Europos transporto koridorius ir horizontaliuosius prioritetus. Šioje metinėje padėties ataskaitoje daugiausia dėmesio skiriama pažangai, susijusiai su pagrindiniais prioritetais ir investicijomis, aprašomas jų įgyvendinimo problemų pobūdis ir siūlomi sprendimai.
6. Europos transporto koridorių koordinatoriai:
 - (a) glaudžiai bendradarbiauja su krovinių vežimo geležinkeliais valdymo įstaigomis, kad išsiaiškintų poreikius dėl investicijų į krovinių vežimą Europos transporto koridorių krovininėmis geležinkelio linijomis ir nustatytų prioritetus;
 - (b) glaudžiai bendradarbiaudami su krovinių vežimo geležinkeliais valdymo įstaigomis stebi Europos transporto koridorių krovininėmis geležinkelio

linijomis vykdomos krovinių vežimo veiklos administracinius, operacinius ir sąveikumo aspektus, be kita ko, vykdo krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų veiksmingumo stebėseną.

7. Europos transporto koridorių koordinatoriai:
 - (a) išsiaiškina investicijų poreikius į Europos transporto koridorių keleivines geležinkelio linijas ir nustato prioritetus;
 - (b) stebi Europos transporto koridorių keleivinėmis geležinkelio linijomis vykdomos keleivių vežimo veiklos administracinius, operacinius ir sąveikumo aspektus, be kita ko, vykdo keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų teikimo stebėseną.
8. Siekdama užtikrinti kiekvieno koridoriaus arba horizontaliojo prioriteto suderinamumą ir įgyvendinimo pažangą, pagal Reglamento (ES) 2021/1153 14 straipsnio 4 dalį Komisija prašo Europos koordinatoriaus pateikti savo nuomonę, kai ji nagrinėja paraiškas pagal Europos infrastruktūros tinklų priemonę (EITP) skirti Sąjungos finansavimą Europos transporto koridoriams arba horizontaliesiems prioritetams, kurie priklauso Europos koordinatoriaus kompetencijai. Europos koordinatorių patikrina, ar projektai, kuriuos valstybės narės pasiūlė bendrai finansuoti pagal EITP, dera su darbo plane nustatytais prioritetais.
9. Jeigu Europos koordinatorių negali tinkamai ir laikydamasis šiame straipsnyje nustatytų reikalavimų vykdyti savo įgaliojimų, Komisija gali bet kada nutraukti tuos įgaliojimus ir 1 dalyje nustatyta tvarka paskirti naują Europos koordinatorių.

52 straipsnis

Europos transporto koridorių ir horizontaliųjų prioritetų valdymas

1. Kiekvieno Europos transporto koridoriaus ir horizontaliojo prioriteto srityje atitinkamam Europos koordinatoriui atlikti savo užduotis, susijusias su darbo planu ir jo įgyvendinimu, padeda sekretoriatas ir patariamasis forumas – atitinkamai Koridorių forumas ir horizontaliųjų prioritetų patariamasis forumas.
2. Koridorių forumą oficialiai įsteigia ir jam pirmininkauja Europos koordinatorių. Atitinkamos valstybės narės susitaria dėl narystės Koridorių forume, kiek tai susiję su jų teritorijoje esančia Europos transporto koridoriaus dalimi, ir užtikrina, kad būtų atstovaujama krovinių vežimo geležinkeliais valdymo įstaigoms.
3. Gavęs atitinkamų valstybių narių sutikimą, Europos koordinatorių gali sudaryti koridoriaus darbo grupes ir joms pirmininkauti; šių darbo grupių veikla daugiausia susijusi su:
 - (a) naujų skaitmeninių technologijų ir infrastruktūros sąveikumu ir diegimu;
 - (b) koordinuotu infrastruktūros projektų plėtojimu ir įgyvendinimu tarpvalstybinėse atkarpose;
 - (c) tarpvalstybinio keleivių vežimo geležinkeliais paslaugomis;

- (d) operacinėmis kliūtimis;
- (e) miestų transporto mazgais;
- (f) bendradarbiavimu su trečiosiomis šalimis;
- (g) kitomis *ad hoc* darbo grupėms, kurios laikomos būtinomis.

Prireikus Europos koordinatorius bendradarbiauja su krovinių vežimo geležinkeliais valdymo įstaigomis ir kartu su jomis koordinuoja darbo grupių veiklą, kad išvengtų darbo dubliavimosi.

4. Įsteigiamas horizontaliųjų prioritetų patariamasis forumas, kuriam pirmininkauja Europos koordinatorius. Dalyvauti gali atitinkamos valstybės narės ir, kai tinkamai, atitinkamų sektorių atstovai. Valstybės narės paskiria nacionalinį ERTMS koordinatorių dalyvauti patariamajame ERTMS forume. Europos koordinatorius taip pat gali sudaryti *ad hoc* darbo grupes.
5. Atitinkamos valstybės narės bendradarbiauja su Europos koordinatoriumi, dalyvauja Koridorių forume ir horizontaliųjų prioritetų patariamajame forume ir pateikia Europos koordinatoriui informaciją, reikalingą šiame straipsnyje nurodytoms užduotims atlikti, įskaitant informaciją apie atitinkamuose nacionaliniuose infrastruktūros planuose numatytų koridorių plėtojimą.
6. Europos koordinatorius dėl darbo plano ir jo įgyvendinimo gali konsultuotis su regionų ir vietos valdžios institucijomis, infrastruktūros valdytojais, vežėjais (visų pirma tais, kurie yra krovinių vežimo geležinkeliais valdymo įstaigų nariai), tiekimo sektoriaus, transporto naudotojais ir pilietinės visuomenės atstovais. Be to, už ERTMS atsakingas Europos koordinatorius glaudžiai bendradarbiauja su Europos Sąjungos geležinkelių agentūra ir Europos geležinkelių bendrąja įmone, o Europos jūrų erdvės koordinatorius – su Europos jūrų saugumo agentūra.

