



Briuselis, 2022 m. gruodžio 6 d.
(OR. en)

15664/22

Tarpinstitucinė byla:
2021/0420(COD)

TRANS 772
CODEC 1934

POSĖDŽIO REZULTATAI

nuo: Tarybos generalinio sekretoriato

kam: Delegacijoms

Ankstesnio
dokumento Nr.: 15058/22 + Addenda

Komisijos dok. Nr.: ST 15109/21 + ADD 1 - 55

Dalykas: Pasiūlymas dėl EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTO
dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių, kuriuo iš dalies
keičiamas Reglamentas (ES) 2021/1153 bei Reglamentas (ES)
Nr. 913/2010 ir panaikinamas Reglamentas (ES) Nr. 1315/2013
– Bendras požiūris

Delegacijoms priede pateikiamas tekstas, dėl kurio Taryba (transportas, telekomunikacijos ir energetika) 2022 m. gruodžio 5 d. posėdyje susitarė dėl bendro požiūrio dėl pirmiau nurodyto pasiūlymo.

Bendras požiūris taip pat apima priedus, kurie yra išdėstyti dok. ST 15058/22 papildymuose ir lieka be pakeitimų.

2021/0420 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

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

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 172 straipsnį,

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę¹,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę²,

laikydami įprastos teisėkūros procedūros,

kadangi:

¹ OL C [...].

² OL C [...].

- (1) 2019 m. gruodžio mėn. Komisijos komunikate „Europos žaliasis kursas“³ nustatytas poveikio klimatui neutralumo tikslas, kurį Sąjunga turi pasiekti iki 2050 m., ir aiškus tikslas iki 2030 m. sumažinti grynąjį išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį ne mažiau kaip 55 %, palyginti su 1990 m. lygiu. Šie tikslai Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2021/1119⁴ nustatomi kaip tikslinis rodiklis;
- (2) transporto išmetamas ŠESD kiekis sudaro apie 25 % viso Sąjungos išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio, o pastaraisiais metais šis kiekis padidėjo. Todėl pagal komunikatą dėl Europos žaliojo kurso transporto išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį siekiama sumažinti 90 %, kad iki 2050 m. būtų neutralizuotas Sąjungos ekonomikos poveikis klimatui, ir kartu siekiama nulinio taršos tikslo⁵;
- (3) Komisijos komunikate dėl Darnaus ir išmanaus judumo strategijos⁶ nustatytos tarpinės reikšmės, kuriomis vadovaujantis Europos transporto sistema bus pertvarkoma siekiant darnaus, išmanaus ir atsparaus judumo tikslų. Joje numatoma, kad krovinių vežimo geležinkeliais rinkos dalis iki 2030 m. turėtų padidėti 50 %, o iki 2050 m. – padvigubėti; vidaus vandenų transporto ir trumpųjų nuotolių laivybos rinkos dalis iki 2030 m. turėtų padidėti 25 %, o iki 2050 m. – 50 %; greitųjų traukinių eismas iki 2030 m. turėtų išaugti dvigubai, o iki 2050 m. – trigubai; iki 2030 m. Sąjungos keliuose turėtų atsirasti ne mažiau kaip 30 mln. visai netaršių lengvųjų automobilių ir 80 000 visai netaršių sunkvežimių, o iki 2050 m. visai netaršūs turėtų būti beveik visi lengvieji automobiliai, furgonai, autobusai ir naujos sunkiosios transporto priemonės; iki 2030 m. turėtų būti pasiekta, kad per planines kolektyvines keliones trumpesniu nei 500 km atstumu Sąjungos viduje būtų neišmetama anglies dioksido; iki 2030 m. bent 100 Europos miestų turėtų tapti neutralaus poveikio klimatui miestais;

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

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

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

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

- (4) įgyvendinant transeuropinio transporto tinklą sukuriama infrastruktūrai plėtoti palankios sąlygos, kurios padės užtikrinti, kad visų rūšių transportas būtų darnesnis, įperkamesnis ir įtraukesnis, kad tvarios alternatyvos būtų plačiai prieinamos daugiarūšio transporto sistemoje ir kad būtų taikomos tinkamos paskatos pertvarkai paskatinti, visų pirma užtikrinant, kad ta pertvarka būtų sąžininga ir atitiktų 2022 m. birželio 16 d. Tarybos rekomendacijoje (ES) [...] dėl sąžiningo perėjimo prie neutralaus poveikio klimatui ekonomikos užtikrinimo⁷ nustatytus tikslus;
- (5) planuojant, plėtojant ir eksploatuojant transeuropinį transporto tinklą turėtų būti sudarytos sąlygos plėtoti darnių rūšių transportą, numatyti geresni daugiarūšio ir sąveikaus transporto sprendimai, o įvairiarūšis transportas geriau integruotas į visą logistikos grandinę; tai padėtų užtikrinti sklandų vidaus rinkos veikimą, nes būtų sukurti sklandžiam keleivių ir krovinių vežimui visoje Sąjungoje būtini transporto koridoriai. Be to, šiuo tinklu turėtų būti siekiama stiprinti ekonominę, socialinę ir teritorinę sanglaudą, užtikrinant pasiekiamumą ir jungtis su visais Sąjungos regionais, įskaitant geresnį susisiekimą su atokiausiais regionais ir kitais atokiais, kaimo, salų, periferiniais ir kalnų regionais bei retai apgyvendintomis vietovėmis. Plėtojant transeuropinį transporto tinklą taip pat turėtų būti sudarytos sąlygos užtikrinti sklandų, saugų ir tvarų įvairiausių prekių ir asmenų judėjimą ir turėtų būti prisidedama prie didesnio ekonomikos augimo ir konkurencingumo užtikrinimo viso pasaulio mastu: vadovaujantis efektyvaus išteklių naudojimo ir tvarumo principais turėtų būti kuriamos nacionalinių transporto tinklų jungtys ir užtikrinamas jų sąveikumas;
- (6) didėjant eismo intensyvumui, tarptautinio vežimo sektoriuje vis dažniau susidaro eismo spūsčių. Siekiant užtikrinti tarptautinį keleivių ir prekių judėjimą, transeuropinio transporto tinklo pajėgumai ir tų pajėgumų naudojimas turėtų būti optimizuojami ir, kai reikia, didinami pašalinant su infrastruktūra susijusias kliūtis, taip pat sukuriant trūkstamas infrastruktūros jungtis valstybėse narėse, tarp jų ir prireikus su kaimyninėmis valstybėmis, atsižvelgiant į vykstančias derybas su šalimis kandidatėmis bei potencialiomis šalimis kandidatėmis;

⁷ [Dok. ST 9107/22], (OL C 243, 2022 6 27, p. 35).

- (7) transeuropinį transporto tinklą daugiausia sudaro esama infrastruktūra. Siekiant įgyvendinti visus naujosios transeuropinės transporto tinklų politikos tikslus, turėtų būti nustatyti vienodi infrastruktūros reikalavimai;
- (8) bendro intereso projektais turėtų būti prisidedama prie transeuropinio transporto tinklo plėtojimo, kuriant naują transporto infrastruktūrą, prižiūrint ir gerinant esamą infrastruktūrą ir taikant priemones, kuriomis skatinamas išteklių požiūriu efektyvus jos naudojimas. Bendro intereso projektai turėtų parodyti Europos pridėtinę vertę. Tokie projektai taip pat turėtų būti ekonomiškai perspektyvūs. Projektais retai apgyvendintose vietovėse, kurių ekonominį perspektyvumą gali būti sunku parodyti ir labiau gali būti vertinama nauda socialinės ir teritorinės sanglaudos požiūriu, bent jau turėtų būti teigiamai prisidedama prie tinklo plėtros, remiantis socialine ekonomine sąnaudų ir naudos analize, atsižvelgiant į konkrečios vietovės ypatumus ir apribojimus;
- (9) įgyvendinant bendro intereso projektus reikėtų tinkamai atsižvelgti į kiekvieno atitinkamo atskiro projekto konkrečias aplinkybes. Jeigu įmanoma, reikėtų išnaudoti sinergiją su kitų sričių politika, pavyzdžiui, su turizmo aspektais, į civilinės inžinerijos konstrukcijas, pavyzdžiui, tiltus arba tunelius, integruojant dviračių takų infrastruktūrą, įskaitant EuroVelo trasas, arba su saugumo aspektais, integruojant naujas technologijas, pavyzdžiui, jutiklius tiltuose;
- (10) siekiant sukurti aukštos kokybės efektyvią visų rūšių transportui skirtą infrastruktūrą, plėtojant transeuropinį transporto tinklą turėtų būti atsižvelgta į keleivių ir krovinių vežimo saugumą ir saugą, poveikį klimato kaitai ir klimato kaitos daromą poveikį, galimų gamtinių pavojų ir žmogaus sukeltų katastrofų poveikį infrastruktūrai ir jos prieinamumą visiems transporto naudotojams, ypač regionuose, kur neigiamas klimato kaitos poveikis yra itin didelis;
- (11) išbraukta.

