



Eiropas Savienības
Padome

Briselē, 2021. gada 17. decembrī
(OR. en)

15109/21

Starpiestāžu lieta:
2021/0420(COD)

TRANS 760
CODEC 1669
IA 210

PRIEKŠLIKUMS

Sūtītājs: Eiropas Komisijas ģenerālsekretāre, parakstījusi direktore *Martine DEPREZ*

Saņemšanas datums: 2021. gada 15. decembris

Saņēmējs: Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretārs *Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN*

K-jas dok. Nr.: COM(2021) 812 final

Temats: Priekšlikums - EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA par Savienības pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko groza Regulu (ES) 2021/1153 un Regulu (ES) Nr. 913/2010 un atceļ Regulu (ES) Nr. 1315/2013

Pielikumā ir pievienots dokuments COM(2021) 812 *final*.

Pielikumā: COM(2021) 812 *final*



Strasbūrā, 14.12.2021.
COM(2021) 812 final

2021/0420 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA

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

(Dokuments attiecas uz EEZ)

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

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

• Priekšlikuma pamatojums un mērķi

Šis tiesību akta priekšlikums pārskatīt Regulu (ES) Nr. 1315/2013 — Savienības pamatnostādnes Eiropas transporta tīkla (*TEN-T*) attīstībai — ir Eiropas zaļā kursa un ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijas pamatdarbība. *TEN-T* regulas mērķis ir izveidot efektīvu ES mēroga multimodālu dzelzceļu, iekšējo ūdensceļu, tuvsatiksmes kuģošanas maršrutu un autoceļu tīklu, kas savienots ar pilsētu mezgļiem, jūras un iekšējām ostām, lidostām un termināļiem visā ES. Pārskatīšanas laikā risinātās problēmas ir nepietiekami un/vai nepilnīgi *TEN-T* infrastruktūras standarti un alternatīvo degvielu infrastruktūras standartu nepietiekama integrēšana *TEN-T*, kas negatīvi ietekmē klimatu un vidi. Otrkārt, *TEN-T* tīkls cieš no caurlaidspējas nepietiekamības un nepietiekamas tīkla savienotības ar visiem reģioniem, un tādējādi tiek kavēta multimodalitāte. Treškārt, ir jānovērš *TEN-T* infrastruktūras drošuma un uzticamības nepietiekamība. Visbeidzot, pārvaldības instrumenti ir nepietiekami salīdzinājumā ar jaunajām vajadzībām, un *TEN-T* tīkla koncepcija ir jāpārskata, lai palielinātu saskaņotību ar citām politikas jomām.

Tādējādi *TEN-T* pārskatīšanai ir četri galvenie mērķi. Pirmkārt, tās mērķis ir padarīt transportu videi nekaitīgāku, nodrošinot piemērotu infrastruktūras pamatu, lai mazinātu satiksmes pārslodzi un siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisijas, kā arī gaisa un ūdens piesārņojumu, padarot katru transporta veidu efektīvāku un ļaujot palielināt transporta aktivitāti ar ilgtspējīgākiem transporta veidiem. Tās mērķis jo īpaši ir veicināt dzelzceļu, tuvsatiksmes kuģošanas un iekšējo ūdensceļu īpatsvara palielināšanu, lai panāktu ilgtspējīgāku transporta sistēmas modālo sastāvu un līdz ar to samazinātu tās negatīvo ārējo ietekmi. Otrkārt, tās mērķis ir veicināt netraucētu un efektīvu transportu, veicināt multimodalitāti un savstarpējo izmantojamību starp *TEN-T* transporta veidiem un labāk integrēt pilsētu mezglus tīklā. Likvidējot sastrēgumposmus un trūkstošos savienojumus un uzlabojot multimodalitāti un savstarpējo izmantojamību Eiropas transporta sistēmā, tiks sekmēta iekšējā tirgus izveides pabeigšana. Treškārt, tās mērķis ir palielināt *TEN-T* noturību pret klimata pārmaiņām un citiem dabiskiem apdraudējumiem vai cilvēka izraisītām katastrofām. *TEN-T* jābūt noturīgam pret klimata pārmaiņu iespējamo negatīvo ietekmi, lai aizsargātu publiskā sektora investīcijas un nodrošinātu to pastāvīgu izmantojamību jaunajā klimatā; tiem arī būtu jāatbalsta klimatneitralitāte, izmaksu un ieguvumu analīzē integrējot siltumnīcefekta gāzu emisiju izmaksas. Visbeidzot, tā norāda uz *TEN-T* pārvaldības instrumentu efektivitātes uzlabošanu, ziņošanas un uzraudzības instrumentu racionalizēšanu un *TEN-T* tīkla koncepcijas pārskatīšanu.

Ar šo pārskatīto *TEN-T* politiku mums būtu jācenšas līdz 2050. gadam izveidot uzticamu, netraucētu un augstas kvalitātes Eiropas transporta tīklu, kas nodrošinātu ilgtspējīgu savienojamību visā Eiropas Savienībā bez fiziskiem trūkumiem, sastrēgumposmiem vai trūkstošiem savienojumiem. Šis tīkls veicinās labu iekšējā tirgus darbību, ES teritorijas ekonomisko, sociālo un teritoriālo kohēziju un Eiropas zaļā kursa mērķu īstenošanu. Tas būtu pakāpeniski jāizstrādā pa posmiem, nosakot starpposma termiņus 2030. un 2040. gadā.

Šī iniciatīva ir daļa no Komisijas darba programmas 2021. gadam, kas iekļauta I pielikumā (jaunas iniciatīvas).

- **Saskanība ar pašreizējiem noteikumiem konkrētajā politikas jomā**

TEN-T regula kā galvenais ES transporta infrastruktūras politikas pīlārs darbojas kā veicinošs faktors un ir atkarīga arī no savstarpēji papildinošiem politikas virzieniem. *TEN-T* regulā noteiktie standarti un prasības ir tieši saistīti ar attiecīgajiem mērķiem un vajadzībām citās transporta nozarēs/jomās un tādējādi ar citiem nozaru tiesību aktiem. Tas nozīmē, piemēram, ka *TEN-T* dzelzceļa infrastruktūrai, lai nodrošinātu netraucētu pārrobežu transportu un mobilitāti, ir jāatbilst savstarpējas izmantojamības tiesību aktiem, kas noteikti dzelzceļa politikā. Tāpat *TEN-T* ceļu infrastruktūrā ir jāievieš un jāievēro ES tiesību akti par ceļu satiksmes drošību. Nozaru politikas īstenošanai ir vajadzīgs arī spēcīgs *TEN-T* regulas satvars, jo *TEN-T* nodrošina infrastruktūras tīklu citu nozaru pasākumu vai citu tiesību aktu īstenošanai, no kuriem daži tomēr ir plašāki par *TEN-T*.

TEN-T regulas sniegums attiecībā uz rādītājiem, piemēram, tiem, kas saistīti ar modālo īpatsvaru, labāku pakalpojumu kvalitāti un uzlādes/uzpildes infrastruktūras ieviešanu, ir atkarīgs no saskaņotiem centieniem attiecīgajās politikas jomās. Tas jo īpaši attiecas uz sinerģiju starp *TEN-T* un alternatīvo degvielu infrastruktūras (*AFIR* priekšlikums), kā arī *TEN-T* un intelektisko transporta sistēmu (ITS) ieviešanu, jo tās abas ir savstarpēji cieši atkarīgas. Piemēram, *AFIR* reglamentē uzlādes/uzpildes punktu nodrošināšanu *TEN-T*, savukārt *TEN-T* regula nodrošina infrastruktūras pamatu to plašai ieviešanai Eiropas tīkla perspektīvā. Tāpat ITS reglamentē intelektisko transporta sistēmu nodrošināšanu *TEN-T*, kas ir daļa no plašākas pasākumu paketes. Gan *AFIR*, gan ITS ir vajadzīga *TEN-T* īstenošanas definīcija (t. i., ģeogrāfiskā piemērošanas joma), ko nodrošina *TEN-T* regulā iekļautās kartes. Šie apsvērumi attiecas arī uz citām iniciatīvām, kas ietilpst Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijas rīcības plānā, piemēram, Dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoru regulas pārskatīšanu, pilsētu mobilitātes paketes pārskatīšanu vai *NALADES* III rīcības plānu. *TEN-T* regulā tiks noteikts, kā izvietoti Eiropas transporta koridori, kuri aizstāj dzelzceļa kravu pārvadājumu koridorus un pamattīkla koridorus. Tas nodrošinās tīkla attīstības saskaņotību un palīdzēs veidot sinerģiju starp tīkla infrastruktūras un darbības aspektiem.

- **Saskanība ar citām Savienības politikas jomām**

Eiropas zaļais kurss, ko Eiropas Komisija pieņēma 2019. gada decembrī, ir vērsts uz rīcību klimata politikas jomā, nosakot ES klimatneitralitātes mērķi līdz 2050. gadam. Transporta jomā Eiropas zaļais kurss aicina par 90 % samazināt transporta radītās siltumnīcefekta gāzu emisijas, lai ES līdz 2050. gadam kļūtu par klimatneitrālu ekonomiku, vienlaikus strādājot pie nulles piesārņojuma stratēģijas.

Turklāt *TEN-T* ir cieši saistīts ar Eiropas komunikāciju tīklu politiku enerģētikas un telesakaru jomā, un noteikumi par šo trīs politikas jomu sinerģiju izmantošanu ir nostiprināti tiesību aktos. Arī *TEN-T* ir cieši saistīts ar jūrniecības politiku, t. i., jūras transports ir viena no galvenajām ilgtspējīgas zilās ekonomikas nozarēm¹.

Attiecībā uz ES finansējumu un finansējumu *TEN-T* regula ir tieši saistīta ar Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta (EISI) regulu, jo tajā definēti kopīgu interešu projekti, kas ir atbilstīgi EISI. Turklāt *TEN-T* infrastruktūru lielā mērā finansē no Eiropas strukturālajiem un investīciju fondiem (ESI fondiem) un pēdējā laikā arī no Atveseļošanas un noturības fonda (ANF). Visbeidzot, *TEN-T* ir pilnībā saskaņots ar ES vides un klimata politiku, piemēram, Biodaudzveidības stratēģiju un tiesību aktiem, tostarp Ūdens

¹ Paziņojums par jaunu pieeju ceļā uz ilgtspējīgu ES zilo ekonomiku, COM(2021) 240

patatdirektīvu, Putnu direktīvu un Dzīvotņu direktīvu, kā arī ES Klimatadaptācijas stratēģiju².

2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE

• Juridiskais pamats

Līgumā par Eiropas Savienības darbību (LESD) (170.–172. pants) ir paredzēts izveidot un attīstīt Eiropas komunikāciju tīklus transporta, telesakaru un enerģētikas infrastruktūras jomā³. Savienības mērķis ir veicināt valstu tīklu savstarpēju savienošānu un savstarpēju izmantojamību, kā arī pieeju tādiem tīkliem. Tā jo īpaši ņem vērā vajadzību saistīt salas, kā arī reģionus bez izejas uz jūru un nomaļus reģionus ar Savienības centrāliem reģioniem (LESD 170. pants). Šajā nolūkā Savienība izstrādā vairākas pamatnostādnes, kas aptver Eiropas komunikāciju tīklu jomā paredzēto pasākumu mērķus, prioritātes un vispārīgus plānus. Šajās pamatnostādnēs nosaka kopīgu interešu projektus, īsteno visus pasākumus, kas var izrādīties vajadzīgi, lai nodrošinātu tīklu savstarpējo izmantojamību, jo īpaši tehniskās standartizācijas jomā, un var atbalstīt kopīgu interešu projektus, kurus atbalsta dalībvalstis. Turklāt Savienība var arī palīdzēt dalībvalstīs finansēt konkrētus projektus transporta infrastruktūras jomā, izmantojot Kohēzijas fondu, kas izveidots atbilstīgi 177. pantam. Lai nodrošinātu tīklu savstarpēju izmantojamību, ir paredzēta arī sadarbība ar trešām valstīm (LESD 171. pants).

• Subsidiaritāte (neekskluzīvas kompetences gadījumā)

LESD ir noteikts, ka Eiropas komunikāciju tīkli ļauj Savienības pilsoņiem, uzņēmējiem un reģionālajām kopienām pilnībā gūt labumu no telpas bez iekšējām robežām. Tajos ņem vērā arī vajadzību stiprināt Savienības ekonomisko, sociālo un teritoriālo kohēziju un veicināt tās vispārēju harmonisku attīstību.

Tādējādi *TEN-T* politika pēc savas būtības ir politika, kas sniedzas pāri dalībvalstu robežām, jo tā koncentrējas uz vienota Eiropas tīkla pārrobežu shēmu. Šādu Eiropas mēroga tīklu acīmredzami nevar izveidot viena dalībvalsts viena pati. Ja dalībvalstis infrastruktūru attīstītu tikai vienas pašas, valstu intereses bieži vien būtu svarīgākas par Eiropas interesēm. Tādējādi Eiropas ilgtspējīga un kvalitatīva transporta tīkla priekšrocības tiktu zaudētas. Šajā gadījumā pārrobežu savienojamības un savstarpējas izmantojamības jautājumi, visticamāk, arī netiktu pietiekami risināti, jo dalībvalstis par prioritāriem uzskata galvenokārt iekšzemes savienojumus, pat ja pārrobežu projekti ir būtiski nepieciešami, lai izmantotu visa tīkla sniegtos ieguvumus un likvidētu sastrēgumposmus, kas rada satiksmes pārslodzi. Tas ne tikai radītu risku, ka visā Eiropā trūks netraucētas ceļošanas savienojamības, bet arī radītu iespējamu nesaskaņotību valstu plānošanas pieejās. Savukārt atšķirīgi standarti un savstarpējas izmantojamības prasības dažādās ES dalībvalstīs kavētu netraucētas transporta plūsmas visā ES un pat palielinātu transporta lietotāju izmaksas. Kopumā netraucētam *TEN-T* bez fiziskiem trūkumiem un ar integrētiem inteligētiem un inovatīviem risinājumiem ir būtiska nozīme iekšējā tirgus veicināšanā, kohēzijas palielināšanā un Eiropas zaļā kursa mērķu sasniegšanas sekmēšanā.

Kopš *TEN-T* politikas kā ES politikas izveides 1993. gadā tās pievienoto vērtību kopumā vienmēr ir stingri apstiprinājušas dalībvalstis, reģioni, pilsētas un rūpniecības nozares ieinteresētās personas. *TEN-T* pievienotā vērtība ES ir bijusi arī viens no galvenajiem secinājumiem pašreizējās *TEN-T* regulas izvērtējumā. Centienu koncentrēšana uz kopēja

² “Ceļā uz klimatnoturīgu Eiropu: jaunā ES Klimatadaptācijas stratēģija”, COM(2021) 82 final

³ Līguma par Eiropas Savienības darbību XVI sadaļa — Eiropas komunikāciju tīkli (170.–172. pants)

Eiropas mēroga transporta tīkla izveidi ir skaidri atzīta par redzējumu, kura priekšrocības pārsniedz atsevišķu valstu rīcību. Skaidra un plaši atzīta *TEN-T* pievienotā vērtība ir kopēja un saskaņota ES mēroga pamata nodrošināšana, lai apzinātu kopīgu interešu projektus un attiecīgi saskaņotu plānošanas un īstenošanas centienus, ko īsteno plašs dalībnieku loks.

Tas attiecas arī uz pilsētu mezglu dimensiju, jo ir svarīgi, lai pilsētas satiksme būtu labi savienota ar starpreģionu un starptautisko satiksmi. Pilsētu mezglu loma *TEN-T* patiesi ir plašāka par vietējo līmeni, jo transporta darbība *TEN-T* ietvaros sākas un/vai beidzas šādos mezglos vai šķērso tos, un tādēļ ir nepieciešama laba dažādu līmeņu koordinācija, lai izvairītos no sastrēgumposmu veidošanās.

Tomēr mobilitāte pilsētās ir un arī turpmāk būs politika, kas galvenokārt ir dalībvalstu (vietējo iestāžu) pārziņā. ES rīcībai būtu jāaprobežojas tikai ar tiem pilsētu mobilitātes aspektiem, kas saistīti ar starpreģionālo un starptautisko satiksmi. Tas attiecas arī uz infrastruktūras uzturēšanu: lai gan infrastruktūras uzturēšana ir un arī turpmāk būs dalībvalstu galvenā atbildība, ir būtiski ar *TEN-T* regulas noteikumu minimumu garantēt, ka *TEN-T* turpinās sniegt augstas kvalitātes pakalpojumus iedzīvotājiem un uzņēmumiem.

- **Proporcionalitāte**

Kā sīki izklāstīts šim priekšlikumam pievienotā ietekmes novērtējuma 7. nodaļā, neviens no politikas risinājumiem nepārsniedz to, kas ir nepieciešams vispārējo politikas mērķu sasniegšanai. Ierosinātā intervence stimulē transporta apjoma novirzīšanu uz ilgtspējīgākiem transporta veidiem, kas vajadzīgi, lai sasniegtu vērienīgākās klimatiskās ieceres 2030. gadam un vispārējo mērķi līdz 2050. gadam panākt klimatneitralitāti. Politikas risinājumi ir izstrādāti, lai izveidotu saskaņotu politikas satvaru un saskaņotu, augsta standarta transporta tīklu kā pamatu citu nozaru politikas mērķu sasniegšanai. Tie ir izstrādāti, lai izvairītos no nesamērīgas ietekmes uz publiskajām iestādēm, infrastruktūras operatoriem un mobilitātes pakalpojumu sniedzējiem, jo īpaši, balstoties uz labi izveidotu pārvaldības sistēmu un turpinot to attīstīt. Tas ir pilnībā apliecināts Regulas (ES) Nr. 1315/2013 izvērtējumā un pamatscenārija analīzē, kas ir minētās regulas pārskatīšanas ietekmes novērtējuma pamatā. Tādējādi tie pilnībā ievēro proporcionalitātes principu.

- **Juridiskā instrumenta izvēle**

Tā kā šis ir priekšlikums pārskatīt spēkā esošu regulu, šķiet likumīgi saglabāt instrumenta statusu tādu, kāds tas ir.

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

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

TEN-T regulas izvērtējumā (SWD(2021)117 final)⁴ secināts, ka *TEN-T* nodrošina visiem attiecīgajiem dalībniekiem (t. i., dalībvalstīm, reģioniem, pilsētām, transporta nozarei, visu transporta veidu infrastruktūras pārvaldītājiem un lietotājiem) kopēju politikas satvaru, kas darbojas, lai pakāpeniski pabeigtu kopīgu un konsekvētu Eiropas transporta infrastruktūras tīklu. Tādējādi tas pievieno Eiropas perspektīvu valstu infrastruktūras plānošanai un pievēršas vajadzībām un ieguvumiem, kas nav saistīti ar atsevišķām valstu pieejām. Tomēr izvērtējumā

⁴ Regulas (ES) Nr. 1315/2013 par Savienības pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai izvērtējums, SWD (2021) 117 final, 2021. gada 26. maijs.

arī secināts, ka ir jāpastiprina centieni sasniegt jaunus politiskos mērķrādītājus. Kopš *TEN-T* regulas izveides 2013. gadā politiskais konteksts ir būtiski mainījies, jo īpaši pieņemot Eiropas zaļo kursu un Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģiju, kā arī nulles piesārņojuma rīcības plānu. Saikne starp *ex post* novērtējuma secinājumiem, tostarp konstatētajiem trūkumiem, un priekšlikumu ir izklāstīta turpmāk.

<i>Ex post</i> novērtējuma galvenie secinājumi	Priekšlikums
Secinājumi par atbilstību	
Visi četri <i>TEN-T</i> regulas konkrētie mērķi joprojām ir aktuāli, vienlīdz svarīgi un savstarpēji papildinoši.	Priekšlikumā ir saglabāti un pilnveidoti regulas konkrētie mērķi.
Projekta struktūras, kā arī pabeigšanas termiņu 2030. un 2050. gadā piemērotība ir pierādīta.	Priekšlikumā kopumā saglabāta tīkla struktūra un pabeigšanas termiņi, bet pievienots jauns starpposma termiņš (2040. gads), lai nodrošinātu pakāpenisku pieeju laikposmam līdz 2050. gadam.
Attiecībā uz konkrētajiem mērķiem “infrastruktūras attīstības efektivitāte, lai veicinātu iekšējo tirgu” un “sociālā, ekonomiskā un teritoriālā kohēzija” ir ļoti svarīgi sekmēt <i>TEN-T</i> infrastruktūras kvalitātes uzlabošanas prasību īstenošanu.	Priekšlikuma mērķis ir uzlabot <i>TEN-T</i> kvalitāti un nodrošināt, ka šī kvalitāte tiek saglabāta visā infrastruktūras darbības laikā. Ir ieviesti papildu pasākumi, lai veicinātu tīkla savstarpēju izmantojamību un pieejamību.
Attiecībā uz konkrēto mērķi “ilgtspēja” ir jānovērš atbilstības trūkums, lai nodrošinātu dekarbonizāciju saskaņā ar Eiropas zaļā kursa mērķi. Transporta emisiju samazinājumu par 90 % līdz 2050. gadam nevar panākt, ja <i>TEN-T</i> nenodrošina videi nekaitīgāku transportu.	Priekšlikums pastiprina prasības saskaņā ar nepieciešamo ieguldījumu Eiropas zaļā kursa mērķu sasniegšanā attiecībā uz visiem transporta veidiem.
Attiecībā uz konkrēto mērķi “palielināt lietotāju ieguvumus” <i>TEN-T</i> regulas īstenošana būtu jāveicina tālāk, lai stiprinātu projektu apzināšanu, kombinēšanu un īstenošanu no integrētu “no durvīm līdz durvīm” pakalpojumu lietotājiem viedokļa. Šis pašreizējais atbilstības trūkums, šķiet, ir īpaši acīmredzams pasažieru pārvadājumu nozarē.	Priekšlikumā ir noteikti pasākumi, lai stiprinātu <i>TEN-T</i> pakalpojumu un lietotāju perspektīvu, jo īpaši attiecībā uz pasažieru pārvadājumiem.
Varētu stiprināt pamattīkla un visaptverošā tīkla savstarpējo papildināmību, lai palīdzētu pārvarēt atlikušās pieejamības un savienojamības nepilnības un nodrošinātu pēc iespējas plašāku un visefektīvāko jauno infrastruktūras kvalitātes parametru aptvērumu.	Priekšlikumā ir noteikti pasākumi, kuru mērķis ir saskaņot standartus un prasības starp abiem tīkla slāņiem (visaptverošo tīklu un pamattīklu) tādās jomās kā dzelzceļa infrastruktūra, alternatīvās degvielas vai pilsētu mezgli.
Secinājumi par efektivitāti	
<i>TEN-T</i> regula kopumā ir bijusi ļoti efektīva, apzinot tūkstošiem projektu, pamatojoties uz vienotu Eiropas mēroga politikas satvaru.	Priekšlikumā ir saglabāts satvars projektu apzināšanai tīklā.
Tomēr joprojām pastāv problēmas saistībā ar kavēšanos vairākos projektos, ko izraisa sarežģītas sagatavošanas procedūras, atlikušās atšķirības starp saskaņotajiem Eiropas mērķiem un valstu infrastruktūru un investīciju plānošanu vai ierobežoti ES līmeņa pārvaldības instrumenti.	Priekšlikumā ir noteikti pasākumi, kuru mērķis ir nodrošināt valstu interešu un pienākumu saskaņošanu ar <i>TEN-T</i> mērķiem, vienlaikus ievērojot subsidiaritāti ⁵ .

⁵ Jautājums par sarežģītām un ilgstošām sagatavošanas procedūrām ir risināts arī Eiropas Parlamenta un Padomes 2021. gada 7. jūlija Direktīvā (ES) 2021/1187 par pasākumu racionalizēšanu ar mērķi veicināt Eiropas transporta tīkla (*TEN-T*) ieviešanu.

<i>Ex post</i> novērtējuma galvenie secinājumi	Priekšlikums
<i>TEN-T</i> īstenošanu varētu vēl vairāk uzlabot, jo īpaši ņemot vērā jaunās problēmas un mērķus (dekarbonizācija, digitalizācija un pieaugošs neparedzētu krīzes notikumu risks)	Priekšlikumā ir noteikti pasākumi, kas vēl vairāk stiprina esošos ES instrumentus (piemēram, pamattīkla koridorus, darba plānus, Komisijas īstenošanas lēmumus). Turklāt tajā ir definēti pasākumi, kuru mērķis ir uzlabot tīkla noturību.
Pamattīkla koridoru, tostarp Eiropas koordinatoru, instruments ir atzīts gan par ļoti būtisku, gan efektīvu.	Ar priekšlikumu tiek pilnveidota un paplašināta koridora koncepcija un stiprināta Eiropas koordinatoru loma.
Secinājumi par lietderību	
Attiecībā uz <i>TEN-T</i> regulā noteiktajiem ziņošanas un uzraudzības pienākumiem ir dažas iespējas racionalizēt un stiprināt šos instrumentus.	Priekšlikumā ir noteikti pasākumi uzraudzības instrumentu racionalizēšanai un ziņošanas atvieglošanai.
Koordinācija starp pamattīkla koridoriem un dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoriem ir devusi zināmu efektivitātes pieaugumu, taču ir neizmantots potenciāls, ko piedāvā abu instrumentu labāka integrācija attiecībā uz investīciju plānošanu un projektu identificēšanu.	Priekšlikums nodrošina abu koridoru instrumentu ģeogrāfisko integrāciju Eiropas transporta koridoros un vēl vairāk stiprina abu instrumentu koordināciju.
Secinājumi par saskaņotību un koordināciju	
Lai sasniegtu Eiropas zaļā kursa mērķus, <i>TEN-T</i> infrastruktūra būtu pilnībā jāsaskaņo ar noteikumiem, kas izriet no citām politikas iniciatīvām alternatīvo degvielu (<i>AFIR</i>), “FuelEU Maritime” un “ReFuelEU Aviation” jomā.	Priekšlikums nodrošina pilnīgu saskaņotību ar citām politikas iniciatīvām alternatīvo degvielu jomā.
Nepieciešamība uzlabot saskaņotību ar izaicinājumiem, kas saistīti ar digitālo pārkārtošanos un citām jaunām tehnoloģijām	Priekšlikums nodrošina pilnīgu saskaņotību ar citām politikas iniciatīvām intelektisko transporta sistēmu jomā.
Secinājumi par ES pievienoto vērtību	
Dalībvalstis, reģioni, pilsētas un rūpniecības nozares ieinteresētās personas vienmēr ir stingri apstiprinājušas <i>TEN-T</i> politikas pievienoto vērtību kopumā. <i>TEN-T</i> politika piesaista arvien lielāku interesi arī ārpus ES, jo īpaši kaimiņvalstīs, kā arī citos pasaules reģionos, piemēram, saistībā ar sauszemes transporta savienojumu paplašināšanu ar Āziju.	Tiek saglabāta pieeja trešo valstu un kaimiņvalstu iesaistei. ES redzējums par <i>TEN-T</i> paplašināšanu, iekļaujot trešās valstis, ir aplūkots atsevišķā Komisijas paziņojumā.
Kopēja un saskaņota ES mēroga pamata nodrošināšana kopīgu interešu projektu identificēšanai un attiecīgi plānošanas un īstenošanas centieni saskaņošanai, ko veic plašs dalībnieku loks, ir skaidra un plaši atzīta un nebūtu iespējama bez Regulas (ES) Nr. 1315/2013.	<i>TEN-T</i> satvars saskaņotai tīkla plānošanai un īstenošanai priekšlikumā ir saglabāts un pilnveidots.

- Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

Izvērtēšanas posmā notika tālāk aprakstītās apspriešanās ar ieinteresētajām personām.

Atklāta sabiedriskā apspriešana. Komisija kā oficiālās pārskatīšanas procesa pirmo soli laikā no 2019. gada 24. aprīļa līdz 17. jūlijam rīkoja atklātu sabiedrisko apspriešanu. Anketa bija pieejama visās oficiālajās ES valodās. Šajā apspriešanā tika saņemtas vairāk nekā 600 atbildes no plaša ieinteresēto personu loka, tostarp publiskajām iestādēm (no starptautiskām līdz vietējām), infrastruktūras pārvaldītājiem, komerciālajiem transporta lietotājiem, pilsoniskās sabiedrības un iedzīvotājiem. Svarīgi ir tas, ka vairāk nekā

150 ieinteresētās personas, tostarp vairākas dalībvalstis un galvenās Eiropas asociācijas, jau izmantoja šo sākotnējo soli, lai iesniegtu nostājas dokumentus, kuros uzsvērtas politikas stiprās un vājās puses un jo īpaši tās nākotnes iespējas un vajadzības. Atklātās sabiedriskās apspriešanas rezultāti tika analizēti un izmantoti vispārējā izvērtēšanas procesā.

Mērķorientētas apspriešanās ar ieinteresētajām personām. Konsultanta izstrādāto pieeju konsultācijām ar ieinteresētajām personām veidoja trīs galvenie elementi: tiešsaistes apsekojumi, intervijas un gadījumu izpēte par īpaši svarīgiem jautājumiem. Mērķorientēto apspriešanos mērķis bija vākt datus no konkrētām ieinteresēto personu grupām vietējā, valsts un ES līmenī. Kopumā ieinteresēto personu viedokļi liecināja par ļoti saskaņotu uzskatu uztveri, un nebija iespējams atrast vērā ņemamu atšķirību starp dažādām ieinteresēto personu grupām, ja vien izvērtējumā nav norādīts citādi.

Tiešsaistes apsekojumi: No 2020. gada 20. janvāra līdz 16. martam tika izplatīta apsekojuma anketa, lai apkopotu datus par ieinteresēto personu viedokli un pieredzi saistībā ar *TEN-T* regulu, tās īstenošanu un līdz šim gūtajiem rezultātiem, kā arī viņu viedokli par ieteikumiem turpmākai ES politikas attīstībai šajā jomā. Kopumā tiešsaistes apsekojumu veikšanai notika saziņa ar vairāk nekā 2000 ieinteresēto personu, kurām ir speciālās zināšanas attiecīgajās jomās. Pavisam tika saņemtas 198 derīgas atbildes.

Intervijas: Kopumā 44 ieinteresētās personas tika intervētas ar apsekojuma respondentu un attiecīgo ieinteresēto personu grupu pārstāvju šķērsgruzumiem. Šo daļēji strukturēto interviju galvenais mērķis bija gūt padziļinātu ieskatu par *TEN-T* regulas īstenošanu, panākto progresu un panākumu faktoriem/problēmām no dažādu ieinteresēto personu viedokļa. Globālās intervijas papildināja dokumentu izpēti, atklāto sabiedrisko apspriešanu un globālo apsekojumu, lai izskaidrotu iegūtos kvantitatīvos datus un novērstu trūkumus, atbalstītu tematisko gadījumu izpēti un sīkāk izklāstītu galvenos jautājumus, par kuriem dati no citiem avotiem bija neskaidri vai bija vajadzīgi sīkāki paskaidrojumi.

Gadījumu izpēte: Papildus *TEN-T* regulas vispārīgām izvērtējuma ir veiktas deviņas tematiskas gadījumu izpētes atsevišķās *TEN-T* politikas jomās. Tās tika veiktas jomās, kurās Komisijas darbs *TEN-T* regulas īstenošanas posmā ir devis pierādījumus iespējamai nepietiekamai atbilstībai, ņemot vērā notikumu attīstību pēdējo gadu laikā un paredzamo turpmāko attīstību. Ir izstrādāti un īstenoti trīs tiešsaistes darbsemināri ar ieinteresētajām personām, kuru vidū ir ES amatpersonas, transporta nozares ieinteresētās personas un sociālie partneri, lai apstiprinātu konstatējumus un apspriestu ar pilsētu mobilitāti, (digitalizāciju) un inovāciju un jaunām tehnoloģijām saistītu gadījumu izpētes secinājumus un ieteikumus.

Ietekmes novērtēšanas posmā notika turpmāk aprakstītās apspriešanās ar ieinteresētajām personām.

Ietekmes novērtēšanas posmā tika veikta **papildu atklāta sabiedriskā apspriešana**. Tā notika no 2021. gada 10. februāra līdz 5. maijam ES apsekojumu tīmekļvietnē. Apspriešana tika sadalīta piecās sadaļās, sākot ar vispārīgu jautājumu par regulu, kam sekoja jautājumi par papildu pasākumiem, kurus varētu ieviest grozītajā regulā, un par tās iespējamo prioritāro jomu. Kopumā apspriešanā tika saņemtas 496 atbildes. Galvenie aplūkoti jautājumi bija šādi:

- pasākumi, kas veicina dekarbonizāciju un gaisa piesārņotāju emisiju samazināšanu transporta sistēmā;
- ar infrastruktūras kvalitāti un noturību saistīti pasākumi;
- ar inovāciju, digitalizāciju un automatizāciju saistīti pasākumi; kā arī

- politikas risinājumu potenciālās prioritārās jomas.

Priekšlikuma izstrādes procesā tika izmantots viss ieinteresēto personu ieguldījums. Lai gan izvērtēšanas posmā saņemto informāciju jo īpaši izmantoja, lai definētu un precizētu dažādus pasākumus, kurus sīkāk jāanalizē ietekmes novērtējumā, ietekmes novērtējuma posmā saņemtais ieguldījums bija svarīgs, lai validētu izvēlētos pasākumus un risinājumus un tādējādi arī pieeju regulas pārskatīšanai.

• **Ekspertu atzinumu pieprasīšana un izmantošana**

Revīzijas palāta

Revīzijas palāta ir veikusi vairākas revīzijas un pārskatus par politiku, kas saistīta ar transporta infrastruktūru un *TEN-T*, jo īpaši attiecībā uz Eiropas ātrgaitas dzelzceļa tīklu, jūras transportu ES, dzelzceļa kravu pārvadājumiem ES, kā arī ES transporta infrastruktūru⁶. Attiecīgā gadījumā un saskaņā ar atbildēm, ko tā sniegusi uz attiecīgajiem ziņojumiem, Komisija, sagatavojot šo priekšlikumu, ir apsvērusi attiecīgos ieteikumus.

Izvērtēšana

Regulas (ES) Nr. 1315/2013 par Savienības pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai izvērtēšana sākās 2018. gada septembrī un jo īpaši balstījās uz atbalsta pētījumu *TEN-T* izvērtējumam, ko veica Coffey konsultanti⁷, un uz atbalsta pētījumu *TEN-T* politikas pārskatīšanai, ko veica Panteia⁸. Pirmais no tiem attiecās uz *TEN-T* regulas nodrošinājumu kopumā un apkopoja informāciju no visām attiecīgajām ieinteresētajām personām un transporta veidiem, bet otrais bija adresēts galvenokārt dalībvalstu iestādēm. Izvērtēšanas jautājumu risināšanai tika izmantota standarta triangulācijas pieeja, izmantojot dažādus aspektus: dokumentu izpēti, intervijas un apsekojumus.

Ietekmes novērtējums

Ietekmes novērtējuma pamatā ir Komisijas veiktie pētījumi un analīzes. Komisija arī nolīga ārēju, neatkarīgu konsultantu grupu (Ricardo Nederland B.V. kā grupas vadītāju kopā ar Ricardo-AEA Limited, TRT Trasporti e Territorio srl (TRT) un M-Five GmbH Mobility, Futures, Innovation, Economics (M-FIVE)), lai pamatotu ietekmes novērtējumu par konkrētiem uzdevumiem, t. i., politikas risinājumu novērtējumu, risinājumu salīdzinājumu, administratīvo izmaksu novērtējumu, kā arī atklātās sabiedriskās apspriešanas analīzi. Ārējā atbalsta pētījums tiks publicēts kopā ar šo priekšlikumu. Turklāt pamatscenāriju izstrādāja uzņēmums E3Modelling, izmantojot PRIMES-TREMOVE modeli un pamatojoties uz MIX scenāriju, kas ir paketes “Gatavi mērķrādītājam 55 %” ietekmes novērtējumu pamatā. ASTRA un TRUST modeļus šajā pamatscenārijā kalibrēja attiecīgi M-FIVE un TRT.