53 straipsnis

Europos koordinatoriaus darbo planas

1. Kiekvienas už Europos transporto koridorius ir du horizontaliuosius prioritetus atsakingas Europos koordinatorius ne vėliau kaip per dvejus metus nuo šio reglamento įsigaliojimo, o vėliau kas ketverius metus, parengia darbo planą, kuriame pateikia išsamią jo kompetencijai priklausančio koridoriaus ar horizontaliojo prioriteto įgyvendinimo eigos ir atitikties šio reglamento reikalavimams analizę, taip pat būsimos jo plėtros prioritetus.
2. Darbo planas rengiamas glaudžiai bendradarbiaujant su atitinkamomis valstybėmis narėmis ir konsultuojantis su Koridorių forumu bei krovinių vežimo geležinkeliais valdymo įstaigomis arba su horizontaliųjų prioritetų patariamuoju forumu. Europos transporto koridorių darbo planą tvirtina atitinkamos valstybės narės. Komisija darbo planą perduoda Europos Parlamentui ir Tarybai susipažinti.

Rengdamas darbo planą, Europos koordinatorius atsižvelgia į Reglamento (ES) 913/2010 9 straipsnyje nurodytą įgyvendinimo planą.

3. Europos transporto koridoriaus darbo plane pateikiama išsami atitinkamo koridoriaus įgyvendinimo eigos analizė, kuri visų pirma apima:
- (a) koridoriaus charakteristikų apibūdinimą;
 - (b) koridoriaus atitikties šiame reglamente nustatytiems transporto infrastruktūros reikalavimams ir šios srities pažangos analizę;
 - (c) trūkstamų jungčių ir kliūčių, trukdančių koridoriaus plėtrai, nustatymą;
 - (d) reikalingų investicijų, įskaitant įvairius finansavimo šaltinius, skirtus ir (arba) numatytus koridoriaus plėtrai ir užbaigimui reikalingų projektų įgyvendinimui, analizę;
 - (e) galimų sprendimų, kurie padėtų patenkinti investicijų poreikius ir pašalinti kliūtis, aprašymą, visų pirma, kiek tai susiję su keleivinėmis ir krovininėmis koridoriaus linijomis;
 - (f) planą su tarpiniais tiksliniais rodikliais, susijusiais su fizinių, techninių, skaitmeninių, operacinių ir administracinių trikdžių, kylančių tarp skirtingų rūšių transporto sektorių ir tos pačios rūšies transporto sektoriuje, šalinimu ir efektyvaus daugiarūšio transporto paslaugų tobulinimu, ypatingą dėmesį skiriant tarpvalstybinėms atkarpoms ir trūkstamoms nacionalinėms jungtims.

Analizuodamas investicijas ir rengdamas planą su tarpiniais tiksliniais rodikliais, susijusiais su krovinių vežimu geležinkeliais, Europos koordinatorius bendradarbiauja su koridoriaus vykdomąja valdyba ir administracine valdyba, nurodytomis Reglamento (ES) Nr. 913/2010 11 straipsnyje.

Analizuodamas investicijas ir rengdamas planą su tarpiniais tiksliniais rodikliais, susijusiais su daugiarūšio krovininio transporto terminalais, Europos koordinatorius atsižvelgia į su koridoriumi susijusius analizės aspektus, valstybių narių pagal 35 straipsnio 4 dalį parengtus veiksmų planus ir Reglamento (ES) Nr. 913/2010 19 straipsnio b punkte nurodytą sąrašą.

Analizuodamas investicijas ir rengdamas planą su tarpiniais tiksliniais rodikliais, susijusiais su keleivių vežimo paslaugomis, Europos koordinatorius atsižvelgia į stebėsenos, vykdomos pagal 51 straipsnio 7 dalies b punktą, rezultatus;

- (g) krovinių vežimo geležinkeliais veiksmingumo stebėsenos, kurią pagal Reglamento (ES) Nr. 913/2010 19 straipsnį vykdo krovinių vežimo geležinkeliais valdymo įstaigos, rezultatus ir koridoriaus tikslų, tikslinių rodiklių ir priemonių, apibrėžtų pagal Reglamento (ES) Nr. 913/2010 9 straipsnio 1 dalį, sąrašą, siekiant įgyvendinti šio reglamento 18 straipsnyje nustatytus operacinius reikalavimus;
- (h) miestų transporto mazguose taikomų priemonių, kurios yra svarbios veiksmingam koridoriaus veikimui užtikrinti ir transeuropinio transporto tinklo tikslams pasiekti, nustatymą;
- (i) koridoriaus plėtros prioritetų nustatymą;

- (j) galimo klimato kaitos poveikio infrastruktūrai analizę ir, prireikus, siūlomas atsparumo klimato kaitos poveikiui didinimo priemonės;
 - (k) priemonės, kurių reikia imtis siekiant sumažinti išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, triukšmą ir, atitinkamais atvejais, kitą neigiamą poveikį aplinkai.
4. Europos koordinatorius padeda valstybėms narėms įgyvendinti darbo planą, visų pirma padeda:
- (a) nacionaliniuose planuose nustatyti prioritetus, identifikuojant su kiekvienu koridoriumi arba kiekvienu horizontaliuoju prioritetu susijusias įgyvendinimo problemas ir kliūtis, įskaitant operacines problemas;
 - (b) planuoti projektus ir investicijas, susijusias išlaidas ir įgyvendinimo tvarkaraštį, pagal kurį numatoma plėtoti Europos transporto koridorius arba horizontalųjį prioritetą;
 - (c) įsteigti vieną subjektą, atsakingą už tarpvalstybinių infrastruktūros projektų statybą ir valdymą.