- (12) planuodamos infrastruktūrą valstybės narės ir kiti projektų rengėjai turėtų deramai atsižvelgti į rizikos vertinimus ir apsvarstyti prisitaikymo priemones, kuriomis būtų didinamas atsparumas, pavyzdžiui, klimato kaitai, gamtiniams pavojams ir žmogaus sukeltoms katastrofoms. Užtikrinus papildomas paskatas plėtoti darnias transporto rūšis ir pritaikius aukštus žaliosios transporto infrastruktūros standartus, transeuropinio transporto tinklo įgyvendinimas padės įgyvendinti principą „nedaryti reikšmingos žalos“, kaip tai suprantama Taksonomijos reglamento 17 straipsnyje⁸;
- (13) atsižvelgiant į Sąjungos infrastruktūros poreikių raidą, priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo tikslus ir 2020 m. liepos mėn. Europos Vadovų Tarybos išvadas, pagal kurias Sąjungos išlaidos turėtų atitikti Paryžiaus susitarimo tikslus ir principą „nedaryti reikšmingos žalos“, bendro intereso projektai turėtų būti vertinami siekiant užtikrinti, kad TEN-T politika atitiktų Sąjungos transporto, aplinkos ir klimato politikos tikslus. Valstybės narės ir kiti projektų rengėjai turėtų atlikti planų ir projektų aplinkos vertinimus, į kuriuos – projektų, kuriems šio reglamento įsigaliojimo dieną dar nepradėtas viešojo pirkimo procesas dėl poveikio aplinkai įvertinimo, atveju – turėtų būti įtrauktas vertinimas pagal principą „nedaryti reikšmingos žalos“, pagrįstas naujausiomis turimomis gairėmis ir geriausia praktika;

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

- (14) pagal TEN-T reglamentą vykdomi infrastruktūros projektai turėtų būti atsparūs galimam neigiamam klimato kaitos poveikiui – tam atliekamas pažeidžiamumo klimato poveikiui ir rizikos vertinimas, be kita ko, taikant atitinkamas prisitaikymo priemonės. Projektams, dėl kurių turi būti atliktas poveikio aplinkai vertinimas, turėtų būti taikoma atsparumo klimato kaitai didinimo procedūra, o į sąnaudų ir naudos analizę turėtų būti įtraukiamos šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo sąnaudos ir teigiamas klimato kaitos švelninimo priemonių poveikis. Atsparumo klimato kaitai didinimo procedūra turėtų būti taikoma remiantis naujausia turima geriausia praktika ir gairėmis. Tai padeda į Sąjungos biudžeto investicijų ir planavimo sprendimus integruoti su klimato kaita susijusią riziką, taip pat pažeidžiamumo dėl klimato kaitos bei prisitaikymo prie klimato kaitos vertinimus; Nedarant poveikio kitų ES aktų, visų pirma įgyvendinimo aktų, susijusių su Sąjungos finansinės paramos skyrimo bendro intereso projektams pagal Reglamentą (ES) 2021/1153 sąlygomis, nuostatomis, reikalavimas atlikti atsparumo klimato kaitai didinimo procedūrą turėtų būti taikomas tik tiems projektams, su kurių poveikio aplinkai vertinimu susijęs viešųjų pirkimų procesas šio reglamento įsigaliojimo dieną dar nebuvo pradėtas;
- (15) valstybės narės ir kiti projektų rengėjai turėtų įvertinti planų ir projektų poveikį aplinkai pagal atitinkamus teisės aktus, kad būtų išvengta neigiamo poveikio aplinkai, pvz., kraštovaizdžio fragmentacijos, dirvožemio sandarinimo, oro ir vandens taršos bei triukšmo, arba, jei išvengti neįmanoma, neigiamas poveikis būtų sušvelnintas ar kompensuotas, ir kad būtų veiksmingai apsaugota biologinė įvairovė;
- (16) projektų planavimo ir statybos etape reikėtų deramai atsižvelgti į regioninių bei vietos valdžios institucijų ir visuomenės, kurioms bendro intereso projektas daro poveikį, interesus;
- (17) transeuropinio transporto tinklas turėtų būti apibrėžiamas vadovaujantis bendra ir skaidria metodika ir turėtų atspindėti aukščiausio lygmens infrastruktūros planavimą Sąjungoje. Tai turėtų būti daugiarūšio transporto tinklas, t. y. jis turėtų apimti visų rūšių transportą ir jų jungtis, taip pat atitinkamas eismo ir kelionės informacijos valdymo sistemas;

- (18) transeuropinis transporto tinklas turėtų būti palaipsniui plėtojamas trimis etapais, siekiant bendro tikslo sukurti daugiarūšį ir sąveikų visos Europos tinklą, atitinkantį aukštos kokybės standartus, tuo pačiu atsižvelgiant į bendrus Sąjungos poveikio klimatui neutralumo ir aplinkos tikslus: užbaigti pagrindinį tinklą iki 2030 m., išplėstinį pagrindinį tinklą – iki 2040 m., o visuotinį tinklą – iki 2050 m., jei šiame reglamente nenurodyta kitaip;
- (19) be 2030 m. ir 2050 m. terminų, kurie jau nustatyti pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 1315/2013⁹, šiame reglamente turėtų būti nustatytas tarpinis 2040 m. terminas, iki kurio turi būti užtikrinta atitiktis šiam reglamentui ir kuris yra susijęs su išplėstiniu pagrindiniu tinklu, kuris yra Europos transporto koridorių dalis. Tas pats tarpinis terminas turėtų būti taikomas ir naujiems pagrindiniam tinklui taikomiems standartams, kurie papildo Reglamente (ES) Nr. 1315/2013 nustatytus reikalavimus; taip siekiama sudaryti sąlygas reikiamoms investicijoms laiku atlikti. Reikalavimų, ypač susijusių su naujai nustatytais geležinkelių infrastruktūros standartais, įgyvendinimas gali pareikalausiti didelių finansinių investicijų;
- (20) transeuropinis transporto tinklas turėtų būti visos Europos transporto tinklas, užtikrinantis pasiekiamumą ir jungtis su visais Sąjungos regionais, įskaitant atokiausius regionus ir kitus atokius, kaimo, salų, periferinius ir kalnų regionus bei retai apgyvendintas vietas, ir stiprinantis socialinę, ekonominę ir teritorinę sanglaudą tarp jų. Siekiant skatinti aukštos kokybės tinklo plėtrą visoje Sąjungoje, turėtų būti nustatyti transeuropinio tinklo infrastruktūros reikalavimai;

⁹ 2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1315/2013 dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių, kuriuo panaikinamas Sprendimas Nr. 661/2010/ES (OL L 348, 2013 12 20, p. 1).

- (21) transeuropiniame transporto tinkle turėtų būti įrengta pakankamai alternatyviųjų degalų infrastruktūros įrenginių, kad šis tinklas veiksmingai palaikytų perėjimą prie visai netaršaus judumo, laikantis terminų, nustatytų Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) [...] [dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo]¹⁰;
- (22) be pagrindinio tinklo, reikėtų apibrėžti išplėstinį pagrindinį tinklą, atsižvelgiant į prioritetines visuotinio tinklo atkarpas, kurios yra Europos transporto koridorių dalis;
- (23) pagrindinis tinklas apibrėžtas vadovaujantis objektyvia planavimo metodika. Taikant tą metodiką nustatyti svarbiausi miestų transporto mazgai, uostai ir oro uostai bei sienos perėjimo punktai. Kai įmanoma, tie mazgai su transeuropinio transporto tinklu turi būti sujungti geležinkeliais ir (arba) keliais, jeigu tai ekonomiškai perspektyvu ir įvykdoma. Ši metodika padėjo užtikrinti visų valstybių narių sujungimą ir pagrindinių salų integraciją į pagrindinį tinklą;
- (24) (24) pagrindinis tinklas, kurio galutinis sukūrimo terminas – 2030 m., ir išplėstinis pagrindinis tinklas, kurio galutinis sukūrimo terminas – 2040 m., jeigu šiame reglamente nenurodyta kitaip, turėtų būti darnaus daugiarūšio transporto tinklo pagrindas ir atspindėti strategiškai svarbiausius transeuropinio transporto tinklo mazgus ir jungtis, atsižvelgiant į eismo poreikius. Šie tinklai turėtų paskatinti viso visuotinio tinklo plėtrą ir sudaryti sąlygas Sąjungai sutelkti dėmesį į tas transeuropinio transporto tinklo dalis, kurios sukurtų didžiausią Europos pridėtinę vertę, visų pirma tarpvalstybines atkarpas, trūkstamas jungtis, daugiarūšio transporto jungiamuosius punktus ir pagrindines kliūtis;
- (25) tam tikri esami pagrindinio tinklo standartai turėtų būti taikomi ir išplėstiniam pagrindiniam bei visuotiniam tinklui, siekiant iš tinklo gauti visapusišką naudą, didinti skirtingų rūšių tinklų sąveikumą ir sudaryti sąlygas didinti vežimo darnesnių rūšių transporto priemonėmis mastą, be kita ko, didinant skaitmenizaciją ir taikant kitus technologinius sprendimus;

¹⁰ Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo, kuriuo panaikinama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/94/ES (OL L [...]).