• **Ietekmes novērtējums**

Lai pienācīgi īstenotu *TEN-T* pārskatīšanas mērķus, ir izvērtēti trīs politikas risinājumi (PR), ņemot vērā to ietekmi uz ekonomiku, sociālo jomu un vidi. PR Nr. 1 mērķis ir atjaunināt esošās *TEN-T* infrastruktūras kvalitātes prasības un standartus, un tas nodrošina pienācīgu

⁶ Īpašais ziņojums Nr. 19/2018, Īpašais ziņojums Nr. 23/2016, Īpašais ziņojums Nr. 08/2016, Īpašais ziņojums Nr. 10/2020, bet skatīt arī Pārskatu Nr. 09/2018 un Īpašo ziņojumu Nr. 19/2019.

⁷ Atbalsta pētījums, lai novērtētu Regulu (ES) Nr. 1315/2013 par Savienības pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai. <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/1f938a68-4c20-11ec-91ac-01aa75ed71a1/language-en/format-PDF/source-243058839> (un saistītā gadījumu izpēte)

⁸ Atbalsta pētījums, lai pārskatītu *TEN-T* politiku attiecībā uz attiecīgajiem dalībvalstu plāniem un programmām. <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9beb4836-d55b-11eb-895a-01aa75ed71a1>

infrastruktūras pamatu alternatīvo degvielu un intelektiskās transporta sistēmu ieviešanai. Turklāt tajā ir iekļauti pasākumi esošo *TEN-T* uzraudzības un ziņošanas rīku saskaņošanai un racionalizēšanai. Attiecībā uz *TEN-T* tīklu tas ietver arī transporta tīkla un transporta mezglu pārskatīšanu. PR Nr. 2, pamatojoties uz PR Nr. 1, nozīmē būtiskas pārmaiņas, ieviešot jaunus, augstākus standartus visiem transporta veidiem, lai veicinātu transporta infrastruktūras sistēmas dekarbonizāciju, piesārņojuma samazināšanu, digitalizāciju, noturību un drošumu. Turklāt pilsētu mezglu labāka integrācija *TEN-T* tiek nodrošināta ar īpašām prasībām, lai pārvaldītu pasažieru un kravu pārvadājumus uz/no pilsētām. PR Nr. 3, kas ir vēlamais risinājums, paātrina *TEN-T* pabeigšanu, tuvinot konkrētu standartu un tīkla posmu pabeigšanas termiņu no 2050. uz 2040. gadu, vienlaikus saglabājot PR Nr. 2 ieviestos augstos standartus un prasības. Tas arī nodrošina plašu un saskaņotu tīkla attīstību, paredzot būtisku *TEN-T* tīkla projekta pārskatīšanu.

Attiecībā uz rezultātiem PR Nr. 3 sniedz būtiskus ekonomiskus ieguvumus, jo īpaši pieaugumu 0,4 % apmērā no IKP 2030. gadā, 1,3 % apmērā 2040. gadā un 2,4 % apmērā līdz 2050. gadam salīdzinājumā ar pamatscenāriju. Tas nozīmē IKP pieaugumu 57 miljardu EUR apmērā salīdzinājumā ar pamatscenāriju 2030. gadā, 229 miljardu EUR apmērā 2040. gadā un 467 miljardu EUR apmērā 2050. gadā. Lielākas investīcijas *TEN-T* arī rada darbvietas, kā rezultātā tiek lēsts, ka 2030. gadā nodarbinātība salīdzinājumā ar pamatscenāriju pieaugs par 0,1 %, 2040. gadā — par 0,3 % un līdz 2050. gadam — par 0,5 %, kas atbilst 200 000 papildu nodarbinātajiem 2030. gadā, 561 000 — 2040. gadā un 840 000 — līdz 2050. gadam. PR Nr. 3 ir arī labi rezultāti kravu un pasažieru pārvadājumu novirzīšanā uz ilgtspējīgākiem transporta veidiem. Tiek prognozēts, ka jaunā pasažieru dzelzceļa standarta ieviešana (līnijas ātrums 160 km/h), P400 gabarīta ieviešana (kas ļauj uz vilciena vagoniem pārvadāt puspiekabes), kā arī dažu dzelzceļa standartu paplašināšana no pamattīkla uz visaptverošo tīklu apvienojumā ar tā paplašināšanu palielinās dzelzceļa transporta darbību. Par to liecina arī lielāks dzelzceļa īpatsvars transporta veidu sadalījumā, kas attiecīgi samazina autoceļu nozares īpatsvaru. Lai gan iekšējo ūdensceļu un jūras transporta modālais īpatsvars kopumā saglabājas stabils, jaunu standartu īstenošana ļauj nozarei absorbēt prognozēto ES27 satiksmes apjoma un jūras satiksmes pieaugumu ES iekšienē. Turklāt tiek prognozēts, ka pāreja no autotransporta uz mazāku emisiju transporta veidiem, ko veicina PR Nr. 3 iekļauto pasākumu kopums, samazinās CO₂ emisijas un gaisa piesārņotāju emisijas. Tiek lēsts, ka 2021.–2050. gada periodā CO₂ emisiju ārējo izmaksu samazinājums būs aptuveni 387 miljoni EUR salīdzinājumā ar pamatscenāriju, kas izteikts kā pašreizējā vērtība, savukārt gaisa piesārņojuma ārējās izmaksas samazināsies par aptuveni 420 miljoniem EUR. Turklāt ceļu satiksmes drošības uzlabojumi tiek panākti, nosakot kvalitātes standartus un ar tiem saistītos drošuma elementus visiem tīkla posmiem, kas pārsniedz noteiktu ikdienas satiksmes sliekšni, tādējādi samazinot bojāgājušo un ievainoto personu skaitu. Negadījumu ārējo izmaksu samazinājums tiek lēsts aptuveni 3930 miljonu EUR apmērā salīdzinājumā ar pamatscenāriju 2021.–2050. gada periodā, kas izteikts kā pašreizējā vērtība. Tiek lēsts, ka starppilsētu autoceļu satiksmes pārslodzes radīto ārējo izmaksu samazinājums 2021.–2050. gada periodā būs aptuveni 2891 miljons EUR salīdzinājumā ar pamatscenāriju.

Izmaksu ziņā vēlamais risinājums nodrošina vislabāko līdzsvaru starp sasniegtajiem mērķiem un kopējām īstenošanas izmaksām. Investīcijas, lai īstenotu visus pasākumus saskaņā ar PR Nr. 3, tiek lēstas 247,5 miljardu EUR apmērā salīdzinājumā ar pamatscenāriju, kas izteiktas kā pašreizējā vērtība 2021.–2050. gadā. Turklāt privātā sektora administratīvās izmaksas tiek lēstas 8,6 miljonu EUR apmērā salīdzinājumā ar pamatscenāriju, kas izteiktas kā pašreizējā vērtība 2021.–2050. gadā, un publisko iestāžu administratīvās izmaksas — 25,4 miljonu EUR apmērā. Citu ietekmi, kas saistīta ar trokšņa emisijām un iespējamo bioloģiskās daudzveidības zudumu, bija grūti izteikt skaitļos, jo trokšņa ietekme lielā mērā ir

atkarīga no vietējās (satiksmes) situācijas un bioloģiskās daudzveidības konkrētajā atrašanās vietā un infrastruktūras īpašībām.

Kombinētā dzelzceļa transporta infrastruktūras un termināļu infrastruktūras modernizācija ir svarīgs elements, kas ļautu nodrošināt, ka intermodālos pārvadājumus galvenokārt veic pa dzelzceļu, iekšējiem ūdensceļiem vai ar tuvsatiksmes kuģošanu un ka visi sākuma un/vai beigu posmi, ko veic pa autoceļiem, ir pēc iespējas īsāki. Šie infrastruktūras uzlabojumi radīs iespējas MVU, lai gan dažos segmentos ir arī lieli dalībnieki. Galvenās ieinteresētās personas ir dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi kravas pārvadājumu tirgū, dzelzceļa kravas termināļu operatori, kravas autopārvadājumu uzņēmumi un pasažieru termināļu operatori. Autoceļu nozarē atpūtas zonu un autostāvvietu stāvvokļa uzlabošana reģionālajiem un tālsatiksmes kravas autopārvadājumiem dos labumu lielam skaitam nelielu autovadītājiem piederošu kravas autopārvadājumu uzņēmumu, kas faktiski ir vieni no mazākajiem uzņēmumiem transporta jomā, jo to darbība ir atkarīga no blīva un kvalitatīva autostāvvietu tīkla.

PR Nr. 3 pievieno svarīgu dimensiju *TEN-T* kohēzijas mērķim, identificējot pilsētu mezglus un integrējot pasažieru/kravas termināļus visā ES teritorijā, kam ir izšķiroša nozīme reģionālās savienojamības nodrošināšanā. PR Nr. 3 arī vislabāk veicina *TEN-T* infrastruktūras noturību un pielāgošanos klimata pārmaiņām. Visbeidzot, PR Nr. 3 rada būtisku vērtību, lai nodrošinātu saskaņotību ar citām politikas jomām, pārskatot *TEN-T* tīkla plānojumu (piemēram, izveidojot Eiropas transporta koridorus, aizstājot divus esošo koridoru veidus — pamattīkla koridorus un dzelzceļa kravu pārvadājumu koridorus).

- **Normatīvā atbilstība un vienkāršošana**

Šī iniciatīva ir daļa no Komisijas darba programmas 2021. gadam saskaņā ar I pielikumu (jaunas iniciatīvas) un nav iekļauta II pielikumā (*REFIT* iniciatīvas).

Tā uzlabo *TEN-T* politikas darbību, palielinot tiesiskā regulējuma efektivitāti kopumā. Turklāt tajā ir precizētas atsevišķas prasības un jēdzieni. Piemēram, daudzi ekspertī un projektu virzītāji ir atzinuši, ka pašlaik regulā definētais jūras maģistrāļu jēdziens ir pārāk sarežģīts. *TEN-T* regulas novērtējums apstiprina, ka tā gūtu labumu no vienkāršošanas un integrācijas visaptverošā un integrētā *TEN-T* koncepcijā, kas aptver ostas, kuģniecību un visus citus jūras infrastruktūras elementus visas Eiropas jūras telpas labā. Vēl viens piemērs ir dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoru integrācija ar pamattīkla koridoriem, kas ļaus optimizēt instrumentus un izvairīties no dublēšanās, tādas kā Dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoru regulā noteiktā prasība izstrādāt investīciju plānus, kura būtu vienkārši jāatceļ, jo šādi investīciju plāni pārklājas ar darba plāniem, kurus regulāri sagatavo Eiropas *TEN-T* koordinatori.

Ir apzināti vēl divi vienkāršoējumi, kas radīs iespējamus izmaksu ietaupījumus:

- automatizēta datu ievade TENtec sistēmā, kas ļauj veikt apmaiņu tieši no datu avota (dalībvalsts, infrastruktūras pārvaldītāja);
- Eiropas koordinatoru divgadu darba plānu un divgadu progresa ziņojuma par to, kā dalībvalstis īsteno *TEN-T*, aizstāšana ar darba plānu, kurā ietvertas attiecīgā koridora attīstības prioritātes ik pēc četriem gadiem un īss gada ziņojums par koridoru, jūras maģistrāļu (nākamajā Eiropas jūras telpā) un *ERTMS* īstenošanas stāvvokli.

Lai gan priekšlikums palielina kopējās īstenošanas izmaksas iestādēm, tas rada uzlabojumus, jo īpaši ekonomiskos un nodarbinātības ieguvumus, un nodrošina ilgtspējīgākus transporta veidus, kas vairāk nekā kompensē regulatīvo izmaksu pieaugumu.

- **Pamattiesības**

Nosakot attiecīgas infrastruktūras prasības, priekšlikums stiprinās pieejamību visiem lietotājiem, tādējādi uzlabojot pieejamību personām ar invaliditāti vai ierobežotām pārvietošanās spējām un veicinot dzimumu līdztiesību.

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Ietekmes novērtējumā ir aplēsts, ka administratīvās izmaksas attiecībā pret pamatscenāriju ir mērenas, jo īpaši salīdzinājumā ar vērienīgajiem pārskatīšanas plāniem vēlamajā politikas risinājumā. Publisko iestāžu administratīvās izmaksas, kas izteiktas kā pašreizējā vērtība 2021.–2050. gadā, tiek lēstas 25,4 miljonu EUR apmērā (t. i., 15,8 miljoni EUR Eiropas Komisijai⁹ un 9,6 miljoni EUR dalībvalstu valsts iestādēm). Turklāt tiek lēsts, ka lielākā daļa investīciju nāk no publiskā finansējuma (valstu budžeta līdzekļi, ES fondi) un būtu 244,2 miljardi EUR salīdzinājumā ar pamatscenāriju, kas izteikta kā pašreizējā vērtība 2021.–2050. gadā.

5. CITI ELEMENTI

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

Komisija sekos līdzi šīs iniciatīvas progresam, ietekmei un rezultātiem, izmantojot pārvaldības instrumentu kopumu, kura pamatā ir *TEN-T* pārvaldība, piemēram, pastiprinātos Eiropas koordinatorus un viņu darba plānus. Pārskatītajā regulā tiks vēl vairāk pastiprināta uzraudzība.

Šajā ziņā liela nozīme ir bijusi Eiropas koordinatoriem, jo viņi darbojas kā *TEN-T* politikas vēstnieki un vidutāji visām attiecīgajām ieinteresētajām personām, kuras viņi sapulcējuši tā dēvētajos koridoru forumos. Šis darbs tiks vēl vairāk paplašināts, pastiprinot Eiropas koordinatoru lomu. Turklāt katrs Eiropas transporta koridors un abas horizontālās prioritātes tiks atbalstītas ar īpašiem pētījumiem, kuros tiks uzraudzīts progress, kas panākts attiecībā uz noteikto standartu, termiņu un prioritāšu īstenošanu. Par to liecina, piemēram, visu *TEN-T* plānoto vai notiekošo projektu ļoti cieša uzraudzība (tā sauktā “projektu plūsmas” analīze un pusgada “projektu īstenošanas ziņojumi”). Tādējādi projekti tiek vērtēti, ņemot vērā to finansiālo gatavību, kā arī to statusu atļauju piešķiršanas un iepirkuma jomā, lai varētu viegli atklāt problēmas, piemēram, saistībā ar kavējumiem, un plānot intervences, ko veic Komisija un/vai Eiropas koordinatori. Jaunā regula ietvers arī iespēju vairāk nekā iepriekš par pamatu izmantot īstenošanas aktus. Tie ne tikai veicinās prioritāšu noteikšanu valsts līmenī, bet arī atvieglēs *TEN-T* jomā panāktā progresa uzraudzību salīdzinājumā ar minētajos īstenošanas aktos noteiktajiem un saskaņotajiem starpposma mērķiem. Tādējādi tie ir arī ļoti stabils pamats šo projektu uzraudzībai, jo regulāru progresu var pārbaudīt pa starpposma mērķrādītājiem un veikt atbilstošus pasākumus kavēšanās gadījumā. Pieņemot šos īstenošanas aktus, attiecīgās dalībvalstis arī vienojas regulāri ziņot par panākto progresu. Uzraudzības ziņā *TEN-T* progress tiks uzraudzīts attiecībā uz *TEN-T* infrastruktūras tehnisko pabeigšanu saskaņā ar noteiktajiem *TEN-T* standartiem un noteiktajiem termiņiem 2030., 2040. un 2050. gadā. Tādējādi standarti un prasības būs galvenie darbības rādītāji, pēc kuriem tiks uzraudzīti *TEN-T* panākumi (piemēram, elektrificēto dzelzceļa kravu pārvadājumu posmu

⁹ Šīs izmaksas ir aplēse, kas veikta ietekmes novērtējuma ietvaros, pamatojoties uz iepriekšējām izmaksām un pieredzi. Tās nav uzskatāmas par papildu izmaksām Komisijai. Visas ar *TEN-T* saistītās apropriācijas tiek pilnībā segtas no Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta budžeta (Regula (ES) 2021/1153).

garuma procentuālā daļa, kas pieļauj 22,5 asslodzi un 740 m vilciena garumu; to jūras ostu skaits, kurām ir piekļuve dzelzceļam utt.). Papildus tam notiek pastāvīga uzraudzība, izmantojot tā saukto TENtec datubāzi, kas ir spēcīga informācijas sistēma, kura nākotnē ļaus laikus veikt automatizētu datu apmaiņu tieši no datu avota (dalībvalsts, infrastruktūras pārvaldītāja).

- **Detalizēts konkrētu priekšlikuma noteikumu skaidrojums**

Pārskatītās regulas struktūra atšķirsies no pašreizējās regulas struktūras. To vairs neorganizēs pēc tīkla līmeņa (pamata un visaptveroša), bet pēc transporta veida, kas ļaus labāk izprast dažādās prasības. Tajā būs iekļautas īpašas prasības un kartes Eiropas transporta koridoriem un jaunais starpposma termiņš — 2040. gads. Regulas pirmajās nodaļās ir izskaidroti *TEN-T* vispārējie mērķi un pakāpeniska pieeja tīkla izveides pabeigšanai. Tajā būs šādas galvenās nodaļas:

Apsvērumi

Apsvērumos īpaša uzmanība tiks pievērsta *TEN-T* ieguldījumam Eiropas zaļajā kursā un Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijas mērķiem. Turklāt tajos ir sīki aprakstīta pārskatītā *TEN-T* saikne ar citiem transporta politikas virzieniem dažādos transporta veidos un ar politikas jomām, kas nav saistītas ar transporta nozari, piemēram, vides un klimata politiku, sociālo politiku, kohēzijas politiku, ārpolitiku utt. Turklāt apsvērumos ir uzsvērti ES un valstu infrastruktūras plānošanas un finansēšanas aspekti.

I nodaļa. Vispārīgie principi

1. nodaļā ir izklāstīti *TEN-T* regulas vispārīgie principi. Tajā ir noteikts regulas priekšmets un piemērošanas joma. Tajā ietvertas dažādu regulas elementu un visā tekstā lietotās terminoloģijas definīcijas. Turklāt ar to ievieš regulas mērķus (kohēzija, ilgtspēja, efektivitāte un ieguvumi lietotājiem) un nosacījumus to sasniegšanai. Šajā nodaļā arī noteikts, ka Eiropas transporta tīklu plāno, attīsta un ekspluatē resursefektīvi, ievērojot piemērojamās ES un valstu vides prasības. Turpmākajos pantos ir aprakstīta tīkla struktūras un Eiropas transporta koridoru (ETK) ģeogrāfiskā dimensija. Visbeidzot, 1. nodaļā aprakstīti kopīgu interešu projektu un sadarbības ar trešām valstīm principi.

II nodaļa. Vispārīgie noteikumi

2. nodaļā ir ietverti regulas vispārīgie noteikumi, kuros precizēts pamattīkls, paplašinātais pamattīkls un visaptverošais tīkls, kā arī Eiropas transporta koridori (ETK), un ir noteiktas prioritātes pasākumiem dažādos tīklos.

III nodaļa. Īpaši noteikumi

3. nodaļā ir ietverti īpaši noteikumi par prasībām katram transporta veidam, uz ko attiecas regula, lai noteiktu:

- infrastruktūras komponentu definīciju,
- transporta infrastruktūras prasības visaptverošajam tīklam,
- prasības pamattīklam un paplašinātajam pamattīklam,
- papildu prioritātes.

Turklāt šajā nodaļā ir ietverti noteikumi par pārskatīšanas prasībām, kas piemērojamas multimodāliem kravas termināļiem un pilsētu mezgliem.

IV nodaļa. Noteikumi par viedu un noturīgu transportu

4. nodaļā ir iekļauti papildu noteikumi attiecībā uz regulas prasībām, kuras attiecas uz transporta IKT sistēmām, ilgtspējīgiem pakalpojumiem, jaunām tehnoloģijām un inovācijām, drošu un aizsargātu infrastruktūru, noturību, trešo valstu investīcijām, uzturēšanu un projektu dzīves ciklu, kā arī pieejamību visiem lietotājiem.

V nodaļa. Eiropas transporta koridoru instrumentu un horizontālo prioritāšu īstenošana

5. nodaļa attiecas uz Eiropas transporta koridoru un horizontālo prioritāšu (Eiropas dzelzceļa satiksmes pārvaldības sistēma un Eiropas jūras telpa) īstenošanu. Tajā aprakstīts ETK instruments un horizontālās prioritātes un ietverti noteikumi par to koordinēšanu un pārvaldību. Turklāt šajā nodaļā ir ietverti noteikumi par īstenošanas instrumentiem, piemēram, koordinatoru darba plāniem un īstenošanas aktiem.

VI nodaļa. Kopīgie noteikumi

Regulas 6. nodaļā ir ietverti kopīgie noteikumi par ziņošanas un uzraudzības pienākumiem, tīkla atjaunināšanas procedūrām un principiem sadarbībai ar publiskā un privātā sektora ieinteresētajām personām. Tajā ietverti noteikumi par valstu plānu saskaņošanu ar ES transporta politiku. Turklāt tajā ir ietverti noteikumi par deleģēšanas īstenošanu, komiteju procedūru, regulas pārskatīšanu, procedūrām attiecībā uz kavēšanos tīkla ieviešanā un iespēju piešķirt atbrīvojumus. Visbeidzot, tajā ir izklāstīta regulas ietekme uz citiem tiesību aktiem, ņemot vērā nepieciešamību tos grozīt.

Pielikumi

Regulas pielikumos ietvertas detalizētas pamattīkla, paplašinātā pamattīkla un visaptverošā tīkla kartes, to transporta un pilsētu mezglu saraksti, kas ir šīs regulas darbības jomā, kā arī ir noteikts Eiropas transporta koridoru izvietojums un to kartes. Turklāt tajā ir iekļautas indikatīvas kartes kaimiņvalstīm, kā arī specifikācijas attiecībā uz prasībām ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānu izstrādei. Tajā ir arī pants, ar ko groza Regulu (ES) 2021/1153, un Regulas (ES) 1315/2013 un šīs regulas atbilstības tabula.

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA

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

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,
ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 172. pantu,
ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,
pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,
ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu¹,
ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu²,
saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,
tā kā:

- (1) Komisijas 2019. gada decembra paziņojumā “Eiropas zaļais kurss”³ ir noteikts klimatneitralitātes mērķis, kas Savienībai jāsasniedz līdz 2050. gadam, kā arī skaidrs mērķis līdz 2030. gadam samazināt siltumnīcefekta gāzu neto emisijas vismaz par 55 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni. Minētie mērķi ir noteikti kā mērķrādītājs Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2021/1119⁴.
- (2) Transporta emisijas veido aptuveni 25 % no Savienības kopējām siltumnīcefekta gāzu emisijām, un pēdējos gados šīs emisijas ir palielinājušās. Eiropas zaļajā kursā tādēļ pausts aicinājums par 90 % samazināt transporta radītās siltumnīcefekta gāzu emisijas un tādējādi Savienībai līdz 2050. gadam kļūt par klimatneitrālu ekonomiku, vienlaikus tiecoties uz nulles piesārņojuma mērķi⁵.

¹ OV C [...].

² OV C [...].

³ Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Eiropadomei, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai “Eiropas zaļais kurss”, COM(2019) 640 final.

⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/1119 (2021. gada 30. jūnijs), ar ko izveido klimatneitralitātes panākšanas satvaru un groza Regulas (EK) Nr. 401/2009 un (ES) 2018/1999 (OV L 243, 9.7.2021., 1. lpp.).

⁵ Komisijas paziņojums “Ceļš uz veselīgu planētu itin visiem. ES Gaisa, ūdens un augsnes nulles piesārņojuma rīcības plāns”, 2021. gada 12. maijs, COM(2021) 400 final.

- (3) Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijā⁶ ir noteikti starpposma mērķrādītāji, kas iezīmē Eiropas transporta sistēmas virzību uz ilgtspējīgas, viedas un noturīgas mobilitātes mērķu sasniegšanu. Tajā paredzēts, ka līdz 2030. gadam dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgus daļa jāpalielina par 50 % un līdz 2050. gadam — jādivkāršo; pārvadājumiem pa iekšējiem ūdensceļiem un tuvsatiksmes kuģošanai līdz 2030. gadam būtu jāpalielina tirgus daļa par 25 % un līdz 2050. gadam — par 50 %; ātrgaitas dzelzceļa satiksmes apjoms līdz 2030. gadam jādivkāršo, bet līdz 2050. gadam — jātrīskāršo; līdz 2030. gadam uz Savienības autoceļiem būtu jāekspluatē vismaz 30 miljoni bezemisiju vieglo automobiļu un 80 000 bezemisiju kravas automobiļu, un gandrīz visiem vieglajiem automobiļiem, furgoniem, autobusiem un jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem līdz 2050. gadam vajadzētu būt bezemisiju transportlīdzekļiem; līdz 2030. gadam regulāriem kolektīvajiem braucieniem ne vairāk kā 500 km attālumā Savienībā vajadzētu kļūt oglekļneitrāliem; līdz 2030. gadam Eiropā jābūt vismaz 100 klimatneitrālu pilsētu.
- (4) Eiropas transporta tīkla īstenošana rada labvēlīgus apstākļus, veidojot infrastruktūras pamatu, kas ļauj visus transporta veidus padarīt ilgtspējīgākus, cenas ziņā pieejamākus un iekļaujošākus, ilgtspējīgas alternatīvas padarīt plaši pieejamas multimodālā transporta sistēmā un ieviest pareizos stimulus, kas virzītu pārkārtošanos, jo īpaši nodrošinot taisnīgu pārkārtošanos saskaņā ar mērķiem, kas izklāstīti Padomes Ieteikumā (ES) [...] [...] par to, kā nodrošināt taisnīgu pārkārtošanos uz klimatneitralitāti.
- (5) Plānojot, attīstot un ekspluatējot Eiropas transporta tīklu, būtu jāsekmē ilgtspējīgi transporta veidi, jānodrošina uzlaboti multimodāli un sadarbībspējīgi transporta risinājumi un plašāka visas loģistikas ķēdes intermodālā integrācija, tādējādi veicinot netraucētu iekšējā tirgus darbību, šādā nolūkā izveidojot maģistrāles, kas ir nepieciešamas netraucētām pasažieru un kravu pārvadājumu plūsmām visā Savienībā. Turklāt tīkla mērķim vajadzētu būt ekonomiskās, sociālās un teritoriālās kohēzijas stiprināšanai, nodrošinot visu Savienības reģionu pieejamību un savienojamību, tostarp labāku savienojamību tālākajiem reģioniem un citiem attāliem, lauku, salu, perifēriem un kalnu reģioniem, kā arī mazapdzīvotiem apgabaliem. Eiropas transporta tīkla attīstībai būtu arī jāsekmē netraucēta, droša un ilgtspējīga preču un personu mobilitāte visā tās daudzveidībā un jāveicina turpmāka ekonomikas izaugsme un konkurētspēja globālā perspektīvā, tālab resursefektīvi un ilgtspējīgi veidojot valstu transporta tīklu starpsavienojumus un savstarpējo izmantojamību.
- (6) Satiksmes pieauguma rezultātā ir palielinājusies satiksmes pārslodze starptautiskajā transportā. Lai nodrošinātu pasažieru un preču starptautisko mobilitāti, Eiropas transporta tīkla caurlaidspēja un tās izmantojums būtu jāoptimizē un vajadzības gadījumā jāpaplašina, likvidējot infrastruktūras sastrēgumposmus un veidojot trūkstošos infrastruktūras savienojumus dalībvalstīs un starp tām, un, ja nepieciešams, arī ar kaimiņvalstīm un ņemot vērā notiekošās sarunas ar kandidātvalstīm un iespējamām kandidātvalstīm.
- (7) Eiropas transporta tīklu lielā mērā veido jau esoša infrastruktūra. Lai pilnībā sasniegtu jaunās Eiropas transporta tīkla politikas mērķus, būtu jānosaka vienotas prasības attiecībā uz infrastruktūru.

⁶ Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai "Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija — Eiropas transporta virzība uz nākotni", COM(2020) 789 final.

- (8) Eiropas transporta tīkls būtu jāattīsta un jāuztur, veidojot jaunu transporta infrastruktūru, uzturot un modernizējot esošo infrastruktūru un īstenojot pasākumus tās resursefektīvas izmantošanas veicināšanai.
- (9) Īstenojot kopīgu interešu projektus, pienācīga uzmanība būtu jāpievērš katra atsevišķā projekta konkrētajiem apstākļiem. Ja iespējams, būtu jāizmanto sinerģija ar citiem politikas virzieniem, piemēram, ar tūrisma aspektiem, ierīkojot inženierbūvēs, tostarp tiltos vai tuneļos, velotransporta infrastruktūru veloceliņiem, tostarp, *EuroVelo* maršrutiem, vai sinerģija ar drošības aspektiem, ierīkojot tādas jaunas tehnoloģijas kā, piemēram, sensorus tiltos.
- (10) Lai panāktu to, ka visu transporta veidu infrastruktūra ir kvalitatīva un efektīva, Eiropas transporta tīkla attīstībā būtu jāņem vērā pasažieru un kravu pārvadājumu drošums un drošība, ietekme uz klimata pārmaiņām, klimata pārmaiņu ietekme un iespējamu dabisku apdraudējumu un cilvēka izraisītu katastrofu ietekme uz infrastruktūru, kā arī infrastruktūras pieejamība visiem transporta lietotājiem, jo īpaši reģionos, kurus sevišķi smagi skar klimata pārmaiņu negatīvā ietekme.
- (11) Plānojot, iepērkot un īstenojot kopīgu interešu projektus, dalībvalstīm un citiem projektu virzītājiem būtu pienācīgi jāņem vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2021/1187⁷.
- (12) Dalībvalstīm un citiem projektu virzītājiem infrastruktūras plānošanas procesā būtu jāpievērš pienācīga uzmanība riska novērtējumam un pielāgošanās pasākumiem, kuru mērķis ir uzlabot noturību, piemēram, pret klimata pārmaiņām, dabiskiem apdraudējumiem un cilvēka izraisītām katastrofām. Nodrošinot papildu stimulus ilgtspējīgu transporta veidu attīstībai un īstenojot augsta līmeņa standartus zaļās transporta infrastruktūras jomā, Eiropas transporta tīkla īstenošana atbalstīs principu “nenodarīt būtisku kaitējumu”.
- (13) Ņemot vērā Savienības infrastruktūras vajadzību attīstību un dekarbonizācijas mērķus, 2020. gada jūlija Eiropadomes secinājumus, saskaņā ar kuriem Savienības izdevumiem būtu jāatbilst Parīzes nolīguma mērķiem un principam “nenodarīt būtisku kaitējumu” Taksonomijas regulas⁸ 17. panta nozīmē, kopīgu interešu projekti būtu jānovērtē, lai nodrošinātu, ka *TEN-T* politika ir saskaņota ar Savienības transporta, vides un klimata politikas mērķiem. Dalībvalstīm un citiem projektu virzītājiem būtu jāveic plānu un projektu vides novērtējumi, kuros būtu jāiekļauj novērtējums attiecībā uz principu “nenodarīt būtisku kaitējumu”, pamatojoties uz jaunākajiem pieejamajiem norādījumiem un paraugpraksi. Gadījumos, kad kopīgu interešu projekta īstenošana rada būtisku kaitējumu vides vai klimata mērķim, būtu jāapsver samērīgas alternatīvas.
- (14) Infrastruktūras projektiem saskaņā ar *TEN-T* regulu vajadzētu būt noturīgiem pret klimata pārmaiņu iespējamo negatīvo ietekmi, un šādā nolūkā būtu jāveic klimatiskās neaizsargātības un riska novērtējums, kā arī attiecīgi pielāgošanās pasākumi. Projektiem, par kuriem jāveic ietekmes uz vidi novērtējums, būtu jāpiemēro klimatrošināšana un izmaksu un ieguvumu analīzē jāintegrē siltumnīcefekta gāzu emisiju izmaksas un klimata pārmaiņu mazināšanas pasākumu pozitīvā ietekme.

⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2021/1187 (2021. gada 7. jūlijs) par pasākumu racionalizēšanu ar mērķi veicināt Eiropas transporta tīkla (*TEN-T*) ieviešanu (OV L 258, 20.7.2021., 1. lpp.).

⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2020/852 (2020. gada 18. jūnijs) par regulējuma izveidi ilgtspējīgu ieguldījumu veicināšanai un ar ko groza Regulu (ES) 2019/2088 (Dokuments attiecas uz EEZ) (OV L 198, 22.6.2020., 13. lpp.).

Klimatdrošināšana būtu jāveic, pamatojoties uz jaunāko pieejamo paraugpraksi un norādījumiem⁹. Tas veicina ar klimata pārmaiņām saistīto riska faktoru un klimata pārmaiņu kontekstā sagatavotu neaizsargātības un pielāgošanās novērtējumu integrēšanu investīciju un plānošanas lēmumos saskaņā ar Savienības budžetu.

- (15) Dalībvalstīm un citiem projektu virzītājiem būtu jāveic plānu un projektu vides novērtējumi saskaņā ar attiecīgajiem tiesību aktiem, lai novērstu vai, ja novēršana nav iespējama, mazinātu vai kompensētu negatīvo ietekmi uz vidi, piemēram, ainavas fragmentāciju, augsnes noslēgšanu un gaisa un ūdens piesārņojumu, kā arī troksni, un lai efektīvi aizsargātu bioloģisko daudzveidību.
- (16) Projektu plānošanas un būvniecības posmā būtu pienācīgi jāņem vērā reģionālo un vietējo iestāžu intereses, kā arī tās sabiedrības daļas intereses, ko ietekmē kopīgu interešu projekts.
- (17) Eiropas transporta tīkla definīcijas pamatā vajadzētu būt vienotai un pārredzamai metodikai, un tai būtu jāatspoguļo visaugstākais infrastruktūras plānošanas līmenis Savienībā. Eiropas transporta tīklam vajadzētu būt multimodālam, respektīvi, tam būtu jāaptver visi transporta veidi un to savienojumi, kā arī attiecīgās satiksmes un ceļošanas informācijas pārvaldības sistēmas.
- (18) Eiropas transporta tīkls būtu pakāpeniski jāattīsta trīs posmos ar vispārējo mērķi izveidot multimodālu un savstarpēji izmantojamu Eiropas mēroga augstas kvalitātes standartu tīklu, vienlaikus ievērojot Savienības vispārējos klimatneitralitātes un vides mērķus: pamattīkla pabeigšana līdz 2030. gadam, paplašinātā pamattīkla pabeigšana līdz 2040. gadam un visaptverošā tīkla pabeigšana līdz 2050. gadam.
- (19) Papildus 2030. un 2050. gada termiņiem, kas jau ir ieviesti ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 1315/2013¹⁰, attiecībā uz paplašināto pamattīklu, kas ir daļa no Eiropas transporta koridoriem, būtu jāpievieno starpposma termiņš — 2040. gads —, kurā nodrošināma tīkla atbilstība šai regulai. Lai laikus varētu veikt vajadzīgās investīcijas, tas pats starpposma termiņš būtu jāpiemēro arī jauniem pamattīkla standartiem, kas ir ieviesti papildus Regulā (ES) Nr. 1315/2013 noteiktajām prasībām.
- (20) Visaptverošajam tīklam vajadzētu būt Eiropas mēroga transporta tīklam, kas nodrošina pieejamību un savienojamību visos Savienības reģionos, tostarp tālākajos reģionos un citos attālos, lauku, salu, perifēros un kalnu reģionos, kā arī mazapdzīvotos apgabalos, un stiprina to savstarpējo sociālo, ekonomisko un teritoriālo kohēziju. Lai veicinātu augstas kvalitātes tīkla attīstību visā Savienībā, būtu jānosaka prasības visaptverošā tīkla infrastruktūrai.
- (21) Visaptverošajam tīklam vajadzētu būt pietiekami aprīkotam ar alternatīvo degvielu infrastruktūru, lai nodrošinātu, ka tas efektīvi atbalsta pāreju uz bezemisiju mobilitāti saskaņā ar ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijā noteiktajiem starpposma mērķrādītājiem.
- (22) Papildus pamattīklam būtu jādefinē paplašināts pamattīkls, pamatojoties uz visaptverošā tīkla prioritārajiem posmiem, kas ir daļa no Eiropas transporta koridoriem.