54 straipsnis

Įgyvendinimo aktai

1. Remdamasi pirmuoju Europos koordinatorių darbo planu Komisija priima įgyvendinimo aktą dėl kiekvieno darbo plano, susijusio su Europos transporto koridoriais ir dviem horizontaliaisiais prioritetais. Šiame įgyvendinimo akte nustatomi infrastruktūros ir investicijų planavimo bei finansavimo prioritetai.
2. Komisija gali priimti įgyvendinimo aktus dėl konkrečių Europos transporto koridoriaus atkarpų diegimo, visų pirma dėl sudėtingų tarpvalstybinių atkarpų diegimo arba dėl konkrečių transporto infrastruktūros reikalavimų, susijusių su Europos transporto koridoriumi ar horizontaliaisiais prioritetais, įgyvendinimo.
3. 1 ir 2 dalyse nurodyti įgyvendinimo aktai priimami laikantis 59 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros. Komisija iš dalies keičia įgyvendinimo aktus ta pačia tvarka kiekvieną kartą, kai darbo planą peržiūri Europos koordinatorius, arba tam, kad atsižvelgtų į padarytą pažangą, nustatytus vėlavimo atvejus arba atnaujintas nacionalines programas.
4. Iki visiško įgyvendinimo akte numatytų priemonių įgyvendinimo atitinkamos valstybės narės Komisijai pateikia metinę pažangos ataskaitą, kurioje visų pirma nurodomi nacionaliniame biudžeto plane priimti finansiniai įsipareigojimai.

VI SKYRIUS

BENDROSIOS NUOSTATOS

55 straipsnis

Informacijos teikimas ir stebėseną

1. Valstybės narės reguliariai, išsamiai ir skaidriai informuoja Komisiją apie pažangą, padarytą įgyvendinant bendro intereso projektus, ir tam tikslui skirtas investicijas. Ši informacija apima duomenų perdavimą kiekvienais metais, naudojantis transeuropinio transporto tinklo sąveikiąją geografinės ir techninės informacijos sistema („TENtec“). Joje pateikiami techniniai ir finansiniai duomenys, susiję su transeuropinio transporto tinklo bendro intereso projektais, taip pat transeuropinio transporto tinklo užbaigimo duomenys.
2. Komisija užtikrina paprastą ir viešą prieigą prie sistemos „TENtec“, sudarydama sąlygas automatizuotai keistis duomenimis su nacionalinėmis sistemomis ir kitomis atitinkamomis Sąjungos programomis ir duomenų šaltiniais. Sistemoje „TENtec“ pateikiama informacija apie konkrečius projektus ir atnaujinta informacija apie Sąjungos bendro finansavimo rūšis ir sumas, taip pat apie kiekvieno projekto įgyvendinimo pažangą.

Komisija taip pat užtikrina, kad sistemoje „TENtec“ nebūtų viešai skelbiama informacija, kuri laikoma konfidencialia komercine informacija arba kuri galėtų pakenkti viešiesiems pirkimams valstybėje narėje arba juos netinkamai paveikti.

3. Valstybės narės užtikrina, kad informacinėje sistemoje „TENtec“ pateikti duomenys būtų kokybiški, išsamūs ir nuoseklūs. Naudojant nacionalines sistemas ir duomenų šaltinius turi būti įmanoma automatizuotai keistis duomenimis su sistema „TENtec“.

56 straipsnis

Tinklo atnaujinimas

1. Remiantis SESV 172 straipsnio antra pastraipa, Komisijai pagal 60 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiami I ir II priedai, visų pirma siekiant atsižvelgti į pokyčius, kurių gali atsirasti dėl 20, 24 ir 32 straipsniuose nustatytų kiekybinių ribinių verčių. Pritaikydama tuos priedus Komisija:
 - (a) į visuotinį tinklą įtraukia vidaus vandenų uostus, jūrų uostus ir oro uostus, jei įrodoma, kad paskutinių trejų metų jų transporto srauto vidurkis viršija atitinkamą ribinę vertę;

- (b) iš visuotinio tinklo pašalina jūrų uostus ir oro uostus, jei įrodoma, kad paskutinių šešerių metų jų transporto srauto vidurkis nesiekia 85 % atitinkamos ribinės vertės;
- (c) įtraukia miestų transporto mazgus į transeuropinį transporto tinklą, jei įrodoma, kad gyventojų skaičius viršija 100 000;
- (d) į transeuropinį transporto tinklą įtraukia daugiarūšio krovinio transporto terminalus, kuriuos valstybė narė nustatė pagal 35 straipsnio 4 dalį;
- (e) tikslina kelių, geležinkelių ir vidaus vandenų kelių infrastruktūros žemėlapius, tačiau tik tiek, kiek tikrai būtina tam, kad būtų atsižvelgta į padarytą tinklo kūrimo pažangą. Tikslindama tuos žemėlapius, Komisija nepriima jokio maršrutų išdėstymo patikslinimo, jei tai nėra patikslinimas, leidžiamas pagal atitinkamą leidimo vykdyti projektą suteikimo procedūrą.