- (26) pagrindiniam, išplėstiniam pagrindiniam ir visuotiniam tinklui taikomų infrastruktūros reikalavimų išimtis turėtų būti galimos tik tinkamai pagrįstais atvejais ir laikantis tam tikrų sąlygų. Tai turėtų apimti atvejus, kai investicijos negali būti pagrįstos arba kai yra specifinių geografinių ar didelių fizinių suvaržymų, pavyzdžiui, atokiausiuose regionuose ir kituose atokiuose, salų, periferiniuose ir kalnų regionuose arba retai apgyvendintose vietovėse, arba tankiai gyvenamose vietovėse;
- (26a) šiame reglamente izoliuotas tinklas turėtų reikšti valstybės narės geležinkelių tinklą (ar jo dalį), kurio vėžės plotis skiriasi nuo Europos standartinio nominalaus vėžės pločio. Nustatyti tam tikrus šio reglamento standartus ir reikalavimus tokiems tinklams ar jų dalims nebūtų pateisinama ekonominiu sąnaudų ir naudos požiūriu dėl tokių tinklų ypatumų, atsirandančių dėl jų atskirumo nuo kitų skirtingo vėžės pločio tinklų. Todėl tam tikri geležinkelių standartai ir reikalavimai tiems tinklams neturėtų būti taikomi;
- (27) sausumos infrastruktūros tinklas, sukurtas naudojant pagrindinį tinklą, išplėstinį pagrindinį tinklą ir visuotinį tinklą, turėtų būti sujungtas su transeuropinio transporto tinklo jūrine dalimi. Šiuo tikslu turėtų būti sukurta tikrai tvari, pažangi, vientisa ir atspari Europos jūrų erdvė, įgyvendintina glaudžiai bendradarbiaujant su Europos makroregioninėmis ir jūrų baseinų strategijomis, kuri turėtų apimti buvusius „jūrų greitkelius“. Ji turėtų apimti visus transeuropinio transporto tinklo jūrinės infrastruktūros komponentus;
- (28) išbraukta.

- (29) krovinių vežimo geležinkeliais koridoriai, sukurti remiantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) Nr. 913/2010¹¹, ir pagrindinio tinklo koridoriai, apibrėžti Reglamente (ES) Nr. 1315/2013, yra viena kitą papildančios politikos priemonės, kuriomis siekiama glaudžiai susijusių tikslų, visų pirma skatinti tvarų, efektyvų ir saugų transporto paslaugų teikimą. Nors bendradarbiavimas daugeliu aspektų buvo vaisingas, nustatyta tam tikrų veiklos sutapimo atvejų ir poreikis geriau keistis informacija. Be to, krovinių vežimo geležinkeliais koridoriai ir pagrindinio tinklo koridoriai nėra visiškai geografiškai suderinti, todėl koordinavimo galimybė yra ribota, pavyzdžiui, tokiais klausimais, kaip transeuropinio transporto tinklo infrastruktūros reikalavimų taikymas arba geležinkelių paslaugų kokybės gerinimas. Todėl esama reikšmingų neišnaudotų supaprastinimo, didesnio veiksmingumo ir sinergijos galimybių;

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

- (30) kaip nurodyta Komisijos komunikate dėl Darnaus ir išmanaus judumo strategijos, norint padidinti infrastruktūros planavimo ir transporto veiklos sinergiją, būtina integruoti pagrindinio tinklo koridorius ir krovinių vežimo geležinkeliais koridorius į Europos transporto koridorius. Atsižvelgiant į šį tikslą, Komisija raginama, kai tikslinga, laiku priimti pasiūlymą dėl šiuo metu į Reglamentą Nr. 913/2010 įtrauktų krovinių vežimo geležinkeliais pajėgumų paskirstymo taisyklių peržiūrėjimo, kad būtų užtikrintas sklandus krovinių vežimo koridoriais veikimas. Europos transporto koridoriai turėtų tapti darnaus ir daugiarūšio krovinių ir keleivių vežimo srautų Europoje plėtojimo, sąveikios aukštos kokybės infrastruktūros plėtojimo ir operacinio veiksmingumo užtikrinimo priemone. Be to, tai turėtų būti priemonė, padedanti įgyvendinti labai konkurencingo geležinkelių tinklo sukūrimo visoje Sąjungoje viziją. Europos transporto koridoriai turėtų apimti svarbiausius tolimojo susisiekimo srautus;
- (30a) siekiant užtikrinti aukštą paslaugų kokybę, turėtų būti taikomi nauji operaciniai reikalavimai krovinių vežimo geležinkeliais koridoriams. Visų pirma valstybės narės turėtų dėti visas įmanomas pastangas siekdamas užtikrinti, kad krovinių traukinių, kertančių dviejų valstybių narių sieną, stovėjimo stotyje laikas vidutiniškai neviršytų 25 minučių ir kad dauguma traukinių, kertančių bent vieną krovinių vežimo koridoriaus sieną, atvyktų į paskirties vietą arba prie Sąjungos išorės sienos tvarkaraštyje numatytu laiku arba vėluodami ne daugiau kaip 30 minučių. Stovėjimo trukmės terminas neturėtų būti taikomas tais atvejais, kai keičiasi vėžės plotis. Jis taip pat neturėtų būti taikomas prie sienų tarp dviejų valstybių narių, kuriose dar neatšaukta kontrolė taikant Reglamentą (ES) 2016/399, pagal kurį visų pirma reikalaujama atlikti traukinių keleivių ir geležinkelių darbuotojų patikrinimus keleiviniuose ir kroviniuose traukiniuose, kertančiuose išorės sienas, ir kai taikant tą reglamentą atliekami traukinių patikrinimai neleidžia laikytis šio termino. Dėl minėto vėžės pločio keitimo ir traukinių patikrinimų gali atsirasti spūsčių ir pailgėti laukimo laikas pasienyje. Taip pat reikėtų neatsižvelgti į vėlavimus, įvykstančius trečiosiose valstybėse, kurias kerta krovininiai traukiniai, ir susijusius su tomis valstybėmis;

- (30b) pagal pradinę Reglamento (ES) Nr. 913/2010 redakciją valstybės narės, kurių geležinkelių tinklo vėžės plotis skiriasi nuo pagrindinio Sąjungos geležinkelių tinklo vėžės pločio, neprivalėjo dalyvauti kuriant krovinių vežimo koridorius arba pratęsiant esamus koridorius pagal tą reglamentą. Tokioms valstybėms narėms turėtų būti leidžiama ne ilgiau kaip laikiną 10 metų laikotarpį nuspręsti, kad infrastruktūros valdytojas (-ai), atsakingas (-i) už jų teritorijoje esančią geležinkelių infrastruktūrą, nedalyvauja jų teritorijoje esančių krovinių vežimo koridorių administracinėje valdyboje;
- (30c) Reglamentu (ES) Nr. 913/2010 visų pirma siekiama organizuoti ir valdyti tarptautinius geležinkelių koridorius konkurencingo krovinių vežimo geležinkeliais tikslu. Airija, esanti saloje, nėra sujungta su kitomis valstybėmis narėmis geležinkeliais. Be to, pagal pradinę to reglamento redakciją, valstybės narės, kurių geležinkelių tinklo vėžės plotis skiriasi nuo pagrindinio Sąjungos geležinkelių tinklo vėžės pločio, neprivalėjo dalyvauti kuriant krovinių vežimo koridorius arba pratęsiant esamus koridorius pagal tą reglamentą. Airija ta galimybe pasinaudojo. Todėl pagal pradinę Reglamento (ES) Nr. 913/2010 redakciją Airijos teritorijoje krovinių vežimo geležinkeliais koridorių nebuvo sukurta. Tokiomis aplinkybėmis, atsižvelgiant į ribotą dalyvavimo krovinių vežimo koridorių valdyme pagal Reglamentą (ES) Nr. 913/2010 pridėtinę vertę Airijos valdžios institucijoms ir jos infrastruktūros valdytojui (-ams), Airijai turėtų būti leista nuspręsti, kad jos valdžios institucijų atstovai ir infrastruktūros valdytojas (-ai), atsakingas (-i) už jos teritorijoje esančią geležinkelių infrastruktūrą, nedalyvauja jos teritorijoje esančių krovinių vežimo koridorių vykdomosios valdybos ir (arba) administracinės valdybos veikloje;
- (31) Europos transporto koridoriai turėtų apimti svarbiausius tolimojo susisiekimo transporto srautus ir juos turėtų sudaryti pagrindinės Europos daugiarūšio transporto ašys, sutampančios su transeuropinio transporto tinklo dalimis; jie turėtų kirsti sienas, būti daugiarūšiai ir į juos turėtų būti įmanoma integruoti visas transporto rūšis, kurioms taikomas šis reglamentas;