⁹ Komisijas paziņojums — Tehniskie norādījumi par infrastruktūras klimatdrošināšanu 2021. —2027. gada periodā (OV C 373, 16.9.2021., 1. lpp.).

¹⁰ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1315/2013 (2013. gada 11. decembris) par Savienības pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko atceļ Lēmumu Nr. 661/2010/ES (OV L 348, 20.12.2013., 1. lpp.).

- (23) Pamattīkls ir noteikts, pamatojoties uz objektīvas plānošanas metodiku. Izmantojot minēto metodiku, ir noteikti vissvarīgākie pilsētu mezgli, ostas un lidostas, kā arī robežšķērsošanas punkti. Minētie mezgli pēc iespējas jāsavieno ar multimodāliem savienojumiem, ja tas ir ekonomiski pamatoti un īstenojami līdz 2030. gadam. Ar šo metodiku nodrošina starpsavienojumus starp visām dalībvalstīm un nozīmīgāko salu integrāciju pamattīklā.
- (24) Pamattīklam, kura īstenošanas termiņš ir 2030. gads, un paplašinātajam pamattīklam, kura īstenošanas termiņš ir 2040. gads, vajadzētu būt ilgtspējīga multimodālā transporta tīkla pamatam, kurā atbilstoši satiksmes vajadzībām ietverti stratēģiski vissvarīgākie Eiropas transporta tīkla mezgli un savienojumi. Tiem būtu jāstimulē visa visaptverošā tīkla attīstība un jādod iespēja Savienības rīcībai koncentrēties uz tiem Eiropas transporta tīkla komponentiem, kuriem ir visaugstākā Eiropas pievienotā vērtība, jo īpaši pārrobežu posmiem, trūkstošajiem savienojumiem, multimodālajiem savienojuma punktiem un galvenajiem sastrēgumposmiem.
- (25) Daži spēkā esošie pamattīkla standarti būtu jāattiecinā arī uz paplašināto pamattīklu un visaptverošo tīklu, lai pilnībā izmantotu tīkla priekšrocības, palielinātu tīklu veidu savstarpējo izmantojamību un ļautu veikt vairāk darbību, izmantojot ilgtspējīgākus transporta veidus, tostarp īstenojot plašāku digitalizāciju un citus tehnoloģiskos risinājumus.
- (26) Atbrīvojumiem no infrastruktūras prasībām, kas piemērojamas pamattīklam, paplašinātajam pamattīklam un visaptverošajam tīklam, vajadzētu būt iespējamiem tikai pienācīgi pamatotos gadījumos un ar konkrētiem nosacījumiem. Tam būtu jāietver gadījumi, kad investīcijas nevar pamatot vai kad pastāv īpaši ģeogrāfiski vai būtiski fiziski ierobežojumi, piemēram, tālākajos reģionos un citos attālos, salu, perifēros un kalnainos reģionos vai mazapdzīvotos apgabalos, vai izolētos vai daļēji izolētos tīklos.
- (27) Būtu jānodrošina sauszemes infrastruktūras tīkla, kas izveidots, izmantojot pamattīklu, paplašināto pamattīklu un visaptverošo tīklu, integrācija ar Eiropas transporta tīkla jūras transporta dimensiju. Šajā nolūkā būtu jāizveido patiesi ilgtspējīga, vieda, netraucēta un noturīga Eiropas jūras telpa. Tai būtu jāaptver visi Eiropas transporta tīkla jūras infrastruktūras komponenti.
- (28) Eiropas jūras telpa būtu jāīsteno ciešā sadarbībā ar Eiropas makroreģionālajām un jūras baseinu stratēģijām, kas nodrošina piemērotu Eiropas teritoriālās sadarbības satvaru gan transnacionālā Savienības līmenī, gan pārrobežu līmenī ar trešām valstīm.
- (29) Dzelzceļa kravu pārvadājumu koridori, kas izveidoti, pamatojoties uz Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 913/2010¹¹, un pamattīkla koridori, kas definēti Regulā (ES) Nr. 1315/2013, ir savstarpēji papildinoši politikas instrumenti, ar kuriem tiecas sasniegt cieši saistītus mērķus, jo īpaši veicināt ilgtspējīgus, efektīvus un drošus transporta pakalpojumus. Lai gan sadarbība daudzos aspektos ir bijusi sekmīga, dažos gadījumos ir konstatēta darbību pārklāšanās un vajadzība pēc labākas informācijas apmaiņas. Turklāt dzelzceļa kravu pārvadājumu koridori un pamattīkla koridori nav pilnībā ģeogrāfiski saskaņoti, un tas ierobežo koordinācijas iespēju, piemēram, tādos jautājumos kā Eiropas transporta tīkla infrastruktūras prasību

¹¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 913/2010 (2010. gada 22. septembris) par Eiropas dzelzceļa tīklu konkurētspējīgiem kravu pārvadājumiem (OV L 276, 20.10.2010., 22. lpp.).

ieviešana vai dzelzceļa pakalpojumu kvalitātes uzlabošana. Tāpēc ir ievērojams neizmantots racionalizācijas, uzlabotas efektivitātes un sinerģijas potenciāls.

- (30) Kā norādīts ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijā, pamattīkla koridori un dzelzceļa kravu pārvadājumu koridori ir jāintegrē “Eiropas transporta koridoros”, lai palielinātu sinerģiju starp infrastruktūras plānošanu un transporta darbību. Eiropas transporta koridoriem būtu jāklūst par instrumentu ilgtspējīgu un multimodālu kravu un pasažieru pārvadājumu plūsmu attīstībai Eiropā un savstarpēji izmantojamas augstas kvalitātes infrastruktūras un darbības rādītāju attīstībai. Tādējādi tiem vajadzētu būt arī instrumentam, ar ko īstenot redzējumu par ļoti konkurētspējīga dzelzceļa tīkla izveidi visā Savienībā.
- (31) Eiropas transporta koridoriem būtu jāaptver vissvarīgākās tālsatiksmes transporta plūsmas, un tiem būtu jāpastāv no galvenajām Eiropas transporta multimodālajām asīm, kuru pamatā ir Eiropas transporta tīkla daļas, tiem vajadzētu būt multimodāliem un atvērtiem visiem transporta veidiem, uz kuriem attiecas šī regula, un tiem būtu jāšķērso vismaz divas robežas un jāietver vismaz trīs transporta veidi.
- (32) Lai Eiropas transporta tīklu izveidotu koordinēti un laikus, tādējādi radot iespēju maksimāli vairojot tīkla ietekmi, attiecīgajām dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka tiek veikti piemēroti pasākumi, lai līdz noteiktajam termiņam, proti, 2030., 2040. un 2050. gadam, pabeigtu pamattīkla, paplašinātā pamattīkla un visaptverošā tīkla kopīgu interešu projektus. Šajā nolūkā dalībvalstīm būtu jānodrošina valsts transporta un investīciju plānu saskaņotība ar prioritātēm, kas noteiktas šajā regulā un Eiropas koordinatoru darba plānos.
- (33) Ir nepieciešams identificēt kopīgu interešu projektus, kurus īstenojot tiks sniegts ieguldījums Eiropas transporta tīkla pabeigšanā un kuri sekmē mērķu sasniegšanu un atbilst šajā regulā noteiktajām prioritātēm. To īstenošanai vajadzētu būt atkarīgai no to gatavības pakāpes, atbilstības Savienības un valstu juridiskajām procedūrām un finanšu resursu pieejamības, neietekmējot kādas dalībvalsts vai Savienības finanšu saistības.
- (34) Kopīgu interešu projektiem, kuru mērķis ir attīstīt Eiropas transporta tīklu saskaņā ar šajā regulā noteiktajām prasībām, ir Eiropas pievienotā vērtība, jo tie veicina augstas kvalitātes, savstarpēji izmantojamu un multimodālu Eiropas tīklu, palielinot ilgtspēju, kohēziju, efektivitāti vai lietotāju ieguvumus. Eiropas pievienotā vērtība ir lielāka, ja tā papildus iespējamajai vērtībai, ko gūst tikai attiecīgā dalībvalsts, būtiski uzlabo transporta savienojumus vai transporta plūsmas starp dalībvalstīm vai starp dalībvalsti un trešo valsti. Šādos pārrobežu projektos Savienībai būtu jāiesaistās pirmām kārtām, lai nodrošinātu, ka šie projekti tiek īstenoti.
- (35) Dalībvalstīm un citiem projektu virzītājiem būtu jānodrošina, ka kopīgu interešu projektu novērtējumi tiek veikti efektīvi un bez liekas kavēšanās.
- (36) Par kopīgu interešu projektiem, kuru īstenošanai tiek prasīts Savienības finansējums, būtu jāveic sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīze, kuras pamatā būtu atzīta metodika, ņemot vērā visus attiecīgos ieguvumus un izmaksas sociālajā, ekonomikas, klimata un vides jomā, kā arī dzīves cikla pieeju. Izmaksu un ieguvumu analīze

klimata un vides jomā būtu jābalsta uz ietekmes uz vidi novērtējumu, kas veikts saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2011/92/ES¹².

- (37) Lai veicinātu Eiropas zaļajā kursā noteikto klimata pārmaiņu samazināšanas mērķrādītāju īstenošanu, proti, līdz 2050. gadam siltumnīcefekta gāzu emisijas samazinātu par 90 %, būtu jāanalizē pasākumi, ar ko mazināt tādu kopīgu interešu projektu siltumnīcefekta gāzu ietekmi, kuri saistīti ar jaunu, paplašinātu vai modernizētu transporta infrastruktūru.
- (38) Sadarbība ar trešām valstīm, tostarp kaimiņvalstīm, ir nepieciešama, lai nodrošinātu Savienības un minēto valstu infrastruktūras tīklu savienojumus un savstarpēju izmantojamību. Ņemot to vērā, Savienībai vajadzības gadījumā būtu jāveicina kopīgu interešu projekti ar minētajām valstīm, novērtējot un nodrošinot Eiropas transporta tīkla mērķu un prasību ievērošanu, lai nodrošinātu Savienības tīkla savstarpēju izmantojamību.
- (39) Lai transporta nozari pārveidotu par patiesi multimodālu ilgtspējīgas un viedas mobilitātes pakalpojumu sistēmu, Savienībai būtu jāizveido augstas kvalitātes transporta tīkls, kurā dzelzceļa pārvadājumi tiktu nodrošināti atbilstīgi minimālajam līnijas ātrumam. Konkurētspējīgam pasažieru dzelzceļam ir liels potenciāls transporta dekarbonizācijā. Ir jāizveido saskaņots un savstarpēji izmantojams Eiropas ātrgaitas dzelzceļa tīkls, kas savieno Eiropas galvaspilsētas un lielākās pilsētas. Esošo ātrgaitas līniju papildināšanai ar pasažieru pārvadājumu līnijām, kurās minimālais līnijas ātrums ir 160 km/h, savukārt būtu jārada ietekme tīklā, jāuzlabo tīkla saskaņotība un jāpalielina dzelzceļa pasažieru skaits. Augstas veiktspējas tīkla pabeigšana arī atvieglos jaunu vai atšķirīgu jaudas piešķiršanas modeļu izstrādi un ieviešanu, piemēram, intervāla-pārvadājumu kustības grafikus, ko ļauj izveidot kustības grafiku pārveidošanas (*TTR*) iniciatīva.
- (40) Lai veicinātu kombinētā transporta konkurētspēju, visā Eiropā būtu jāizveido ilgtspējīgāks, noturīgāks un uzticamāks dzelzceļa kravu pārvadājumu tīkls. Kombinēto dzelzceļa pārvadājumu infrastruktūra un termināļu infrastruktūra būtu jāmodernizē, lai nodrošinātu, ka intermodālos pārvadājumus galvenokārt veic pa dzelzceļu, iekšējiem ūdensceļiem vai ar tuvsatiksmes kuģošanu un ka visi sākuma un/vai beigu posmi, ko veic pa autoceļiem, ir pēc iespējas īsāki.
- (41) Ievērojot to, ka Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēmas (*ERTMS*) ieviešana Eiropā paātrinās un vairākas dalībvalstis jau ir pieņēmušas plānus līdz 2040. gadam ieviest *ERTMS* visos valsts dzelzceļa tīklos, ir jāņem vērā šī paradigmas maiņa un jānosaka vērienīgāks termiņš *ERTMS* izvēršanai visaptverošajā tīklā.
- (42) *ERTMS* būtu pastāvīgi jāievieš ne tikai pamattīklā, paplašinātajā pamattīklā un visaptverošajā tīklā, tostarp pilsētu mezglos, bet arī multimodālo termināļu piekļuves ceļos. Tas ļaus nodrošināt ekspluatāciju tikai ar *ERTMS* un uzlabos dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu ekonomisko pamatojumu.
- (43) Tā kā uz radiosakariem balstītas *ERTMS* ieviešana vēl vairāk palīdz atcelt valstu noteikumus, kas ietekmē ekspluatāciju, dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka no 2025. gada tiks ieviesta tikai uz radiosakariem balstīta *ERTMS* un līdz 2050. gadam viss Eiropas transporta tīkls tiks aprīkots ar uz radiosakariem balstītu *ERTMS*.

¹²

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2011/92/ES (2011. gada 13. decembris) par dažu sabiedrisku un privātu projektu ietekmes uz vidi novērtējumu (OV L 26, 28.1.2012., 1. lpp.).

- (44) *ERTMS* ieviešana būtu jāapvieno ar regulatīvu termiņu B klases lauka iekārtu sistēmu ekspluatācijas pārtraukšanai, tādējādi padarot *ERTMS* par vienīgo signalizācijas sistēmu, ko izmanto dalībvalstīs. B klases lauka iekārtu sistēmu ekspluatācijas pārtraukšana infrastruktūras pārvaldītājiem dos būtiskus tehniskās apkopes izdevumu ietaupījumus, jo *ERTMS* ieviešana un papildu lauka iekārtu sistēmu uzturēšana ilgāku laiku ir ļoti dārga un sarežģīta. B klases sistēmas līdz 2040. gadam būtu jāatceļ koordinēti ar pietiekamu pārejas periodu, ļaujot dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem sagatavoties izmaiņām un pieņemt vispiemērotāko migrācijas stratēģiju. *ERTMS* kā sistēma ir sinhronizēti jāizvērs gan lauka iekārtās, gan borta iekārtās, un visas sistēmas priekšrocības var gūt tikai tad, ja ir aprīkoti gan vilcieni, gan lauka iekārtas.
- (45) Eiropas iekšējiem ūdensceļiem ir raksturīga nevienmērīga hidromorfoloģija, kas kavē saskaņotu darbību visos ūdensceļu posmos. Iekšējos ūdensceļus, jo īpaši posmus, kuros ir brīva plūsma, var smagi ietekmēt klimatiskie un laikapstākļi. Lai nodrošinātu uzticamu starptautisko satiksmi, vienlaikus ievērojot hidromorfoloģiju un piemērojamos tiesību aktus vides jomā, *TEN-T* prasībās būtu jāņem vērā katra ūdensceļa konkrētā hidromorfoloģija (piemēram, brīvi plūstošas vai regulētas upes), kā arī vides un bioloģiskās daudzveidības politikas mērķi. Šāda pieeja būtu jāapsver upju baseinu līmenī.
- (46) Jūras ostas ir Eiropas transporta tīkla sauszemes infrastruktūras ieejas un izejas punkti, tāpēc tām ir svarīga nozīme kā pārrobežu multimodāliem mezgliem, kas kalpo ne tikai kā transporta mezgli, bet arī kā vārtejas tirdzniecībai, industriālās kopas un enerģētikas centri, piemēram, attiecībā uz atkrastes vēja enerģijas iekārtu izvēršanu.
- (47) Tuvsatiksmes kuģošana var sniegt būtisku ieguldījumu transporta dekarbonizācijā, pārvadājot vairāk kravu un pasažieru. Eiropas jūras telpa būtu jāveicina, izveidojot vai modernizējot tuvsatiksmes kuģošanas maršrutus un attīstot jūras ostas un to savienojumus ar iekšzemi, lai nodrošinātu efektīvu un ilgtspējīgu integrāciju ar citiem transporta veidiem.
- (48) Autotransports Savienībā veido trīs ceturtdaļas no kopējiem iekšzemes kravu pārvadājumiem (pamatojoties uz veiktajiem tonnkilometriem) un aptuveni 90 % no kopējā iekšzemes pasažieru pārvadājumu apjoma (pamatojoties uz kopējo pasažierkilometru skaitu). Ņemot vērā autotransporta nozīmi un apņemšanos uzlabot ceļu satiksmes drošību saskaņā ar ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijas starpposma mērķrādītāju, ir jāuzlabo autoceļu infrastruktūras drošums.
- (49) Eiropas transporta tīklā būtu jānodrošina efektīva multimodalitāte, lai varētu izdarīt labāku un ilgtspējīgāku izvēli attiecībā uz to, kādam pasažieru vai kravas transporta veidam dot priekšroku, un lai pārvadājumiem lielā attālumā varētu apvienot lielākus apjomus. Lai sasniegtu šo mērķi, liela nozīme būtu jāpiešķir multimodāliem termināļiem.
- (50) Pilsētu mezgliem ir svarīga nozīme Eiropas transporta tīklā, jo tie ir sākumpunkts vai galamērķis ("pēdējā jūdze") pasažieriem un kravām, kas pārvietojas Eiropas transporta tīklā, un pārsēšanās/pārkraušanas punkti dažādos transporta veidos vai starp dažādiem transporta veidiem. Būtu jānodrošina, ka caurlaidspējas nepietiekamība un nepietiekama tīkla savienojamība pilsētu mezglos vairs nekavē multimodalitāti Eiropas transporta tīklā.
- (51) Pilsētu mezgliem kā efektīvs vienots satvars pilsētu mobilitātes problēmu risināšanai būtu jāizstrādā ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plāns (IPMP), kas ir visaptverošs ilgtermiņa integrēts kravu un pasažieru mobilitātes plāns visai funkcionālajai pilsētas

teritorijai¹³. Tajā būtu jāiekļauj mērķi, mērķrādītāji un rādītāji, kas ir pilsētu transporta sistēmas pašreizējo un turpmāko darbības rādītāju pamatā, vismaz attiecībā uz siltumnīcefekta gāzu emisijām, satiksmes pārslodzi, negadījumiem un traumām, transporta veidu modālo īpatsvaru un piekļuvi mobilitātes pakalpojumiem, kā arī datiem par gaisa piesārņojumu un trokšņa piesārņojumu pilsētās.

- (52) Dalībvalstīm būtu jāizveido valsts IPMP atbalsta programma, kuras mērķis ir veicināt ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānu ieviešanu un uzlabot koordināciju starp reģioniem un lielām un mazām pilsētām. Šai programmai būtu jāatbalsta reģioni un pilsētu teritorijas kvalitatīvu ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānu izstrādē un jāpastiprina to īstenošanas uzraudzība un izvērtēšana, izmantojot likumdošanas pasākumus, norādījumus, spēju veidošanu, palīdzību un, iespējams, finansiālu atbalstu.
- (53) Saskaņā ar pamatprogrammu “Apvārsnis Eiropa” izveidotās misijas “Klimatneitrālas un viedas pilsētas” mērķis ir panākt, lai līdz 2030. gadam Savienībā būtu 100 klimatneitrālas pilsētas. Misijas izpildē iesaistītās pilsētas darbosies kā eksperimentu un inovācijas centri, lai līdz 2050. gadam tām varētu sekot arī citas.
- (54) Multimodāli digitāli mobilitātes pakalpojumi palīdz uzlabot dažādu transporta veidu integrāciju, apvienojot vairākus transporta piedāvājumus vienā. To turpmākai attīstībai būtu jāveicina uzvedināšana izmantot visilgtspējīgākos transporta veidus, sabiedrisko transportu un aktīvos transporta veidus, piemēram, iešanu kājām un riteņbraukšanu.
- (55) Informācijas un komunikācijas tehnoloģiju (IKT) sistēmas transportam ir nepieciešamas, lai nodrošinātu pamatu satiksmes un transporta operāciju un satiksmes drošības optimizācijai, kā arī uzlabotu saistītos pakalpojumus. Būtu jāveicina informācijas plūsmas transporta un mobilitātes tīklā, tostarp izvēršot Savienības mobilitātes datu telpu. Pasažieriem vajadzētu būt pieejamai informācijai, tai skaitā informācijai par biļešu pārdošanas un rezervēšanas sistēmām.
- (56) Intelektiskām transporta sistēmām un pakalpojumiem, kā arī jaunām tehnoloģijām būtu jākalpo par katalizatoru intelektisko transporta sistēmu un pakalpojumu ieviešanai uz visiem Eiropas transporta tīkla ceļiem.
- (57) Ir vajadzīga pienācīga Eiropas transporta tīkla plānošana. Tas ietver arī īpašu prasību īstenošanu visā tīklā attiecībā uz infrastruktūru, IKT sistēmām, aprīkojumu un pakalpojumiem, ietverot prasības alternatīvo degvielu infrastruktūras izvēšanai, kā noteikts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) [...] [par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu]¹⁴. Tāpēc ir jānodrošina pienācīga un saskaņota šādu prasību ieviešana visā Eiropā katram transporta veidam un to starpsavienojumiem Eiropas transporta tīklā un ārpus tā, lai gūtu priekšrocības no tīkla darbības un lai dotu iespēju veikt efektīvas Eiropas mēroga transporta operācijas lielā attālumā. Lai nodrošinātu alternatīvo degvielu ieviešanu visā Eiropas transporta tīkla autoceļu tīklā saskaņā ar mērķrādītājiem, kas noteikti Regulā (ES) [...] [par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu], atsaucies uz “pamattīklu” Regulā (ES) [...] [par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu] būtu jāuzskata par atsaucēm uz “pamattīklu”, kas noteikts šajā regulā. Atsaucies uz “visaptverošo tīklu” Regulā (ES) [...] [par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu] būtu jāuzskata par atsaucēm uz “paplašināto pamattīklu” un “visaptverošo tīklu”, kas noteikts šajā regulā.

¹³ IPMP koncepcija pirmo reizi tika ierosināta 2013. gada ES pilsētu mobilitātes paketē (COM(2013)913 final, I pielikums).

¹⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes [...] Regula par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu un ar ko atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/94/ES (OV L [...]).

- (58) Eiropas transporta tīklam būtu jānodrošina pamats jaunu tehnoloģiju un inovāciju, piemēram, 5G infrastruktūras, plaša mēroga ieviešanai, kas var palīdzēt uzlabot Eiropas transporta nozares vispārējo efektivitāti un spēju nodrošināt pasažieru plūsmu aizsardzību, izmantojot efektīvus līdzekļus, padarīt sabiedrisko vai videi nekaitīgāku transportu pievilcīgāku pasažieriem un samazināt tā oglekļa pēdu. Tas palīdzēs sasniegt Eiropas zaļā kursa mērķus un vienlaikus palīdzēs sasniegt mērķi palielināt Savienības enerģētisko drošību. Lai sasniegtu minētos mērķus, visā Eiropas transporta tīklā būtu jāuzlabo alternatīvo degvielu un saistītās infrastruktūras pieejamība.
- (59) Visā Eiropas transporta tīklā būtu jāizveido pietiekams skaits publiski pieejamu vieglo transportlīdzekļu un lielas noslodzes transportlīdzekļu ātras uzlādes punktu. Šim mērķim būtu jānodrošina pilnīga pārrobežu savienojamība un jāļauj elektriskajiem transportlīdzekļiem pārvietoties visā Savienībā. Uz attālumu balstītiem Eiropas transporta tīkla mērķrādītājiem, kas noteikti Regulā (ES) [...] [par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu], ir jānodrošina pietiekams elektrouzlādes punktu minimālais pārklājums Savienības galvenajos autoceļu tīklos.
- (60) Publiski pieejama uzlādes infrastruktūra Eiropas transporta tīklā, kā noteikts Regulā (ES) [...] [par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu], būtu jāpapildina ar prasībām par uzlādes infrastruktūras ieviešanu multimodālos termināļos un multimodālos pasažieru pārvadājumu mezglos, lai nodrošinātu uzlādes iespējas tālsatiksmes kravas automobiļiem, kad tie tiek iekrauti vai izkrauti vai kad transportlīdzekļa vadītājs izmanto atpūtas periodu, vai autobusiem multimodālos pasažieru pārvadājumu mezglos. Lai nodrošinātu brīvu apriti vai pārvietošanos gadījumos, kad termināļi vai pasažieru pārvadājumu mezgļi saņem Savienības vai publiskā sektora atbalstu, piekļuvei uzlādes nolūkos vajadzētu būt taisnīgai, pārredzamai un nediskriminējošai, lai izvairītos no tirgus bloķēšanas konkrētiem uzņēmumiem vai iespējamiem konkurences izkropļojumiem. Cenas būtu jānosaka pārredzamā un nediskriminējošā veidā visiem atļauju saņēmējiem uzņēmumiem vai personām, ja uzlādes infrastruktūra ir ierīkota, izmantojot Savienības vai publisko finansējumu.
- (61) Infrastruktūras drošuma, drošības un uzticamības nepietiekamība, ko izraisa dabiski apdraudējumi, tostarp ar klimatu saistīti notikumi un citi ārkārtēji notikumi, piemēram, pandēmijas, cilvēku izraisītas katastrofas, piemēram, negadījumi, vai traucējumi, ko izraisa tīšas darbības, piemēram, terorisms un kiberuzbrukumi, ir būtiska Eiropas transporta tīkla efektivitātes un darbības problēma. Piemēram, negadījumi, ko izraisījušas vairākas dabas katastrofas ekstrēmu laikapstākļu dēļ, pēdējos gados ir būtiski traucējuši transporta plūsmas. Tāpēc transporta tīkla noturība pret klimata pārmaiņām, dabiskiem apdraudējumiem, cilvēka izraisītām katastrofām un citiem traucējumiem būtu jāuzlabo, pamatojoties uz riska novērtējumu un noturību veicinošiem pasākumiem, ko kritiskās vienības veic transporta nozarē saskaņā ar Direktīvu [...] par kritisko vienību noturību¹⁵.
- (62) Ņemot vērā pieredzi, kas krīzes pārvarēšanā gūta Covid-19 pandēmijas laikā¹⁶, un lai nākotnē izvairītos no satiksmes traucējumiem un neparedzētiem gadījumiem,

¹⁵ Šajā direktīvā ir atsauce uz Komisijas priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai par kritisko vienību noturību, COM/2020/829 final.

¹⁶ Paziņojums par zaļo joslu ieviešanu atbilstoši Vadlīnijām par robežu pārvaldības pasākumiem veselības aizsardzībai un preču un pamatpakalpojumu pieejamības nodrošināšanai, C(2020)1897 final (OV C 96 I, 24.3.2020., 1. lpp.), un Komisijas 2020. gada 28. oktobra paziņojums Eiropas Parlamentam,

dalībvalstīm, plānojot infrastruktūru, būtu jāņem vērā transporta infrastruktūras drošība un noturība pret klimata pārmaiņām, dabiskiem apdraudējumiem, cilvēka izraisītām katastrofām un citiem traucējumiem, kas ietekmē Savienības transporta sistēmas darbību. Šajā nolūkā Eiropas transporta koridoros būtu jāiekļauj arī būtiski apvedceļi, ko var izmantot gadījumā, ja galvenajos maršrutos vērojama satiksmes pārslodze vai citas problēmas. Turklāt, ņemot vērā to multimodālo raksturu, ārkārtas gadījumos transporta veidi var aizstāt cits citu.

- (63) Uzņēmumu dalība, tostarp tādu, kuri ir kādas trešās valsts fiziskas personas vai kāda trešās valsts uzņēmuma īpašumā vai kontrolē, tostarp tādu, kas veic uzņēmējdarbību trešā valstī, var paātrināt Eiropas transporta tīkla īstenošanu. Tomēr īpašos apstākļos trešās valsts fiziskas personas vai trešās valsts uzņēmuma īpašumā vai kontrolē esošu uzņēmumu dalība vai ieguldījums kopīgu interešu projektos varētu apdraudēt drošību un sabiedrisko kārtību ES. Neskarot Regulā (ES) 2019/452¹⁷ paredzēto sadarbības mehānismu un papildus tam, ir vajadzīga lielāka informētība par šādu dalību vai ieguldījumu, lai publiskās iestādes varētu iejaukties, ja izrādās, ka šāda dalība vai ieguldījums varētu ietekmēt drošību vai sabiedrisko kārtību Savienībā, un ja dalība vai ieguldījums neietilpst Regulas (ES) 2019/452 darbības jomā.
- (64) Lai gan uzturēšana ir un arī turpmāk būs dalībvalstu galvenā atbildība, ir svarīgi, lai Eiropas transporta tīkls, tiklīdz tas ir uzbūvēts, tiktu pienācīgi uzturēts, lai nodrošinātu augstas kvalitātes pakalpojumus. Plānojot un iepērkot infrastruktūras projektus, būtu jāievēro dzīves cikla pieeja.
- (65) Lai noteiktajā termiņā īstenotu stratēģiski vissvarīgākās Eiropas transporta tīkla daļas, koridora pieeja būtu jāizmanto kā instruments dažādu projektu koordinēšanai starpvalstu līmenī un koridora attīstības sinhronizācijai, tādējādi maksimāli palielinot ieguvumus no tīkla.
- (66) Eiropas transporta koridoriem būtu jāpalīdz attīstīt Eiropas transporta tīkla infrastruktūru tā, lai likvidētu sastrēgumposmus, paplašinātu pārrobežu savienojumus un uzlabotu efektivitāti un ilgtspēju. Tiem būtu jāveicina kohēzija labākas teritoriālās sadarbības ietvaros. Tiem būtu jāpievēršas arī plašākiem transporta politikas mērķiem un jāveicina savstarpēja izmantojamība, transporta veidu integrācija un multimodālas darbības. Koridora pieejai vajadzētu būt pārredzamai un skaidrai, un šo koridoru pārvaldībai nebūtu jārada papildu administratīvais slogs vai izmaksas.
- (67) Vienojoties ar attiecīgo dalībvalsti, Eiropas koordinatoriem būtu jāveicina Eiropas transporta koridoru un abu horizontālo prioritāšu — *ERTMS* un Eiropas jūras telpas — koordinēta īstenošana. Tiem būtu jāveicina pasākumi, kuru mērķis ir izstrādāt pareizo pārvaldības struktūru un noteikt prioritārās investīcijas Eiropas transporta koridoros un abās horizontālajās prioritātēs.
- (68) Eiropas un valstu transporta infrastruktūras plānošanas un īstenošanas sistēmām, kā arī Eiropas koordinatoru izstrādātajiem darba plāniem būtu jāpalīdz laikus noteikt termiņus un plānot investīcijas, kas vajadzīgas šīs regulas mērķu sasniegšanai.
- (69) Eiropas koordinatoru darba plāni būtu jāizmanto, lai veicinātu sadarbību starp visām attiecīgajām ieinteresētajām personām, stiprinātu papildināmību ar dalībvalstu un

Eiropadomei un Padomei par transporta zaļo joslu modernizēšanu ar mērķi saglabāt ekonomiku, Covid-19 pandēmijai no jauna pieņemoties spēkā, COM(2020)685 final.

¹⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/452 (2019. gada 19. marts), ar ko izveido regulējumu ārvalstu tiešo ieguldījumu Savienībā izvērtēšanai (OV L 79I, 21.3.2019., 1. lpp.).

infrastruktūras pārvaldītāju darbībām un jo īpaši lai noteiktu starpposma mērķrādītājus un investīciju prioritātes. Pamatojoties uz darba plāniem, Komisijai būtu jāpieņem īstenošanas akti, kuros noteiktas infrastruktūras plānošanas un finansēšanas prioritātes.

- (70) Eiropas transporta tīkla interaktīvā ģeogrāfiskās un tehniskās informācijas sistēma (*TENtec*) nodrošina to karšu tehnisko bāzi, kurās norādīts Eiropas transporta tīkls.
- (71) Ņemot vērā Savienības 2018. gada marta Militārās mobilitātes rīcības plānu¹⁸, Komisijai būtu jānovērtē nepieciešamība pielāgot Eiropas transporta tīklu, lai atspoguļotu infrastruktūras izmantošanu militārām vajadzībām. Pamatojoties uz Eiropas transporta tīkla un militāro prasību neatbilstību analīzi¹⁹, Eiropas tīklā būtu jāiekļauj papildu autoceļi un dzelzceļi, lai uzlabotu sinerģiju starp civilajiem un militārajiem transporta tīkliem.
- (72) Lai maksimāli palielinātu saskaņotību starp pamatnostādnēm un attiecīgo Savienības līmenī pieejamo finanšu instrumentu plānošanu, Eiropas transporta tīkla finansējumam būtu jāatbilst šai regulai un jo īpaši jābalstās uz Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2021/1153²⁰. Turklāt tīkla finansējumam būtu jābalstās arī uz finansējuma un finansēšanas instrumentiem, kas paredzēti saskaņā ar citiem Savienības tiesību aktiem, tostarp *InvestEU*, Atveseļošanas un noturības mehānismu, kohēzijas politiku, pamatprogrammu “Apvārsnis Eiropa” un citiem Eiropas Investīciju bankas izveidotiem finansēšanas instrumentiem. Lai varētu finansēt kopīgu interešu projektus, atsaucies uz “multimodālām loģistikas platformām”, “jūras maģistrālēm” un “telemātikas lietojumprogrammām” Regulā (ES) 2021/1153 būtu attiecīgi jāuzskata par atsaucēm uz “multimodāliem kravas termināļiem”, “Eiropas jūras telpu” un “transporta IKT sistēmām”, kā definēts šajā regulā. Šajā pašā nolūkā atsaucies uz “pamatīklu” Regulā (ES) 2021/1153 būtu jāuzskata par atsaucēm arī uz “paplašināto pamatīklu”, kas noteikts šajā regulā.
- (73) Lai sasniegtu Eiropas transporta tīkla mērķus, jo īpaši attiecībā uz transporta sistēmas dekarbonizāciju un digitalizāciju Savienībā, ir vajadzīgs stabils tiesiskais regulējums. Dalībvalstīm būtu jāīsteno vērienīgas reformas, kuru mērķis ir risināt ilgtspējīga transporta problēmas, kas konstatētas Eiropas pusgadā. Atveseļošanas un noturības mehānisms atbalsta gan reformas, gan investīcijas, lai padarītu transportu ilgtspējīgāku, samazinātu emisijas, uzlabotu drošumu un efektivitāti. Attiecīgie pasākumi šajā nolūkā ir iekļauti apstiprinātajos atveseļošanas un noturības plānos.
- (74) Lai atjauninātu I un II pielikumā iekļautās ostu, lidostu, termināļu un pilsētu mezglu kartes un sarakstus un ņemtu vērā iespējamās izmaiņas, kas izriet no konkrētu transporta infrastruktūras elementu faktiskās izmantošanas salīdzinājumā ar iepriekš noteiktām kvantitatīvām robežvērtībām, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu attiecībā uz I un II pielikuma grozījumiem. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī, un lai minētās apspriešanās tiktu rīkotas saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa

¹⁸ Kopīgs paziņojums Eiropas Parlamentam un Padomei “Par Militārās mobilitātes rīcības plānu” (JOIN(2018)05 final).

¹⁹ Kopīgais dienestu darba dokuments par militāro prasību un Eiropas transporta tīkla prasību savstarpējo neatbilstību atjauninātu analīzi, 2020. gada 17. jūlijs (SWD(2020) 144 final).

²⁰ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/1153 (2021. gada 7. jūlijs), ar ko izveido Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu un atceļ Regulas (ES) Nr. 1316/2013 un (ES) Nr. 283/2014 (OV L 249, 14.7.2021, 38. lpp.).

Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu²¹. Jo īpaši, lai deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu vienādu dalību, Eiropas Parlaments un Padome visus dokumentus saņem vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem, un minēto iestāžu ekspertiem ir sistemātiska piekļuve Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kurās notiek deleģēto aktu izstrāde.

- (75) Dažas tīkla daļas pārvalda citi dalībnieki, nevis dalībvalstis. Tomēr dalībvalstis ir atbildīgas par to, lai nodrošinātu, ka tīklu reglamentējošie noteikumi tiek pareizi piemēroti to teritorijā.
- (76) Lai nodrošinātu šajā regulā noteikto pienākumu netraucētu un efektīvu īstenošanu, Komisija ar tehniskā atbalsta instrumenta²² starpniecību atbalsta dalībvalstis, nodrošinot īpaši pielāgotas tehniskās zināšanas reformu, tostarp tādu reformu, kas veicina Eiropas transporta tīkla attīstību, izstrādei un īstenošanai.
- (77) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus šīs regulas īstenošanai, būtu jāpiešķir Komisijai īstenošanas pilnvaras attiecībā uz īstenošanas aktiem, ar kuriem nosaka atsauces ūdens līmeņus un minimālās prasības katram upes baseinam (labs navigācijas statuss), ar kuriem definē vienotu struktūru kopīgu interešu pārrobežu infrastruktūras projektu būvniecībai un pārvaldībai, ar kuriem nosaka metodiku pilsētu mobilitātes datiem, kas dalībvalstīm jāvēc, un īstenošanas aktiem attiecībā uz katru Eiropas transporta koridoru un abu horizontālo prioritāšu darba plānu, kā arī konkrētu Eiropas transporta koridora posmu īstenošanu vai konkrētu Eiropas transporta koridora transporta infrastruktūras prasību vai horizontālo prioritāšu īstenošanu. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011²³.
- (78) Ņemot vērā to, ka šīs regulas mērķus, proti, koordinētā veidā izveidot un attīstīt Eiropas transporta tīklu, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs un to, ka tādēļ, ņemot vērā vajadzību saskaņot šos mērķus, tos labāk var sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai.
- (79) Regula (ES) 2021/1153 ir jāgroza, lai pielāgotu tās noteikumus nolūkā integrēt pamattīkla koridorus Eiropas transporta koridoros. Eiropas transporta koridoru definīcija un izvietojums tiks noteikts šajā regulā, un tie aizstās pamattīkla koridorus, kas noteikti minētajā regulā.
- (80) Regula (ES) Nr. 913/2010 ir jāgroza, lai pielāgotu tās noteikumus nolūkā integrēt dzelzceļa kravu pārvadājumu koridorus Eiropas transporta koridoros.
- (81) Regula (ES) Nr. 1315/2013 būtu jāatceļ,

²¹ Iestāžu 2016. gada 13. aprīļa nolīgums starp Eiropas Parlamentu, Eiropas Savienības Padomi un Eiropas Komisiju par labāku likumdošanas procesu (OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.).

²² Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/240 (2021. gada 10. februāris), ar ko izveido tehniskā atbalsta instrumentu.

²³ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.).

I NODAĻA

VISPĀRĪGIE PRINCIPI

1. pants

Priekšmets

1. Ar šo regulu nosaka pamatnostādnes tāda Eiropas transporta tīkla attīstībai, ko veido visaptverošais tīkls, kā arī pamattīkls un paplašinātais pamattīkls, no kuriem divi pēdējie ir izveidoti, pamatojoties uz visaptverošo tīklu.
2. Ar šo regulu nosaka:
 - (a) Eiropas transporta koridorus ar vislielāko stratēģisko nozīmi, pamatojoties uz Eiropas transporta tīkla prioritārajiem posmiem;
 - (b) kopīgu interešu projektus un prasības, kas jāievēro, attīstot un ieviešot Eiropas transporta tīkla infrastruktūru.
3. Ar šo regulu nosaka prioritātes Eiropas transporta tīkla attīstībai un paredz pasākumus Eiropas transporta tīkla īstenošanai.

2. pants

Darbības joma

1. Šo regulu piemēro Eiropas transporta tīklam, kā norādīts I pielikumā noteiktajās kartēs. Eiropas transporta tīkls ietver transporta infrastruktūru, tai skaitā infrastruktūru alternatīvo degvielu ieviešanai, transporta IKT sistēmas, kā arī pasākumus, kas veicina šādas infrastruktūras efektīvu pārvaldību un izmantošanu un ļauj izveidot un nodrošināt ilgtspējīgus un efektīvus transporta pakalpojumus.
2. Eiropas transporta tīkla infrastruktūru veido dzelzceļa transporta, iekšējo ūdensceļu transporta, jūras transporta, autotransporta, gaisa transporta, multimodālā transporta infrastruktūra un transporta infrastruktūra pilsētu mezglos, kā noteikts II, III un IV nodaļas attiecīgajās iedaļās.

3. pants

Definīcijas

Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

- (a) “kopīgu interešu projekts” ir jebkurš projekts, ko īsteno saskaņā ar šo regulu;
- (b) “kaimiņvalsts” ir valsts, uz kuru attiecas Eiropas kaimiņattiecību politika, paplašināšanās politika un Eiropas Ekonomikas zona, Eiropas Brīvās tirdzniecības asociācija vai ES un Apvienotās Karalistes Tirdzniecības un sadarbības nolīgums;
- (c) “NUTS reģions” ir reģions saskaņā ar definīciju Statistiski teritoriālo vienību nomenklatūrā;

- (d) “pārrobežu posms” ir posms, kas nodrošina kopīgu interešu projekta nepārtrauktību abās robežas pusēs, starp divu dalībvalstu robežai tuvākajiem pilsētu mezgliem vai starp dalībvalsti un kaimiņvalsti;
- (e) “sastrēgumposms” ir fizisks, tehnisks, funkcionāls, operacionāls vai administratīvs šķērslis, kas pārtrauc sistēmas darbību, ietekmējot tālsatiksmes vai pārrobežu plūsmu nepārtrauktību;
- (f) “pilsētas mezgls” ir pilsētas teritorija, kurā Eiropas transporta tīkla transporta infrastruktūras elementi, piemēram, ostas, tostarp pasažieru termināļi, lidostas, dzelzceļa stacijas, autoostas, loģistikas platformas un iekārtas un kravas termināļi, kas atrodas pilsētas teritorijā un ap to, ir savienoti ar citiem minētās infrastruktūras elementiem un reģionālās un vietējās satiksmes infrastruktūru;
- (g) “izolēts tīkls” ir dalībvalsts dzelzceļa tīkls vai šā tīkla daļa, kurā sliežu ceļa platums atšķiras no Eiropas standarta nominālā sliežu ceļa platuma (1435 mm) un attiecībā uz kuru dažas liela apjoma infrastruktūras investīcijas nevar pamatot ekonomisko izmaksu un ieguvumu izteiksmē, ņemot vērā minētā tīkla specifiskās īpašības, ko nosaka tā ģeogrāfiskā nošķirtība vai atrašanās perifērijā;
- (h) “infrastruktūras pārvaldītājs” ir jebkura iestāde vai uzņēmums, kas jo īpaši atbild par transporta infrastruktūras izveidi vai uzturēšanu, tostarp par infrastruktūras kontroles un drošuma sistēmu pārvaldību;
- (i) “multimodālais transports” ir pasažieru un/vai kravas pārvadāšana, izmantojot divus vai vairākus transporta veidus;
- (j) “multimodāli digitāli mobilitātes pakalpojumi” ir pakalpojumi, kā definēts Direktīvas (ES) [...] par pamatu inteligēnto transporta sistēmu ieviešanai²⁴ 4. pantā;
- (k) “savstarpēja izmantojamība” ir infrastruktūras, arī transporta veida vai segmenta digitālās infrastruktūras, spēja, tai skaitā visi reglamentējošie, tehniskie un darbības nosacījumi, nodrošināt drošu un netraucētu satiksmes un informācijas plūsmu, panākot atbilstību minētā infrastruktūras veida vai segmenta vajadzīgajam veiktspējas līmenim;
- (l) “multimodāls pasažieru pārvadājumu mezgls” ir savienojuma punkts starp vismaz diviem pasažieru transporta veidiem, kurā tiek nodrošināta ceļošanas informācija, piekļuve sabiedriskajam transportam un pārsēšanās starp transporta veidiem, tostarp piekļuve stāvparkiem, pie kuriem pārsēžas sabiedriskajā transportā, un aktīvajiem transporta veidiem, un kurš darbojas kā saskarne starp pilsētu mezgliem un transporta tīkliem, pa kuriem veic pārvadājumus lielākos attālumos;
- (m) “multimodāls kravas terminālis” ir struktūra, kas aprīkota pārkraušanai starp vismaz diviem transporta veidiem vai starp divām dažādām dzelzceļa sistēmām un kravu pagaidu uzglabāšanai, piemēram, termināļi iekšējās vai jūras ostās, pie iekšējiem ūdensceļiem, lidostās, kā arī dzelzceļa termināļi, tostarp multimodālās loģistikas platformas, kas minētas Regulā (ES) 2021/1153;

²⁴ Direktīva 2021/..., ar ko pārskata Eiropas Parlamenta un Padomes 2010. gada 7. jūlija Direktīvu 2010/40/ES par pamatu inteligēnto transporta sistēmu ieviešanai autotransporta jomā un saskarnēm ar citiem transporta veidiem (OV L [...]).

- (n) “loģistikas platforma” ir zona, kas ir tieši saistīta ar Eiropas transporta tīkla transporta infrastruktūru un kas ietver vismaz vienu kravas termināli un ļauj veikt loģistikas darbības;
- (o) “ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plāns” (IPMP) ir dokuments stratēģiskai mobilitātes plānošanai, kura mērķis ir uzlabot pieejamību un mobilitāti funkcionālajā pilsētas teritorijā (arī svārstsatiksmes zonās) cilvēku, uzņēmumu un preču pārvadājumu vajadzībām;
- (p) “aktīvie transporta veidi” ir cilvēku vai prečupārvadājumi, izmantojot nemotorizētus līdzekļus, kuru pamatā ir cilvēku fiziskā aktivitāte;
- (q) “transporta IKT sistēmas” ir informācijas un komunikācijas tehnoloģiju sistēmas un lietojumprogrammas, kurās izmanto informācijas, sakaru, navigācijas vai pozicionēšanas/lokalizācijas tehnoloģijas un kuras ļauj veikt tādu datu un informācijas apstrādi, uzglabāšanu un apmaiņu, kas vajadzīga, lai efektīvi pārvaldītu infrastruktūru, mobilitāti un satiksmi Eiropas transporta tīklā, paziņotu attiecīgo informāciju iestādēm un nodrošinātu papildvērtības pakalpojumus iedzīvotājiem, kravu nosūtītājiem un operatoriem, tostarp sistēmas, kuras ļauj izmantot tīklu noturīgi, droši, aizsargāti, nekaitējot videi un efektīvi izmantojot tā caurlaidspēju. Tās ietver r) līdz x) punktā minētās sistēmas, tehnoloģijas un pakalpojumus un var ietvert arī borta ierīces ar atbilstošiem infrastruktūras komponentiem;
- (r) “intelektiska transporta sistēma” (ITS) ir sistēma, kas Eiropas Parlamenta un Padomes 2010. gada 7. jūlija Direktīvas (ES) 2010/40/ES par pamatu inteligēnto transporta sistēmu ieviešanai autotransporta jomā un saskarnēm ar citiem transporta veidiem²⁵ 4. panta 1. punktā definēta kā “inteligēnta transporta sistēma”;
- (s) “kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmas” (*VTMIS*) ir sistēmas, kas ieviestas jūras satiksmes un jūras transporta uzraudzībai un pārvaldībai, izmantojot informāciju no kuģu automātiskās identifikācijas sistēmām (AIS), kuģu tāldarbības identifikācijas un sekošanas sistēmām (*LRIT*) un krasta radaru sistēmām un radiosakariem, kā noteikts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2002/59/EK²⁶, un ietver valstu jūras informācijas sistēmu integrāciju ar *SafeSeaNet* palīdzību;
- (t) “upju informācijas pakalpojumi” (*RIS*) ir informācijas un komunikācijas tehnoloģijas iekšējos ūdensceļos, kā definēts Parlamenta un Padomes Direktīvas 2005/44/EK 3. panta a) punktā²⁷;
- (u) “Eiropas Jūras vienloga sistēmas vide” (*EMSWe*) ir tiesiskais un tehniskais regulējums elektroniskai informācijas nosūtīšanai saistībā ar ziņošanas pienākumiem attiecībā uz ienākšanu ostā Savienībā, kuru veido valstu jūras vienloga sistēmu tīkls

²⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2010/40/ES (2010. gada 7. jūlijs) par pamatu inteligēnto transporta sistēmu ieviešanai autotransporta jomā un saskarnēm ar citiem transporta veidiem (OV L 207, 6.8.2010., 1. lpp.).

²⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2002/59/EK (2002. gada 27. jūnijs), ar ko izveido Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu un atceļ Padomes Direktīvu 93/75/EEK (OV L 208, 5.8.2002., 10. lpp.).

²⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2005/44/EK (2005. gada 7. septembris) par saskaņotiem upju informācijas pakalpojumiem (*RIS*) attiecībā uz Kopienas iekšējiem ūdensceļiem (OV L 255, 30.9.2005., 152. lpp.).

un citi saskaņoti komponenti, kā noteikts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2019/1239²⁸;

- (v) “gaiss satiksmes pārvaldības / aeronavigācijas pakalpojumu sistēma” (*ATM/ANS* sistēma) ir sistēmas un komponenti, ko izmanto gaisa satiksmes pārvaldības un/vai aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanai;
- (w) “Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēma” (*ERTMS*) ir sistēma, kas definēta Komisijas Regulas (ES) 2016/919 pielikuma 2.2. punktā²⁹;
- (x) “uz radiosakariem balstīta *ERTMS*” ir 2. vai 3. līmeņa *ERTMS*, kas izmanto radiosakarus kustības atļaujas signāla pārraidīšanai vilcienam saskaņā ar Komisijas Regulu (ES) 2016/919³⁰;
- (y) “B klases sistēmas” ir vilcienu aizsardzības un balss radiosakaru mantotās sistēmas, kā definēts Komisijas Regulas (ES) 2016/919 pielikuma 2.2. punktā;
- (z) “jūras osta” ir zemes un ūdens teritorija, ko veido tāda infrastruktūra un aprīkojums, kas ļauj galvenokārt veikt ūdens transportlīdzekļu uzņemšanu, to piekraušanu un izkraušanu, preču uzglabāšanu, minēto preču saņemšanu un piegādi un pasažieru, apkalpes un citu personu iekāpšanu un izkāpšanu, kā arī jebkāda cita infrastruktūra, kas vajadzīga transporta operatoriem ostas teritorijā;
- aa) “tuvsatiksmes kuģošana” ir kravu un pasažieru pārvietošana pa jūru starp ostām, kas atrodas dalībvalstu ģeogrāfiskajos ūdeņos, vai starp ostu, kas atrodas dalībvalstu ūdeņos, un ostu, kas atrodas tādas kaimiņos esošas trešās valsts ūdeņos, kurai ir krasta līnija noslēgtās jūrās, kas robežojas ar Savienības ūdeņiem;
- ab) “kravu pārvadājumu elektroniskā informācija” (*eFTI*) ir regulatīvās informācijas elektroniska paziņošana starp uzņēmējiem un kompetentajām iestādēm saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2020/1056³¹;
- ac) “Eiropas vienotā gaisa telpa” (*SES*) ir procedūras, kas izveidotas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 549/2004³², (EK) Nr. 550/2004³³, (EK) Nr. 551/2004³⁴ un (ES) 2018/1139³⁵ lai pastiprinātu gaisa satiksmes drošuma standartus, veicinātu gaisa transporta sistēmas ilgtspējīgu attīstību un uzlabotu gaisa

²⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/1239 (2019. gada 20. jūnijs), ar ko izveido Eiropas Jūras vienloga sistēmas vidi un ar ko atceļ Direktīvu 2010/65/ES (OV L 198, 25.7.2019., 64. lpp.)

²⁹ Komisijas Regula (ES) 2016/919 (2016. gada 27. maijs) par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz dzelzceļu sistēmas vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu apakšsistēmām Eiropas Savienībā (OV L 158, 15.6.2016., 1. lpp.).

³⁰ Komisijas Regula (ES) 2016/919 (2016. gada 27. maijs) par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz dzelzceļu sistēmas vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu apakšsistēmām Eiropas Savienībā (OV L 158, 15.6.2016., 1. lpp.).

³¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2020/1056 (2020. gada 15. jūlijs) par kravu pārvadājumu elektronisku informāciju (OV L 249, 31.7.2020., 33. lpp.).

³² Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 549/2004 (2004. gada 10. marts), ar ko nosaka pamatu Eiropas vienotās gaisa telpas izveidošanai (OV L 96, 31.3.2004., 1. lpp.).

³³ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 550/2004 (2004. gada 10. marts) par aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu vienotajā Eiropas gaisa telpā (OV L 96, 31.3.2004., 10. lpp.).

³⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 551/2004 (2004. gada 10. marts) par gaisa telpas organizāciju un izmantošanu vienotajā Eiropas gaisa telpā (OV L 96, 31.3.2004., 20. lpp.).

³⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/1139 (2018. gada 4. jūlijs) par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un ar ko izveido Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūru (OV L 212, 22.8.2018., 1. lpp.).

satiksmes pārvaldības un aeronavigācijas pakalpojumu vispārējo darbību vispārējā gaisa satiksmē;

- ad) “vertikālās pacelšanās un nosēšanās lidlauks” ir zona, ko izmanto vertikālās pacelšanās un nosēšanās (*VTOL*) gaisa kuģu nosēšanās un pacelšanās vajadzībām;
- ae) “kosmodroms” ir iekārta kosmosa kuģu testēšanai un palaišanai;
- af) “*SESAR* projekts” ir projekts Eiropas vienotās gaisa telpas gaisa satiksmes pārvaldības (*ATM*) pētniecības programmā, kas ir Eiropas vienotās gaisa telpas (*SES*) sistēmas tehnoloģiskais pīlārs;
- ag) “Eiropas dzelzceļa projekts” ir kopuzņēmuma “Eiropas dzelzceļš” vai tā priekšteča *Shift2Rail* projekts;
- ah) “Eiropas *ATM* ģenerālplāns” ir galvenais plānošanas instruments *ATM* modernizācijai, kurā noteiktas *SESAR* īstenošanai nepieciešamās attīstības un izvēšanas prioritātes, kas apstiprinātas ar Padomes Lēmumu 2009/320/EK³⁶;
- ai) “dzelzceļa kravu pārvadājumu pārvaldības struktūras” ir pārvaldības struktūras, kas minētas Regulas (ES) Nr. 913/2010 8. pantā;
- aj) “uzturēšana” ir darbības, kas jāveic regulāri, periodiski vai ārkārtas situācijās, lai aktīvu tā paredzamajā darbmuža ciklā varētu izmantot ar vienādu pakalpojuma un drošuma līmeni saskaņā ar šo regulu;
- ak) “sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīze” ir kvantitatīvs projekta vērtības *ex-ante* izvērtējums, kura pamatā ir atzīta metodika, ņemot vērā visus attiecīgos ieguvumus un izmaksas sociālajā, ekonomikas, klimata un vides jomā. Izmaksu un ieguvumu analīzei klimata un vides jomā jābalstās uz ietekmes uz vidi novērtējumu, kas veikts saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2011/92/ES³⁷;
- al) “alternatīvās degvielas” ir alternatīvās degvielas, kā definēts Regulas (ES) [...] [par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu] 2. panta 3. punktā;
- am) “droša un aizsargāta stāvvietā” ir stāvvietā, kas pieejama transportlīdzekļu vadītājiem, kuri veic kravu vai pasažieru pārvadājumus, un kas atbilst Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 561/2006 8.a panta 1. punkta prasībām³⁸ un ir sertificēta saskaņā ar Savienības standartiem un procedūrām, ievērojot minētās regulas 8.a panta 2. punktu;
- an) “sistēma svēršanai kustībā” ir automātiska sistēma, kas izveidota ceļu infrastruktūrā, lai apzinātu satiksmē esošus transportlīdzekļus vai transportlīdzekļu sastāvus, kas varētu būt pārsnieguši attiecīgos svāra ierobežojumus saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 96/53/EK³⁹.

³⁶ Padomes Lēmums 2009/320/EK (2009. gada 30. marts), ar ko apstiprina Vienotās Eiropas gaisa telpas satiksmes pārvaldības sistēmas pētniecības (*SESAR*) projekta Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības ģenerālplānu (OV L 95, 9.4.2009., 41. lpp.).

³⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2011/92/ES (2011. gada 13. decembris) par dažu sabiedrisku un privātu projektu ietekmes uz vidi novērtējumu (OV L 26, 28.01.2012., 1. lpp.).

³⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 561/2006 (2006. gada 15. marts), ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu (OV L 102, 11.04.2006., 1. lpp.).

³⁹ Padomes Direktīva 96/53/EK (1996. gada 25. jūlijs), ar kuru paredz noteiktu Kopienā izmantotu transportlīdzekļu maksimālos pieļaujamos gabarītus iekšzemes un starptautiskajos autopārvadājumos, kā arī šo transportlīdzekļu maksimālo pieļaujamo svāra starptautiskajos autopārvadājumos (OV L 235, 17.9.1996., 59. lpp.).

4. pants

Eiropas transporta tīkla mērķi

1. Eiropas tīkla attīstības vispārējais mērķis ir Savienības mērogā izveidot vienu multimodālu augstu kvalitātes standartu tīklu.
2. Eiropas transporta tīkls stiprina Savienības sociālo, ekonomisko un teritoriālo kohēziju un veicina ilgtspējīgas, efektīvas un noturīgas Eiropas vienotās transporta telpas izveidi, kas palielina ieguvumus lietotājiem un atbalsta iekļaujošu izaugsmi. Tas parāda Eiropas pievienoto vērtību, veicinot turpmāk minētajās četrās kategorijās paredzēto mērķu sasniegšanu:
 - (a) ilgtspējība, ko nodrošina:
 - i) bezemisiju mobilitātes veicināšana saskaņā ar attiecīgajiem Savienības CO₂ emisiju samazināšanas mērķrādītājiem;
 - ii) ilgtspējīgāku transporta veidu plašāka izmantošana, arī turpinot Savienības mērogā attīstīt ātrgaitas tālsatiksmes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tīklu un pilnībā savstarpēji izmantojamu dzelzceļa kravu pārvadājumu tīklu, uzticamu iekšējo ūdensceļu un tuvsatiksmes kuģošanas tīklu;
 - iii) labāka vides aizsardzība;
 - iv) ārējo izmaksu samazināšana, tostarp tādu, kas saistītas ar vidi, veselību, satiksmes pārslodzi un negadījumiem;
 - v) lielāka enerģētiskā drošība;
 - (b) kohēzija, ko nodrošina:
 - i) visu Savienības reģionu, tostarp tālāko reģionu un citu attālu, salu, perifēro un kalnu reģionu, kā arī mazapdzīvoto apgabalu, pieejamība un savienojamība;
 - ii) infrastruktūras kvalitātes atšķirību izlīdzināšana starp dalībvalstīm;
 - iii) gan pasažieru, gan kravu pārvadājumu efektīva koordinācija un starpsavienojumi starp tālsatiksmes transporta infrastruktūru, no vienas puses, un reģionālās un vietējās satiksmes transporta infrastruktūru un transporta pakalpojumiem pilsētu mezglos, no otras puses;
 - iv) transporta infrastruktūra, kas atspoguļo konkrētos apstākļus dažādās Savienības daļās un nodrošina visu Eiropas reģionu līdzsvarotu pārklājumu;
 - (c) efektivitāte, ko nodrošina:
 - i) infrastruktūras sastrēgumposmu likvidēšana un trūkstošo savienojumu izveidošana gan transporta infrastruktūrā, gan infrastruktūras savienojuma punktos dalībvalstu teritorijās un starp tām;
 - ii) funkcionālo, administratīvo, tehnisko un operacionālo sastrēgumposmu, tostarp digitalizācijas nepilnību, likvidēšana savstarpējas izmantojamības jomā;

- iii) valstu, reģionālo un vietējo transporta tīklu savstarpēja izmantojamība;
 - iv) optimāla visu transporta veidu integrācija un starpsavienojumi, tostarp pilsētu mezglos;
 - v) ekonomiski efektīva un kvalitatīva transporta izmantošanas veicināšana, sekmējot turpmāko ekonomikas izaugsmi un konkurētspēju;
 - vi) efektīvāka jaunās un esošās infrastruktūras izmantošana;
 - vii) novatorisku tehnoloģisku un funkcionālu koncepciju izmaksefektīva piemērošana;
- (d) visiem lietotājiem pieejamu ieguvumu palielināšana, ko nodrošina:
- i) pieejamība lietotājiem un viņu mobilitātes un transporta vajadzību apmierināšana, jo īpaši ņemot vērā to cilvēku vajadzības, kuri atrodas neaizsargātības situācijā, tostarp personu ar invaliditāti vai ierobežotām pārvietošanās spējām, un to cilvēku vajadzības, kuri dzīvo attālos reģionos, tostarp tālākajos reģionos un salās;
 - ii) droši, aizsargāti un augstas kvalitātes standarti, tostarp lietotājiem sniegto pakalpojumu kvalitāte, gan pasažieru, gan kravu pārvadājumu jomā;
 - iii) infrastruktūras prasību noteikšana, jo īpaši savstarpējas izmantojamības, drošuma un drošības jomā, tādējādi nodrošinot pieejamu un cenas ziņā pieņemamu transporta pakalpojumu kvalitāti, efektivitāti un ilgtspēju;
 - iv) tādas mobilitātes atbalstīšana, kas ir piemērota mainīgajam klimatam un noturīga pret dabiskiem apdraudējumiem un cilvēka izraisītām katastrofām, un nodrošina efektīvu un ātru neatliekamās palīdzības un glābšanas dienestu izvēršanu, tostarp attiecībā uz personām ar invaliditāti vai ierobežotām pārvietošanās spējām;
 - v) infrastruktūras noturība, jo īpaši pārrobežu posmos;
 - vi) alternatīvu transporta risinājumu piedāvājums tīkla traucējumu gadījumā, aptverot arī citus transporta veidus.

5. pants

Resursefektīvs tīkls un vides aizsardzība

1. Eiropas transporta tīklu plāno, attīsta un ekspluatē resursefektīvi, atbilstīgi piemērojamām Savienības un valstu vides prasībām, izmantojot:
 - (a) jaunas infrastruktūras attīstīšanu, esošās transporta infrastruktūras uzlabošanu un uzturēšanu, jo īpaši infrastruktūras būvniecības vai uzlabojumu plānošanas posmā ietverot infrastruktūras uzturēšanu visā tās darbības laikā un uzturot infrastruktūru ekspluatācijas kārtībā;
 - (b) infrastruktūras integrācijas un starpsavienojumu optimizāciju;
 - (c) alternatīvo degvielu uzlādes un uzpildes infrastruktūras ieviešanu;

- (d) jaunu tehnoloģiju un transporta IKT sistēmu ieviešanu, lai saglabātu vai uzlabotu infrastruktūras veiktspēju;
 - (e) infrastruktūras izmantošanas optimizāciju, jo īpaši ar efektīvu caurlaidspējas un satiksmes pārvaldību;
 - (f) iespējamo sinerģiju ar citiem tīkliem, jo īpaši ar Eiropas enerģētikas vai telesakaru tīkliem;
 - (g) zaļas, ilgtspējīgas un pret klimata pārmaiņām noturīgas infrastruktūras attīstību ar mērķi līdz minimumam samazināt negatīvo ietekmi uz tīkla tuvumā dzīvojošo iedzīvotāju veselību, vidi un ekosistēmu degradāciju;
 - (h) pienācīgu transporta tīkla un tā infrastruktūras noturības izvērtēšanu attiecībā pret klimata pārmaiņām, kā arī dabiskiem apdraudējumiem un cilvēka izraisītām katastrofām, kā arī tīsiem traucējumiem, lai risinātu minētās problēmas;
 - (i) infrastruktūras noturību, jo īpaši pārrobežu posmos, nodrošinot ātru reaģēšanu un atgūšanos no satiksmes traucējumiem.
2. Plānojot un attīstot Eiropas transporta tīklu, dalībvalstis var pielāgot detalizētu maršruta posmu izvietojumu 56. panta 1. punkta e) apakšpunktā norādītajās robežās, ņemot vērā konkrētos apstākļus dažādās Savienības daļās, piemēram, attiecīgo reģionu topogrāfiskās iezīmes un vides apsvērumus, vienlaikus nodrošinot atbilstību šai regulai.
3. Plānu un projektu vides novērtējumu veic saskaņā ar Padomes Direktīvu 92/43/EEK⁴⁰, Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvām 2000/60/EK⁴¹, 2001/42/EK⁴², 2002/49/EK⁴³, 2009/147/EK⁴⁴ un 2011/92/ES⁴⁵. Attiecībā uz kopīgu interešu projektiem, kuriem šīs regulas spēkā stāšanās dienā vides novērtējums vēl nav veikts, tajā būtu jāiekļauj arī novērtējums par atbilstību principam “nenodarīt būtisku kaitējumu”.

6. pants

Eiropas transporta tīkla pakāpeniska attīstība

1. Eiropas transporta tīklu pakāpeniski attīsta trīs posmos: pamattīkla pabeigšana līdz 2030. gada 31. decembrim, paplašinātā pamattīkla pabeigšana līdz 2040. gada 31. decembrim un visaptverošā tīkla pabeigšana līdz 2050. gada 31. decembrim. To panāk, jo īpaši ieviešot minētā tīkla struktūru, izmantojot saskaņotu un pārredzamu

⁴⁰ Padomes Direktīva 92/43/EEK (1992. gada 21. maijs) par dabisko dzīvotņu, savvaļas faunas un floras aizsardzību (OV L 206, 22.7.1992., 7. lpp.).

⁴¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2000/60/EK (2000. gada 23. oktobris), ar ko izveido sistēmu Kopienas rīcībai ūdens resursu politikas jomā (OV L 327, 22.12.2000., 1. lpp.).

⁴² Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2001/42/EK (2001. gada 27. jūnijs) par noteiktu plānu un programmu ietekmes uz vidi novērtējumu (OV L 197, 21.7.2001., 30. lpp.).

⁴³ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2002/49/EK (2002. gada 25. jūnijs) attiecībā uz vides trokšņa novērtēšanu un pārvaldību (OV L 189, 18.7.2002., 12. lpp.).

⁴⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/147/EK (2009. gada 30. novembris) par savvaļas putnu aizsardzību (OV L 20, 26.1.2010., 7. lpp.).

⁴⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2011/92/ES (2011. gada 13. decembris) par dažu sabiedrisku un privātu projektu ietekmes uz vidi novērtējumu (OV L 26, 28.1.2012., 1. lpp.).

metodisku pieeju, kas ietver visaptverošu tīklu un pamattīklu un paplašinātu pamattīklu, kurā transporta un pilsētu mezgli ir savienojuma punkti starp tālsatiksmes tīkliem un reģionālajiem un vietējiem transporta tīkliem.

2. Visaptverošo tīklu veido visa esošā un plānotā Eiropas transporta tīkla infrastruktūra, un tas ietver pasākumus, kas veicina šādas infrastruktūras efektīvu un sociāli un ekoloģiski ilgtspējīgu izmantošanu.
3. Pamattīklu un paplašināto pamattīklu veido tās Eiropas transporta tīkla daļas, ko attīsta prioritārā kārtā, lai sasniegtu Eiropas transporta tīkla attīstības mērķus.

7. pants

Eiropas transporta koridori

Eiropas transporta koridorus veido tās Eiropas transporta tīkla daļas, kurām ir vislielākā stratēģiskā nozīme ilgtspējīgu un multimodālu kravu un pasažieru pārvadājumu plūsmu attīstībā Eiropā un savstarpēji izmantojamas augstas kvalitātes infrastruktūras un darbības rādītāju attīstībā.

8. pants

Kopīgu interešu projekti

1. Kopīgu interešu projekti veicina Eiropas transporta tīkla attīstību, izveidojot jaunu transporta infrastruktūru, modernizējot esošo transporta infrastruktūru vai veicot pasākumus, kas sekmē tīkla resursefektīvu izmantošanu.
2. Kopīgu interešu projekts:
 - (a) sekmē to mērķu sasniegšanu, kas atbilst vismaz divām no 4. pantā izklāstītajām četrām kategorijām;
 - (b) ir ekonomiskā ziņā dzīvotspējīgs, pamatojoties uz sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīzi;
 - (c) apliecina Eiropas pievienoto vērtību.
3. Kopīgu interešu projekts aptver visu tā ciklu, tostarp priekšizpēti un atļauju piešķiršanas procedūras, būvniecību, ekspluatāciju un izvērtēšanu.
4. Dalībvalstis veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka projektus īsteno atbilstīgi attiecīgajiem Savienības un valsts tiesību aktiem, jo īpaši Savienības tiesību aktiem par vidi, klimata aizsardzību, drošumu, drošību, konkurenci, valsts atbalstu, publisko iepirkumu, sabiedrības veselību un piekļūstamību, kā arī tiesību aktiem par nediskriminēšanu.
5. Komisija ar īstenošanas aktu var pieprasīt dalībvalstīm izveidot vienotu struktūru kopīgu interešu pārrobežu infrastruktūras projektu būvniecībai un pārvaldībai. Attiecīgajam Eiropas koordinatoram ir novērotāja statuss minētās vienotās struktūras valdē un/vai uzraudzības padomē.

9. pants

Sadarbība ar trešām valstīm

1. Savienība var sadarboties ar kaimiņvalstīm, lai savienotu Eiropas transporta tīklu ar to infrastruktūras tīkliem ar mērķi veicināt ekonomikas izaugsmi un konkurētspēju un jo īpaši:
 - (a) veicināt to, lai Eiropas transporta tīkla politiku attiecinātu arī uz trešām valstīm;
 - (b) nodrošināt savienojumu starp Eiropas transporta tīklu un trešo valstu transporta tīkliem robežšķērsošanas vietās, lai garantētu netraucētas satiksmes plūsmas, robežpārbaudes, robežuzraudzību un citas robežkontroles procedūras;
 - (c) pabeigt tādas transporta infrastruktūras izveidi trešās valstīs, kas kalpo kā savienojumi starp Eiropas transporta tīkla daļām Savienībā;
 - (d) veicināt Eiropas transporta tīkla un trešo valstu tīklu savstarpējo izmantojamību;
 - (e) atvieglot jūras satiksmi un veicināt tuvsatiksmes kuģošanas maršrutus ar trešām valstīm;
 - (f) veicināt iekšējo ūdensceļu satiksmi ar trešām valstīm;
 - (g) veicināt gaisa satiksmi ar trešām valstīm, lai sekmētu efektīvu un ilgtspējīgu ekonomikas izaugsmi un konkurētspēju, tostarp paplašinot Eiropas vienoto gaisa telpu un uzlabojot sadarbību gaisa satiksmes pārvaldības jomā;
 - (h) savienot un ieviest transporta IKT sistēmas minētajās valstīs.
2. IV pielikumā ir sniegtas indikatīvas Eiropas transporta tīkla kartes, kas attiecinātas uz konkrētām kaimiņvalstīm, vajadzības gadījumā norādot pamattīklu un visaptverošo tīklu saskaņā ar šīs regulas kritērijiem.