Pritaikymai, nurodyti pirmos pastraipos a–c punktuose, turi būti grindžiami Eurostato paskelbtais naujausiais statistikos duomenimis, o jei tie statistikos duomenys nepaskelbti, valstybių narių nacionalinių statistikos tarnybų paskelbtais duomenimis. Pirmos pastraipos d punkte nurodyti pritaikymai turi būti grindžiami 35 straipsnio 4 dalyje nurodytu veiksmų planu. Pirmos pastraipos e punkte nurodyti pritaikymai turi būti grindžiami atitinkamų valstybių narių pagal 55 straipsnio 1 dalį pateikta informacija.

2. Su infrastruktūra, kuri naujai įtraukta į transeuropinio transporto tinklą pagal 1 dalį priimtu deleguotuoju aktu, susijęs bendro intereso projektas laikomas atitinkančiu Sąjungos finansinės paramos skyrimo pagal transeuropiniam transporto tinklui skirtas priemonės reikalavimus nuo to deleguotojo akto įsigaliojimo dienos.

Su infrastruktūra, kuri pašalinta iš transeuropinio transporto tinklo, susiję bendro intereso projektai laikomi nebeatitinkančiais reikalavimų nuo deleguotųjų aktų, priimtų pagal šio straipsnio 1 dalį, įsigaliojimo dienos. Atitikties reikalavimams pasibaigimas neturi įtakos iki tos dienos priimtiems Komisijos sprendimams dėl finansavimo ar subsidijų.

3. Remiantis SESV 172 straipsnio 2 dalimi, Komisijai pagal 60 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiamas IV priedas, siekiant įtraukti arba pritaikyti kaimyninių šalių transporto infrastruktūros tinklų orientacinius žemėlapius.

57 straipsnis

Bendradarbiavimas su viešaisiais ir privačiais suinteresuotaisiais subjektais

Atitiktis nacionalinėms procedūroms, susijusioms su regioninės ir vietos valdžios institucijų ir pilietinės visuomenės, kuriems turi įtakos bendro intereso projektas, įtraukimu ir konsultacijomis, yra užtikrinama, kai tinkama, projekto planavimo ir statybos etapu. Komisija skatina keistis gerąja patirtimi šio srityje, visų pirma konsultacijų su pažeidžiamais asmenimis ir jų įtraukimo srityje.

58 straipsnis

Nacionalinių planų suderinimas su Sąjungos transporto politika

1. Valstybės narės užtikrina, kad nacionaliniai transporto ir investicijų planai derėtų su Sąjungos transporto politika; šiame reglamente nustatytais prioritetais ir terminais; prioritetais, nustatytais darbo planuose, susijusiuose su tam tikrais atitinkamų valstybių narių koridoriais ir horizontaliaisiais prioritetais; taip pat su įgyvendinimo aktais, priimtais pagal 54 straipsnio 1 dalį.
2. Nacionaliniuose investicijų planuose nurodomi visi bendro intereso projektai ir susijusios investicijos, reikalingos tam, kad tinklas būtų užbaigtas laiku.
3. Valstybės narės praneša Komisijai apie savo nacionalinių planų ir programų projektus arba bet kokius jų pakeitimus, susijusius su transeuropinio transporto tinklo plėtojimo tikslais, likus ne mažiau kaip dvylikai mėnesių iki jų priėmimo. Gavusi valstybės narės pranešimą, Komisija ne vėliau kaip per šešis mėnesius gali pateikti nuomonę dėl nacionalinių planų ir programų projektų derėjimo su šiame reglamente nustatytais prioritetais ir prioritetais, nustatytais su atitinkamu (-ų) koridoriumi (-ų) ir horizontaliaisiais prioritetais susijusiuose darbo planuose, taip pat pagal 54 straipsnio 1 dalį priimtuose įgyvendinimo aktuose. Gavusios pranešimą apie nuomonę, valstybės narės ne vėliau kaip per du mėnesius informuoja Komisiją apie priemones, kurių imtasi nuomonėje nurodytoms rekomendacijoms įgyvendinti.

59 straipsnis

Komiteto procedūra

1. Komisijai padeda komitetas. Tas komitetas – tai komitetas, kaip nustatyta Reglamente (ES) Nr. 182/2011.
2. Pagal 22 straipsnio 3 dalį ir 5 dalį Komisijai padeda pagal Tarybos direktyvos 91/672/EEB 7 straipsnį įsteigtas komitetas⁶⁶.
3. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnis. Jei komitetas nuomonės nepateikia, Komisija įgyvendinimo akto projekto nepriima ir taikoma Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnio 4 dalies trečia pastraipa.

60 straipsnis

Įgaliojimų delegavimas

1. Įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytais sąlygomis.

⁶⁶ 1991 m. gruodžio 16 d. Tarybos direktyva 91/672/EEB dėl vidaus vandenų keliais krovinius ir keleivius vežančių laivų kapitonomams išduotų nacionalinių pažymėjimų abipusio pripažinimo (OL L 373, 1991 12 31, p. 29).