- (32) siekiant darniai ir laiku sukurti transeuropinio transporto tinklą ir taip užtikrinti kuo didesnę tinklo poveikį, atitinkamos valstybės narės turėtų užtikrinti, kad būtų imtasi tinkamų priemonių ir pagrindinio, išplėstinio pagrindinio ir visuotinio tinklo bendro intereso projektai būtų užbaigti iki nurodytų terminų, t. y. atitinkamai 2030 m., 2040 m. ir 2050 m, jeigu šiame reglamente nenustatyta kitaip. Šiuo tikslu valstybės narės turėtų užtikrinti, kad nacionaliniai transporto ir investicijų planai būtų suderinti su šiame reglamente ir Europos koordinatorių darbo planuose nustatytais prioritetais. Valstybės narės taip pat turėtų atsižvelgti, *inter alia*, į Europos koordinatorių darbo planuose nustatytus prioritetus. Tačiau nacionalinių planų ir programų taikymo sritis, metodika ar tvarkaraštis ir toliau priklauso tik valstybių narių kompetencijai;
- (33) būtina nustatyti bendro intereso projektus, kuriuos vykdant bus prisidėta prie transeuropinio transporto tinklo sukūrimo ir kurie padėtų pasiekti tikslus ir atitiktų šiame reglamente nustatytus prioritetus. Jų vykdymas turėtų priklausyti nuo jų išbaigtumo laipsnio, nuo jų atitikties Sąjungos ir nacionalinėms teisinėms procedūroms ir nuo turimų finansinių išteklių prieinamumo, nedarant poveikio valstybės narės arba Sąjungos finansiniam įsipareigojimui;
- (34) transeuropinio transporto tinklo plėtros bendro intereso projektai, atitinkantys šiame reglamente nustatytus reikalavimus, turi Europos pridėtinę vertę, nes prisideda prie aukštos kokybės, sąveikaus ir daugiarūšio Europos tinklo kūrimo, didina tvarumą, sanglaudą, efektyvumą arba naudą naudotojams. Europos pridėtinė vertė bus didesnė, jei dėl šių tinklų naudą gaus ne tik atitinkama valstybė narė, bet ir bus reikšmingai pagerintos transporto jungtys arba transporto srautai tarp valstybių narių, arba tarp valstybės narės ir trečiosios valstybės. Siekiant užtikrinti, kad tokie tarpvalstybiniai projektai būtų įvykdyti, Sąjunga jų atžvilgiu turėtų imtis prioritetinių veiksmų;
- (35) valstybės narės ir kiti projektų rengėjai turėtų užtikrinti, kad bendro intereso projektų vertinimai būtų atliekami efektyviai ir būtų vengiama nereikalingo delsimo;
- (36) išbraukta.
- (37) išbraukta.

(38) siekiant užtikrinti Sąjungos ir trečiųjų šalių infrastruktūros tinklų jungtis ir sąveikumą, būtinas bendradarbiavimas su šiomis trečiosiomis valstybėmis, įskaitant kaimynines valstybes. Sąjunga turėtų, kai tinkama, skatinti bendro intereso projektus su tomis valstybėmis, užtikrindama, kad būtų laikomasi transeuropinio transporto tinklo tikslų ir sąveikumo reikalavimų. Tokie projektai taip pat turėtų būti suderinti su tikslu iki 2050 m. ES neutralizuoti poveikį klimatui ir užtikrinti vienodas sąlygas transporto sektoriuje, visų pirma užkertant kelią anglies dioksido nutekėjimui;

(38a) perkelta iš 39a konstatuojamosios dalies:

Europos transporto tinklo atsparumui kilo rimtas iššūkis ir išbandymas dėl pražūtingo Rusijos karinės agresijos prieš Ukrainą poveikio. Ši agresija pakeitė geopolitinę aplinką ir išryškino Sąjungos pažeidžiamumą dėl nenumatytų destruktivių įvykių už Sąjungos ribų. Didelis šio įvykio poveikis pasaulinėms rinkoms, kaip antai pasauliniam aprūpinimui maistu, parodė, kad formuojant Sąjungos politiką Sąjungos vidaus rinkos ir jos transporto tinklo negalima vertinti atskirai. Geresnių jungčių su Sąjungos kaimyninėmis valstybėmis partnerėmis reikia labiau nei bet kada anksčiau;

(38b) perkelta iš 39b konstatuojamosios dalies:

atsižvelgiant į šias naujas geopolitines aplinkybes, 2022 m. gegužės 12 d. Komisijos komunikate dėl solidarumo koridorių¹² nustatytos kelios didelės transporto infrastruktūros problemos, kurias Sąjunga ir jos kaimyninės valstybės turi išspręsti siekdamos remti Ukrainos ekonomiką ir atsigavimą, sudaryti sąlygas žemės ūkio ir kitoms prekėms patekti į Sąjungos ir pasaulio rinkas bei užtikrinti, kad būtų labai pagerintas susisiekimas su Sąjunga tiek eksportui, tiek importui. Siekiant užtikrinti geresnį susisiekimą su Sąjunga, tame komunikate pasiūlyta įvertinti Europos transporto koridorių išplėtimą į Ukrainą ir Moldovos Respubliką;

¹² COM(2022) 217 final.

(38c) perkelta iš 39c konstatuojamosios dalies:

dėl Rusijos agresijos karo prieš Ukrainą ir Baltarusijos pozicijos šiame konflikte Sąjungos bendradarbiavimas su Rusija ir Baltarusija TEN-T politikos srityje nėra deramas ir neatitinka Sąjungos interesų. Todėl TEN-T tinklo plėtojimas šiose dviejose trečiosiose valstybėse turėtų būti nutrauktas. Dėl šios priežasties geresnės tarpvalstybinės jungtys su Rusija ir Baltarusija nebėra didelis prioritetas ES valstybių narių teritorijoje. Šiuo metu jungtis su šiomis dviem trečiosiomis valstybėmis turi Suomija, Estija, Latvija, Lietuva ir Lenkija. Siekiant atspindėti mažesnę šių jungčių kūrimui ir modernizavimui skiriamą prioritetą, visų šiuo metu į pagrindinį tinklą įtrauktų tarpvalstybinių jungčių su Rusija ir Baltarusija paskutinių atkarpų statusas į šį reglamentą įtrauktuose žemėlapiuose turėtų būti sumažintas nuo pagrindinio iki visuotinio tinklo, kuriam numatytas tik vėlesnis 2050 m. įgyvendinimo terminas. Tačiau perėjimo prie demokratijos Baltarusijoje atveju šios šalies tarpvalstybinių jungčių su ES kūrimas ir modernizavimas pagal visuotinę demokratinės Baltarusijos ekonomikos planą būtų didelis prioritetas – tai apimtų ir šios šalies grąžinimą į minėtą reglamentą;

(38d) perkelta iš 39a konstatuojamosios dalies:

naujos geopolitinės aplinkybės, susidariusios dėl Rusijos agresijos karo prieš Ukrainą, taip pat parodė, kokios svarbios yra sklandžios transporto jungtys Sąjungos teritorijoje ir su kaimyninėmis trečiosiomis valstybėmis. Geležinkelių vėžės plotis, kuris skiriasi nuo Europos standartinio nominalaus 1 435 mm vėžės pločio, labai trukdo visos Sąjungos geležinkelių tinklų sąveikumui ir net daro poveikį tų izoliuotų geležinkelio tinklų konkurencingumui. Todėl naujos pagrindinio ar išplėstinio pagrindinio geležinkelio linijos turėtų būti tiesiamos su Europos standartinio nominalaus 1 435 mm pločio vėže. Be to, valstybės narės, turinčios skirtingo vėžės pločio tinklą, turėtų įvertinti perėjimo prie standartinio pločio esamose Europos transporto koridorių linijose galimybę. Šis įpareigojimas neturėtų būti taikomas saloms ir atokiausiems regionams, nes dėl jų geografinės padėties jų transporto tinklas yra visiškai atskirtas nuo bet kurios sausumos jungties su Sąjungos teritorija;

- (39) siekdama transformuoti transporto sektorių į tikrai daugiarūšę darnaus ir pažangaus judumo paslaugų sistemą, Sąjunga turėtų sukurti aukštos kokybės transporto tinklą, kuriame linijos būtų pritaikytos bent 100 km/h minimaliam greičiui. Konkurencingas keleivinis geležinkelis turi didelį potencialą mažinti transporto priklausomybę nuo iškastinio kuro. Būtina sukurti suderintą ir sąveikų Europos greitųjų traukinių tinklą, jungiantį Europos sostines ir didžiuosius miestus. Esamas greitojo geležinkelio linijas papildžius linijomis, pritaikytomis bent 160 km/h greičiui, turėtų atsirasti tinklo poveikis, padidėti tinklo vientisumas, o geležinkeliais keliaujančių keleivių turėtų padaugėti. Tačiau tokie pritaikymo greičiui reikalavimai turėtų būti taikomi tik tam tikrai atitinkamų geležinkelio atkarpų procentinei daliai, kad būtų atsižvelgta į lankstumo poreikį geležinkelių atkarpose, turinčiose specifinių savybių dėl topografinių, su reljefu ar miestų planavimu susijusių suvaržymų, kuriose greitis turi būti atitinkamai pritaikytas kiekvienu atveju, įskaitant, *inter alia*, jungiamąsias linijas, stotis kertančias linijas, prieigas prie terminalų, paslaugų įrenginių ar depų. Valstybės narės prašymu Komisija turėtų suteikti išimtis, kad prireikus pagrįstais atvejais būtų galima užtikrinti papildomą lankstumą, nukrypstant nuo šiame reglamente nustatytų konkrečių procentinių verčių. Modernizuojant infrastruktūrą valstybės narės skatinamos išnagrinėti projektavimo didesniai greičiui galimybes, kaip numatyta Direktyvos 2016/797 I priede;
- (39a) perkelta į 38d konstatuojamąją dalį;
- (40) turėtų būti sukurtas tvaresnis, atsparesnis ir patikimesnis krovinių vežimo geležinkeliais tinklas visoje Europoje – tai prisidėtų prie mišriojo vežimo konkurencingumo. Turėtų būti atnaujinta mišriojo geležinkelių transporto ir terminalų infrastruktūra, kuri padėtų užtikrinti, kad įvairiarūšio vežimo veikla būtų, visų pirma, vykdoma geležinkelių, vidaus vandenų arba trumpųjų nuotolių laivybos transportu ir kad visas pradinis ir (arba) galutinis transportavimas kelių transportu būtų kuo trumpesnis;