II NODAĻA

VISPĀRĪGIE NOTEIKUMI

10. pants

Vispārīgie noteikumi par pamattīklu, paplašināto pamattīklu un visaptverošo tīklu

1. Pamattīkls, paplašinātais pamattīkls un visaptverošais tīkls:
 - (a) ir norādīti I pielikuma kartēs un II pielikuma sarakstos;
 - (b) ir konkretizēti, pievienojot infrastruktūras komponentu aprakstu;
 - (c) atbilst šajā nodaļā un III un IV nodaļā izklāstītajām prasībām attiecībā uz transporta infrastruktūru;
 - (d) ir pamats kopīgu interešu projektu noteikšanai.
2. Pamattīklu un paplašināto pamattīklu veido tās visaptverošā tīkla daļas, ko attīsta prioritārā kārtā, lai sasniegtu Eiropas transporta tīkla politikas mērķus. Atsauces uz “pamattīklu” Regulā (ES) 2021/1153 uzskata par atsaucēm arī uz “paplašināto pamattīklu”, kas noteikts šajā regulā. Atsauces uz “pamattīklu” Regulā (ES) [...] [par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu] uzskata par atsaucēm uz “pamattīklu”, kas noteikts šajā regulā. Atsauces uz “visaptverošu tīklu” Regulā (ES) [...] [par

alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu] uzskata par atsaucēm uz “paplašināto pamattīklu” un “visaptverošo tīklu”, kas noteikts šajā regulā.

3. Tīkla mezgli ir noteikti II pielikumā un ietver pilsētu mežglus, lidostas, jūras ostas un iekšējās ostas, kā arī dzelzceļa termināļus.
4. Dalībvalstis veic attiecīgus pasākumus, lai attīstītu pamattīklu, paplašināto pamattīklu un visaptverošo tīklu, līdz 6. panta 1. punktā norādītajiem datumiem panākot to atbilstību attiecīgajiem šīs regulas noteikumiem, ja vien šajā regulā nav noteikts citādi.

11. pants

Vispārīgie noteikumi par Eiropas transporta koridoriem

1. Eiropas transporta koridori ir norādīti III pielikuma kartēs.
2. Dalībvalstis veic attiecīgus pasākumus, lai attīstītu Eiropas transporta koridorus, panākot to atbilstību šīs regulas noteikumiem līdz 2030. gada 31. decembrim attiecībā uz pamattīkla infrastruktūru, ja vien nav noteikts citādi, un līdz 2040. gada 31. decembrim attiecībā uz paplašinātā pamattīkla infrastruktūru, ja vien nav noteikts citādi.
3. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar šīs regulas 60. pantu, lai grozītu šīs regulas III pielikumā norādīto Eiropas transporta koridoru izvietojumu, jo īpaši ņemot vērā lielu tirdzniecības plūsmu un satiksmes attīstību vai būtiskas izmaiņas tīklā.

12. pants

Vispārīgās prioritātes pamattīkla, paplašinātā pamattīkla un visaptverošā tīkla jomā

1. Attīstot pamattīklu, paplašināto pamattīklu un visaptverošo tīklu, vispārīgu prioritāti piešķir pasākumiem, kas vajadzīgi, lai:
 - (a) palielinātu ilgtspējīgāku transporta veidu izmantošanu kravu un pasažieru pārvadājumiem ar mērķi samazināt transporta radītās SEG emisijas;
 - (b) uzlabotu visu Savienības reģionu pieejamību un savienojamību, vienlaikus ņemot vērā teritoriālo un sociālo kohēziju, kā arī tālāko reģionu un citu attālu, salu, perifēru un kalnu reģionu, kā arī mazapdzīvotu apgabalu īpašo situāciju;
 - (c) nodrošinātu transporta veidu optimālu integrāciju un to savstarpēju izmantojamību;
 - (d) izveidotu trūkstošos savienojumus un likvidētu sastrēgumposmus, jo īpaši pārrobežu posmus;
 - (e) izvērstu infrastruktūru, kas nodrošina bezemisiju transportlīdzekļu netraucētu kustību;
 - (f) veicinātu infrastruktūras efektīvu un ilgtspējīgu izmantošanu un vajadzības gadījumā palielinātu tās caurlaidspēju;
 - (g) uzturētu esošo infrastruktūru ekspluatācijas kārtībā un uzlabotu vai uzturētu tās kvalitāti tādās jomās kā transporta sistēmas un transporta darbību drošums,

drošība, efektivitāte, kā arī noturība pret klimata pārmaiņām un katastrofām, vidiskais sniegums un satiksmes plūsmu nepārtrauktība;

- (h) uzlabotu pakalpojumu kvalitāti un transporta darbinieku sociālos apstākļus, pieejamību visiem lietotājiem, tostarp personām ar invaliditāti vai ierobežotām pārvietošanās spējām un citām personām, kuras atrodas neaizsargātības situācijā;
- (i) īstenotu un ieviestu transporta IKT sistēmas.

2. Lai papildinātu 1. punktā noteiktos pasākumus, īpašu uzmanību pievērš pasākumiem, kas vajadzīgi, lai:

- (a) veicinātu transporta emisiju samazināšanu un uzlabotu enerģētisko drošību, veicinot bezemisiju transportlīdzekļu un peldlīdzekļu, kā arī atjaunīgo un mazoglekļa degvielu izmantošanu, šādā nolūkā ieviešot atbilstošu alternatīvo degvielu infrastruktūru;
- (b) mazinātu negatīvo ietekmi, ko izraisa pilsētu teritorijas šķērsojošs dzelzceļa un autotransports;
- (c) likvidētu administratīvos, tehniskos un operacionālos šķēršļus, jo īpaši šķēršļus, kas kavē Eiropas transporta tīkla savstarpējo izmantojamību;
- (d) optimizētu infrastruktūras izmantošanu, jo īpaši ar efektīvu caurlaidspējas pārvaldību, satiksmes pārvaldību un darbības rādītāju uzlabošanu.

13. pants

Vispārīgās prioritātes Eiropas transporta koridoru jomā

Attīstot Eiropas transporta koridorus, vispārīgu prioritāti piešķir pasākumiem, kas vajadzīgi, lai:

- (a) Savienības mērogā izveidotu augstas veiktspējas un pilnībā savstarpēji izmantojamu dzelzceļa kravu pārvadājumu tīklu;
- (b) izveidotu augstas veiktspējas ātrgaitas dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tīklu, kas būtu pilnībā savstarpēji izmantojams un savienotu pilsētu mezglus Savienības mērogā;
- (c) attīstītu vienotu iekšējo ūdensceļu, aviācijas un jūras infrastruktūras sistēmu;
- (d) izveidotu drošu un aizsargātu ceļu tīklu ar pietiekamu alternatīvo degvielu infrastruktūru;
- (e) izstrādātu uzlabotus multimodāla un savstarpēji izmantojama transporta risinājumus;
- (f) veiktu visas loģistikas ķēdes intermodālu integrāciju, efektīvi savstarpēji savienojot transporta un pilsētu mezglus;
- (g) izvērstu infrastruktūru, kas nodrošina bezemisiju transportlīdzekļu netraucētu kustību.

III NODAĻA

ĪPAŠI NOTEIKUMI

1. IEDAĻA

Dzelzceļa transporta infrastruktūra

14. pants

Infrastruktūras komponenti

1. Dzelzceļa transporta infrastruktūrā jo īpaši ietilpst:
 - (a) dzelzceļa līnijas, tai skaitā:
 - i) sliežu ceļi;
 - ii) pārmijas;
 - iii) pārbrauktuves;
 - iv) rezerves ceļi;
 - v) tuneļi;
 - vi) tilti;
 - vii) infrastruktūra, kas mazina ietekmi uz vidi;
 - (b) stacijas I pielikumā norādītajās līnijās, kurās pasažieri pārsēžas uz citu vilcienu vai starp dzelzceļa transportu un citiem transporta veidiem;
 - (c) dzelzceļa apkalpes vietas, kas nav pasažieru stacijas un kas definētas Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2012/34/ES 3. panta 11. punktā⁴⁶, jo īpaši šķirotavas, vilcienu sastāva formēšanas iekārtas, manevrēšanas iekārtas, uzglabāšanas rezerves ceļi, tehniskās apkopes iekārtas, citas tehniskās iekārtas, piemēram, tīrīšanas un mazgāšanas iekārtas, glābšanas iekārtas un degvielas uzpildes iekārtas; tas ietver arī automātiskas riteņu atstatuma maiņas iekārtas;
 - (d) dzelzceļa piekļuves ceļi un pēdējās jūdzes dzelzceļa savienojumi ar multimodāliem kravu termināļiem, kas savienoti ar dzelzceļu, tostarp iekšējās un jūras ostās un lidostās, un ar dzelzceļa apkalpes vietām;
 - (e) vilcienu vadības un signalizācijas lauka iekārtas;
 - (f) sliežu ceļu energoinfrastruktūra;
 - (g) saistītās iekārtas;
 - (h) transporta IKT sistēmas.
2. Tehniskajā aprīkojumā, kas saistīts ar dzelzceļa līnijām, var ietilpt elektrifikācijas sistēmas, aprīkojums pasažieru iekāpšanai un izkāpšanai un kravu iekraušanai un izkraušanai stacijās un termināļos, kā arī inovatīvas tehnoloģijas to ieviešanas posmā.

⁴⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2012/34/ES (2012. gada 21. novembris), ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu (OV L 343, 14.12.2012., 32. lpp.).

Transporta infrastruktūras prasības visaptverošajam tīklam

1. Dalībvalstis nodrošina, ka visaptverošā tīkla dzelzceļa infrastruktūra:
 - (a) atbilst Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai (ES) 2016/797⁴⁷ un tās īstenošanas pasākumiem, lai panāktu visaptverošā tīkla savstarpēju izmantojamību;
 - (b) atbilst prasībām savstarpējas izmantojamības tehniskajās specifikācijās (SITS), kas pieņemtas saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 4. un 5. pantu saskaņā ar minētās direktīvas 7. panta 1. punkta b), c), d) un e) apakšpunktā paredzēto procedūru;
 - (c) atbilst prasībām, kas noteiktas Regulā (ES) [...] [par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu].
2. Dalībvalstis nodrošina, ka visaptverošā tīkla dzelzceļa infrastruktūra, tai skaitā 14. panta 1. punkta d) apakšpunktā minētie savienojumi, līdz 2050. gada 31. decembrim:
 - (a) ir pilnībā elektrificēta dzelzceļa līnijās un, ciktāl tas nepieciešams elektrovilcienu ekspluatācijai, rezerves ceļos;
 - (b) jaunām dzelzceļa līnijām nodrošina nominālo sliežu ceļa platumu 1435 mm, izņemot gadījumus, kad jaunā līnija ir tāda tīkla paplašinājums, kurā sliežu ceļa platums ir atšķirīgs un kurš ir nošķirts no Savienības galvenajām dzelzceļa līnijām;
 - (c) bez īpašas atļaujas pieļauj asslodzi, kas ir vismaz 22,5 tonnas;
 - (d) bez īpašas atļaujas ļauj ekspluatēt kravas vilcienus, kuru garums ir vismaz 740 m (ieskaitot lokomotīvi(-es)). Šī prasība ir izpildīta, ja ir izpildīti vismaz šādi nosacījumi:
 - i) divceļu līnijās vismaz 50 % no kravas vilcienu ceļiem un ne mazāk kā divus vilcienu ceļus stundā un katrā virzienā var iedalīt kravas vilcieniem, kuru garums ir vismaz 740 m;
 - ii) vienceļa līnijās vismaz vienu vilcienu ceļu divās stundās un katrā virzienā var iedalīt kravas vilcieniem, kuru garums ir vismaz 740 m;
 - (e) nodrošina standartu vismaz P400 saskaņā ar Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2019/777 pielikuma 1. tabulas 1.1.1.1.3.5. punktu⁴⁸, neparedzot papildu prasību par īpašu atļauju veikt pārvadājumus.
3. Piemēro šādus atbrīvojumus:
 - (a) izolēti tīkli ir atbrīvoti no 2. punkta a), c), d) un e) apakšpunkta prasībām;
 - (b) pēc dalībvalsts pieprasījuma pienācīgi pamatotos gadījumos Komisija ar īstenošanas aktiem var piešķirt citus atbrīvojumus attiecībā uz 2. punktā

⁴⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/797 (2016. gada 11. maijs) par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Eiropas Savienībā (OV L 138, 26.5.2016., 44. lpp.)

⁴⁸ Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2019/777 (2019. gada 16. maijs) par dzelzceļa infrastruktūras reģistra kopīgajām specifikācijām un par Īstenošanas lēmuma 2014/880/ES atcelšanu (OV L 139I, 27.5.2019., 312. lpp.).

minētajām prasībām. Jebkura atbrīvojuma pieprasījuma pamatā ir sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīze un novērtējums par ietekmi uz savstarpēju izmantojamību. Atbrīvojums atbilst Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2016/797⁴⁹ prasībām, vajadzības gadījumā tiek koordinēts un saskaņots ar kaimiņos esošo(-ajām) dalībvalsti(-īm).

16. pants

Transporta infrastruktūras prasības pamattīklam un paplašinātajam pamattīklam

1. Dalībvalstis nodrošina, ka pamattīkla un paplašinātā pamattīkla dzelzceļa infrastruktūra atbilst 15. panta 1. punktam.
2. Dalībvalstis nodrošina, ka paplašinātā pamattīkla dzelzceļa infrastruktūrā, tai skaitā 14. panta 1. punkta d) apakšpunktā minētajos savienojumos, līdz 2040. gada 31. decembrim:
 - (a) nodrošināta atbilstība prasībām, kas noteiktas 15. panta 2. punkta a) līdz e) apakšpunktā, un prasībām par dominējošo minimālo līnijas ekspluatācijas ātrumu 100 km/h kravas vilcieniem paplašinātā pamattīkla kravu pārvadājumu līnijās;
 - (b) nodrošināta atbilstība 15. panta 2. punkta a) un b) apakšpunktā noteiktajām prasībām paplašinātā pamattīkla pasažieru pārvadājumu līnijās;
 - (c) ir iespējams dominējošais minimālais līnijas ātrums 160 km/h pasažieru vilcieniem paplašinātā pamattīkla pasažieru pārvadājumu līnijās.

Izbūvējot vai modernizējot paplašinātā pamattīkla vai tā posmu pasažieru pārvadājumu līniju, dalībvalstis veic pētījumu, kurā analizē lielāka ātruma īstenojamību un ekonomisko nozīmi, un izbūvē vai modernizē līniju tā, lai pieļautu tādu lielāku ātrumu, ja ir pierādīta tā īstenojamība un ekonomiskā nozīme.
3. Dalībvalstis nodrošina, ka pamattīkla dzelzceļa infrastruktūrā, tai skaitā 14. panta 1. punkta d) apakšpunktā minētajos savienojumos, līdz 2030. gada 31. decembrim:
 - (a) nodrošināta atbilstība prasībām, kas noteiktas 15. panta 2. punkta a) līdz d) apakšpunktā, un prasībām par dominējošo minimālo līnijas ekspluatācijas ātrumu 100 km/h kravas vilcieniem pamattīkla kravu pārvadājumu līnijās;
 - (b) nodrošināta atbilstība 15. panta 2. punkta a) un b) apakšpunktā noteiktajām prasībām pamattīkla pasažieru pārvadājumu līnijās.
4. Dalībvalstis nodrošina, ka pamattīkla dzelzceļa infrastruktūrā, tai skaitā 14. panta 1. punkta d) apakšpunktā minētajos savienojumos, līdz 2040. gada 31. decembrim:
 - (a) nodrošināta atbilstība 15. panta 2. punkta e) apakšpunkta prasībām attiecībā uz kravu pārvadājumu līnijām pamattīklā;
 - (b) nodrošināta atbilstība 2. punkta c) apakšpunkta prasībām attiecībā uz pasažieru pārvadājumu līnijām pamattīklā.

⁴⁹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/797 (2016. gada 11. maijs) par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Eiropas Savienībā (OV L 138, 26.5.2016., 44. lpp.)

5. Piemēro šādus atbrīvojumus:
- (a) izolēti tīkli ir atbrīvoti no 2., 3. un 4. punkta prasībām;
 - (b) pēc dalībvalsts pieprasījuma pienācīgi pamatotos gadījumos Komisija ar īstenošanas aktiem var piešķirt citus atbrīvojumus attiecībā uz 2.–4. punktā minētajām prasībām. Jebkura atbrīvojuma pamatā ir sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīze un novērtējums par ietekmi uz savstarpēju izmantojamību. Atbrīvojums atbilst Direktīvas (ES) 2016/797 prasībām, ir koordinēts un vajadzības gadījumā saskaņots ar kaimiņos esošo(-ajām) dalībvalsti(-īm).

17. pants

Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēma

1. Dalībvalstis nodrošina, ka paplašinātā pamattīkla un visaptverošā tīkla dzelzceļa infrastruktūrā, tai skaitā 14. panta 1. punkta d) apakšpunktā minētajos savienojumos, līdz 2040. gada 31. decembrim:
 - (a) ir uzstādīta *ERTMS*;
 - (b) B klases sistēmu ekspluatācija ir izbeigta.
2. Dalībvalstis nodrošina, ka pamattīkla dzelzceļa infrastruktūrā, tai skaitā 14. panta 1. punkta d) apakšpunktā minētajos savienojumos, līdz 2030. gada 31. decembrim nodrošināta atbilstība 1. punkta a) apakšpunkta prasībām.
3. Dalībvalstis nodrošina, ka pamattīkla dzelzceļa infrastruktūrā, tai skaitā 14. panta 1. punkta d) apakšpunktā minētajos savienojumos, līdz 2040. gada 31. decembrim nodrošināta atbilstība 1. punkta b) apakšpunkta prasībām.
4. Dalībvalstis nodrošina, ka pamattīkla, paplašinātā pamattīkla un visaptverošā tīkla dzelzceļa infrastruktūrā, tai skaitā 14. panta 1. punkta d) apakšpunktā minētie savienojumi, līdz 2050. gada 31. decembrim ir aprīkota ar *ERTMS*, kas balstīta uz radiosakariem.
5. Dalībvalstis nodrošina, ka pamattīkla, paplašinātā pamattīkla un visaptverošā tīkla dzelzceļa infrastruktūrā, tai skaitā 14. panta 1. punkta d) apakšpunktā minētajos savienojumos, no 2025. gada 31. decembra jaunas līnijas izbūves vai signalizācijas sistēmas modernizācijas gadījumā tiek izvērstas uz radiosakariem balstīta *ERTMS*.
6. Pēc dalībvalsts pieprasījuma pienācīgi pamatotos gadījumos Komisija ar īstenošanas aktiem var piešķirt atbrīvojumus attiecībā uz 1.–5. punktā minētajām prasībām. Jebkura atbrīvojuma pieprasījuma pamatā ir sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīze un novērtējums par ietekmi uz savstarpēju izmantojamību. Atbrīvojums atbilst Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2016/797⁵⁰ prasībām, vajadzības gadījumā tiek koordinēts un saskaņots ar kaimiņos esošo(-ajām) dalībvalsti(-īm).

⁵⁰ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/797 (2016. gada 11. maijs) par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Eiropas Savienībā (OV L 138, 26.5.2016., 44. lpp.)

18. pants

Ekspluatācijas prasības Eiropas transporta koridoriem

1. Dalībvalstis līdz 2030. gada 31. decembrim nodrošina, ka to pakalpojumu kvalitāte, kurus infrastruktūras pārvaldītāji sniedz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, infrastruktūras izmantošanas tehniskās un ekspluatācijas prasības un ar robežkontroli saistītās procedūras nekavē dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu darbības rādītājiem Eiropas transporta koridoru dzelzceļa kravu pārvadājumu līnijās sasniegt šādus mērķrādītājus:
 - (a) katrā Savienības iekšējā pārrobežu posmā visu robežu šķērsojošo kravas vilcienu atrašanās laiks vidēji nepārsniedz 15 minūtes. Vilciena atrašanās laiks pārrobežu posmā ir kopējais papildu tranzīta laiks, ko var attiecināt uz robežas šķērsošanu, neatkarīgi no pamatcēloņiem, piemēram, policijas robežkontrolēm un procedūrām vai infrastruktūras, ekspluatācijas, tehniska un administratīva rakstura apsvērumiem, neņemot vērā laiku, ko nevar attiecināt uz robežas šķērsošanu, piemēram, ekspluatācijas procedūras, kuras veic vietās, kas atrodas robežas šķērsošanas vietas tuvumā, bet nav cieši saistītas ar to;
 - (b) vismaz 90 % no kravas vilcieniem, kuri šķērso vismaz vienu Eiropas transporta koridora robežu, ierodas galamērķī vai pie Savienības ārējās robežas, ja to galamērķis ir ārpus Savienības, paredzētajā laikā vai ar mazāk nekā 30 minūšu kavēšanos.
2. Dalībvalstis attiecīgi groza Direktīvas 2012/34/ES 30. pantā minētās līgumiskās vienošanās un veic atbilstīgus pasākumus saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 913/2010, lai sasniegtu pirmās daļas a) un b) apakšpunktā noteiktos mērķrādītājus.

19. pants

Papildu prioritātes dzelzceļa infrastruktūras attīstībai

Veicinot kopīgu interešu projektus, kas saistīti ar dzelzceļa infrastruktūru, un papildus vispārīgajām prioritātēm, kas noteiktas 12. un 13. pantā, uzmanību pievērš šādiem aspektiem:

- (a) dzelzceļa transporta radītā trokšņa un vibrācijas ietekmes samazināšana, jo īpaši, īstenojot ar ritošo sastāvu un infrastruktūru saistītus pasākumus, tostarp trokšņa aizsargbarjeru uzstādīšanu;
- (b) dzelzceļa pārbrauktu vju drošuma uzlabošana;
- (c) attiecīgos gadījumos dzelzceļa transporta infrastruktūras savienošana ar iekšējo ūdensceļu ostu infrastruktūru;
- (d) pamatojoties uz sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīzi, vilcienu garumam no 740 m līdz 1500 m un 25,0 t asslodzei piemērotas infrastruktūras attīstīšana, būvējot un modernizējot kravu pārvadājumiem izmantojamās dzelzceļa līnijas;
- (e) dzelzceļam paredzētu inovatīvu tehnoloģiju izstrāde un ieviešana, jo īpaši pamatojoties uz kopuzņēmumu *Shift2Rail* un “Eiropas dzelzceļš” darbu, sevišķu uzmanību veltot automatiskai vilcienu vadībai, uzlabotai satiksmes pārvaldībai, pasažieriem pieejamajai digitālajai savienojamībai, pamatojoties uz *ERTMS*, un digitālajai automatiskajai sakabei, kā arī 5G savienojamībai;

- (f) būvējot vai modernizējot dzelzceļa infrastruktūru, gājēju celiņu un veloceļu nepārtrauktības un pieejamības nodrošināšana, lai veicinātu aktīvo transporta veidu izmantošanu;
- (g) inovatīvu alternatīvo degvielu tehnoloģiju izstrāde dzelzceļam, piemēram, ūdeņraža izmantošanai posmos, uz kuriem neattiecas elektrifikācijas prasība.

2. IEDAĻA

IEKŠĒJO ŪDENSCEĻU TRANSPORTA INFRASTRUKTŪRA

20. pants

Infrastruktūras komponenti

1. Iekšējo ūdensceļu infrastruktūrā jo īpaši ietilpst:
 - (a) upes;
 - (b) kanāli;
 - (c) ezeri;
 - (d) saistītā infrastruktūra, piemēram, slūžas, pacēlāji, tilti, rezervuāri un ar tiem saistīti plūdu un sausuma novēršanas un mazināšanas pasākumi, kas var pozitīvi ietekmēt kuģošanu pa iekšējiem ūdensceļiem;
 - (e) piekļuves ūdensceļi un pēdējās jūdzes savienojumi ar multimodāliem kravas termināļiem, kas savienoti ar iekšējiem ūdensceļiem, jo īpaši iekšējās ostās un jūras ostās;
 - (f) pietauvošanās un atpūtas vietas;
 - (g) iekšējās ostas, tostarp ostu pamatinfrastruktūra iekšējo baseinu, piestātnes sienu, pietauvošanās vietu, molu, doku, dambju, aizbērums, zemes meliorācijas infrastruktūras veidā un transporta operācijām nepieciešamās infrastruktūras veidā ostas teritorijā un ārpus ostas teritorijas;
 - (h) saistītās iekārtas;
 - (i) transporta IKT sistēmas, tostarp *RIS*;
 - (j) iekšējo ostu savienojumi ar citiem transporta veidiem Eiropas transporta tīklā;
 - (k) infrastruktūra, kas saistīta ar alternatīvo degvielu iekārtām, kā noteikts Regulā (ES) [...] [par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu];
 - (l) infrastruktūra, kas vajadzīga bezatkritumu darbībai un aprites ekonomikas pasākumiem.
2. Iekārtas, kas saistītas ar iekšējiem ūdensceļiem, var ietvert aprīkojumu kravu iekraušanai un izkraušanai un preču uzglabāšanai iekšējās ostās. Saistītās iekārtas jo īpaši var ietvert tādas piedziņas sistēmas un operētājsistēmas, kas mazina piesārņojumu, piemēram, ūdens un gaisa piesārņojumu, enerģijas patēriņu un oglekļa dioksīda emisiju intensitāti. Tās var būt arī atkritumu pieņemšanas iekārtas, krasta elektropadeve un cita alternatīvo degvielu infrastruktūra energoapgādei un enerģijas

ražošanai un atkritumelļas savākšanas iekārtas, kā arī aprīkojums ledus laušanai, hidroloģiskajiem pakalpojumiem un kuģu ceļu, ostu un ostu pieeju bagarēšanai, lai nodrošinātu kuģojamību visa gada garumā.

3. Iekšējā osta ir daļa no visaptverošā tīkla, ja tā atbilst šādiem nosacījumiem:
 - (a) tās ikgadējais kravu pārkraušanas apjoms pārsniedz 500 000 tonnu. Kopējais ikgadējais kravu pārkraušanas apjoms pamatojas uz jaunākajiem pieejamajiem *Eurostat* publicētajiem statistikas datiem par vidējiem rādītājiem trīs gadu laikposmā;
 - (b) tā atrodas Eiropas transporta tīkla iekšējo ūdensceļu tīklā.

21. pants

Transporta infrastruktūras prasības visaptverošajam tīklam

1. Dalībvalstis līdz 2050. gada 31. decembrim nodrošina, ka visaptverošā tīkla iekšējās ostas:
 - (a) ir savienotas ar autoceļu vai dzelzceļa infrastruktūru;
 - (b) piedāvā vismaz vienu multimodālu kravas termināli, kas bez diskriminācijas pieejams visiem operatoriem un lietotājiem un piemēro pārredzamas un nediskriminējošas maksas;
 - (c) ir aprīkotas ar iekārtām, kas uzlabo kuģu vidisko sniegumu ostās, tostarp uzņemšanas iekārtām, gāzu atdalīšanas iekārtām, un ostās tiek veikti trokšņa mazināšanas un gaisa un ūdens piesārņojuma mazināšanas pasākumi.
2. Dalībvalstis nodrošina, ka iekšējās ostās tiek ieviesta alternatīvo degvielu infrastruktūra saskaņā ar Regulas (ES) [...] [par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu] prasībām.

22. pants

Transporta infrastruktūras prasības pamattīklam

1. Dalībvalstis nodrošina pamattīkla iekšējo ostu atbilstību 21. panta 1. punkta a) un b) apakšpunktā noteiktajām prasībām līdz 2030. gada 31. decembrim un 21. panta 1. punkta c) apakšpunktā noteiktajām prasībām līdz 2040. gada 31. decembrim.
2. Dalībvalstis nodrošina, ka iekšējo ūdensceļu tīkls, tostarp savienojumi, kas minēti 20. panta 1. punkta e) apakšpunktā, tiek uzturēti tā, lai lietotājiem nodrošinātu efektīvu, uzticamu un drošu navigāciju, nodrošinot ūdensceļu minimālo prasību izpildi un pakalpojumu līmeni un novēršot šo minimālo prasību vai jebkuru tām noteikto kritēriju (labs navigācijas statuss) izpildes pasliktināšanos.
3. Dalībvalstis jo īpaši nodrošina, ka:
 - (a) upes, kanāli, ezeri, iekšējās ostas un to piekļuves ceļi nodrošina kuģojama kanāla dziļumu vismaz 2,5 m un minimālo augstumu zem neatveramiem tiltiem vismaz 5,25 m noteiktos ūdens atsaucēs līmeņos, kas tiek pārsniegti noteiktu dienu skaitu gadā, pamatojoties uz statistiski vidējo rādītāju.

Ūdens atsaucēs līmeņus nosaka, pamatojoties uz to dienu skaitu gadā, kurās faktiskais ūdens līmenis pārsniedza noteikto ūdens atsaucēs līmeni. Komisija pieņem īstenošanas aktus, kuros nosaka iepriekšējā daļā minētos ūdens atsaucēs

līmeņus katram upes baseinam. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 59. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru.

Nosakot ūdens atsaucē līmeņus, Komisija ņem vērā prasības, kas noteiktas starptautiskās konvencijās un nolīgumos, kuri noslēgti starp dalībvalstīm.

- (b) Dalībvalstis publiski pieejamā tīmekļvietnē publicē a) apakšpunktā minēto dienu skaitu gadā, kurās faktiskais ūdens līmenis pārsniedz vai nesasniedz noteikto ūdens atsaucē līmeni navigācijas kanāla dziļumam, kā arī vidējo gaidīšanas laiku katrās slūžās;
- (c) slūžu operatori nodrošina, ka slūžas tiek darbinātas un uzturētas tā, lai līdz minimumam samazinātu gaidīšanas laiku;
- (d) upes, kanāli un ezeri ir aprīkoti ar *RIS* attiecībā uz visiem pakalpojumiem saskaņā ar Direktīvu 2005/44/EK⁵¹, lai lietotājiem pārrobežu mērogā garantētu informāciju reāllaikā.

4. Pēc dalībvalsts pieprasījuma pienācīgi pamatotos gadījumos Komisija ar īstenošanas aktiem var piešķirt atbrīvojumus no 3. punkta a) apakšpunktā minētajām minimālajām prasībām. Jebkura atbrīvojuma pieprasījuma pamatā ir sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīze, konkrētu ģeogrāfisko vai būtisko fizisko ierobežojumu un/vai iespējamās negatīvās ietekmes uz vidi un bioloģisko daudzveidību novērtējums.

Minimālo prasību izpildes pasliktināšanos, ko izraisījusi tieša cilvēka darbība vai rūpības trūkums iekšējo ūdensceļu tīkla uzturēšanā, neuzskata par gadījumu, kas pamato atbrīvojuma piešķiršanu.

Dalībvalstīm var piešķirt atbrīvojumu nepārvaramas varas gadījumā. Dalībvalstis atjauno kuģošanas apstākļus līdz iepriekšējam statusam, tiklīdz situācija to ļauj.

Visus atbrīvojuma pieprasījumus vajadzības gadījumā koordinē un saskaņo ar kaimiņos esošo(-ajām) dalībvalsti(-īm).

5. Komisija pieņem īstenošanas aktus, ar kuriem nosaka prasības, kas papildina saskaņā ar 3. punkta a) apakšpunkta otro daļu noteiktās minimālās prasības katram upes baseinam. Šīs prasības jo īpaši var būt saistītas ar:

- (a) ūdensceļu papildu parametriem, kas raksturīgi brīvi plūstošām upēm;
- (b) iekšējo ūdensceļu infrastruktūras specifikācijām;
- (c) iekšējo ostu infrastruktūras specifikācijām;
- (d) piemērotām pietauvošanās vietām un pakalpojumiem komerciālajiem lietotājiem;
- (e) alternatīvas energoinfrastruktūras ieviešanu, lai visā koridorā nodrošinātu alternatīvo degvielu pieejamību;
- (f) prasībām tīkla digitālajām lietotnēm un automatizācijas procesiem;

⁵¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2005/44/EK (2005. gada 7. septembris) par saskaņotiem upju informācijas pakalpojumiem (*RIS*) attiecībā uz Kopienas iekšējiem ūdensceļiem (OV L 255, 30.9.2005., 152. lpp.).

- (g) infrastruktūras noturību pret klimata pārmaiņām, dabiskiem apdraudējumiem un cilvēka izraisītām katastrofām vai tīšiem traucējumiem;
- (h) jaunu tehnoloģiju un inovāciju ieviešanu un veicināšanu attiecībā uz bezoglekļa enerģijas degvielām un piedziņas sistēmām.

Pirmajā daļā minēto īstenošanas aktu pieņem saskaņā ar 59. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru.

6. Komisija nodrošina saskaņotu pieeju laba navigācijas statusa piemērošanai Savienībā un var pieņemt pamatnostādnes par to. Nosakot minimālās prasības e) un f) apakšpunktam, Komisija nodrošina, ka netiek apdraudēta upju baseinu savstarpējā izmantojamība.

23. pants

Papildu prioritātes iekšējo ūdensceļu infrastruktūras attīstībai

Veicinot kopīgu interešu projektus, kas saistīti ar iekšējo ūdensceļu infrastruktūru, un papildus vispārīgajām prioritātēm, kas noteiktas 12. un 13. pantā, uzmanību pievērš:

- (a) vajadzības gadījumā, augstāku standartu sasniegšanai esošo ūdensceļu modernizācijā un jaunu ūdensceļu izveidē, lai apmierinātu tirgus prasības;
- (b) plūdu un sausuma novēršanas un mazināšanas pasākumiem;
- (c) ilgtspējīga, droša un aizsargāta iekšējo ūdensceļu transporta izmantošanas veicināšanai, tai skaitā pilsētu mezglos;
- (d) transporta operācijām ostas teritorijā un ārpus tās nepieciešamās infrastruktūras modernizācijai un caurlaidspējas uzlabošanai;
- (e) tādu pasākumu veicināšanai un izstrādāšanai, kuri uzlabotu iekšējo ūdensceļu transportlīdzekļu un transporta infrastruktūras, tostarp bezemisiju un mazemisiju peldlīdzekļu, vidisko sniegumu, kā arī tādu pasākumu veicināšanai un izstrādāšanai, kuru mērķis ir mazināt ietekmi uz ūdenstilpēm un no ūdens atkarīgo bioloģisko daudzveidību, saskaņā ar piemērojamajām prasībām, kas noteiktas Savienības tiesību aktos vai attiecīgajos starptautiskajos nolīgumos.

3. IEDAĻA

JŪRAS TRANSPORTA INFRASTRUKTŪRA UN EIROPAS JŪRAS TELPA

24. pants

Infrastruktūras komponenti

1. Eiropas jūras telpa savieno un integrē 2. punktā aprakstītos jūrniecības komponentus ar sauszemes tīklu, izveidojot vai modernizējot tuvsatiksmes kuģošanas maršrutus starp divām vai vairākām jūras ostām Savienības teritorijā vai starp vienu vai vairākām ostām Savienības teritorijā un ostu tādas kaimiņos esošas trešās valsts teritorijā, kurai ir krasta līnija noslēgtās jūrās, kas robežojas ar Savienības ūdeņiem, un attīstot jūras ostas Savienības teritorijā un to savienojumus ar iekšzemi, lai

nodrošinātu efektīvu, dzīvotspējīgu un ilgtspējīgu integrāciju ar citiem transporta veidiem.

2. Eiropas jūras telpu veido:

- (a) jūras transporta infrastruktūra pamattīkla un visaptverošā tīkla ostu teritorijā;
- (b) plašāki atbalsta pasākumi, kas nav saistīti ar konkrētām ostām un kas sniedz labumu Eiropas jūras telpai un jūrniecības nozarei kopumā, piemēram, atbalsts darbībām, kas nodrošina kuģojamību visa gada garumā (ledus laušana), transporta IKT sistēmas un hidrogrāfiskie apsekojumi.