2. 11 straipsnio 3 dalyje ir 56 straipsnio 1 ir 3 dalyse nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami penkerių metų laikotarpiui nuo [...]. Likus ne mažiau kaip devyniems mėnesiams iki penkerių metų laikotarpio pabaigos Komisija parengia naudojimosi deleguotaisiais įgaliojimais ataskaitą. Deleguotieji įgaliojimai savaime pratęsimi tokios pačios trukmės laikotarpiams, išskyrus atvejus, kai Europos Parlamentas arba Taryba pareiškia prieštaravimų dėl tokio pratęsimo likus ne mažiau kaip trimis mėnesiams iki kiekvieno laikotarpio pabaigos.
3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti 11 straipsnio 3 dalyje ir 56 straipsnio 1 ir 3 dalyse nurodytus deleguotuosius įgaliojimus. Sprendimu dėl įgaliojimų atšaukimo nutraukiami tame sprendime nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Jis nedaro poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų galiojimui.
4. Apie priimtą deleguotąjį aktą Komisija nedelsdama vienu metu praneša Europos Parlamentui ir Tarybai.
5. Pagal 11 straipsnio 3 dalį ir 56 straipsnio 1 ir 3 dalis priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui ir Europos Parlamentas, ir Taryba praneša Komisijai, kad prieštaravimų nereikš. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais.

61 straipsnis

Peržiūra

1. Iki 2033 m. gruodžio 31 d. Komisija, prireikus pasikonsultavusi su valstybėmis narėmis ir padedama Europos koordinatorių, atlieka pagrindinio tinklo diegimo vertinimą, visų pirma įvertina jo atitiktį šio reglamento reikalavimams.

Atliekant vertinimą, atsižvelgiama į metinę padėties ataskaitą ir darbo planus, kuriuos Europos koordinatoriai parengė atitinkamai pagal 51 straipsnio 5 dalies e punktą ir 53 straipsnio 1 dalį.
2. Iki 2033 m. gruodžio 31 d. Komisija, prireikus pasikonsultavusi su valstybėmis narėmis ir padedama Europos koordinatorių, atlieka išplėstinio pagrindinio ir visuotinio tinklo diegimo peržiūrą, vertindama:
 - (a) atitiktį šiam reglamentui;
 - (b) pažangą, padarytą įgyvendinant šį reglamentą;
 - (c) keleivinio ir krovinio transporto srautų pokyčius;
 - (d) investicijų į nacionalinę transporto infrastruktūrą raidą;
 - (e) poreikį iš dalies keisti šį reglamentą.

Be to, atliekant vertinimą atsižvelgiama į poveikį, kurį daro kintantys eismo modeliai ir atitinkami investavimo į infrastruktūrą planų pokyčiai.

3. Atlikdama šią peržiūrą Komisija įvertina, ar tikėtina, kad šiame reglamente numatytas išplėstinis pagrindinis tinklas ir visuotinis tinklas atitiks II, III ir IV skyrių nuostatas iki atitinkamai 2040 m. gruodžio 31 d. ir 2050 m. gruodžio 31 d. terminų, kartu atsižvelgdama į ekonomikos ir biudžeto padėtį Sąjungoje ir atskirose valstybėse narėse. Komisija, konsultuodamasi su valstybėmis narėmis, taip pat įvertina, ar išplėstinis pagrindinis tinklas ir visuotinis tinklas turėtų būti pakoreguoti, siekiant atsižvelgti į transporto srautų ir nacionalinių investicijų planavimo pokyčius.

62 straipsnis

Pagrindinio tinklo, išplėstinio pagrindinio tinklo ir visuotinio tinklo užbaigimo vėlavimas

1. Jei labai vėluojama pradėti arba užbaigti pagrindinio tinklo, išplėstinio pagrindinio tinklo ir visuotinio tinklo diegimo darbus, palyginti su pradiniu terminu, nustatytu įgyvendinimo aktuose pagal 54 straipsnį arba nurodytu nacionaliniuose transporto ir investicijų planuose ar kituose atitinkamuose projektų dokumentuose, Komisija gali paprašyti atitinkamos valstybės narės arba valstybių narių nurodyti vėlavimo priežastis. Gavusi (-usios) prašymą, valstybė narė arba valstybės narės tokias priežastis nurodo per tris mėnesius. Remdamasi pateiktu atsakymu, Komisija konsultuojasi su atitinkama valstybe nare ar valstybėmis narėmis, kad vėlavimo priežastis būtų pašalinta.
2. Jei atkarpa, kurioje vėluojama vykdyti darbus, yra susijusi su Europos transporto koridoriu, siekiant išspręsti problemą dalyvauja Europos koordinatorius.
3. Komisija, atsižvelgusi į atitinkamos valstybės narės arba valstybių narių pagal 1 dalį pateiktas priežastis, gali priimti atitinkamai valstybei narei arba valstybėms narėms skirtą sprendimą, kuriame gali konstatuoti, kad pradėti arba užbaigti pagrindinio tinklo, išplėstinio pagrindinio tinklo arba visuotinio tinklo diegimo darbus labai vėluojama be objektyvaus pagrindimo dėl valstybės narės arba valstybių narių kaltės. Komisija atitinkamai valstybei narei ar valstybėms narėms skiria 6 mėnesius dideliu vėlavimui pašalinti.

Jei atkarpa, kurioje vėluojama vykdyti darbus, yra susijusi su projektu, remiamu tiesiogiai valdomomis Sąjungos lėšomis, tai, laikantis galiojančių taisyklių, gali būti inicijuotas dotacijos sumos sumažinimas ir (arba) dotacijos susitarimo pakeitimas arba nutraukimas.