(40a) įvairiarūšiam transportui Europoje tenka maždaug pusė krovinių vežimo geležinkeliais tonkilometrių, ir jo dalis didėja. Kad būtų pasiekti Komisijos komunikate dėl Darnaus ir išmanaus judumo strategijos nustatyti tikslai padvigubinti krovinių vežimo geležinkeliais dalį, ypatingą dėmesį reikėtų skirti transportui, kurio pagrindinė kelionės dalis tenka geležinkeliui, o pirma ir paskutinė atkarpos – sunkvežimiams. Siekiant prisidėti prie įvairiarūšio transporto augimo, infrastruktūra turėtų sudaryti sąlygas krovinių traukinių, vežančių standartines iki 4 metrų puspriekabes ant bent 27 cm aukščio vagonų, eismui. Tačiau šio reikalavimo laikymasis reikalauja daug, kartais brangiai kainuojančio, pritaikymo. Todėl svarbu rasti subalansuotą požiūrį į šio reikalavimo įgyvendinimą ir užtikrinti, kad jis būtų įgyvendinamas ekonomiškai efektyviai. Šiuo atžvilgiu valstybės narės turėtų užtikrinti, kad reikalavimas būtų įgyvendintas taip, kad būtų užtikrinta bent viena tiesioginė vidaus linija, viena tiesioginė krovinių vežimo geležinkelio linija su kaimynine (-ėmis) valstybe (-ėmis) nare (-ėmis) ir viena jungtis su bent vienu kelių ir geležinkelių terminalu arba įvairiarūšio krovinių vežimo terminalu, esančiu jūrų uoste, kuris yra Europos transporto koridoriaus dalis valstybės narės teritorijoje, arba šalia jo. Be to, jei vienas ar daugiau koridoriaus galutinių taškų yra valstybės narės teritorijoje, turėtų būti bent viena tą reikalavimą atitinkanti tiesioginė linija, vedanti į bent vieną iš šių galutinių taškų. Rinkdamosi atitinkamas linijas, valstybės narės turėtų atsižvelgti į esamus ir būsimus krovinių vežimo geležinkeliais srautus. Vertindama prašymus suteikti šiame reglamente nustatyto reikalavimo, susijusio su puspriekabių vežimu, laikymosi išimtis, Komisija visų pirma turėtų atsižvelgti į socialinės ekonominės sąnaudų ir naudos analizės rezultatus, taip pat į galimą paslaugų teikimo sutrikdymą dėl būtinų darbų, reikalingų šio standarto atitikčiai užtikrinti. Be to, vertindama prašymus suteikti išplėstinio pagrindinio tinklo geležinkelių infrastruktūrai taikomų reikalavimų laikymosi išimtis, Komisija turėtų visų pirma atsižvelgti į bet kurias atitinkamos valstybės narės svarbiausias investicijas lygiagrečioje linijoje, esančioje labai arti tų, kurios dar tik turi būti nutiestos;

(41) išbraukta.

- (42) Valstybės narės turėtų užtikrinti, kad Europos geležinkelių eismo valdymo sistema (ERTMS) būtų visuotiniame tinkle įdiegta ne vėliau kaip 2050 m., išplėstiniame pagrindiniame tinkle – ne vėliau kaip 2040 m. ir pagrindiniame tinkle – ne vėliau kaip 2030 m. Diegiant ERTMS visuotiniame tinkle, prioritetą laiko atžvilgiu turėtų būti teikiamas toms linijoms, kurios gali prisidėti prie saugaus ir veiksmingo tarpvalstybinio tarptautinio geležinkelių transporto. radijo ryšiu pagrįstos ERTMS įdiegimas dar labiau prisideda prie veiklai poveikį turinčių nacionalinių taisyklių panaikinimo, todėl valstybės narės turėtų užtikrinti, kad nuo 2030 m. naujose linijose būtų diegiama tik radijo ryšiu pagrįsta ERTMS, o iki 2050 m. radijo ryšiu pagrįsta ERTMS būtų įdiegta visame transeuropiniame transporto tinkle;
- (43) perkelta į 42 konstatuojamąją dalį (paskutinis sakinys).
- (44) nutraukus B klasės sistemų kelių eksploatavimą, infrastruktūros valdytojai sutaupys nemažai techninės priežiūros lėšų, nes ERTMS diegimas ir papildomų bėgių kelių sistemų išlaikymas ilgesnį laiką yra labai brangus ir sudėtingas. valstybės narės turėtų siekti, kai tikslinga, nutraukti B klasės sistemų kelių eksploatavimą ne vėliau kaip 2050 m. gruodžio 31 d.;
- (45) Europos vidaus vandens keliams būdinga įvairi hidromorfologija, dėl kurios sunku užtikrinti vienodą veiksmingumą visuose vandens kelių ruožuose. Vidaus vandens keliams, ypač laisvos tėkmės ruožams, didelės įtakos gali turėti klimatas ir oro sąlygos. Siekiant užtikrinti patikimą tarptautinį eismą ir tuo pačiu atsižvelgti į hidromorfologiją ir galiojančius aplinkos apsaugos teisės aktus, TEN-T reikalavimuose turėtų būti atsižvelgiama į konkrečią kiekvieno vandens kelio (pavyzdžiui, laisvai tekančių arba reguliuojamų upių) hidromorfologiją, taip pat į aplinkos ir biologinės įvairovės politikos tikslus. Šiuo tikslu kiekvienam Europos transporto koridoriui, vandens keliui ar vandens kelio atkarpai turėtų būti nustatyti vandens atskaitos lygiai. Nustatydamas vandens atskaitos lygius, Komisija turėtų glaudžiai bendradarbiauti su atitinkamomis valstybėmis narėmis ir atitinkamomis upių laivybos komisijomis, įsteigtomis tarptautiniais susitarimais, kad būtų užtikrintas nuoseklus požiūris į vidaus vandens infrastruktūrai taikomus reikalavimus, siekiant skatinti tos rūšies transportą;

- (46) jūrų uostai – transeuropinio transporto tinklo sausumos infrastruktūros atvykimo ir išvykimo punktai – atlieka svarbų vaidmenį kaip tarpvalstybiniai daugiarūšio transporto mazgai, kurie ne tik veikia kaip transporto mazgai, bet gali būti ir prekybos vartai, pramoniniai klasteriai ir energetikos centrai. Kaip pabrėžiama Komisijos priimtame plane „REPowerEU“, reikia įvairinti energijos tiekimą ir sparčiau plėtoti atsinaujinančiųjų išteklių energiją. Jūrų uostai gali prisidėti prie šio tikslo jūroje įrengdami vėjo jėgaines, gamindami vandenilį iš atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir transportuodami bei laikydami suskystintas gamtines dujas. Siekiant stiprinti transporto ir energetikos sektorių sinergiją dedant pastangas mažinti Sąjungos ekonomikos priklausomybę nuo iškastinio kuro, jūrų uostai taip pat galėtų atlikti vaidmenį transportuojant anglies dioksidą vamzdynais ar kitomis transporto rūšimis;
- (47) trumpųjų nuotolių laivyba gali svariai prisidėti prie transporto priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo: jūra gali būti plukdoma daugiau krovinių ir keleivių, be kita ko, siekiant sumažinti kelių spūstis Sąjungos teritorijoje ir pagerinti prieigą prie periferinių ir salų regionų bei valstybių. Tačiau reikia geriau sujungti trumpųjų nuotolių laivybos jungtis, sudarančias transeuropinio transporto tinklo jūrinę dalį, su sausumos tinklu, ir daugiau dėmesio skirti visai transporto ir logistikos grandinei – tiek jūrų, tiek atokesnių teritorijų grandinei. Turėtų būti skatinama plėtoti sukurta naują visaapimančią Europos jūrų erdvės koncepciją – kuriant arba modernizuojant trumpųjų nuotolių laivybos maršrutus ir plėtojant jūrų uostus bei jų jungtis su atokesnėmis teritorijomis, kad būtų užtikrinta efektyvi ir tvari integracija su kitomis transporto rūšimis; Be to, ta nauja koncepcija turėtų būti skatinamos tvarios trumpųjų nuotolių laivybos jungtys siekiant sutelkti krovinių srautus jūros logistikos maršrutais taip, kad būtų gerinamos esamos jūrų jungtys arba kuriamos naujos perspektyvios, reguliarios ir didelio dažnumo jūrų jungtys;
- (48) kelių transportu Sąjungoje vežami trys ketvirtadaliai visų vidaus krovinių (vertinant pagal tonkilometrus) ir apie 90 % viso vidaus keleivių srauto (vertinant pagal keleivių kilometrus). Atsižvelgiant į kelių transporto svarbą ir įsipareigojimą gerinti kelių eismo saugumą pagal Komisijos komunikato dėl darnaus ir išmanaus judumo strategijos tarpinę reikšmę, būtina tobulinti kelių infrastruktūrą, kad būtų padidintas saugumas;