3. Jūras transporta infrastruktūrā, kas minēta 2. punkta a) apakšpunktā, jo īpaši ietilpst:

- (a) jūras ostas, tai skaitā infrastruktūra, kas nepieciešama transporta operācijām ostas teritorijā;
- (b) ostu pamatinfrastruktūra, piemēram, iekšējie baseini, piestātnes sienas, pietauvošanās vietas, moli, doki, dambji, aizbērumi un zemes meliorācijas infrastruktūra;
- (c) jūras kanāli;
- (d) navigācijas līdzekļi;
- (e) ostu pieejas, kuģu ceļi un slūžas;
- (f) viļņlauži;
- (g) ostu savienojumi ar citiem transporta veidiem Eiropas transporta tīklā;
- (h) transporta IKT sistēmas, tostarp *EMSW* un *VTMIS*;
- (i) infrastruktūra, kas saistīta ar alternatīvo degvielu iekārtām, kā noteikts Regulā (ES) [...] [par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu];
- (j) saistītais aprīkojums, kas jo īpaši var ietvert aprīkojumu satiksmes un kravu pārvaldībai, negatīvās ietekmes uz vidi mazināšanai, energoefektivitātes uzlabošanai, trokšņa mazināšanai un alternatīvo degvielu izmantošanai, kā arī iekārtas, kas nodrošina kuģojamību visa gada garumā, tostarp ledus laušanu, hidroloģiskos apsekojumus, kā arī kapitālo bagarēšanu un ostu un ostu pieeju aizsardzību;
- (k) infrastruktūra, kas vajadzīga bezatkritumu darbībai un aprites ekonomikas pasākumiem.

4. Jūras osta ir daļa no visaptverošā tīkla, ja ir izpildīts vismaz viens no šādiem nosacījumiem:

- (a) tās kopējais ikgadējais pasažieru satiksmes apjoms pārsniedz 0,1 % no kopējā ikgadējā pasažieru satiksmes apjoma visās Savienības jūras ostās. Atsauces summa šim kopējam apjomam ir jaunākie pieejamie *Eurostat* publicētie statistikas dati par vidējiem rādītājiem trīs gadu laikposmā;
- (b) tās kopējais ikgadējais apstrādāto kravu apjoms — vai nu beztaras kravu, vai iepakotu kravu apstrāde — pārsniedz 0,1 % no attiecīgā kopējā ikgadējā kravu apjoma, ko apstrādā visās Savienības jūras ostās. Atsauces summa šim kopējam apjomam ir jaunākie pieejamie *Eurostat* publicētie statistikas dati par vidējiem rādītājiem trīs gadu laikposmā;

- (c) tā atrodas uz salas un nodrošina vienīgo piekļuves punktu *NUTS* 3 reģionam visaptverošajā tīklā;
- (d) tā atrodas tālākajā reģionā vai perifērā reģionā tālāk nekā 200 km rādiusā no citas tuvākās ostas visaptverošajā tīklā.

25. pants

Transporta infrastruktūras prasības visaptverošajam tīklam

1. Dalībvalstis nodrošina, ka:
 - (a) alternatīvo degvielu infrastruktūra visaptverošā tīkla jūras ostās tiek ieviesta, pilnībā ievērojot prasības, kas noteiktas Regulā (ES) [...] [par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu];
 - (b) visaptverošā tīkla jūras ostas ir aprīkotas ar infrastruktūru, kas vajadzīga, lai uzlabotu kuģu vidisko sniegumu ostās, cita starpā ar atkritumu pieņemšanas iekārtām kuģu atkritumu nodošanai saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2019/883⁵²;
 - (c) *VTMIS* un *SafeSeaNet* īsteno saskaņā ar Direktīvu 2002/59/EK;
 - (d) valstu jūras vienloga sistēmas īsteno saskaņā ar Regulu (ES) 2019/1239.
2. Dalībvalstis līdz 2050. gada 31. decembrim nodrošina, ka:
 - (a) visaptverošā tīkla jūras ostas būs savienotas ar dzelzceļa un autoceļu infrastruktūru un, ja iespējams, ar iekšējiem ūdensceļiem, izņemot gadījumus, kad šādu savienojumu kavē īpaši ģeogrāfiski vai būtiski fiziski ierobežojumi;
 - (b) visas visaptverošā tīkla jūras ostas, kuras apkalpo kravu pārvadājumus, piedāvā vismaz vienu multimodālu kravas termināli, kas bez diskriminācijas pieejams visiem operatoriem un lietotājiem un piemēro pārredzamas un nediskriminējošas maksas;
 - (c) jūras kanāli, ostas kuģu ceļi un estuāri, kuri savieno divas jūras vai pa jūru nodrošina piekļuvi jūras ostām un atbilst vismaz iekšējiem ūdensceļiem, kas atbilst 22. panta prasībām;
 - (d) visaptverošā tīkla jūras ostās, kas savienotas ar iekšējiem ūdensceļiem, ir pieejama īpaša pārkraušanas jauda iekšējo ūdensceļu peldlīdzekļu apkalpošanai.
3. Pēc dalībvalsts pieprasījuma pienācīgi pamatotos gadījumos Komisija ar īstenošanas aktiem var piešķirt atbrīvojumus no 2. punktā minētajām minimālajām prasībām. Jebkura atbrīvojuma pieprasījuma pamatā ir sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīze, konkrētu ģeogrāfisko vai būtisko fizisko ierobežojumu un/vai iespējamās negatīvās ietekmes uz vidi un bioloģisko daudzveidību novērtējums.

⁵² Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2019/883 (2019. gada 17. aprīlis) par ostas atkritumu pieņemšanas iekārtām kuģu atkritumu nodošanai un ar ko groza Direktīvu 2010/65/ES un atceļ Direktīvu 2000/59/EK (OV L 151, 7.6.2019., 116. lpp.).

26. pants

Transporta infrastruktūras prasības pamattīklam

1. Dalībvalstis nodrošina, ka pamattīkla jūras transporta infrastruktūra atbilst 25. panta 1. punktam.
2. Dalībvalstis līdz 2030. gada 31. decembrim nodrošina, ka pamattīkla jūras transporta infrastruktūra atbilst 25. panta 2. punktā noteiktajām prasībām.
3. Pēc dalībvalsts pieprasījuma pienācīgi pamatotos gadījumos Komisija ar īstenošanas aktiem var piešķirt atbrīvojumus no 2. punktā minētajām minimālajām prasībām. Jebkura atbrīvojuma pieprasījuma pamatā ir sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīze, konkrētu ģeogrāfisko vai būtisko fizisko ierobežojumu un/vai iespējamās negatīvās ietekmes uz vidi un bioloģisko daudzveidību novērtējums.

27. pants

Papildu prioritātes jūras infrastruktūras attīstībai

Veicinot kopīgu interešu projektus, kas saistīti ar jūras infrastruktūru, un papildus prioritātēm, kas noteiktas 12. un 13. pantā, uzmanību pievērš šādiem jautājumiem:

- (a) jūras piekļuves modernizācija, piemēram, viļņlaužu, jūras kanālu, kuģu ceļu, slūžu, kapitālās bagarēšanas un navigācijas līdzekļu modernizācija;
- (b) ostu pamatinfrastruktūras, piemēram, iekšējo baseinu, piestātnes sienu, pietauvošanās vietu, molu, doku, dambju, aizbērumu un zemes meliorācijas infrastruktūras, būvniecība vai modernizācija;
- (c) digitalizācijas un automatizācijas procesu uzlabošana, jo īpaši ņemot vērā lielāku drošumu, drošību un ilgtspēju;
- (d) jaunu tehnoloģiju un inovāciju ieviešana un veicināšana attiecībā uz bezoglekļa un mazoglekļa enerģijas degvielām un piedziņas sistēmām;
- (e) loģistikas ķēžu un starptautiskās jūras tirdzniecības noturības uzlabošana, tai skaitā saistībā ar pielāgošanos klimata pārmaiņām;
- (f) trokšņa mazināšanas un energoefektivitātes uzlabošanas pasākumi;
- (g) bezemisiju un mazemisiju peldlīdzekļu, kuri apkalpo un ekspluatē tuvsatiksmes kuģošanas savienojumus, izmantošanas veicināšana un pasākumu izstrādāšana, lai uzlabotu jūras transporta vidisko sniegumu ar mērķi optimizēt piestāšanu ostā vai piegādes ķēdes saskaņā ar piemērojamajām prasībām, kas noteiktas Savienības tiesību aktos vai attiecīgajos starptautiskajos nolīgumos.

4. IEDAĻA

AUTOTRANSPORTA INFRASTRUKTŪRA

28. pants

Infrastruktūras komponenti

1. Autotransporta infrastruktūrā jo īpaši ietilpst:
 - (a) ceļi, tai skaitā:
 - i) tilti;
 - ii) tuneļi;
 - iii) savienojumi;
 - iv) krustojumi;
 - v) vairāklīmeņu ceļu mezgli;
 - vi) ceļa nomales ar cieto segumu;
 - vii) stāvvietas un atpūtas zonas, tostarp drošas un aizsargātas stāvvietas komerciālajiem transportlīdzekļiem;
 - viii) sistēmas svēršanai kustībā;
 - ix) infrastruktūra, kas saistīta ar alternatīvo degvielu iekārtām, pilnībā ievērojot Regulas (ES) [...] [par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu] prasības; infrastruktūra ietekmes uz vidi mazināšanai;
 - (b) saistītās iekārtas;
 - (c) transporta IKT sistēmas;
 - (d) piekļuves ceļi un pēdējās jūdzes savienojumi ar multimodāliem kravas termināļiem;
 - (e) kravas termināļu un loģistikas platformu savienojumi ar citiem transporta veidiem Eiropas transporta tīklā;
 - (f) autoostas.
2. Šā panta 1. punkta a) apakšpunktā minētie ceļi ir tie, kuriem ir svarīga nozīme tālsatiksmes kravu un pasažieru pārvadājumos, kuros ir integrēti galvenie pilsētu un ekonomikas centri un kuri ir savstarpēji savienoti ar citiem transporta veidiem.
3. Iekārtas, kas saistītas ar autoceļiem, jo īpaši var ietvert iekārtas satiksmes pārvaldībai, informēšanai un maršruta vadībai, nodevu vai lietošanas maksu iekasēšanai, drošumam, negatīvās ietekmes uz vidi samazināšanai, transportlīdzekļu uzpildei vai alternatīvas piedziņas transportlīdzekļu uzlādei vai uzpildei un drošām un aizsargātām stāvvietām komerciālajiem transportlīdzekļiem.

29. pants

Transporta infrastruktūras prasības visaptverošajam tīklam

1. Dalībvalstis nodrošina, ka:
 - (a) autotransporta infrastruktūras drošums tiek nodrošināts, uzraudzīts un vajadzības gadījumā uzlabots saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2008/96/EK⁵³;

⁵³ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2008/96/EK (2008. gada 19. novembris) par ceļu infrastruktūras drošības pārvaldību (OV L 319, 29.11.2008., 59. lpp.).

- (b) ceļi ir projektēti, būvēti vai modernizēti un uzturēti visaugstākajā satiksmes drošības līmenī, jo īpaši izmantojot jaunākās tehnoloģijas;
 - (c) ceļi ir projektēti, būvēti vai modernizēti un uzturēti visaugstākajā vides aizsardzības līmenī, tai skaitā attiecīgā gadījumā izmantojot ceļa segumu ar zemu trokšņa līmeni un ūdens noteces savākšanu, attīrīšanu un novadīšanu;
 - (d) autoceļu tuneļi, kuri ir garāki par 500 m, atbilst Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai 2004/54/EK⁵⁴;
 - (e) attiecīgā gadījumā ceļu lietotāju nodevu iekasēšanas sistēmu savstarpēja izmantojamība ir nodrošināta saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2019/520⁵⁵ un Komisijas Īstenošanas regulu C/2019/9080⁵⁶ un Komisijas Deleģēto regulu C/2019/8369⁵⁷;
 - (f) attiecīgā gadījumā ceļu lietotāju nodevas vai ceļu lietošanas maksas iekasē saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 1999/62/EK⁵⁸;
 - (g) visas autotransporta infrastruktūras intelektiskās transporta sistēmas atbilst Direktīvai (ES) [...] par pamatu inteligēnto transporta sistēmu ieviešanai un tiek ieviestas atbilstīgi deleģētajiem aktiem, kas pieņemti saskaņā ar minēto direktīvu⁵⁹;
 - (h) alternatīvo degvielu infrastruktūra autoceļu tīklā tiek ieviesta, pilnībā ievērojot Regulas (ES) [...] [par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu] prasības.
2. Dalībvalstis līdz 2050. gada 31. decembrim nodrošina, ka visaptverošā tīkla autoceļu infrastruktūra atbilst šādām prasībām:
- (a) ceļš ir īpaši projektēts, būvēts vai modernizēts mehānisko transportlīdzekļu satiksmei un:
 - i) izņemot īpašus punktus vai uz laiku, nodrošina atsevišķas brauktuves diviem satiksmes virzieniem, kuras viena no otras atdalītas ar sadalošu joslu, kas nav paredzēta satiksmei, vai, izņēmuma kārtā, ar citiem līdzekļiem;
 - ii) tam nav viena līmeņa krustojumu ar autoceļiem, dzelzceļiem vai tramvaja sliežu ceļiem, riteņbraucēju vai gājēju celiņiem; kā arī

⁵⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2004/54/EK (2004. gada 29. aprīlis) par minimālajām drošības prasībām Eiropas ceļu tīkla tuneļiem (OV L 167, 30.4.2004., 39. lpp.).

⁵⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2019/520 (2019. gada 19. marts) par ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmu savstarpēju izmantojamību un informācijas par ceļu lietošanas maksu nesamaksāšanu pārrobežu apmaiņas veicināšanu Savienībā (OV L 91, 29.3.2019., 45. lpp.).

⁵⁶ Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2020/204 (2019. gada 28. novembris) par Eiropas ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmas pakalpojumu sniedzēju detalizētiem pienākumiem, Eiropas ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas pakalpojuma apgabala paziņojuma minimālo saturu, elektroniskajām saskarnēm, prasībām attiecībā uz savstarpējas izmantojamības komponentiem un ar ko atceļ Lēmumu 2009/750/EK (OV L 43, 17.2.2020., 49. lpp.).

⁵⁷ Komisijas Deleģētā regula (ES) 2020/203 (2019. gada 28. novembris) par transportlīdzekļu klasifikāciju, Eiropas ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmas lietotāju pienākumiem, savstarpējas izmantojamības komponentu prasībām un minimālajiem atbilstības kritērijiem paziņotajām struktūrām (OV L 43, 17.2.2020., 41. lpp.).

⁵⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 1999/62/EK (1999. gada 17. jūnijs) par dažu infrastruktūru lietošanas maksu noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem (OV L 187, 20.7.1999., 42. lpp.).

⁵⁹ Direktīva 2021/..., ar ko pārskata Eiropas Parlamenta un Padomes 2010. gada 7. jūlija Direktīvu 2010/40/ES par pamatu inteligēnto transporta sistēmu ieviešanai autotransporta jomā un saskarnēm ar citiem transporta veidiem (OV L [...]).

- iii)tas neapkalpo īpašumus, kuri ar to robežojas;
- (b) atpūtas zonas ir pieejamas ne vairāk kā 60 km attālumā cita no citas, nodrošinot pietiekami daudz stāvvietu, drošuma un drošības aprīkojumu un piemērotas telpas, tostarp sanitārās telpas, kas atbilst dažāda darbaspēka vajadzībām;
 - (c) drošas un aizsargātas stāvvietas ir pieejamas ne vairāk kā 100 km attālumā cita no citas, nodrošinot pietiekami daudz stāvvietu komerciālajiem transportlīdzekļiem un ievērojot Regulas (ES) 2020/1054 8. panta 1. punkta a) apakšpunktā noteiktās prasības⁶⁰;
 - (d) sistēmas svēršanai kustībā ir uzstādītas ne vairāk kā 300 km attālumā cita no citas. Sistēmas svēršanai kustībā ļauj identificēt transportlīdzekļus un transportlīdzekļu sastāvus, kuri varētu būt pārsnieguši Direktīvā 96/53/EK noteikto maksimāli pieļaujamo masu.
3. Līdz 2030. gada 31. decembrim dalībvalstis nodrošina tādu līdzekļu ieviešanu vai izmantošanu, ar kuriem atklāj ar drošumu saistītus notikumus vai apstākļus un vāc atbilstīgus ceļu satiksmes datus, lai sniegtu vispārējas ar ceļu satiksmes drošību saistītas informācijas minimumu, kā noteikts Komisijas Deleģētajā regulā (ES) Nr. 886/2013⁶¹.
4. Pēc dalībvalsts lūguma pienācīgi pamatotos gadījumos Komisija ar īstenošanas aktiem var piešķirt atbrīvojumus no 2. punkta a) apakšpunktā noteiktās prasības, jo īpaši, ja satiksmes blīvums nepārsniedz 10 000 transportlīdzekļu dienā abos virzienos vai ja pastāv īpaši ģeogrāfiski vai būtiski fiziski ierobežojumi, ar nosacījumu, ka ir nodrošināts atbilstošs drošuma līmenis. Jebkurš lūgums piešķirt atbrīvojumu jāpamato ar sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīzi, īpašo ģeogrāfisko vai būtisko fizisko ierobežojumu novērtējumu un/vai novērtējumu par investīciju iespējamo negatīvo ietekmi uz vidi un bioloģisko daudzveidību.

30. pants

Transporta infrastruktūras prasības pamattīklam un paplašinātajam pamattīklam

1. Dalībvalstis nodrošina, ka pamattīkla un paplašinātā pamattīkla autoceļu infrastruktūra atbilst 29. panta 1. punktam.
2. Dalībvalstis līdz 2040. gada 31. decembrim nodrošina, ka pamattīkla un paplašinātā pamattīkla autoceļu infrastruktūra atbilst 29. panta 2. punkta a), c) un d) apakšpunktā noteiktajām prasībām.

⁶⁰ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2020/1054 (2020. gada 15. jūlijs), ar ko Regulu (EK) Nr. 561/2006 groza attiecībā uz minimālajām prasībām par maksimālajiem transportlīdzekļa ikdienas un iknedēļas vadīšanas laikiem, minimālajiem pārtraukumiem un ikdienas un iknedēļas atpūtas laikposmiem un ar ko Regulu (ES) Nr. 165/2014 groza attiecībā uz pozicionēšanu ar tahogrāfu palīdzību (OV L 249, 31.7.2020., 1. lpp.)

⁶¹ Komisijas Deleģētā regula (ES) Nr. 886/2013 (2013. gada 15. maijs), ar ko papildina Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2010/40/ES attiecībā uz datiem un procedūrām, lai lietotājiem, ja iespējams, nodrošinātu vispārējas ar ceļu satiksmes drošību saistītas bezmaksas informācijas minimumu (OV L 247, 18.9.2013., 6. lpp.).

3. Dalībvalstis līdz 2030. gada 31. decembrim nodrošina, ka pamattīkla un paplašinātā pamattīkla autoceļu infrastruktūra atbilst 29. panta 2. punkta b) apakšpunktā noteiktajām prasībām.
4. Dalībvalstis līdz 2025. gada 31. decembrim nodrošina, ka pamattīkla autoceļu infrastruktūra atbilst 29. panta 3. punktā noteiktajām prasībām.
5. Pēc dalībvalsts lūguma pienācīgi pamatotos gadījumos Komisija ar īstenošanas aktiem var piešķirt atbrīvojumus no 29. panta 2. punkta a) apakšpunktā noteiktās prasības, jo īpaši, ja satiksmes blīvums nepārsniedz 10 000 transportlīdzekļu dienā abos virzienos vai ja pastāv īpaši ģeogrāfiski vai būtiski fiziski ierobežojumi, ar nosacījumu, ka ir nodrošināts atbilstošs drošuma līmenis. Jebkurš lūgums piešķirt atbrīvojumu jāpamato ar sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīzi, īpašo ģeogrāfisko vai būtisko fizisko ierobežojumu novērtējumu un/vai novērtējumu par investīciju iespējamo negatīvo ietekmi uz vidi un bioloģisko daudzveidību.

31. pants

Autoceļu infrastruktūras attīstības prioritātes

Veicinot kopīgu interešu projektus, kas saistīti ar autoceļu infrastruktūru, un papildus vispārīgajām prioritātēm, kas noteiktas 12. un 13. pantā, uzmanību pievērš šādiem jautājumiem:

- (a) ceļu satiksmes drošības uzlabošana un veicināšana, ņemot vērā neaizsargāto lietotāju un satiksmes dalībnieku vajadzības visā to daudzveidībā, jo īpaši personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām vajadzības;
- (b) satiksmes pārslodzes mazināšana uz esošajiem ceļiem, jo īpaši ar intelektisku satiksmes vadību, tai skaitā dinamiskām satiksmes pārslodzes maksām vai ceļu lietošanas nodevām, kas atšķiras atkarībā no diennakts laika, nedēļas vai sezonas;
- (c) novatorisku tehnoloģiju ieviešana, lai uzlabotu Savienības autotransporta tiesiskā regulējuma ievērošanas kontroli, tai skaitā viedu un automatizētu izpildes rīku un 5G sakaru infrastruktūras ieviešana;
- (d) būvējot vai modernizējot autoceļu infrastruktūru, gājēju celiņu un veloceļu nepārtrauktības un pieejamības nodrošināšana, lai veicinātu aktīvo transporta veidu izmantošanu.

5. IEDAĻA

GAISA TRANSPORTA INFRASTRUKTŪRA

32. pants

Infrastruktūras komponenti

1. Gaisa transporta infrastruktūrā jo īpaši ietilpst:
 - (a) gaisa telpa, maršruti un gaisa ceļi;

- (b) lidostas, tostarp infrastruktūra un aprīkojums, kas vajadzīgs darbībām uz zemes un pārvadājumiem lidostas teritorijā, vertikālās pacelšanās un nosēšanās lidlaukos un kosmodromos;
 - (c) lidostu savienojumi ar citiem transporta veidiem Eiropas transporta tīklā;
 - (d) *ATM/ANS* sistēmas un saistītais aprīkojums, tostarp kosmosa tehniskās sistēmas;
 - (e) infrastruktūra, kas saistīta ar alternatīvajām degvielām un stāvošu gaisa kuģu elektroapgādi, kā noteikts Regulā (ES) [...] [par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu];
 - (f) infrastruktūra alternatīvo degvielu ražošanai uz vietas un energoefektivitātes uzlabošanai, kā arī tādas ietekmes uz klimatu un vidi un trokšņa emisiju samazināšanai, ko rada lidostas vai saistītas lidostu darbības, piemēram, apkalpošana uz zemes, gaisa kuģu ekspluatācija un pasažieru pārvadājumi uz zemes;
 - (g) infrastruktūra, ko izmanto dalītai atkritumu savākšanai, atkritumu rašanās novēršanai un darbībām aprītes ekonomikas jomā.
2. Lidosta ir daļa no visaptverošā tīkla, ja tā atbilst vismaz vienam no šiem nosacījumiem:
- (a) kravu pārvadājumu lidostu kopējais ikgadējais kravu pārvadājumu apjoms ir vismaz 0,2 % no kopējā ikgadējā kravu pārvadājumu apjoma visās Savienības lidostās;
 - (b) pasažieru pārvadājumu lidostu kopējais ikgadējais pasažieru satiksmes apjoms ir vismaz 0,1 % no kopējā ikgadējā pasažieru satiksmes apjoma visās Savienības lidostās, ja vien attiecīgā lidosta neatrodas tālāk kā 100 km rādiusā no tuvākās lidostas visaptverošajā tīklā vai tālāk kā 200 km rādiusā, ja reģionā, kurā šī lidosta atrodas, ir ātrgaitas dzelzceļa līnija.
- Dati par kopējo ikgadējo pasažieru satiksmes apjomu un kravu pārvadājumu apjomu pamatojas uz jaunākajiem pieejamajiem *Eurostat* publicētajiem statistikas datiem par vidējo rādītāju trīs gadu laikposmā.

33. pants

Transporta infrastruktūras prasības pamattīklam un visaptverošajam tīklam

1. Dalībvalstis nodrošina, ka:
- (a) līdz 2030. gada 31. decembrim pamattīkla lidostas ir savienotas ar tālsatiksmes dzelzceļa tīklu, tai skaitā ātrgaitas dzelzceļa tīklu, un autotransporta infrastruktūru Eiropas transporta tīklā, izņemot gadījumus, kad šādi savienojumi nav iespējami īpašu ģeogrāfisku vai būtisku fizisku ierobežojumu dēļ;
 - (b) līdz 2050. gada 31. decembrim visaptverošā tīkla lidostas, kuru kopējais ikgadējais pasažieru satiksmes apjoms pārsniedz četrus miljonus pasažieru, ir savienotas ar tālsatiksmes dzelzceļa tīklu, tai skaitā ātrgaitas dzelzceļa tīklu, un autotransporta infrastruktūru Eiropas transporta tīklā, izņemot gadījumus, kad šādi savienojumi nav iespējami īpašu ģeogrāfisku vai būtisku fizisku ierobežojumu dēļ;

- (c) visas lidostas, kas atrodas to teritorijā, piedāvā vismaz vienu termināli, kas bez diskriminācijas pieejams visiem operatoriem un lietotājiem un piemēro pārredzamas un nediskriminējošas maksas;
 - (d) gaisa transporta infrastruktūrai piemēro kopīgus pamatstandartus civilās aviācijas aizsardzībai pret nelikumīgu iejaukšanos, kurus Savienība pieņēmusi saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 300/2008⁶²;
 - (e) gaisa satiksmes vadības infrastruktūra ir tāda, kas ļauj īstenot Eiropas vienoto gaisa telpu saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 549/2004, (EK) Nr. 550/2004, (EK) Nr. 551/2004 un (ES) 2018/1139, izmantot gaisa transportu, lai uzlabotu Eiropas aviācijas sistēmas darbību un ilgtspēju, pildīt īstenošanas noteikumus un ievērot Savienības specifikācijas;
 - (f) lidostās ir ieviesta alternatīvo degvielu infrastruktūra, pilnībā ievērojot prasības, kas noteiktas Regulā (ES) [...] [par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu];
 - (g) gaisa transporta infrastruktūra nodrošina iepriekš kondicionēta gaisa padevi stāvošiem gaisa kuģiem.
2. Pēc dalībvalsts lūguma pienācīgi pamatotos gadījumos Komisija ar īstenošanas aktiem var piešķirt atbrīvojumus no 1. punkta a), b), c) un g) apakšpunktā noteiktajām prasībām. Jebkurš lūgums piešķirt atbrīvojumu jāpamato ar sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīzi, vai tam jābūt saistītam ar īpašiem ģeogrāfiskiem vai būtiskiem fiziskiem ierobežojumiem, tostarp dzelzceļa sistēmas neesamību teritorijā.

34. pants

Gaisa transporta infrastruktūras attīstības papildu prioritātes

Veicinot kopīgu interešu projektus, kas saistīti ar gaisa transporta infrastruktūru, un papildus vispārējām prioritātēm, kas noteiktas 12. un 13. pantā, uzmanību pievērš šādiem jautājumiem:

- (a) lidostu energoefektivitātes un darbības efektivitātes palielināšana;
- (b) atbalsts Eiropas vienotās gaisa telpas un savstarpēji izmantojamu sistēmu, jo īpaši to, kas izstrādātas *SESAR* projektā saskaņā ar Eiropas *ATM* ģenerālplānu, īstenošanai;
- (c) digitalizācijas un automatizācijas procesu uzlabošana, jo īpaši ņemot vērā paaugstinātu drošumu un drošību;
- (d) multimodālo starpsavienojumu uzlabošana starp lidostām un citu transporta veidu infrastruktūru, kā arī vajadzības gadījumā starp lidostām un pilsētu mezgliem;
- (e) ilgtspējas uzlabošana, kā arī ietekmes uz klimatu un vidi un trokšņa radītās ietekmes samazināšana, jo īpaši ieviešot jaunas tehnoloģijas un inovācijas, alternatīvas degvielas, bezemisiju un mazemisiju gaisa kuģus un mazemisiju infrastruktūru.

⁶² Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 300/2008 (2008. gada 11. marts) par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas drošības jomā un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 2320/2002 (OV L 97, 9.4.2008., 72. lpp.).

6. IEDAĻA

MULTIMODĀLO KRAVAS TERMINĀĻU INFRASTRUKTŪRA

35. pants

Multimodālo kravas termināļu identifikācija

1. Eiropas transporta tīkla multimodālie kravas termināļi ir termināļi, kas:
 - (a) atrodas Eiropas transporta tīkla jūras ostās, kas uzskaitītas II pielikumā;
 - (b) atrodas Eiropas transporta tīkla iekšējās ostās, kas uzskaitītas II pielikumā;
 - (c) atrodas pilsētas mezglā vai tā tuvumā;
 - (d) klasificēti kā Eiropas transporta tīkla dzelzceļa termināļi, kas uzskaitīti II pielikumā.
 2. Dalībvalstis nodrošina pietiekamu multimodālo kravas termināļu caurlaidspēju, kas apkalpo Eiropas transporta tīklu un atbilst pašreizējām un turpmākajām satiksmes plūsmām, jo īpaši plūsmām, kuras apkalpo pilsētu mezglus, rūpniecības centrus, ostas un loģistikas mezglus.
 3. Divu gadu laikā pēc šīs regulas stāšanās spēkā dalībvalstis veic tirgus un perspektīvas analīzi attiecībā uz multimodālajiem kravas termināļiem savā teritorijā. Šajā analīzē vismaz:
 - (a) izvērtē pašreizējās un turpmākās kravu satiksmes plūsmas, tostarp ar autotransportu pārvadāto kravu plūsmas;
 - (b) nosaka esošos Eiropas transporta tīkla multimodālos kravas termināļus savā teritorijā un novērtē jaunu multimodālu kravas termināļu nepieciešamību vai papildu pārkraušanas jaudas nepieciešamību esošajos termināļos;
 - (c) analizē, kā nodrošināt multimodālo kravas termināļu pienācīgu izvietojumu ar atbilstošu pārkraušanas jaudu, lai apmierinātu b) apakšpunktā minētās vajadzības. Šajā nolūkā ņem vērā termināļus, kas atrodas kaimiņos esošo dalībvalstu pierobežas zonās.
- Dalībvalstis apspriežas ar kravu nosūtītājiem, transporta un loģistikas operatoriem, kas darbojas to teritorijā. Savā analīzē tās ņem vērā apspriežu rezultātus.
4. Pamatojoties uz 3. punktā minēto analīzi, dalībvalstis izstrādā rīcības plānu multimodālo kravas termināļu tīkla attīstībai. Analīzes rezultātus un rīcības plānu iesniedz Komisijai ne vēlāk kā sešus mēnešus pēc analīzes pabeigšanas kopā ar to dzelzceļa termināļu sarakstu, kurus dalībvalsts ierosina iekļaut I un II pielikumā.
 5. Dzelzceļa terminālis ir Eiropas transporta tīkla daļa, un tas ir iekļauts I un II pielikumā, ja ir izpildīts vismaz viens no šiem nosacījumiem:
 - (a) tā ikgadējais kravu pārkraušanas apjoms pārsniedz 800 000 tonnu attiecībā uz iepakotu kravu, vai arī attiecībā uz beztaras kravu 0,1 % no attiecīgā kopējā ikgadējā apkalpoto kravu apjoma visās Savienības jūras ostās;

- (b) tas ir galvenais dzelzceļa terminālis, ko dalībvalsts norādījusi *NUTS 2* reģionam, ja šajā *NUTS 2* reģionā nav neviena dzelzceļa termināļa, kas atbilst a) apakšpunktam;
- (c) dalībvalsts to ierosina saskaņā ar 4. punktu.

36. pants

Infrastruktūras komponenti

Multimodālos kravas termināļos jo īpaši ietilpst:

- (a) infrastruktūra, kas savieno dažādus transporta veidus termināļa zonā un tās tuvumā;
- (b) aprīkojums, piemēram, celtņi, konveijeri vai citas pārkraušanas ierīces kravu pārvietošanai starp dažādiem transporta veidiem, kā arī kravu novietošanai un uzglabāšanai;
- (c) īpašas zonas, piemēram, vārtu zona, starpposma buferzona un gaidīšanas zona, pārkraušanas zona un braukšanas vai iekraušanas joslas;
- (d) IKT sistēmas, kas ir svarīgas efektīvai termināļa darbībai, piemēram, tās, kas atvieglo infrastruktūras caurlaidspējas plānošanu, pārvadājumus, savienojumus starp transporta veidiem un pārkraušanu;
- (e) infrastruktūra, kas saistīta ar alternatīvo degvielu iekārtām.

37. pants

Prasības transporta infrastruktūrai

1. Dalībvalstis godīgā un nediskriminējošā veidā nodrošina, ka 35. panta 1. punktā minētie multimodālie kravas termināļi:
 - (a) ir savienoti ar attiecīgajā teritorijā pieejamajiem transporta veidiem, ja tas ir iespējams, ja vien tas nav nepamatoti sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu ziņā;
 - (b) līdz 2030. gada 31. decembrim ir aprīkoti ar vismaz vienu uzlādes staciju, kā noteikts Regulas (ES) [...] [par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu] 2. panta 43. punktā, kas paredzēta lielas noslodzes transportlīdzekļu apkalpošanai;
 - (c) līdz 2030. gada 31. decembrim ir aprīkoti ar digitāliem rīkiem, lai nodrošinātu:
 - i) efektīvu termināļa darbību, piemēram, fotovārtus, termināļa darbības sistēmu, autovadītāja digitālu pieteikšanos/izrakstīšanos, kameras vai citus sensorus uz pārkraušanas aprīkojuma, kā arī sliežu ceļa kameru sistēmas;
 - ii) informācijas plūsmas terminālī un starp transporta veidiem loģistikas ķēdē un terminālī;
2. dalībvalstis līdz 2030. gada 31. decembrim godīgā un nediskriminējošā veidā nodrošina, ka 35. panta 1. punktā minētie multimodālie kravas termināļi, kas savienoti ar dzelzceļa tīklu, spēj apkalpot visu veidu intermodālās kravas vienības, ja tie ir klasificēti kā intermodāli termināļi un ja tie veic vertikālu pārkraušanu.

3. Dalībvalstis līdz 2040. gada 31. decembrim godīgā un nediskriminējošā veidā nodrošina, ka 35. panta 1. punktā minētie multimodālie kravas termināļi, kas savienoti ar dzelzceļa tīklu, bez manipulācijas spēj uzņemt 740 m garus vilcienus, vai, ja tas nav ekonomiski izdevīgi, tiek veikti atbilstoši pasākumi, lai uzlabotu 740 m garu vilcienu uzņemšanas efektivitāti, piemēram, atiešanas un pienākšanas pievedceļu paplašināšana un elektrifikācija, signalizācijas sistēmu pielāgošana un sliežu ceļa konfigurācijas uzlabojumi.
4. Dalībvalstis līdz 2050. gada 31. decembrim godīgā un nediskriminējošā veidā nodrošina, ka visi 35. panta 1. punktā minētie multimodālie kravas termināļi, kas savienoti ar dzelzceļa tīklu, spēj bez manipulācijas apkalpot visus 740 m garus vilcienus.
5. Pēc dalībvalsts lūguma pienācīgi pamatotos gadījumos Komisija ar īstenošanas aktiem var piešķirt atbrīvojumus no pienākumiem saskaņā ar 1.-4. punktu, ja investīcijas infrastruktūrā nav pamatotas sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu ziņā, jo īpaši, ja terminālis atrodas telpiski ierobežotā teritorijā.

38. pants

Multimodālā transporta infrastruktūras attīstības papildu prioritātes

Veicinot kopīgu interešu projektus, kas saistīti ar multimodālā transporta infrastruktūru, un papildus vispārīgajām prioritātēm, kas noteiktas 12. un 13. pantā, uzmanību pievērš šādiem jautājumiem:

- (a) dažādu transporta veidu starpsavienojumu veicināšana;
- (b) galveno multimodālā transporta attīstību kavējošo tehnisko un administratīvo šķēršļu likvidēšana, tai skaitā ieviešot *eFTI*;
- (c) vienmērīgu informācijas plūsmu attīstība, kas nodrošina transporta pakalpojumus visā Eiropas transporta sistēmā;
- (d) datu koplietošanas, datu pieejamības un datu atkalizmantošanas sadarbības veicināšana dažādos transporta veidos un starp tiem;
- (e) vajadzības gadījumā veicina to, ka Eiropas transporta tīkla privātie pievedceļi ļauj bez manipulācijas apkalpot 740 m garus vilcienus.