63 straipsnis

Išimty

Nuostatos, susijusios su geležinkeliais, visų pirma bet koks reikalavimas sujungti oro uostus ir uostus su geležinkeliais, taip pat nuostatos, susijusios su saugiomis stovėjimo aikštelėmis ir daugiarūšio krovinio transporto terminalais, netaikomos Kiprui, Maltai ir atokiausiems regionams, kol jų teritorijoje nėra geležinkelių sistemos.

64 straipsnis

Reglamento (ES) 2021/1153 pakeitimai

Reglamento (ES) 2021/1153 priedas iš dalies keičiamas pagal šio reglamento VI priedą.

65 straipsnis

Reglamento (ES) Nr. 913/2010 pakeitimai

Reglamentas (ES) Nr. 913/2010 iš dalies keičiamas taip:

(1) 1 straipsnio 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Šiuo reglamentu nustatomos tarptautinių geležinkelio koridorių, skirtų kroviniams konkurencingai gabenti, organizavimo ir valdymo taisyklės, siekiant kurti konkurencingo krovinių vežimo Europos geležinkeliais tinklą. Juo nustatomos krovinių vežimo koridorių organizavimo, valdymo ir orientacinio investicijų į šiuos koridorius planavimo taisyklės.“

(2) 2 straipsnio 2 dalis pakeičiama taip:

„2. Be 1 dalyje nurodytų sąvokų apibrėžčių vartojamos šios:

- (a) krovinių vežimo koridorius – krovininio geležinkelio linijos, priklausančios Europos transporto koridoriui, kuris apibrėžtas Reglamento [... naujas TEN-T reglamentas]* 11 straipsnio 1 dalyje, ir to reglamento III priede nurodytos krovininio geležinkelio linijos, įskaitant geležinkelių infrastruktūrą, jos įrangą ir atitinkamas geležinkelių paslaugas pagal Direktyvos 2001/14/EB 5 straipsnį;
- (b) įgyvendinimo planas – dokumentas, kuriame išdėstomi būdai, strategija ir priemonės, kuriuos atitinkamos šalys ketina įgyvendinti ir kurie yra būtini bei pakankami krovinių vežimo koridoriui organizuoti ir valdyti;
- (c) terminalas – krovinių vežimo koridoriuje esanti įranga, specialiai pritaikyta kroviniams krauti į krovinius traukinius ir (arba) jiems iškrauti, sujungti krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas su kelių, jūrų, upių ir oro transporto paslaugomis ir kroviniams sąstatams formuoti arba performuoti; ir prireikus, pasienio procedūroms pasienyje su Europos trečiosiomis šalimis atlikti;
- (d) Europos koordinatorius – Reglamento [... naujas TEN-T reglamentas] 51 straipsnyje nurodytas koordinatorius.

* Reglamentas [...].“

(3) II skyriaus pavadinimas pakeičiamas taip:

„KROVINIŲ VEŽIMO KORIDORIŲ ORGANIZAVIMAS IR VALDYMAS“

(4) 3 straipsnis pakeičiamas taip:

„3 straipsnis

Krovinių vežimo koridorių organizavimas ir valdymas

1. Krovinių vežimo koridorių organizavimui ir valdymui pagal šį reglamentą taikomos valdymo, investicijų planavimo, geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo ir eismo valdymo taisyklės.
2. Nuo Reglamento [... naujas TEN-T reglamentas] įsigaliojimo dienos arba tuo atveju, jei pagal to reglamento 11 straipsnio 3 dalį bus pakeistas Europos transporto koridoriaus išdėstymas, valstybės narės ir infrastruktūros valdytojai, atsakingi už to Europos transporto koridoriaus atkarpą, sutampančią su krovinių vežimo koridoriumi, per 12 mėnesių nuo pakeitimo dienos pakoreguoja krovinių vežimo koridoriaus organizavimą ir valdymą.“

(5) 4–7 straipsniai išbraukiami.

(6) 8 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

(a) 1 dalis papildoma šiuo sakiniu:

„Vykdomoji valdyba reguliariai vertina bendrųjų tikslų ir pagal 9 straipsnio 1 dalies c punktą administracinės valdybos nustatytų tikslų nuoseklumą.“

(b) 7 dalis pakeičiama taip:

„7. Administracinė valdyba iš krovinių vežimo koridoriaus terminalų, įskaitant, prireikus, jūrų ir vidaus vandenų uostus, valdytojų ir savininkų sudaro patariamąją grupę. Ši patariamoji grupė gali pareikšti nuomonę dėl bet kurio administracinės valdybos pasiūlymo, turinčio tiesioginės įtakos investicijoms į terminalus ir terminalų valdymui. Ji taip pat gali pareikšti nuomones savo iniciatyva. Administracinė valdyba atsižvelgia į visas šias nuomones. Jei administracinės valdybos ir patariamąsios grupės nuomonės skiriasi, pastaroji gali kreiptis į vykdomąją valdybą ir Europos koordinatorių, kurio kompetencijai priklauso krovinių vežimo koridorius. Vykdomoji valdyba ir Europos koordinatorius, kurio kompetencijai priklauso krovinių vežimo koridorius, veikia kaip tarpininkai ir laiku pateikia savo nuomonę. Vis dėlto galutinį sprendimą priima administracinė valdyba.“

(c) 8 dalis papildoma šiuo sakiniu:

„Jei administracinės valdybos ir patariamąsios grupės nuomonės skiriasi, pastaroji gali kreiptis į vykdomąją valdybą ir Europos koordinatorių, kurio kompetencijai priklauso krovinių vežimo koridorius. Vykdomoji valdyba arba Europos koordinatorius, kurio kompetencijai priklauso krovinių vežimo koridorius, veikia kaip tarpininkai ir laiku pateikia savo nuomonę. Vis dėlto galutinį sprendimą priima administracinė valdyba.“