- (48a) valstybės narės turėtų užtikrinti tam tikro eismo intensyvumo pagrindinio tinklo oro uostų sujungimą su miestų transporto mazgais geležinkeliu, metro, lengvuoju bėginiu transportu arba tramvajais, kad būtų gerinamas susisiekimas, užtikrinami tinkami pajėgumai ir patogumas naudotojams, išskyrus atvejus, kai tokiame susisiekimui trukdo specifiniai geografiniai ar dideli fiziniai suvaržymai. Kalbant apie tuos oro uostus, kurie yra pasauliniai transporto mazgai, valstybės narės raginamos plėtoti arba gerinti jungtis su tolimojo susisiekimo geležinkeliais arba greitaisiais geležinkeliais, kad būtų pasiūlyta alternatyvų trumpojo nuotolio skrydžiams;
- (48b) siekiant skatinti inovacijas oro transporto srityje, į oro transporto infrastruktūros komponentų sąrašą turėtų būti įtraukti kosmodromai. Vis dėlto kosmodromų įtraukimas turėtų nedaryti poveikio Sąjungos kompetencijai kosmoso srityje pagal SESV 4 straipsnio 3 dalį ir 189 straipsnį, kuriame nenumatytas joks valstybių narių įstatymų ir kitų teisės aktų suderinimas. Be to, pagal šį reglamentą kosmodromus įtraukus į oro transporto infrastruktūros komponentų sąrašą, kosmodromams neturėtų būti taikomi esami ar būsimi ES teisės aktai, susiję su oro transporto infrastruktūra, išskyrus atvejus, kai tuose teisės aktuose aiškiai numatyta kitaip;
- (49) transeuropinis transporto tinklas turėtų padėti užtikrinti efektyvų transporto daugiarūšiškumą: taip atsirastų daugiau kokybiškesnių galimybių keleivių ir krovinių vežimui rinktis darnesnę transporto rūšį ir būtų galima sujungti didelius krovinių kiekius, kad juos būtų galima vežti dideliais atstumais. Siekiant šio tikslo, esminis vaidmuo turėtų tekti daugiarūšiams terminalams;
- (49a) valstybės narės turėtų atlikti jų teritorijoje veikiančių daugiarūšio krovininio transporto terminalų rinkos ir perspektyvinę analizę ir parengti daugiarūšio krovininio transporto terminalų tinklo plėtros veiksmų planą. Šiuo tikslu jos gali remtis esamais tyrimais ir planais. Valstybių narių parengtu veiksmų planu turėtų būti skatinama daugiarūšio krovininio transporto terminalų plėtra. Tačiau valstybės narės neturėtų būti įpareigos tos veiksmų plano įgyvendinti. Be to, veiksmų planas neturėtų įpareigoti privačiojo sektoriaus investuoti į terminalus. Plano atžvilgiu neturėtų būti atliekamas strateginis poveikio aplinkai vertinimas;

- (50) miestų transporto mazgai atlieka svarbų vaidmenį transeuropiniame transporto tinkle kaip pradžios taškas arba galutinė paskirties vieta (paskutinė atkarpa) transeuropiniu transporto tinklu vežamiems keleiviams ir kroviniams; be to, juose persėdama į kitą tos pačios rūšies arba kitos rūšies transporto priemonę. Turėtų būti užtikrinta, kad su pralaidumu susijusios kliūtys ir nepakankamos tinklo jungtys miestų transporto mazguose nebetrunkdytų daugiarūšiškumui transeuropiniame transporto tinkle. Transeuropinio transporto tinklo politikoje daugiausia dėmesio turėtų būti skiriama sklandžių eismo srautų iš miesto transporto mazgų, į juos ir per juos skatinimui. Vietos susisiekimo miestų transporto mazguose klausimą turėtų spręsti kompetentingos vietos, regioninės ar nacionalinės valdžios institucijos, visų pirma taikydamos atitinkamas darnaus judumo mieste planų priemones;
- (51) kaip veiksminga bendra judumo mieste problemų sprendimo sistema, kiekvienam miestų transporto mazgui turėtų būti priimamas darnaus judumo mieste planas (DJMP) – ilgalaikis, visus aspektus apimantis, integruotas krovinių ir keleivių judumo planas visai funkciniai miesto teritorijai. Į jį galėtų būti įtraukti tikslai, uždaviniai ir rodikliai, kuriais grindžiami dabartiniai ir būsimi miesto transporto sistemos veiklos rezultatai;
- (52) valstybės narės turėtų skatinti DJMP diegimą, kad būtų gerinamas koordinavimas tarp regionų, miestų ir miestelių. Tuo tikslu valstybės narės gali padėti vietos valdžios institucijoms parengti aukštos kokybės DJMP ir sustiprinti DJMP įgyvendinimo stebėseną ir vertinimą visomis tinkamomis priemonėmis, gairėmis, pajėgumų stiprinimu, pagalba ir galbūt finansine parama;
- (52a) DJMP gali būti įtraukti į esamus planus, kurie gali būti toliau plėtojami, kad atitiktų DJMP reikalavimus, ir (arba) į platesnius planus, į kuriuos taip pat būtų įtraukti žemės naudojimo planai, pavyzdžiui, atsižvelgiant į žemės naudojimo ir judumo sąsajas. Tankiai apgyvendintų miestų transporto mazgų atveju turėtų būti leidžiama parengti kelis DJMP;
- (53) pagal programą „Europos horizontas“ įsteigta misija dėl neutralaus poveikio klimatui ir pažangiųjų miestų siekiama, kad iki 2030 m. Sąjungoje būtų 100 neutralaus poveikio klimatui miestų. Šioje misijoje dalyvaujantys miestai veiks kaip eksperimentų ir inovacijų centrai, o iki 2050 m. prie jų prisijungs kiti miestai;

- (54) skaitmeninės daugiarūšio judumo paslaugos padeda didinti įvairių transporto rūšių integraciją, sujungdamos kelis transporto pasiūlymus į vieną. Tolesnė jų plėtra turėtų prisidėti prie įpročių transformacijos – perėjimo prie darniausių transporto rūšių, viešojo transporto ir aktyviojo judumo, pavyzdžiui, vaikščiojimo pėsčiomis ir važiavimo dviračiu;
- (55) transporto informacinės ir ryšių technologijų (IRT) sistemos yra būtinos tam, kad jomis būtų galima remtis optimizuojant eismą ir transporto operacijas, užtikrinant eismo saugą ir tobulinant susijusias paslaugas. Turėtų būti sudarytos palankesnės sąlygos informacijos srautams transporto ir judumo tinkle, be kita ko, naudojant Sąjungos judumo duomenų erdvę. Keleiviams turėtų būti prieinama informacija, įskaitant informaciją apie bilietų pardavimo ir rezervavimo sistemas;
- (56) intelektinės transporto sistemos ir paslaugos bei naujos atsirandančios technologijos turėtų būti intelektinių transporto sistemų ir paslaugų diegimo visuose transeuropinio transporto tinklo keliuose katalizatoriai;

- (57) būtinas tinkamas transeuropinio transporto tinklo planavimas. Tam taip pat reikia visame tinkle įgyvendinti specialius reikalavimus, susijusius su infrastruktūra, IRT sistemomis, įranga ir paslaugomis, įskaitant reikalavimus dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo, kaip apibrėžta Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) [...] [dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo]¹³. Todėl būtina užtikrinti, kad visoje Europoje kiekvienos rūšies transporto srityje tokie reikalavimai būtų diegiami tinkamai bei darniai ir kad būtų užtikrintas jų tarpusavio ryšis visame transeuropiniame transporto tinkle ir už jo ribų, siekiant pasinaudoti tinklo poveikio teikiama nauda ir sudaryti sąlygas efektyvioms ilgųjų nuotolių transeuropinio transporto operacijoms. Siekiant užtikrinti alternatyviųjų degalų diegimą visame transeuropinio transporto tinklo kelių tinkle pagal Reglamente (ES) [...] [dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo] nustatytus tikslus, Reglamente (ES) [...] [dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo] pateikiamos nuorodos į „pagrindinį tinklą“ turėtų būti suprantamos kaip nuorodos į „pagrindinį tinklą“, kuris apibrėžtas šiame reglamente. Reglamente (ES) [...] [dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo] pateikiamos nuorodos į „visuotinį tinklą“ turėtų būti suprantamos kaip nuorodos į „išplėstinį pagrindinį tinklą“ ir „visuotinį tinklą“, kurie apibrėžti šiame reglamente;
- (58) transeuropinis transporto tinklas turėtų būti pagrindas plačiai diegti naujas technologijas ir inovacijas, kurios gali padėti padidinti bendrą Europos transporto sektoriaus efektyvumą ir pajėgumus užtikrinti saugų keleivių vežimą efektyviomis priemonėmis, padaryti viešąjį arba ekologiškesnį transportą patrauklesnį keleiviams ir sumažinti jo anglies pėdsaką. Taip bus prisidedama prie Europos žaliojo kurso tikslų, o kartu ir prie tikslo didinti Sąjungos energetinį saugumą. Kad šie tikslai būtų pasiekti, transeuropiniame transporto tinkle turėtų būti padidintos galimybės naudoti alternatyviuosius degalus ir susijusią infrastruktūrą;

¹³ Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo, kuriuo panaikinama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/94/ES (OL L [...]).