7. IEDAĻA

PILSĒTU MEZGLI

39. pants

Pilsētu mezglu komponenti

1. Pilsētas mezglā jo īpaši ietilpst:
 - (a) transporta infrastruktūra pilsētas mezglā, kas ir daļa no Eiropas transporta tīkla, tostarp apvedceļi, un kas palielina Eiropas transporta tīkla veiktspēju;

- (b) Eiropas transporta tīkla piekļuves punkti, jo īpaši multimodālās dzelzceļa stacijas, multimodālie kravas termināļi, ostas vai lidostas;
 - (c) pirmās un pēdējās jūdzes savienojumi starp šiem piekļuves punktiem un līdz tiem.
2. Eiropas transporta tīkla pilsētu mezgli ir uzskaitīti II pielikumā.

40. pants

Prasības pilsētu mezgliem

Attīstot Eiropas transporta tīklu pilsētu mezglos, lai nodrošinātu visa tīkla efektīvu darbību bez sastrēgumposmiem, dalībvalstis nodrošina:

- (a) alternatīvo degvielu uzlādes un uzpildes infrastruktūras pieejamību, tostarp loģistikas platformās un sabiedriskajam transportam, pilnībā ievērojot Regulas (ES) [...] [par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu] prasības;
- (b) līdz 2025. gada 31. decembrim:
 - i) ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plāna (IPMP) pieņemšanu saskaņā ar V pielikumu, tajā jo īpaši ietverot pasākumus dažādu transporta veidu integrācijai, efektīvas bezemisiju mobilitātes, tai skaitā ilgtspējīgas un bezemisiju pilsētas loģistikas, veicināšanai, gaisa piesārņojuma un trokšņa piesārņojuma mazināšanai, un ņemot vērā Eiropas transporta tālsatiksmes plūsmas;
 - ii) pilsētu mobilitātes datu vākšanu un iesniegšanu Komisijai par katru pilsētas mezglu, aptverot vismaz siltumnīcefekta gāzu emisijas, satiksmes pārslodzi, negadījumus un traumas, transporta veidu modālo īpatsvaru un piekļuvi mobilitātes pakalpojumiem, kā arī datus par gaisa piesārņojumu un trokšņa piesārņojumu. Pēc tam šos datus iesniedz katru gadu;
- (c) līdz 2030. gada 31. decembrim:
 - i) pasažieru pārvadājumiem: ilgtspējīgus, vienmērīgus un drošus starpsavienojumus starp dzelzceļu, autoceļiem, gaisa transportu, aktīvajiem transporta veidiem un attiecīgā gadījumā iekšējo ūdensceļu un jūras transporta infrastruktūru;
 - ii) pasažieru pārvadājumiem: iespēju pasažieriem piekļūt informācijai, rezervēt, apmaksāt braucienus un saņemt biļetes, izmantojot multimodālos digitālos mobilitātes pakalpojumus;
 - iii) kravu pārvadājumiem: ilgtspējīgus, vienmērīgus un drošus starpsavienojumus starp dzelzceļu, autoceļiem un attiecīgā gadījumā iekšējo ūdensceļu, gaisa un jūras transporta infrastruktūru, kā arī piemērotus savienojumus ar loģistikas platformām un iekārtām;
 - iv) tādu multimodālu pasažieru pārvadājumu mezglu attīstību, kuri atvieglotu pirmās un pēdējās jūdzes savienojumus un ir aprīkoti ar vismaz vienu uzlādes staciju, kā noteikts Regulas (ES) [...] [par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu] 2. panta 43. punktā, kas paredzēta lielas noslodzes transportlīdzekļu apkalpošanai;

- (d) līdz 2040. gada 31. decembrim: vismaz viena multimodāla kravas termināļa izveidi, kas nodrošina pietiekamu pārkraušanas jaudu pilsētas mezglā vai tā tuvumā.

Komisija ne vēlāk kā vienu gadu pēc šīs regulas stāšanās spēkā pieņem īstenošanas aktu, ar ko nosaka metodiku attiecībā uz b) apakšpunkta ii) punktā minētajiem datiem, kuri jāvērtē dalībvalstīm. Minēto īstenošanas aktu pieņem saskaņā ar 59. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru.

41. pants

Pilsētu mezglu papildu prioritātes

Veicinot kopīgu interešu projektus, kas saistīti ar pilsētu mezgliem, un papildus vispārīgajām prioritātēm, kas noteiktas 12. un 13. pantā, uzmanību pievērš šādiem jautājumiem:

- (a) vienmērīgs starpsavienojums starp Eiropas transporta tīkla infrastruktūru un reģionālā un vietējā transporta infrastruktūru;
- (b) tranzīta dzelzceļa un autotransporta negatīvās ietekmes uz pilsētu teritorijām mazināšana, kas var ietvert apvedceļus;
- (c) efektīva un zema trokšņa līmeņa bezemisiju transporta un mobilitātes veicināšana, tostarp pilsētu autoparku zaļināšana;
- (d) sabiedriskā transporta un aktīvo transporta veidu modālā īpatsvara palielināšana;
- (e) transporta un satiksmes informācijas digitāla apmaiņa starp pilsētas un ārpuspilsētas satiksmes vadības centriem un struktūrām, kas sniedz informācijas pakalpojumus, saskaņā ar ISO/CEN standartiem.

IV NODAĻA

NOTEIKUMI PAR VIEDU UN NOTURĪGU TRANSPORTU

42. pants

Transporta IKT sistēmas

1. Transporta IKT sistēmas ļauj veikt caurlaidspējas un satiksmes pārvaldību un informācijas apmaiņu dažādos transporta veidos un starp tiem, lai veiktu multimodālā transporta pārvadājumus un sniegtu ar transportu saistītus pievienotās vērtības pakalpojumus, uzlabotu noturību, drošumu, drošību, palielinātu veikspēju satiksmes pārslodzes, ekspluatācijas un vides jomā, kā arī vienkāršotu administratīvās procedūras. Transporta IKT sistēmas arī veicina vienmērīgu savienojumu starp infrastruktūru un mobilajiem aktīviem.
2. Transporta IKT sistēmas ievieš visā Savienībā, lai nodrošinātu sadarbspējīgu pamatspēju kopumu visās dalībvalstīs.
3. Šajā pantā minētajās transporta IKT sistēmās ietilpst tās, kas paredzētas:

- (a) dzelzceļiem: *ERTMS*, telemātikas lietojumprogrammas kravu un pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem, kā minēts savstarpējas izmantojamības tehniskajā specifikācijā, un citi digitalizācijas uzlabojumi, jo īpaši kopuzņēmumu *Shift2Rail* un “Eiropas dzelzceļš” darba rezultāti;
- (b) iekšējiem ūdensceļiem: *RIS*;
- (c) autotransportam: *ITS*;
- (d) jūras transportam: *VTMIS* pakalpojumi kuģu satiksmes pārvaldībai un Eiropas Jūras vienloga sistēmas vide (*EMSW*) informācijas apmaiņai;
- (e) gaisa transportam: *ATM/ANS* sistēmas, jo īpaši tās, kas ir *SESAR* projekta rezultāts;
- (f) multimodālajam transportam: *eFTI*, ES mobilitātes datu telpa un sistēmas, kas atvieglo datu apmaiņu starp uzņēmumiem, lai nodrošinātu piegādes ķēdes pārredzamību un optimizāciju.

43. pants

Ilgspējīgi kravu pārvadājumu pakalpojumi

1. Dalībvalstis veicina kopīgu interešu projektus, kuri gan nodrošina efektīvus kravu pārvadājumu pakalpojumus, kas izmanto Eiropas transporta tīkla infrastruktūru, gan palīdz samazināt oglekļa dioksīda emisijas un cita veida nelabvēlīgu ietekmi uz vidi, un kuru mērķis ir:
 - (a) uzlabot transporta infrastruktūras ilgtspējīgu izmantojumu, tostarp tās efektīvu pārvaldību;
 - (b) sekmēt novatorisku transporta pakalpojumu ieviešanu, tostarp izmantojot tuvsatiksmes kuģošanas savienojumus, transporta IKT sistēmas un izstrādājot palīginfrastruktūru, kas nepieciešama, lai sasniegtu šo pakalpojumu mērķus galvenokārt vides un drošuma jomā, kā arī izveidojot piemērotas pārvaldības struktūras;
 - (c) atvieglināt multimodālā transporta pakalpojumu darbības, tostarp nepieciešamās saistītās informācijas plūsmas, un uzlabot sadarbību starp loģistikas ķēdes dalībniekiem, tostarp kravu nosūtītājiem, operatoriem, pakalpojumu sniedzējiem un to klientiem;
 - (d) stimulēt resursefektivitāti un bezemisiju un mazemisiju darbības, jo īpaši tādās jomās kā tehnoloģijas, ekspluatācija, transportlīdzekļu piedziņa, autotransportlīdzekļu un kuģu vadīšana, sistēmu un ekspluatācijas plānošana;
 - (e) uzlabot savienojumus ar Savienības neaizsargātākajām un izolētākajām daļām, jo īpaši ar tālākajiem reģioniem un citiem attāliem, salu, perifēriem un kalnu reģioniem, kā arī mazapdzīvotiem apgabaliem.
2. Dalībvalstis sekmē novatorisku transporta pakalpojumu ieviešanu, tostarp izmantojot Eiropas Jūras telpu, IKT sistēmas un izstrādājot palīginfrastruktūru, kas nepieciešama, lai sasniegtu šo pakalpojumu mērķus vides un drošuma jomā, kā arī izveidojot piemērotas pārvaldības struktūras.

44. pants

Jaunās tehnoloģijas un inovācija

Lai Eiropas transporta tīkls neatpaliktu novatorisku tehnoloģiju izstrādes un ieviešanas ziņā, dalībvalstis jo īpaši tiecas:

- (a) atbalstīt un veicināt transporta dekarbonizāciju, veicot pāreju uz bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļiem, peldlīdzekļiem un gaisa kuģiem, kā arī citām novatoriskām un ilgtspējīgām transporta un tīkla tehnoloģijām, piemēram, hipercilpu;
- (b) radīt priekšnosacījumus visu transporta veidu dekarbonizācijai, veicinot energoefektivitāti, ieviešot bezemisiju un mazemisiju risinājumus, tostarp ūdeņraža padeves un elektroapgādes sistēmas, kā arī citus jaunus risinājumus, piemēram, ilgtspējīgas degvielas, un nodrošinot piemērotu infrastruktūru. Šādā infrastruktūrā var ietilpt piekļuve enerģētikas tīkliem un citas iekārtas, kas nepieciešamas enerģijas piegādei, un var ņemt vērā attiecīgo infrastruktūras–transportlīdzekļa saskarni un ietvert transporta IKT sistēmas. Transporta infrastruktūra var būt enerģētikas centrs dažādu transporta veidu apkalpošanai;
- (c) atbalstīt jaunu digitālo tehnoloģiju ieviešanu un izmantošanu, jo īpaši veicināt savienojamības infrastruktūru ar nepārtrauktu pārklājumu visos Eiropas transporta koridoros, lai nodrošinātu visaugstāko digitālās infrastruktūras veikspējas līmeni un sasniegtu augstāku automatizācijas līmeni;
- (d) uzlabot personu pārvietošanās un preču pārvadājumu drošumu un ilgtspēju;
- (e) uzlabot tīkla darbību, pārvaldību, pieejamību, savstarpējo izmantojamību, multimodalitāti un efektivitāti, tai skaitā attīstot multimodālus digitālos mobilitātes pakalpojumus un infrastruktūru, kas nodrošina vienmērīgu multimodalitāti, piemēram, ātrgaitas dzelzceļu un pilsētas vilcienu/tramvaju savienojumus lidostās;
- (f) veicināt efektīvus veidus, kā visiem lietotājiem un transporta pakalpojumu sniedzējiem nodrošināt pieejamu un saprotamu informāciju par starpsavienojumiem, savstarpējo izmantojamību un multimodalitāti;
- (g) veicināt efektīvus veidus, kā visiem lietotājiem un transporta pakalpojumu sniedzējiem nodrošināt pieejamu un saprotamu informāciju par viņu izvēlēta transporta veida ietekmi uz vidi;
- (h) veicināt pasākumus, ar ko samazina ārējās izmaksas, piemēram, satiksmes pārslodzi, kaitējumu veselībai un visa veida piesārņojumu, tostarp trokšņa piesārņojumu un emisijas;
- (i) tīklos ieviest drošības tehnoloģijas un savietojamus identifikācijas standartus;
- (j) uzlabot transporta infrastruktūras noturību pret traucējumiem un klimata pārmaiņām, tālab modernizējot un plānojot infrastruktūru, kā arī izmantojot digitālus, pret kiberuzbrukumiem aizsargātus risinājumus, kas paredzēti, lai aizsargātu tīklu pret dabas un cilvēka izraisītām katastrofām;
- (k) turpināt IKT sistēmu un jaunu transportam paredzētu tehnoloģiju tālāku izstrādi un ieviešanu dažādos transporta veidos un starp tiem.

45. pants

Droša un aizsargāta infrastruktūra

Dalībvalstis nodrošina, ka transporta infrastruktūra sekmē pasažieru un kravu drošu un aizsargātu kustību.

Noturīga infrastruktūra

1. Plānojot infrastruktūru, dalībvalstis uzlabo transporta infrastruktūras drošību un noturību pret klimata pārmaiņām, dabiskiem apdraudējumiem, cilvēka izraisītām katastrofām, kā arī tīšiem traucējumiem, kas ietekmē Savienības transporta sistēmas darbību. Īstenojot kopīgu interešu projektus, dalībvalstis ņem vērā:
 - (a) savstarpējās atkarības, saiknes un lavīnveida ietekmi ar citiem tīkliem, piemēram, telesakaru un elektroenerģijas tīklu;
 - (b) drošumu, drošību un veiktspēju situācijās, kad pastāv vairāki apdraudējumi;
 - (c) infrastruktūras strukturālo kvalitāti visā tās dzīves ciklā, īpašu uzmanību pievēršot turpmākajiem prognozētajiem klimatiskajiem apstākļiem;
 - (d) civilās aizsardzības vajadzības reaģēšanai uz traucējumiem;
 - (e) kiberdrošību un infrastruktūras noturību, īpašu uzmanību pievēršot pārrobežu infrastruktūrai.
2. Kopīgu interešu projektiem, kuriem saskaņā ar Direktīvu 2011/92/ES ir jāveic ietekmes uz vidi novērtējums, veic klimatdrošināšanu. Klimatdrošināšanu veic, pamatojoties uz jaunāko pieejamo paraugpraksi un norādījumiem, lai nodrošinātu, ka transporta infrastruktūras ir noturīgas pret klimata pārmaiņu nelabvēlīgo ietekmi, šādā nolūkā veicot klimatiskās neaizsargātības un riska novērtējumu, arī veicot attiecīgus pielāgošanās pasākumus, un siltumnīcefekta gāzu emisiju izmaksas integrējot izmaksu un ieguvumu analīzē. Šāda prasība neattiecas uz projektiem, kuriem ietekmes uz vidi novērtējums ir pabeigts pirms šīs regulas stāšanās spēkā.

Drošības un sabiedriskās kārtības apdraudējumi

1. Dalībvalstis paziņo Komisijai par visiem kopīgu interešu projektiem to teritorijā, kuros piedalās vai sniedz jebkāda veida ieguldījumu trešās valsts fiziska persona vai trešās valsts uzņēmums, lai varētu novērtēt tā ietekmi uz drošību vai sabiedrisko kārtību Savienībā. Šis pienākums neattiecas uz ārvalstu tiešajiem ieguldījumiem, par kuriem Komisijai un citām dalībvalstīm paziņots saskaņā ar Regulas (ES) 2019/452 6. panta 1. punktu.
2. Dalībvalstis nodrošina, ka informācija, kas paziņota saskaņā ar 1. punktu, ir pieejama vismaz divpadsmit mēnešus pirms galīgā lēmuma par kopīgu interešu projekta īstenošanu. Informācija jo īpaši attiecas uz:
 - (a) trešās valsts uzņēmuma īpašumtiesību struktūru un attiecīgā gadījumā uzņēmuma, kurā plānota dalība vai ieguldījums, īpašumtiesību struktūru, ietverot informāciju par faktisko īpašnieku un līdzdalību kapitālā;
 - (b) trešās valsts fiziskās personas vai trešās valsts uzņēmuma dalības vai ieguldījuma kopīgu interešu projektā aptuveno vērtību un šādas dalības vai ieguldījuma formas un nosacījumu aprakstu;
 - (c) trešās valsts fiziskās personas vai trešās valsts uzņēmuma un attiecīgā gadījumā uzņēmuma, kurā plānota dalība vai ieguldījums, produktiem, pakalpojumiem un uzņēmējdarbību, kas ietekmē Eiropas tīklu;

- (d) dalībvalstīm, kurās trešās valsts fiziskā persona vai trešās valsts uzņēmums un attiecīgā gadījumā uzņēmums, kurā plānota dalība vai ieguldījums, veic attiecīgo uzņēmējdarbību, kas ietekmē Eiropas transporta tīklu;
- (e) ieguldījuma vai dalības finansējumu un tā avotu, pamatojoties uz labāko informāciju, kas pieejama dalībvalstij;
- (f) datumu, kad plānota dalības stāšanās spēkā vai ieguldījuma pabeigšana.

Turklāt dalībvalstis cenšas sniegt visu informāciju, ja tāda ir pieejama, kas ir būtiska novērtējumam, kuru Komisija veic saskaņā ar 5. punkta otrās daļas a), b) un c) apakšpunktu.

3. Ne vēlāk kā trīsdesmit kalendārās dienas pēc informācijas saņemšanas saskaņā ar 1. punktu Komisija var pieprasīt papildu informāciju dalībvalstij, kurā plānots kopīgu interešu projekts. Visiem papildu informācijas pieprasījumiem jābūt pienācīgi pamatotiem, attiecinātiem vienīgi uz informāciju, kas vajadzīga novērtējuma veikšanai saskaņā ar 5. punktu, proporcionāliem pieprasījuma mērķim, un tie nedrīkst būt pārmērīgi apgrūtināši dalībvalstij, kurā plānots kopīgu interešu projekts.

Dalībvalsts, kurā plānots kopīgu interešu projekts, nodrošina, ka Komisijas pieprasītā papildu informācija ir pieejama Komisijai bez nepamatotas kavēšanās.

Dalībvalsts, kurā plānots kopīgu interešu projekts, var pieprasīt trešās valsts fiziskai personai vai trešās valsts uzņēmumam sniegt 2. un 3. punktā minēto informāciju. Attiecīgā trešās valsts fiziskā persona vai attiecīgais trešās valsts uzņēmums sniedz pieprasīto informāciju bez nepamatotas kavēšanās.

4. Ja Komisija uzskata, ka trešās valsts fiziskās personas vai trešās valsts uzņēmuma dalība vai jebkāda veida ieguldījums var ietekmēt Eiropas transporta tīkla kritisko infrastruktūru drošības vai sabiedriskās kārtības ziņā, vai ja Komisijai ir atbilstoša informācija saistībā ar šo dalību vai ieguldījumu, vai attiecīgo kopīgu interešu projektu, tā var sniegt atzinumu, kas adresēts dalībvalstij, kurā plānots kopīgu interešu projekts.

Kritiskā infrastruktūra ir aktīvs, sistēma vai to daļa, ko izmanto transporta vajadzībām un kas atrodas dalībvalstīs un ir būtiska vitāli svarīgu sabiedrības funkciju, veselības, drošuma, drošības, cilvēku ekonomiskās vai sociālās labklājības uzturēšanai, un tās traucēšana vai iznīcināšana būtiski ietekmētu dalībvalsti, ja šīs funkcijas netiktu uzturētas.

5. Nosakot, vai trešās valsts fiziskās personas vai trešās valsts uzņēmuma dalība varētu ietekmēt kritisko infrastruktūru drošības vai sabiedriskās kārtības ziņā, Komisija var apsvērt tās iespējamo ietekmi cita starpā uz:

- (a) kritisko infrastruktūru un iekārtām, kas ir būtiskas šādas infrastruktūras ekspluatācijai, kā arī zemi un nekustamo īpašumu, kas ir būtiski šādas infrastruktūras izmantošanai;
- (b) tehnoloģijām un divējāda lietojuma precēm, kā definēts Regulas (ES) 2021/821⁶³ 2. panta 1. punktā, kas ir būtiskas kritiskās infrastruktūras darbībai;

⁶³ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/821 (2021. gada 20. maijs), ar ko izveido Savienības režīmu divējāda lietojuma preču eksporta, starpniecības, tehniskās palīdzības, tranzīta un pārvadājumu kontrolei (pārstrādāta redakcija) (OV L 206, 11.6.2021., 1. lpp.).

- (c) kritiskās infrastruktūras būvniecībai, ekspluatācijai un uzturēšanai būtisku iedevumu nodrošināšanu;
- (d) piekļuvi sensitīvai informācijai, tai skaitā persondatiem, vai spēju kontrolēt šādu informāciju saistībā ar kritiskās infrastruktūras būvniecību, ekspluatāciju un uzturēšanu.

Nosakot, vai ārvalstu dalība vai ieguldījums varētu ietekmēt drošību vai sabiedrisko kārtību, Komisija jo īpaši var ņemt vērā arī to, vai:

- (a) trešās valsts uzņēmumu tieši vai netieši kontrolē trešās valsts valdība, arī valsts struktūras vai bruņotie spēki, tai skaitā izmantojot īpašumtiesību struktūru vai būtisku finansējumu;
 - (b) trešās valsts fiziskā persona vai trešās valsts uzņēmums jau ir bijis iesaistīts darbībās, kas ietekmē drošību vai sabiedrisko kārtību kādā dalībvalstī; vai
 - (c) pastāv nopietns risks, ka trešās valsts fiziskā persona vai trešās valsts uzņēmums ir iesaistījies nelikumīgās vai noziedzīgās darbībās.
6. Komisija var sniegt atzinumu saskaņā ar 4. punktu ne vēlāk kā trīs mēnešus pēc informācijas saņemšanas saskaņā ar 3. punktu. Komisijas atzinumu adresē dalībvalstij, kurā plānots kopīgu interešu projekts, un tas jānosūta citām dalībvalstīm. Ja trešās valsts fiziskās personas vai trešās valsts uzņēmuma dalība vai jebkāda veida ieguldījums ir ārvalstu tiešais ieguldījums, kā definēts Regulas (ES) 2019/452 2. panta 1. punktā, ko nepārbauda dalībvalsts, kurā ārvalstu tiešais ieguldījums ir plānots vai veikts, Komisija sniedz šādu atzinumu, ja tas ir pamatots, saskaņā ar Regulas (ES) 2019/452 8. pantu.
 7. Dalībvalsts, kurā kopīgu interešu projektu plāno īstenot trešās valsts fiziska persona vai trešās valsts uzņēmums, vai ar trešās valsts fiziskas personas vai trešās valsts uzņēmuma dalību vai jebkāda veida ieguldījumu, maksimāli ņem vērā Komisijas atzinumu un ne vēlāk kā trīs mēnešus pēc atzinuma sniegšanas sniedz paskaidrojumu Komisijai, ja tās atzinums netiek ievērots.
 8. Katra dalībvalsts un Komisija izveido kontaktpunktu šā panta īstenošanai. Dalībvalstis un Komisija iesaista šos kontaktpunktus visos jautājumos, kas saistīti ar šā panta īstenošanu.
 9. Komisija nodrošina aizsargātu un šifrētu sistēmu, kuras mērķis ir atbalstīt tiešu sadarbību un informācijas apmaiņu starp kontaktpunktiem.
 10. Dalībvalstis un Komisija nodrošina konfidencialās informācijas, kas iegūta, piemērojot šo pantu, aizsardzību saskaņā ar Savienības un attiecīgajiem valsts tiesību aktiem.
 11. Dalībvalstis un Komisija nodrošina, ka klasificētā informācija, kas sniegta vai ar ko apmainās saskaņā ar šo pantu, netiek ierindota zemākā kategorijā vai deklasificēta bez iepriekšējas rakstiskas informācijas sniedzēja piekrišanas.
 12. Jebkāda persondatu apstrāde saskaņā ar šo pantu tiek veikta saskaņā ar Regulu (ES) 2016/679⁶⁴ un Regulu (ES) 2018/1725⁶⁵ un tikai tiktāl, cik tas nepieciešams, lai

⁶⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2016/679 (2016. gada 27. aprīlis) par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti un ar ko atceļ Direktīvu 95/46/EK (Vispārīgā datu aizsardzības regula) (OV L 119, 4.5.2016., 1. lpp.).

pārbaudītu dalību vai ieguldījumu attiecīgajā kopīgu interešu projektā un nodrošinātu šajā pantā paredzētās sadarbības efektivitāti. Persondatus, kas saistīti ar šā panta īstenošanu, glabā tikai tik ilgi, cik nepieciešams, lai sasniegtu mērķus, kuriem tie tika vākti.

48. pants

Uzturēšana un projekta dzīves cikls

Dalībvalstis nodrošina, ka:

- (a) Eiropas transporta tīkla infrastruktūra tiek uzturēta tā, lai tās darbmuža laikā nodrošinātu vienādu pakalpojumu un drošības līmeni;
- (b) tiek izstrādāti ilgtermiņa uzturēšanas plāni, kuros ietverta informācija par finansējuma resursiem, kas vajadzīgi, lai segtu esošās un plānotās infrastruktūras ilgtermiņa uzturēšanas izmaksas;
- (c) uzturēšanas vajadzības un izmaksas infrastruktūras darbmuža laikā tiek ņemtas vērā būvniecības vai modernizācijas plānošanas posmā;
- (d) dzelzceļa infrastruktūras gadījumā tiek nodrošināta atbilstība starp uzturēšanas un atjaunošanas vajadzībām, kas saistītas ar Eiropas transporta tīkla attīstību un atspoguļotas indikatīvajā dzelzceļa infrastruktūras attīstības stratēģijā, kas minēta Direktīvas 2012/34/ES 8. panta 1. punktā, attiecīgo infrastruktūras pārvaldītāju saimnieciskās darbības plānā, kas minēts Direktīvas 2012/34/ES 8. panta 3. punktā, un līgumiskajās vienošanās starp kompetento iestādi un infrastruktūras pārvaldītāju, kas minētas Direktīvas 2012/34/ES 30. pantā.

49. pants

Pieejamība visiem lietotājiem

Transporta infrastruktūrai būtu jāveicina vienmērīga mobilitāte un pieejamība visiem lietotājiem, jo īpaši cilvēkiem neaizsargātības situācijā, tostarp personām ar invaliditāti vai ierobežotām pārvietošanās spējām, kā arī personām, kas dzīvo tālākajos reģionos un citos attālos, lauku, salu, perifēros un kalnu reģionos, kā arī mazapdzīvotos apgabalos.

⁶⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/1725 (2018. gada 23. oktobris) par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi Savienības iestādēs, struktūrās, birojos un aģentūrās un par šādu datu brīvu apriti un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 45/2001 un Lēmumu Nr. 1247/2002/EK (OV L 295, 21.11.2018., 39. lpp.).

V NODAĻA

EIROPAS TRANSPORTA KORIDORU INSTRUMENTU UN HORIZONTĀLO PRIORITĀŠU ĪSTENOŠANA

50. pants

Eiropas transporta koridoru instruments un horizontālās prioritātes

1. Eiropas transporta koridori ir instruments, ar ko veicināt Eiropas transporta tīkla daļu koordinētu īstenošanu, un tie jo īpaši paredzēti, lai uzlabotu pārrobežu savienojumus un likvidētu sastrēgumus Savienībā.
2. Lai izveidotu resursefektīvu multimodālu transportu un palielinātu kohēziju, uzlabojot teritoriālo sadarbību, Eiropas transporta koridori ir vērsti uz:
 - (a) transporta veidu integrāciju, lai īpaši stiprinātu videi nekaitīgākos transporta veidus, jo sevišķi dzelzceļu, iekšējo ūdensceļu transportu un tuvsatiksmes kuģošanu;
 - (b) savstarpēju izmantojamību;
 - (c) koordinētu infrastruktūras attīstību, jo īpaši pārrobežu posmos, galvenokārt, lai visā Savienībā attīstītu pilnībā savstarpēji izmantojamu dzelzceļa kravu pārvadājumu sistēmu, kā arī ātrgaitas tālsatiksmes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tīklu;
 - (d) atbalstu koordinētu un integrētu novatorisku risinājumu izstrādei un ieviešanai, lai digitalizētu transportu.
3. Eiropas transporta koridori ļauj dalībvalstīm panākt koordinētu un sinhronizētu pieeju investīcijām infrastruktūrā.
4. Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēma (*ERTMS*) un Eiropas jūras telpa ir Eiropas transporta tīkla īstenošanas horizontālās prioritātes. Tās nodrošina savlaicīgu *ERTMS* ieviešanu visā tīklā un jūras transporta savienojumu integrāciju Eiropas transporta tīklā.

51. pants

Eiropas transporta koridoru un horizontālo prioritāšu koordinēšana

1. Lai atvieglotu Eiropas transporta koridoru, *ERTMS* un Eiropas jūras telpas koordinētu īstenošanu, Komisija, vienojoties ar attiecīgajām dalībvalstīm un pēc apspriešanās ar Eiropas Parlamentu un Padomi, norīko vienu Eiropas koordinatoru katram koridoram un katrai horizontālajai prioritātei.
2. Eiropas koordinatoru izvēlas, jo īpaši, pamatojoties uz viņa/viņas zināšanām par jautājumiem, kas saistīti ar transportu un/vai lielu projektu finansēšanu un/vai sociālekonomisko un vidisko izvērtējumu, kā arī pieredzi Savienības politikas veidošanā. Eiropas koordinatoru izraugās uz ne vairāk kā četriem gadiem ar iespēju pagarināt termiņu. Eiropas koordinatora kompetence ir saistīta ar viena koridora vai horizontālās prioritātes īstenošanu.
3. Komisijas lēmumā, ar ko norīko Eiropas koordinatoru, norāda, kā jāveic 5., 6. un 7. punktā minētie uzdevumi.

4. Eiropas koordinators rīkojas Komisijas vārdā un uzdevumā, un Komisija nodrošina nepieciešamo sekretariāta palīdzību.
5. Eiropas koordinatori:
 - (a) atbalsta attiecīgā Eiropas transporta koridora vai attiecīgās horizontālās prioritātes koordinētu īstenošanu;
 - (b) kopā ar attiecīgajām dalībvalstīm izstrādā darba plānu un uzrauga tā īstenošanu saskaņā ar 53. pantu;
 - (c) apspriežas attiecīgi ar koridora forumu vai horizontālo prioritāšu konsultatīvo forumu saistībā ar minēto darba plānu un tā īstenošanu un regulāri informē forumu par darba plāna īstenošanu;
 - (d) lai saņemtu palīdzību piemērotu risinājumu rašanā, ziņo dalībvalstīm, Komisijai un attiecīgā gadījumā visām pārējām struktūrām, kas ir tieši iesaistītas Eiropas transporta koridora vai horizontālās prioritātes attīstībā, par jebkādam grūtībām, kas radušās, un jo īpaši, ja ir traucēta koridora vai horizontālās prioritātes attīstība;
 - (e) sagatavo ikgadēju stāvokļa pārskata ziņojumu par gūtajiem panākumiem Eiropas transporta koridoru un horizontālo prioritāšu īstenošanā. Šajā ikgadējā stāvokļa pārskata ziņojumā lielākā uzmanība tiek pievērsta gūtajiem panākumiem saistībā ar galvenajām prioritātēm un investīcijām, aprakstīta to īstenošanā radušos problēmu būtība un ierosināti risinājumi.
6. Eiropas transporta koridoru Eiropas koordinatori:
 - (a) cieši sadarbojas ar dzelzceļa kravu pārvadājumu pārvaldības struktūrām, lai noteiktu un sakārtotu prioritārā secībā investīciju vajadzības dzelzceļa kravu pārvadājumiem Eiropas transporta koridoru dzelzceļa kravu pārvadājumu līnijās;
 - (b) ciešā sadarbībā ar dzelzceļa kravu pārvadājumu pārvaldības struktūrām uzrauga kravu pārvadājumu administratīvos, ekspluatācijas un savstarpējās izmantojamības aspektus Eiropas transporta koridoru dzelzceļa kravu pārvadājumu līnijās, tai skaitā uzrauga dzelzceļa kravu pārvadājumu darbības rādītājus.
7. Eiropas transporta koridoru Eiropas koordinatori:
 - (a) nosaka un sakārto prioritārā secībā investīciju vajadzības Eiropas transporta koridoru dzelzceļa pasažieru pārvadājumu līnijās;
 - (b) uzrauga pasažieru pārvadājumu administratīvos, ekspluatācijas un savstarpējās izmantojamības aspektus Eiropas transporta koridoru dzelzceļa pasažieru pārvadājumu līnijās, tai skaitā uzrauga dzelzceļa pasažieru pārvadājumu darbības rādītājus.
8. Saskaņā ar Regulas (ES) 2021/1153 14. panta 4. punktu Komisija, izskatot pieteikumus Savienības finansējuma saņemšanai no Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta (EISI) Eiropas transporta koridoriem vai horizontālajām prioritātēm, pieprasa Eiropas koordinators atzinumu atbilstīgi Eiropas koordinators pilnvarām, lai nodrošinātu katra koridora vai horizontālās prioritātes atbilstību un turpmāku virzību. Eiropas koordinators pārbauda, vai projekti, ko dalībvalstis ir ierosinājušas EISI līdzfinansējuma saņemšanai, atbilst darba plāna prioritātēm.

9. Ja Eiropas koordinators nespēj apmierinoši un saskaņā ar šajā pantā noteiktajām prasībām pildīt savas pilnvaras, Komisija var jebkurā laikā atcelt minētās pilnvaras un norīkot jaunu Eiropas koordinatoru saskaņā ar 1. punktā noteikto procedūru.

52. pants

Eiropas transporta koridoru un horizontālo prioritāšu pārvaldība

1. Katrā Eiropas transporta koridorā un horizontālajā prioritātē attiecīgajam Eiropas koordinatoram uzdevumu veikšanā saistībā ar darba plānu un tā īstenošanu palīdz sekretariāts un konsultatīvais forums, attiecīgi “koridora forums” un “horizontālo prioritāšu konsultatīvais forums”.
2. Koridora forumu oficiāli izveido un vada Eiropas koordinators. Attiecīgās dalībvalstis vienojas par dalību koridora forumā savā Eiropas transporta koridora daļā un nodrošina dzelzceļa kravu pārvadājumu pārvaldības struktūru pārstāvību.
3. Ar attiecīgo dalībvalstu piekrišanu Eiropas koordinators var izveidot un vadīt koridora darba grupas, kas lielāko uzmanību velta:
 - (a) jaunu digitālo tehnoloģiju un infrastruktūras savstarpējai izmantojamībai un ieviešanai;
 - (b) koordinētai infrastruktūras projektu izstrādei un īstenošanai pārrobežu posmos;
 - (c) pārrobežu dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem;
 - (d) operacionāliem sastrēgumposmiem;
 - (e) pilsētu mezgliem;
 - (f) sadarbībai ar trešām valstīm;
 - (g) citiem *ad hoc* jautājumiem, kurus darba grupas uzskata par vajadzīgiem.Attiecīgā gadījumā Eiropas koordinators sadarbojas ar dzelzceļa kravu pārvadājumu pārvaldības struktūrām un ar tām koordinē darba grupu darbības, lai nepieļautu darba dublēšanos.
4. Horizontālo prioritāšu konsultatīvo forumu izveido un vada Eiropas koordinators. Tajā var piedalīties attiecīgās dalībvalstis un attiecīgā gadījumā attiecīgo nozaru pārstāvji. Dalībvalstis norīko *ERTMS* valsts koordinatoru, kas piedalās *ERTMS* konsultatīvajā forumā. Eiropas koordinators var arī izveidot *ad hoc* darba grupas.
5. Attiecīgās dalībvalstis sadarbojas ar Eiropas koordinatoru, piedalās koridora forumā un horizontālo prioritāšu konsultatīvajā forumā un sniedz Eiropas koordinatoram informāciju, kas vajadzīga, lai veiktu šajā pantā noteiktos uzdevumus, tostarp informāciju par koridoru attīstību, kas ietverta attiecīgajos valsts infrastruktūras plānos.
6. Eiropas koordinators saistībā ar darba plānu un tā īstenošanu var apspriesties ar reģionālajām un vietējām iestādēm, infrastruktūras pārvaldītājiem, transporta operatoriem, jo īpaši tiem, kas ir dzelzceļa kravu pārvadājumu pārvaldības struktūru locekļi, piegādes nozari, transporta lietotājiem un pilsoniskās sabiedrības pārstāvjiem. Turklāt par *ERTMS* atbildīgais Eiropas koordinators cieši sadarbojas ar Eiropas Savienības Dzelzceļa aģentūru un kopuzņēmumu “Eiropas dzelzceļš”, bet Eiropas jūras telpas koordinators — ar Eiropas Jūras drošības aģentūru.