(d) įrašoma 10 dalis:

„10. Vykdomoji valdyba ir administracinė valdyba bendradarbiauja su Europos koordinatoriumi, kurio kompetencijai priklauso krovinių vežimo koridorius, kad padėtų plėtoti krovinių vežimą geležinkeliais tuo koridoriumi.“

(7) 9 straipsnis pakeičiamas taip:

„9 straipsnis

Krovinių vežimo koridoriaus plėtojimo priemonės

1. Administracinė valdyba ne vėliau kaip prieš šešis mėnesius iki krovinių vežimo koridoriaus veiklos pradžios parengia ir paskelbia įgyvendinimo planą. Administracinė valdyba dėl įgyvendinimo plano projekto konsultuojasi su 8 straipsnio 7 dalyje ir 8 straipsnio 8 dalyje nurodytomis patariamosiomis grupėmis. Administracinė valdyba įgyvendinimo planą pateikia tvirtinti vykdomajai valdybai.

Šiame plane pateikiama:

- (a) krovinių vežimo koridoriaus charakteristikų, įskaitant kliūtis, aprašymas ir šio koridoriaus organizavimui ir valdymui patobulinti reikalingų priemonių programa;
- (b) pagrindiniai 3 dalyje nurodyto tyrimo aspektai;
- (c) krovinių vežimo koridoriui keliama tikslai, visų pirma krovinių vežimo koridoriaus veiksmingumas, išreikštas paslaugų kokybe ir krovinių vežimo koridoriaus pajėgumais, laikantis šio reglamento 19 straipsnio nuostatų, ir, jei aktualu, su šiais tikslais susiję kiekybiniai bei kokybiniai tiksliniai rodikliai. Tikslai ir tiksliniai rodikliai grindžiami Reglamento [... naujas TEN-T reglamentas] 18 straipsnyje nustatytais reikalavimais;
- (d) priemonės, kuriomis įgyvendinamos 12–19 straipsnių nuostatos, ir krovinių vežimo koridoriaus veiksmingumo didinimo priemonės, grindžiamos 19 straipsnio 3 dalyje nurodyto vertinimo rezultatais, siekiant c punkte nurodytų tikslų ir tikslinių rodiklių;
- (e) 8 straipsnio 7 dalyje ir 8 straipsnio 8 dalyje nurodytų patariamųjų grupių požiūris į koridorių plėtrą ir jos vertinimas;
- (f) trumpas bendradarbiavimo ir 11 straipsnyje nurodytų konsultacijų rezultatų apibūdinimas, įskaitant 8 straipsnio 7 dalyje ir 8 straipsnio 8 dalyje nurodytų patariamųjų grupių nuomones, ir kitų suinteresuotųjų šalių atsakymų santrauka.

Rengdama įgyvendinimo planą administracinė valdyba atsižvelgia į Reglamento [... naujas TEN-T reglamentas] 53 straipsnyje nurodytame Europos koordinatoriaus darbo plane nustatytus tikslus ir priemones. Įgyvendinimo plane pateikiama nuoroda į darbo plano elementus, susijusius su krovinių vežimu geležinkeliais tuo koridoriumi.

Administracinė valdyba, remdamasi 19 straipsnio 3 dalyje nurodytu vertinimu ir pasikonsultavusi su 8 straipsnio 7 dalyje ir 8 straipsnio 8 dalyje nurodytomis patariamosiomis grupėmis ir Europos koordinatoriumi, reguliariai peržiūri ir koreguoja c punkte nurodytus tikslinius rodiklius ir d punkte nurodytas priemones.

2. Administracinė valdyba periodiškai, ne rečiau kaip kas ketverius metus, peržiūri įgyvendinimo planą, atsižvelgdama į jo įgyvendinimo pažangą, krovinių vežimo geležinkeliais rinką krovinių vežimo koridoriuje ir veiksmingumą, kuris matuojamas atsižvelgiant į 1 dalies c punkte nurodytus tikslus.
3. Administracinė valdyba atlieka ir periodiškai atnauja transporto rinkos tyrimą, susijusį su pastebėtais ir tikėtinais eismo pokyčiais krovinių vežimo koridoriuje,

apimančių įvairių rūšių eismą, susijusį tiek su kroviniu, tiek su keleiviniu transportu. Šiame tyrime prireikus taip pat peržiūrimos krovinių vežimo koridoriaus plėtojimo socialinės ir ekonominės sąnaudos ir nauda.

4. Įgyvendinimo plane atsižvelgiama į terminalų plėtrą, įskaitant daugiarūšio krovinio transporto terminalų rinkos ir perspektyvinę analizę, taip pat į Reglamento [... naujas TEN-T reglamentas] 35 straipsnio 3 ir 4 dalyse nurodytus krovinių vežimo koridoriaus valstybių narių veiksmų planus.
5. Administracinė valdyba prireikus imasi priemonių, siekdama bendradarbiauti su regioninėmis ir (arba) vietos valdžios institucijomis su įgyvendinimo planu susijusiais klausimais.“

(8) 11 straipsnis pakeičiamas taip:

„11 straipsnis

Investicijų planavimas

1. Kad prisidėtų prie Reglamento (ES) [... naujo TEN-T reglamento] 53 straipsnyje nurodyto darbo plano rengimo, krovinių vežimo koridoriaus vykdomoji valdyba ir administracinė valdyba su Europos koordinatoriumi, kurio kompetencijai priklauso krovinių vežimo koridorius, vykdo bendradarbiavimą, kuris apima infrastruktūros ir investicijų poreikius, susijusius su krovinių vežimu geležinkeliais.
 2. Administracinė valdyba dėl infrastruktūros plėtros ir investicijų poreikių konsultuojasi su 8 straipsnio 7 dalyje ir 8 straipsnio 8 dalyje nurodytomis patariamosiomis grupėmis. Konsultacijos grindžiamos tinkamais, atnaujintais koridoriaus ir nacionalinio lygmens infrastruktūros planavimo dokumentais. Vykdomoji valdyba užtikrina tinkamą šių konsultacijų veiklos ir Direktyvos 2012/34/ES 7e straipsnyje apibrėžtų koordinavimo mechanizmų koordinavimą nacionaliniu lygmeniu.
 3. Bendradarbiavimas ir konsultacijos visų pirma apima:
 - (a) krovinių vežimo geležinkeliais pajėgumų poreikius, susijusius su infrastruktūros ir investicijų planavimu, atsižvelgiant į pajėgumų poreikį pagal 14 straipsnio 2 dalį ir bet kokią infrastruktūrą, kuri pagal Direktyvos 2012/34/ES 47 straipsnį paskelbta kaip perpildyta;
 - (b) TEN-T infrastruktūros reikalavimus, susijusius su krovinių vežimu geležinkeliais, kaip apibrėžta Reglamento (ES) [... naujas TEN-T reglamentas] II ir III skyriuose, visų pirma, kiek tai susiję su krovinių traukinių, kurių sąstato ilgis ne trumpesnis kaip 740 m, pajėgumų poreikiais;
 - (c) tikslinių investicijų poreikį, siekiant pašalinti vietos lygmens kliūtis, pavyzdžiui, nutiesti kilpines jungtis, atlikti su mazgais ir paskutinės atkarpos infrastruktūra susijusius patobulinimus arba įdiegti techninę įrangą operaciniam veiksmingumui padidinti.“
- (9) 19 straipsnis pakeičiamas taip:

Krovinių vežimo koridoriuje teikiamų paslaugų kokybė

1. Krovinių vežimo koridoriaus administracinė valdyba skatina užtikrinti Direktyvos 2012/34/ES 35 straipsnyje nurodytų veiklos rezultatų gerinimo sistemų, kurios taikomos visame krovinių vežimo koridoriuje, suderinamumą.
2. Administracinė valdyba stebi paslaugų, kurias infrastruktūros valdytojai teikia pareiškėjams, vykdydami savo esmines funkcijas, kiek tai susiję su 12–18 straipsnių taikymo sritimi, veiksmingumą ir krovinių vežimo koridoriuje teikiamų krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų veiksmingumą. Veiksmingumo stebėseną atliekama kokybiškai ir kiekybiškai, prireikus, remiantis veiksmingumo rodikliais, susijusiais su krovinių vežimo koridoriaus tikslais ir tiksliniais rodikliais, apibrėžtais pagal 9 straipsnio 1 dalies c punktą. Administracinė valdyba dėl atitinkamų veiksmingumo rodiklių konsultuojasi su 8 straipsnio 7 dalyje ir 8 straipsnio 8 dalyje nurodytomis patariamosiomis grupėmis ir Europos koordinatoriumi.
3. Administracinė valdyba įvertina veiksmingumo stebėsenos rezultatus, susijusius su tikslais ir tiksliniais rodikliais, apibrėžtais pagal 9 straipsnio 1 dalies c punktą, ir Reglamento [... naujas TEN-T reglamentas] 18 straipsnyje nustatytais operaciniais reikalavimais.
4. Administracinė valdyba parengia ir paskelbia metinę ataskaitą, kurioje pateikiami pagal šį straipsnį vykdomos veiklos rezultatai. Ji atskirame ataskaitos skirsnyje pateikia 8 straipsnio 7 dalyje ir 8 straipsnio 8 dalyje nurodytų patariamųjų grupių nuomonę ir jų atlikto veiksmingumo vertinimo rezultatus. Administracinė valdyba metinę ataskaitą pateikia tvirtinti vykdomajai valdybai.“

(10) 22 ir 23 straipsniai pakeičiami taip:

Įgyvendinimo stebėseną

Sukūrus krovinių vežimo koridorių, 8 straipsnio 1 dalyje nurodyta vykdomoji valdyba kas ketverius metus pateikia Komisijai to koridoriaus plano įgyvendinimo rezultatus. Komisija atlieka šių rezultatų analizę ir apie ją praneša 21 straipsnyje nurodytam komitetui.“

Ataskaita

Komisija nuolat tikrina, kaip įgyvendinamas šis reglamentas. Europos Parlamentui ir Tarybai ji pateikia ataskaitą ne vėliau kaip per dvejus metus nuo šio reglamento įsigaliojimo, o vėliau – kas ketverius metus.“

(11) šio reglamento priedas išbraukiamas.

66 straipsnis

Panaikinimas

Reglamentas (ES) Nr. 1315/2013 panaikinamas nuo [šio reglamento įsigaliojimo diena].

Nuorodos į panaikintą Reglamentą (ES) Nr. 1315/2013 laikomos nuorodomis į šį reglamentą ir skaitomos vadovaujantis VII priede pateikta atitikties lentelė.

67 straipsnis

Įsigaliojimas

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Strasbūre

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas

Tarybos vardu
Pirmininkas