- (59) transeuropiniame transporto tinkle turėtų būti įrengta pakankamai viešai prieinamų lengvųjų ir sunkiųjų transporto priemonių greitojo įkrovimo prieigų. Šis tikslas turėtų padėti užtikrinti visavertės tarpvalstybines jungtis ir sudaryti sąlygas naudotis elektrinėmis transporto priemonėmis visoje Sąjungoje. Atstumu pagrįsti transeuropinio transporto tinklo tiksliniai rodikliai, kaip apibrėžta Reglamente (ES) [...] [dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo], yra skirti užtikrinti bent minimalią pakankamą elektros įkrovimo prieigų aprėptį pagrindiniuose Sąjungos kelių tinkluose;
- (60) viešai prieinama įkrovimo infrastruktūra transeuropiniame transporto tinkle, kaip apibrėžta Reglamente (ES) [...] [dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo], turėtų būti papildyta reikalavimais dėl įkrovimo infrastruktūros diegimo daugiarūšio transporto terminaluose ir daugiarūšio keleivinio transporto mazguose, siekiant suteikti įkrovimo galimybes tolimųjų reisų sunkvežimiams, kai jie pakraunami arba iškraunami, arba kai vairuotojas ilsisi, arba autobusams daugiarūšio keleivinio transporto mazguose. Siekiant užtikrinti laisvą judėjimą, kai terminalai arba keleivinio transporto mazgai Sąjungos arba valstybės paramą, prieigą prie įkrovimo turėtų būti suteikiama laikantis sąžiningos, skaidrios ir nediskriminacinės tvarkos, kad būtų išvengta išskirtinių rinkos sąlygų konkrečioms įmonėms arba galimo konkurencijos iškraipymo;
- (61) nepakankama infrastruktūros sauga, saugumas ir patikimumas, kuriuos lemia gamtiniai pavojai, įskaitant su klimatu susijusius įvykius ir kitus išskirtinius reiškinius (pavyzdžiui, pandemijas), žmogaus sukeltos katastrofos (pavyzdžiui, avarijos) arba tyčinių veiksmų (pavyzdžiui, terorizmo ir kibernetiniai išpuoliai) sukelti sutrikdymai, yra didelė problema transeuropinio transporto tinklo efektyvumui ir veikimui. Pavyzdžiui, stichinių nelaimių sukeltos avarijos dėl ekstremalių oro sąlygų pastaraisiais metais gerokai sutrikdė transporto srautus. Todėl turėtų būti didinamas transporto tinklo atsparumas klimato kaitai, gamtiniams pavojams, žmogaus sukeltoms katastrofoms ir kitiems sutrikdymams, remiantis rizikos vertinimu ir naudojant atsparumą didinančias priemones, kurių pagal Direktyvą [...] dėl ypatingos svarbos subjektų atsparumo¹⁴ transporto sektoriaus srityje imtųsi ypatingos svarbos subjektai;

¹⁴ Nurodant šią direktyvą turimas galvoje Komisijos pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos dėl ypatingos svarbos subjektų atsparumo, COM/2020/829 final.

- (62) atsižvelgdamos į patirtį valdant COVID-19 pandemijos sukeltą krizę¹⁵ ir siekdamas išvengti eismo sutrikimų ir nenumatytų atvejų ateityje, planuodamos infrastruktūrą valstybės narės turėtų atsižvelgti į transporto infrastruktūros saugumą ir atsparumą klimato kaitai, gamtiniais pavojais, žmogaus sukeltoms katastrofoms ir kitiems sutrikdymams, darantiems poveikį Sąjungos transporto sistemos veikimui. Šiuo tikslu į Europos transporto koridorius taip pat turėtų būti įtrauktos svarbios aplinkinės linijos, kuriomis būtų galima naudotis spūsčių ar kitų problemų pagrindiniuose keliuose atveju. Be to, dėl daugiarūšio šių linijų pobūdžio, ekstremaliųjų situacijų atveju viena transporto rūšis galėtų būti pakeista kita;
- (63) įmonių, įskaitant įmones, kurios priklauso arba yra kontroliuojamos trečiosios valstybės fizinio asmens arba trečiosios valstybės įmonės, įskaitant trečiojoje valstybėje įsisteigusias įmones, dalyvavimas gali paspartinti transeuropinio transporto tinklo kūrimą. Tačiau konkrečiomis aplinkybėmis įmonių, priklausančių arba kontroliuojamų trečiosios šalies fizinio asmens arba trečiosios valstybės įmonės, dalyvavimas arba indėlis į bendro intereso projektus gali pakenkti saugumui ir viešajai tvarkai Europos Sąjungoje. Nepažeidžiant bendradarbiavimo mechanizmo pagal Reglamentą (ES) 2019/452¹⁶ ir jį papildant, būtinas didesnis informuotumas apie tokį dalyvavimą arba indėlį, kad valdžios institucijos galėtų įsikišti, jei paaiškėtų, kad jis gali turėti įtakos saugumui arba viešajai tvarkai Sąjungoje ir toks dalyvavimas ar indėlis nepatenka į Reglamento (ES) 2019/452¹⁷ taikymo sritį;

¹⁵ Komunikatas dėl žaliųjų koridorių atvėrimo pagal Sienų valdymo priemonių, skirtų sveikatai apsaugoti ir prekių bei pagrindinių paslaugų prieinamumui užtikrinti, gaires, C(2020)1897 final (OL C 96 I, 2020 3 24, p. 1), ir 2020 m. spalio 28 d. Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Europos Vadovų Tarybai ir Tarybai „Žaliųjų transporto koridorių atnaujinimas siekiant palaikyti ekonomiką atsinaujinusios COVID-19 pandemijos laikotarpiu“, COM(2020) 685 final.

¹⁶ 2019 m. kovo 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/452, kuriuo nustatoma tiesioginių užsienio investicijų į Sąjungą tikrinimo sistema (OL L 79I, 2019 3 21, p. 1).

¹⁷ Ši konstatuojamoji dalis galėtų būti toliau tikslinama, kad būtų atsižvelgta į 47 straipsnio pakeitimus.

- (64) nors pagrindinė atsakomybė už techninę priežiūrą tenka ir toliau teks valstybėms narėms, nedarant poveikio valstybių narių kompetencijai, visų pirma susijusiai su techninės priežiūros finansavimu ir valdymu, svarbu, kad būtų vykdoma tinkama transeuropinio transporto tinklo (kai jis bus sukurtas) techninė priežiūra aukštai paslaugų kokybei užtikrinti, o planuojant infrastruktūros projektus ir vykdant su jais susijusias viešųjų pirkimų procedūras būtų laikomasi gyvavimo ciklo principo. Visų pirma valstybės narės turėtų dėti visas įmanomas pastangas užtikrinti, kad būtų vykdomas ilgalaikis kelių ir, kai aktualu, vidaus vandenų kelių infrastruktūros techninės priežiūros planavimas;
- (65) siekiant sukurti didžiausios strateginės svarbos transeuropinio transporto tinklo dalis per nurodytą laikotarpį, turėtų būti laikomasi koridoriaus naudojimu grindžiamo požiūrio, kuris būtų skirtingų projektų koordinavimo transnacionaliniu lygiu ir koridoriaus kūrimo derinimo priemonė, tokiu būdu maksimaliai padidinant tinklo teikiamą naudą;
- (66) Europos transporto koridoriai turėtų padėti plėtoti transeuropinio transporto tinklo infrastruktūrą tokiu būdu, kad būtų šalinamos kliūtys, gerinamos tarpvalstybinės jungtys ir didinamas efektyvumas ir tvarumas. Jie turėtų prisidėti prie sanglaudos didinimo gerinant teritorinį bendradarbiavimą. Juos naudojant taip pat turėtų būti siekiama platesnių transporto politikos tikslų ir sudaromos palankesnės sąlygos sąveikumui, įvairių transporto rūšių integracijai ir daugiarūšio vežimo operacijoms. Koridoriais grindžiamas požiūris turėtų būti skaidrus bei aiškus, o tokių koridorių valdymas neturėtų sukurti papildomos administracinės naštos ar sąnaudų;
- (67) kad būtų lengviau koordinuoti Europos transporto koridorių ir dviejų horizontaliųjų prioritetų – ERTMS ir Europos jūrų erdvės – įgyvendinimą, Komisija, susitarusi su atitinkamomis valstybėmis narėmis, turėtų paskirti Europos koordinatorius. Jie turėtų sudaryti palankias sąlygas priemonėms, leidžiančioms sukurti tinkamą valdymo struktūrą ir užtikrinti nuoseklų infrastruktūros ir investicijų planavimo prioritetų nustatymą Europos transporto koridoriuose ir dviem horizontaliesiems prioritetams;