Eiropas koordinators darba plāns

1. Katrs Eiropas transporta koridoru un abu horizontālo prioritāšu Eiropas koordinators vēlākais divus gadus pēc šīs regulas stāšanās spēkā un pēc tam reizi četros gados izstrādā darba plānu, kurā sīki analizēts attiecīgā koordinators kompetencē esošā koridora vai horizontālās prioritātes īstenošanas stāvoklis un atbilstība šīs regulas prasībām, kā arī turpmākās attīstības prioritātes.
2. Darba plānu sagatavo, cieši sadarbojoties ar attiecīgajām dalībvalstīm un apspriežoties ar koridora forumu un dzelzceļa kravu pārvadājumu pārvaldības struktūrām vai horizontālo prioritāšu konsultatīvo forumu. Eiropas transporta koridoru darba plānu apstiprina attiecīgās dalībvalstis. Komisija informatīvos nolūkos iesniedz darba plānu Eiropas Parlamentam un Padomei.

Izstrādājot darba plānu, Eiropas koordinators ņem vērā īstenošanas plānu, kas minēts Regulas (ES) Nr. 913/2010 9. pantā.

3. Eiropas transporta koridora darba plānā sniedz sīku attiecīgā koridora īstenošanas stāvokļa analīzi, kas jo īpaši ietver:
 - (a) koridora raksturlielumu aprakstu;
 - (b) analīzi par koridora atbilstību šīs regulas prasībām attiecībā uz transporta infrastruktūru un ar to saistīto progresu;
 - (c) norādi uz trūkstošajiem savienojumiem un sastrēgumposmiem, kas kavē koridora attīstību;
 - (d) nepieciešamo investīciju analīzi, tai skaitā dažādos finansēšanas un finansējuma avotus, kas piešķirti un/vai paredzēti, lai īstenotu koridora attīstībai un pabeigšanai vajadzīgos projektus;
 - (e) aprakstu par iespējamajiem risinājumiem investīciju vajadzību apmierināšanai un sastrēgumposmu likvidēšanai, jo īpaši koridora pasažieru un kravu pārvadājumu līnijās;
 - (f) plānu ar starpposma mērķrādītājiem fizisko, tehnisko, digitālo, operacionālo un administratīvo šķēršļu likvidēšanai dažādos transporta veidos un starp tiem un efektīvai multimodālā transporta uzlabošanai, īpašu uzmanību pievēršot pārrobežu posmiem un valstu trūkstošajiem savienojumiem.

Lai analizētu investīcijas un sagatavotu plānu ar starpposma mērķrādītājiem saistībā ar dzelzceļa kravu pārvadājumiem, Eiropas koordinators sadarbojas ar koridora valdi un apsaimniekotājvaldi, kā minēts Regulas (ES) Nr. 913/2010 11. pantā.

Lai analizētu investīcijas un sagatavotu plānu ar starpposma mērķrādītājiem saistībā ar multimodālajiem kravas termināļiem, Eiropas koordinators ņem vērā ar koridoru saistītos analīzes elementus, rīcības plānus, ko dalībvalstis izstrādājušas saskaņā ar 35. panta 4. punktu, un Regulas (ES) Nr. 913/2010 19. panta b) apakšpunktā minēto sarakstu.

Lai analizētu investīcijas un sagatavotu plānu ar starpposma mērķrādītājiem saistībā ar pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem, Eiropas koordinators ņem vērā saskaņā ar 51. panta 7. punkta b) apakšpunktu veiktās uzraudzības rezultātus;

- (g) rezultātus, kas gūti, dzelzceļa kravu pārvadājumu pārvaldības struktūrām veicot dzelzceļa kravu pārvadājumu darbības rādītāju uzraudzību saskaņā ar Regulas

(ES) Nr. 913/2010 19. pantu, un saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 913/2010 9. panta 1. punktu noteikto koridora mērķu, mērķrādītāju un pasākumu sarakstu kā līdzekli šīs regulas 18. pantā noteikto ekspluatācijas prasību izpildei;

- (h) tādu pasākumu noteikšanu pilsētu mezglos, kas ir svarīgi koridora efektīvai darbībai un Eiropas transporta tīkla mērķu sasniegšanai;
 - (i) norādi uz koridora attīstības prioritātēm;
 - (j) analīzi par klimata pārmaiņu iespējamo ietekmi uz infrastruktūru un attiecīgā gadījumā ierosinātos pasākumus, ar ko uzlabot noturību pret klimata pārmaiņām;
 - (k) pasākumus, kas jāveic, lai mazinātu siltumnīcefekta gāzu emisijas, troksni un attiecīgā gadījumā citu negatīvu ietekmi uz vidi.
4. Eiropas koordinators atbalsta dalībvalstis darba plāna īstenošanā, jo īpaši attiecībā uz:
- (a) valsts plānošanas prioritāšu noteikšanu, apzinot īstenošanas problēmas un sastrēgumposmus, tostarp operacionālas problēmas, katrā koridorā vai katrai horizontālajai prioritātei;
 - (b) projekta un investīciju plānošanu, saistītajām izmaksām un īstenošanas grafiku, kas paredzēts Eiropas transporta koridoru vai horizontālās prioritātes īstenošanai;
 - (c) vienotas struktūras izveidi pārrobežu infrastruktūras projektu būvniecībai un pārvaldībai.

54. pants

Īstenošanas akti

1. Pamatojoties uz Eiropas koordinatoru pirmo darba plānu, Komisija pieņem īstenošanas aktu katram Eiropas transporta koridoru un abu horizontālo prioritāšu darba plānam. Šajā īstenošanas aktā nosaka infrastruktūras un investīciju plānošanas un finansēšanas prioritātes.
2. Komisija var pieņemt īstenošanas aktus konkrētu Eiropas transporta koridora posmu īstenošanai, jo īpaši komplicētu pārrobežu posmu īstenošanai vai Eiropas transporta koridora vai horizontālo prioritāšu īpašu transporta infrastruktūras prasību īstenošanai.
3. Īstenošanas aktus, kas minēti 1. un 2. punktā, pieņem saskaņā ar 59. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru. Komisija groza īstenošanas aktus saskaņā ar to pašu procedūru ikreiz, kad Eiropas koordinators pārskata darba plānu, vai lai ņemtu vērā gūtos panākumus, konstatētos kavējumus vai atjauninātās valstu programmas.
4. Līdz īstenošanas aktā paredzēto pasākumu pilnīgai īstenošanai attiecīgās dalībvalstis iesniedz Komisijai gada ziņojumu par gūtajiem panākumiem, jo īpaši, norādot valsts budžeta plānā uzņemtās finanšu saistības.

VI NODAĻA

KOPĪGI NOTEIKUMI

55. pants

Ziņošana un uzraudzība

1. Dalībvalstis regulāri, visaptveroši un pārskatāmi informē Komisiju par gūtajiem panākumiem kopīgu interešu projektu īstenošanā un šajā nolūkā veiktajām investīcijām. Šī informācija ietver ikgadējo datu pārraidī, izmantojot Eiropas transporta tīkla interaktīvo ģeogrāfiskās un tehniskās informācijas sistēmu (*TENtec*). Tajā iekļauj tehniskos un finanšu datus par kopīgu interešu projektiem Eiropas transporta tīklā, kā arī datus par Eiropas transporta tīkla pabeigšanu.
2. Komisija nodrošina, ka *TENtec* ir publiski un viegli pieejama, ļaujot veikt automatizētu datu apmaiņu ar valstu sistēmām un citām attiecīgām Savienības lietojumprogrammām un datu avotiem. *TENtec* par katru konkrētu projektu satur atjauninātu informāciju par Savienības līdzfinansējuma veidiem un summām, kā arī par katra projekta gaitu.

Komisija arī nodrošina, ka *TENtec* nepublisko informāciju, kas ir konfidenciāla komercinformācija vai kas varētu kaitēt kādam publiskā iepirkuma procesam dalībvalstī vai nepamatoti ietekmēt tādu procesu.
3. Dalībvalstis nodrošina *TENtec* informācijas sistēmas datu kvalitāti, pilnīgumu un atbilstību. Valstu sistēmas un datu avoti ļauj veikt automatizētu datu apmaiņu ar *TENtec*.

56. pants

Tīkla atjaunināšana

1. Ņemot vērā LESD 172. panta otro daļu, Komisija saskaņā ar šīs regulas 60. pantu ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus nolūkā izdarīt grozījumus I un II pielikumā, jo īpaši, lai ņemtu vērā iespējamās izmaiņas, kas radušās sakarā ar 20., 24. un 32. pantā noteiktajām kvantitatīvajām robežvērtībām. Pielāgojot minētos pielikumus, Komisija:
 - (a) visaptverošajā tīklā iekļauj iekšējās ostas, jūras ostas un lidostas, ja ir uzskatāmi apliecināts, ka pēdējo trīs gadu laikā to vidējais satiksmes apjoms pārsniedz attiecīgo robežvērtību;
 - (b) no visaptverošā tīkla izslēdz jūras ostas un lidostas, ja ir uzskatāmi apliecināts, ka pēdējos sešos gados to vidējais satiksmes apjoms ir zemāks par 85 % attiecīgās robežvērtības;
 - (c) Eiropas transporta tīklā iekļauj pilsētu mezglus, ja ir uzskatāmi apliecināts, ka iedzīvotāju skaits pārsniedz 100 000;
 - (d) Eiropas transporta tīklā iekļauj multimodālos kravas termināļus, ko dalībvalsts noteikusi saskaņā ar 35. panta 4. punktu;
 - (e) autoceļu, dzelzceļa un iekšējo ūdensceļu infrastruktūras kartes pielāgo tikai tādā mērā, lai tās atspoguļotu tīkla izveidē gūtos panākumus. Pielāgojot

minētās kartes, Komisija nepieļauj nevienu maršruta izvietojuma pielāgojumu, kas atšķiras no tā, attiecībā uz kuru ir piešķirta atļauja attiecīgajā projekta apstiprināšanas procedūrā.

Izdarot pirmās daļas a)-c) apakšpunktā minētos pielāgojumus, pamatojas uz jaunākajiem pieejamajiem *Eurostat* publicētajiem statistikas datiem vai, ja minētie dati nav pieejami, uz jaunākajiem dalībvalstu statistikas biroju statistikas datiem. Izdarot pirmās daļas d) apakšpunktā minētos pielāgojumus, pamatojas uz 35. panta 4. punktā minēto rīcības plānu. Izdarot pirmās daļas e) apakšpunktā minētos pielāgojumus, pamatojas uz informāciju, ko attiecīgās dalībvalstis ir sniegušas saskaņā ar 55. panta 1. punktu.

2. Kopīgu interešu projekti, kas attiecas uz infrastruktūru un kas ar deleģētu aktu, kurš pieņemts saskaņā ar 1. punktu, ir tikko iekļauti Eiropas transporta tīklā, ir tiesīgi saņemt Savienības finanšu palīdzību no Eiropas transporta tīklam pieejamajiem instrumentiem no dienas, kad stājas spēkā minētie deleģētie akti.

Kopīgu interešu projekti, kas attiecas uz infrastruktūru un kas ir izslēgti no Eiropas transporta tīkla, vairs nav tiesīgi saņemt finanšu palīdzību no dienas, kad stājas spēkā deleģētie akti, kuri pieņemti saskaņā ar šā panta 1. punktu. Tiesību izbeigšanās neietekmē lēmumus par finansējumu vai dotācijām, kurus Komisija pieņēmusi pirms minētā datuma.

3. Ņemot vērā LESD 172. panta otro daļu, Komisija saskaņā ar šīs regulas 60. pantu ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus nolūkā izdarīt grozījumus IV pielikumā, lai iekļautu vai pielāgotu kaimiņvalstu transporta infrastruktūras tīklu indikatīvās kartes.

57. pants

Sadarbība ar publiskā un privātā sektora ieinteresētajām personām

Attiecīgā gadījumā projekta plānošanas un būvniecības posmā ievēro valstu procedūras attiecībā uz reģionālo un vietējo iestāžu, kā arī pilsoniskās sabiedrības, ko ietekmē kopīgu interešu projekts, iesaisti un apspriešanos ar tām. Komisija šajā ziņā veicina paraugprakses apmaiņu, jo īpaši attiecībā uz apspriešanos ar cilvēkiem neaizsargātības situācijā un viņu iesaisti.

58. pants

Valstu plānu saskaņošana ar Savienības transporta politiku

1. Dalībvalstis nodrošina, ka valstu transporta un investīciju plāni ir saskaņoti ar Savienības transporta politiku, ar šajā regulā noteiktajām prioritātēm un termiņiem, kā arī ar prioritātēm, kas attiecīgajām dalībvalstīm noteiktas attiecīgo koridoru un horizontālo prioritāšu darba plānos, un īstenošanas aktiem, kuri pieņemti saskaņā ar 54. panta 1. punktu.
2. Valstu investīciju plānos iekļauj visus kopīgo interešu projektus un saistītās investīcijas, kas vajadzīgas, lai laikus pabeigtu tīklu.
3. Dalībvalstis vismaz divpadsmit mēnešus pirms to pieņemšanas paziņo Komisijai par valsts plānu un programmu projektiem vai to grozījumiem, kas izstrādāti nolūkā attīstīt Eiropas transporta tīklu. Komisija ne vēlāk kā sešus mēnešus pēc dalībvalsts paziņojuma var sniegt atzinumu par valsts plānu un programmu projektu atbilstību šajā regulā noteiktajām prioritātēm un prioritātēm, kas noteiktas attiecīgā(-o) koridora(-o) un horizontālo prioritāšu darba plānos, kā arī īstenošanas aktos, kas pieņemti saskaņā ar 54. panta 1. punktu. Dalībvalstis ne vēlāk kā divus mēnešus pēc

atzinuma paziņošanas informē Komisiju par pasākumiem, kas pieņemti saistībā ar atzinumā izklāstītajiem ieteikumiem.

59. pants

Komitejas procedūra

1. Komisijai palīdz komiteja. Minētā komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē.
2. Piemērojot 22. panta 3. un 5. punktu, Komisijai palīdz komiteja, kas izveidota saskaņā ar Padomes Direktīvas 91/672/EEK⁶⁶ 7. pantu.
3. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu. Ja komiteja atzinumu nesniedz, Komisija īstenošanas akta projektu nepieņem, un tiek piemērota Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. panta 4. punkta trešā daļa.

60. pants

Deleģēšanas īstenošana

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.
2. Pilnvaras pieņemt 11. panta 3. punktā, 56. panta 1. un 3. punktā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz pieciem gadiem no [...]. Komisija sagatavo ziņojumu par pilnvaru deleģēšanu vēlākais deviņus mēnešus pirms piecu gadu laikposma beigām. Pilnvaru deleģēšana tiek automātiski pagarināta uz tāda paša ilguma laikposmiem, ja vien Eiropas Parlaments vai Padome neiebilst pret šādu pagarinājumu vēlākais trīs mēnešus pirms katra laikposma beigām.
3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 11. panta 3. punktā, 56. panta 1. un 3. punktā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.
4. Tiklīdz Komisija pieņem deleģēto aktu, tā par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.
5. Saskaņā ar 11. panta 3. punktu, 56. panta 1. un 3. punktu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.

61. pants

Pārskatīšana

⁶⁶ Padomes Direktīva 91/672/EEK (1991. gada 16. decembris) par savstarpēju atzīšanu attiecībā uz valstu izdotām kuģu vadīšanas apliecībām kravu un pasažieru pārvadājumiem pa iekšējiem ūdensceļiem (OV L 373, 31.12.1991., 29. lpp.).

1. Līdz 2033. gada 31. decembrim Komisija, vajadzīgā mērā apspriedusies ar dalībvalstīm, un ar Eiropas koordinatoru palīdzību novērtē pamattīkla īstenošanu, izvērtējot jo īpaši tā atbilstību šīs regulas prasībām.
Šajā novērtējumā ņem vērā ikgadējo stāvokļa pārskata ziņojumu un darba plānus, ko sagatavojuši Eiropas koordinatori attiecīgi saskaņā ar 51. panta 5. punkta e) apakšpunktu un 53. panta 1. punktu.
2. Līdz 2033. gada 31. decembrim Komisija, vajadzīgā mērā apspriedusies ar dalībvalstīm, un ar Eiropas koordinatoru palīdzību pārskata paplašinātā pamattīkla un visaptverošā tīkla īstenošanu, izvērtējot:
 - (a) atbilstību šai regulai;
 - (b) šīs regulas īstenošanā gūtos panākumus;
 - (c) pasažieru un kravu pārvadājumu plūsmu izmaiņas;
 - (d) to, kā noris valstu investīcijas transporta infrastruktūrā;
 - (e) vajadzību veikt grozījumus šajā regulā.Šajā izvērtējumā ņem vērā arī satiksmes modeļu attīstības ietekmi un infrastruktūras investīciju plānu attiecīgo attīstību.
3. Veicot šo pārskatīšanu, Komisija izvērtē, vai šajā regulā paredzētais paplašinātais pamattīkls un visaptverošais tīkls attiecīgi līdz 2040. gada 31. decembrim un 2050. gada 31. decembrim atbilst II, III un IV nodaļas noteikumiem, vienlaikus ņemot vērā ekonomisko un budžeta situāciju Savienībā un atsevišķās dalībvalstīs. Komisija, apspriežoties ar dalībvalstīm, izvērtē arī to, vai paplašinātais pamattīkls un visaptverošais tīkls būtu jāgroza, lai ņemtu vērā jaunākās izmaiņas transporta plūsmās un valstu investīciju plānos.

62. pants

Kavēšanās pamattīkla, paplašinātā pamattīkla un visaptverošā tīkla pabeigšanā

1. Ja, sākot vai beidzot darbu saistībā ar pamattīkla, paplašinātā pamattīkla un visaptverošā tīkla izveidi, notiek būtiska kavēšanās, salīdzinot ar sākotnējo grafiku, kas noteikts īstenošanas aktos saskaņā ar 54. pantu, valsts transporta un investīciju plānos vai citos attiecīgā projekta dokumentos, Komisija var pieprasīt attiecīgajai dalībvalstij vai dalībvalstīm iesniegt informāciju par šādas kavēšanās iemesliem. Dalībvalsts vai dalībvalstis šādus paskaidrojumus sniedz trīs mēnešu laikā pēc pieprasījuma. Pamatojoties uz saņemto atbildi, Komisija apspriežas ar attiecīgo dalībvalsti vai dalībvalstīm, lai atrisinātu problēmu, kas izraisījusi kavēšanos.
2. Ja aizkavētais posms attiecas uz Eiropas transporta koridoru, problēmas risināšanā iesaista Eiropas koordinatoru.
3. Komisija pēc tam, kad ir apsvērusi iemeslus, ko attiecīgā dalībvalsts vai dalībvalstis sniegušas saskaņā ar pirmo punktu, var pieņemt attiecīgajai dalībvalstij vai dalībvalstīm adresētu lēmumu, konstatējot, ka būtiska kavēšanās, sākot vai beidzot darbu saistībā ar pamattīklu, paplašināto pamattīklu vai visaptverošo tīklu, ir attiecināma uz dalībvalsti vai dalībvalstīm bez objektīva pamatojuma. Komisija attiecīgajai dalībvalstij vai dalībvalstīm dod sešus mēnešus, lai novērstu būtisko kavēšanos.

Ja aizkavētais posms attiecas uz tiešā pārvaldībā esošu Savienības fondu atbalstītu projektu, saskaņā ar piemērojamajiem noteikumiem var ierosināt dotācijas apmēra samazināšanu un/vai dotācijas nolīguma grozīšanu vai izbeigšanu.

63. pants

Atbrīvojumi

Noteikumus, kuri attiecas uz dzelzceļiem, jo īpaši visas prasības savienot lidostas un ostas ar dzelzceļiem, kā arī noteikumus, kas saistīti ar drošām un aizsargātām stāvvietām un multimodāliem kravas termināļiem, nepiemēro Kiprai, Maltai un tālākajiem reģioniem tik ilgi, kamēr to teritorijā nav izveidota dzelzceļa sistēma.

64. pants

Regulas (ES) 2021/1153 grozījumi

Regulas (ES) 2021/1153 pielikumu groza saskaņā ar šīs regulas VI pielikumu.

65. pants

Regulas (ES) Nr. 913/2010 grozījumi

Regulu (ES) Nr. 913/2010 groza šādi:

(1) regulas 1. panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. Šajā regulā izklāstīti noteikumi par to, kā organizēt un pārvaldīt starptautiskus dzelzceļa koridorus konkurētspējīgiem dzelzceļa kravu pārvadājumiem, lai attīstītu Eiropas dzelzceļa tīklu konkurētspējīgiem kravu pārvadājumiem. Tajā ir izklāstīti kravas pārvadājumu koridoru organizēšanas, pārvaldības un indikatīvas investīciju plānošanas noteikumi.”;

(2) regulas 2. panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2. Papildus 1. punktā minētajām definīcijām izmanto šādas definīcijas:

- (a) “kravu pārvadājumu koridors” ir Eiropas transporta koridora kravas dzelzceļa līnijas, kā noteikts Regulas [.. jaunā *TEN-T* regula]* 11. panta 1. punktā un minētās regulas III pielikumā, arī dzelzceļa infrastruktūra un aprīkojums, un attiecīgie dzelzceļa pakalpojumi saskaņā ar Direktīvas 2001/14/EK 5. pantu;
- (b) “īstenošanas plāns” ir dokuments, kurā izklāstīti līdzekļi, stratēģija un pasākumi, ko attiecīgās iesaistītās personas plāno īstenot un kas ir vajadzīgi un pietiekami kravu pārvadājumu koridora organizēšanai un pārvaldībai;
- (c) “terminālis” ir iekārta, kas atrodas kravu pārvadājumu koridorā un ir īpaši pielāgota, lai varētu veikt preču iekraušanu kravas vilcienos un/vai izkraušanu no tiem un savienot dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumus ar autotransporta, jūras, upju un gaisa transporta pakalpojumiem, un lai varētu saformēt vai pārformēt kravas vilcienu sastāvu, kā arī lai vajadzības gadījumā varētu veikt robežšķērsošanas procedūras pie Eiropas trešo valstu robežām;
- (d) “Eiropas koordinators” ir koordinators, kas minēts Regulas [.. jaunā *TEN-T* regula] 51. pantā.

* Regula [..].”;

(3) regulas II nodaļas nosaukumu aizstāj ar šādu:

“KRAVU PĀRVADĀJUMU KORIDORU ORGANIZĒŠANA UN PĀRVALDĪBA”;

(4) regulas 3. pantu aizstāj ar šādu:

“3. pants

Kravu pārvadājumu koridoru organizēšana un pārvaldība

1. Uz kravu pārvadājumu koridoru organizēšanu un pārvaldību attiecas noteikumi par pārvaldību, investīciju plānošanu, dzelzceļa infrastruktūras jaudas piešķiršanu un satiksmes pārvaldību saskaņā ar šo regulu.
2. No regulas [.. jaunā *TEN-T* regula] spēkā stāšanās dienas vai gadījumā, ja Eiropas transporta koridora izvietojums tiek grozīts saskaņā ar minētās regulas 11. panta 3. punktu, dalībvalstis un infrastruktūras pārvaldītāji, kas atbild par attiecīgā Eiropas transporta koridora kravu pārvadājumu koridora daļu, 12 mēnešu laikā no izmaiņu izdarīšanas dienas pielāgo kravu pārvadājumu koridora organizāciju un pārvaldību.”;

(5) regulas 4.–7. pantu svītro;

(6) regulas 8. pantu groza šādi:

(a) panta 1. punktam pievieno šādu teikumu:

“Valde regulāri novērtē atbilstību starp vispārīgajiem mērķiem un mērķiem, ko apsaimniekotājvalde noteikusi saskaņā ar 9. panta 1. punkta c) apakšpunktu.”;

(b) panta 7. punktu aizstāj ar šādu:

“7. Apsaimniekotājvalde izveido padomdevēju grupu, kurā ir kravu pārvadājumu koridora termināļu, tai skaitā vajadzības gadījumā jūras un iekšējo ūdensceļu ostu, pārvaldītāji un īpašnieki. Minētā padomdevēju grupa var sniegt atzinumu par visiem apsaimniekotājvaldes priekšlikumiem, kas tieši ietekmē investīcijas un termināļu pārvaldību. Tā var arī sniegt pašiniciatīvas atzinumus. Apsaimniekotājvalde ņem vērā visus šos atzinumus. Ja starp apsaimniekotājvaldi un padomdevēju grupu rodas domstarpības, padomdevēju grupa var vērsties pie valdes un Eiropas koordinatora, kura pārziņā ir attiecīgais kravu pārvadājumu koridors. Valde un Eiropas koordinators, kura pārziņā ir attiecīgais kravu pārvadājumu koridors, darbojas kā starpnieki un laikus sniedz savu atzinumu. Tomēr galīgo lēmumu pieņem apsaimniekotājvalde.”;

(c) panta 8. punktam pievieno šādus teikumus:

“Ja starp apsaimniekotājvaldi un padomdevēju grupu rodas domstarpības, padomdevēju grupa var vērsties pie valdes un Eiropas koordinatora, kura pārziņā ir attiecīgais kravu pārvadājumu koridors. Valde vai Eiropas koordinators, kura pārziņā ir attiecīgais kravu pārvadājumu koridors, darbojas kā starpnieki un laikus sniedz savu atzinumu. Galīgo lēmumu pieņem apsaimniekotājvalde.”;

(d) pantam pievieno šādu 10. punktu:

“10. Valde un apsaimniekotājvalde sadarbojas ar Eiropas koordinatoru, kura pārziņā ir attiecīgais kravu pārvadājumu koridors, lai atbalstītu dzelzceļa kravu pārvadājumu attīstību šajā koridorā.”;

(7) regulas 9. pantu aizstāj ar šādu:

“9. pants

Pasākumi kravu pārvadājumu koridora attīstībai

1. Apsaimniekotājvalde ne vēlāk kā sešus mēnešus pirms kravu pārvadājumu koridora ekspluatācijas sākuma izstrādā un publicē īstenošanas plānu. Apsaimniekotājvalde apspriež īstenošanas plāna projektu ar 8. panta 7. un 8. punktā minētajām padomdevēju grupām. Apsaimniekotājvalde iesniedz īstenošanas plānu apstiprināšanai valdē.

Šajā plānā iekļauj:

- (a) kravu pārvadājumu koridora raksturlielumu aprakstu, tai skaitā sastrēgumposmus, un tā organizācijas un pārvaldības uzlabošanai vajadzīgo pasākumu programmu;
- (b) šā panta 3. punktā minētā pētījuma būtiskākos elementus;
- (c) kravu pārvadājumu koridoru mērķus, jo īpaši attiecībā uz kravu pārvadājumu koridora darbības rādītājiem, kas izteikti kā pakalpojumu kvalitāte un kravu pārvadājumu koridora caurlaidspēja saskaņā ar šīs regulas 19. panta noteikumiem, un attiecīgā gadījumā kvantitatīvos vai kvalitatīvos mērķrādītājus, kuri saistīti ar šiem mērķiem. Mērķos un mērķrādītājos ņem vērā prasības, kas noteiktas Regulas [.. jaunā *TEN-T* regula] 18. pantā;
- (d) pasākumus 12.–19. panta noteikumu īstenošanai un pasākumus kravu pārvadājumu koridora darbības rādītāju uzlabošanai, pamatojoties uz 19. panta 3. punktā minētā novērtējuma rezultātiem, lai sasniegtu c) apakšpunktā minētos mērķus un mērķrādītājus;
- (e) šīs regulas 8. panta 7. un 8. punktā minēto padomdevēju grupu viedokļus un novērtējumu attiecībā uz koridora attīstību;
- (f) kopsavilkumu par 11. pantā minēto sadarbību un apspriešanās rezultātiem, tai skaitā 8. panta 7. un 8. punktā minēto padomdevēju grupu atzinumu un citu ieinteresēto personu atbilžu kopsavilkumu.

Izstrādājot īstenošanas plānu, apsaimniekotājvalde ņem vērā mērķus un pasākumus, kuri iekļauti Eiropas koordinatora darba plānā, kas minēts Regulas [.. jaunā *TEN-T* regula] 53. pantā. Īstenošanas plānā iekļauj atsauci uz darba plāna elementiem, kuri attiecas uz dzelzceļa kravu pārvadājumiem koridorā.

Apsaimniekotājvalde regulāri pārskata un pielāgo c) apakšpunktā minētos mērķrādītājus un d) apakšpunktā minētos pasākumus, pamatojoties uz 19. panta 3. punktā minēto novērtējumu, pēc apspriešanās ar padomdevēju grupām, kas minētas 8. panta 7. un 8. punktā, un ar Eiropas koordinatoru.

2. Apsaimniekotājvalde periodiski, vismaz reizi četros gados, pārskata īstenošanas plānu, ņemot vērā tā īstenošanā gūtos panākumus, dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgu kravu pārvadājumu koridorā un darbības rādītājus, kas novērtēti saskaņā ar 1. punkta c) apakšpunktā minētajiem mērķiem.
3. Apsaimniekotājvalde veic un periodiski atjaunina pētījumu par transporta tirgu saistībā ar novērotajām un paredzamajām izmaiņām satiksmē kravu pārvadājumu koridorā, aptverot dažādus satiksmes veidus attiecībā uz kravu un pasažieru pārvadājumiem. Šajā pētījumā vajadzības gadījumā pārskata arī sociālekonomiskās izmaksas un ieguvumus, kas izriet no kravu pārvadājumu koridora attīstības.

4. Īstenošanas plānā ņem vērā termināļu attīstību, tostarp tirgus un multimodālo kravu termināļu perspektīvo analīzi, kā arī kravu pārvadājumu koridora dalībvalstu rīcības plānus, kas minēti regulas [.. jaunā *TEN-T* regula] 35. panta 3. un 4. punktā.
5. Apsaimniekotājvalde vajadzības gadījumā veic pasākumus nolūkā sadarboties ar reģionālajām un/vai vietējām administrācijām saistībā ar īstenošanas plānu.”;
- (8) regulas 11. pantu aizstāj ar šādu:

“11. pants

Investīciju plānošana

1. Lai atbalstītu Regulas (ES) [.. jaunā *TEN-T* regula] 53. pantā minētā darba plāna izstrādi, kravu pārvadājumu koridora valde un apsaimniekotājvalde sadarbojas ar Eiropas koordinatoru, kura pārziņā ir attiecīgais kravu pārvadājumu koridors, saistībā ar infrastruktūras un investīciju vajadzībām, kas izriet no dzelzceļa kravu pārvadājumu satiksmes.
2. Apsaimniekotājvalde apspriež infrastruktūras attīstības un investīciju vajadzības ar 8. panta 7. un 8. punktā minētajām padomdevēju grupām. Apspriešanās pamatā ir atbilstoši, atjaunināti dokumenti par infrastruktūras plānošanu koridora un valsts līmenī. Apsaimniekotājvalde nodrošina atbilstošu koordināciju starp šo apspriešanos un valsts līmeņa koordinācijas mehānismiem, kas noteikti Direktīvas 2012/34/ES 7.e pantā.
3. Sadarbība un apspriešanās jo īpaši attiecas uz:
 - (a) dzelzceļa kravu pārvadājumiem vajadzīgo caurlaidspēju, kas ir būtiska, plānojot infrastruktūru un investīcijas, ņemot vērā caurlaidspējas vajadzības saskaņā ar 14. panta 2. punktu un visu infrastruktūru, kas atzīta par pārslogotu saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 47. pantu;
 - (b) *TEN-T* infrastruktūras prasībām, kas attiecas uz dzelzceļa kravu pārvadājumiem, kā noteikts Regulas (ES) [.. jaunā *TEN-T* regula] II un III nodaļā, jo īpaši attiecībā uz caurlaidspējas vajadzībām vismaz 740 m garu kravu vilcienu izmantošanai;
 - (c) nepieciešamību veikt mērķorientētas investīcijas vietējo sastrēgumposmu likvidēšanai, piemēram, veidojot savienojošās cilpas un uzlabojot mezglu un pēdējās jūdzes infrastruktūru vai tehnisko aprīkojumu, kas ļauj uzlabot darbības rezultātus.”;
- (9) regulas 19. pantu aizstāj ar šādu:

“19. pants

Pakalpojumu kvalitāte kravu pārvadājumu koridorā

1. Kravu pārvadājumu koridora apsaimniekotājvalde veicina darbības uzlabošanas shēmu saderību visā kravu pārvadājumu koridorā, kā minēts Direktīvas 2012/34/ES 35. pantā.
2. Apsaimniekotājvalde uzrauga to pakalpojumu izpildi, kurus infrastruktūras pārvaldītāji sniedz pretendentiem, pildot savas pamatfunkcijas, ciktāl tas ir 12.–18. panta darbības jomā, un dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu izpildi kravu pārvadājumu koridorā. Izpildes uzraudzību veic kvalitatīvi un kvantitatīvi, vajadzības

gadījumā pamatojoties uz darbības rādītājiem, kas saistīti ar kravu pārvadājumu koridora mērķiem un mērķrādītājiem, kuri noteikti saskaņā ar 9. panta 1. punkta c) apakšpunktu. Apsaimniekotājvalde apspriež attiecīgos darbības rādītājus ar 8. panta 7. un 8. punktā minētajām padomdevēju grupām un Eiropas koordinatoru.

3. Apsaimniekotājvalde novērtē darbības uzraudzības rezultātus attiecībā pret mērķiem un mērķrādītājiem, kas noteikti saskaņā ar 9. panta 1. punkta c) apakšpunktu, un ekspluatācijas prasībām, kas minētas Regulas [.. jaunā *TEN-T* regula] 18. pantā.
 4. Apsaimniekotājvalde sagatavo un publicē gada ziņojumu, kurā izklāstīti saskaņā ar šo pantu veikto darbību rezultāti. Tā izklāsta 8. panta 7. un 8. punktā minēto padomdevēju grupu viedokļus un sniedz to darbības novērtējumu īpašā ziņojuma sadaļā. Apsaimniekotājvalde iesniedz gada ziņojumu apstiprināšanai valdē.”;
- (10) regulas 22. un 23. pantu aizstāj ar šādiem:

“22. pants

Īstenošanas uzraudzība

Reizi četros gados pēc kravu pārvadājumu koridora izveides 8. panta 1. punktā minētā valde iesniedz Komisijai šā koridora īstenošanas plāna rezultātus. Komisija analizē šos rezultātus un paziņo par savu analīzi 21. pantā minētajai komitejai.”

23. pants

Ziņošana

Komisija periodiski pārbauda šīs regulas piemērošanu. Tā iesniedz ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei vēlākais divus gadus pēc šīs regulas stāšanās spēkā un pēc tam reizi četros gados.”;

- (11) šīs regulas pielikumu svītro.

66. pants

Atcelšana

Regulu (ES) Nr. 1315/2013 atceļ no [šīs regulas spēkā stāšanās datums].

Atsauces uz atcelto Regulu (ES) Nr. 1315/2013 uzskata par atsaucēm uz šo regulu, un tās lasa saskaņā ar atbilstības tabulu VII pielikumā.

67. pants

Stāšanās spēkā

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.
Strasbūrā,

*Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētāja*

*Padomes vārdā —
priekšsēdētājs*