- (68) Europos ir nacionalinės transporto infrastruktūros planavimo ir įgyvendinimo sistemos, taip pat Europos koordinatorių parengti darbo planai turėtų padėti laiku parengti ir planuoti investicijas, būtinas šio reglamento tikslams pasiekti;
- (69) Europos koordinatorių darbo planai turėtų būti naudojami siekiant skatinti visų atitinkamų suinteresuotųjų subjektų bendradarbiavimą, stiprinti papildomumą su valstybių narių ir infrastruktūros valdytojų veiksmams ir visų pirma nustatyti orientacines tarpines reikšmes, susijusias su pagrindinių trūkstamų jungčių bei tarpvalstybinių atkarpų įgyvendinimu ir kliūčių šalinimu;
- (70) techninį žemėlapių, kuriuose nurodytas transeuropinis transporto tinklas, pagrindą užtikrina interaktyvi transeuropinio transporto tinklo geografinė ir techninė informacinė sistema („TENtec“);
- (71) atsižvelgdama į 2018 m. kovo mėn. Komisijos komunikatą dėl Sąjungos dėl karinio mobilumo veiksmų plano¹⁸ Komisija įvertino poreikį pritaikyti transeuropinį transporto tinklą kariniams infrastruktūros naudojimo poreikiams. Remiantis skirtumų tarp karinių reikalavimų ir transeuropinio transporto tinklo reikalavimų analize¹⁹, į transeuropinį tinklą buvo įtraukti papildomi keliai ir geležinkeliai, kad būtų sustiprinta civilinio ir karinio transporto tinklų sinergija;

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

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

- (72) siekiant kuo labiau suderinti gaires ir Sąjungos lygio atitinkamų finansinių priemonių programavimą, transeuropinio transporto tinklo finansavimas turėtų atitikti šį reglamentą ir turėtų būti grindžiamas, visų pirma, Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2021/1153²⁰. Be to, tinklo finansavimas taip pat turėtų būti grindžiamas pagal kitus Sąjungos teisės aktus teikiamomis finansavimo priemonėmis, įskaitant „InvestEU“, ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonę, sanglaudos politiką, programą „Europos horizontas“ ir kitas Europos investicijų banko parengtas finansavimo priemones. Siekiant sudaryti sąlygas finansuoti bendro intereso projektus, Reglamente (ES) 2021/1153 pateikiamos nuorodos į „daugiarūšio transporto logistikos platformas“, „jūrų greitkelius“ ir „telematikos priemones“ turėtų būti suprantamos kaip atitinkamos nuorodos į „daugiarūšio krovininio transporto terminalus“, „Europos jūrų erdvę“ ir „transporto IRT sistemas“, apibrėžtus šiame reglamente. Tuo pačiu tikslu Reglamente (ES) 2021/1153 pateikiamos nuorodos į „pagrindinį tinklą“ turėtų būti suprantamos kaip apimančios „išplėstinį pagrindinį tinklą“, apibrėžtą šiame reglamente;
- (73) norint pasiekti transeuropinio transporto tinklo tikslus, visų pirma susijusius su Sąjungos transporto sistemos priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimu ir skaitmenizacija, reikia patikimos reguliavimo sistemos. Valstybės narės turėtų įgyvendinti plataus užmojo reformas darnaus transporto problemoms spręsti, kaip nurodyta Europos semestre. Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemone skatinamos reformos ir investicijos, skirtos transporto darnumui didinti, išmetamam ŠESD kiekiui mažinti, saugai ir efektyvumui didinti. Atitinkamos priemonės šiuo tikslu įtrauktos į patvirtintus ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo planus;

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

- (74) siekiant atnaujinti į I ir II priedus įtrauktus uostų, oro uostų, terminalų ir miestų transporto mazgų žemėlapius bei sąrašą, atsižvelgiant į galimus pokyčius, visų pirma atsiradusius dėl faktinio tam tikrų transporto infrastruktūros elementų, analizuojamų pagal iš anksto nustatytas kiekybines ribines vertes, naudojimo, ir siekiant iš dalies keisti III priede pateiktą Europos transporto koridorių išdėstymą, Komisijai turėtų būti deleguota teisė pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį priimti deleguotuosius aktus dėl I, II ir III priedų pakeitimų. Ypač svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi, taip pat ir su ekspertais, ir kad tos konsultacijos būtų vykdomos vadovaujantis 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniu susitarimu dėl geresnės teisėkūros²¹. Visų pirma siekiant užtikrinti vienodas galimybes dalyvauti atliekant su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, Europos Parlamentas ir Taryba visus dokumentus gauna tuo pačiu metu kaip ir valstybių narių ekspertai, o jų ekspertams sistemingai suteikiama galimybė dalyvauti Komisijos ekspertų grupių, kurios atlieka su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, posėdžiuose;
- (75) kai kurias tinklo dalis valdo ne valstybės narės, o kiti subjektai. Vis dėlto valstybės narės yra atsakingos už tai, kad būtų užtikrinta, kad tinklui taikomos taisyklės būtų tinkamai taikomos jų teritorijoje;
- (76) siekdama užtikrinti sklandų ir veiksmingą šiame reglamente nustatytų įpareigojimų įgyvendinimą Komisija remia valstybes nares pagal techninės paramos priemonę²², teikdama specialiai pritaikytas technines žinias reformoms, įskaitant transeuropinio transporto tinklo plėtrą skatinančias reformas, rengti ir įgyvendinti;

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

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

- (77) siekiant užtikrinti vienodas šio reglamento įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai teikti išimtis dėl tam tikrų šio reglamento reikalavimų, taip pat priimti įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomi vandens atskaitos lygiai, kuriais nustatoma valstybių narių judumo mieste duomenų rinkimo metodika, taip pat įgyvendinimo aktus dėl Europos transporto koridorių tarpvalstybinių atkarpų įgyvendinimo ir dėl horizontaliųjų prioritetų įgyvendinimo. Atitinkamų valstybių narių prašymu taip gal gali būti priimami įgyvendinimo aktai dėl Europos transporto koridorių konkrečių atkarpų. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamosi laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011²³;
- (77a) nuostatos, susijusios su geležinkeliais, visų pirma bet koks reikalavimas sujungti oro uostus ir uostus su geležinkeliais, taip pat nuostatos, susijusios su daugiarašio krovinio transporto terminalais, neturėtų būti taikomos Kiprui, Maltai ir atokiausiems regionams, kol jų teritorijoje nėra geležinkelių sistemos. Toms valstybėms narėms neturėtų būti taikomos nuostatos, susijusios su saugiomis stovėjimo aikštelėmis – tokios stovėjimo vietos nėra būtinos, nes jų teritorijoje nėra tranzitinio krovinių vežimo keliais;
- (78) kadangi šio reglamento tikslų – visų pirma, koordinuotai kurti ir plėtoti transeuropinį transporto tinklą – valstybės narės negali deramai pasiekti ir kadangi atsižvelgiant į tai, kad tuos tikslus būtina koordinuoti, tų tikslų būtų geriau siekti Sąjungos lygiu, laikydamosi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti;

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

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

ISKYRIUS

BENDRIEJI PRINCIPAI

1 straipsnis

Dalykas

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

2 straipsnis

Taikymo sritis

1. Šis reglamentas taikomas transeuropiniam transporto tinklui, kai nurodyta I priede pateiktuose žemėlapiuose ir II priede pateiktuose sąrašuose. Transeuropinis transporto tinklas apima transporto infrastruktūrą, įskaitant alternatyviųjų degalų naudojimo infrastruktūrą, transporto IRT sistemas bei priemones, kuriomis skatinamas efektyvus tokios infrastruktūros valdymas bei naudojimas ir sudaromos sąlygos kurti ir teikti tvarias ir efektyvias transporto paslaugas.
2. Transeuropinio transporto tinklo infrastruktūrą sudaro geležinkelių transporto, vidaus vandenų transporto, jūrų transporto, kelių transporto, oro transporto ir daugiarūšio transporto, be kita ko, miestų transporto mazguose, infrastruktūra, apibūdinta atitinkamuose II, III ir IV skyrių skirsniuose.

3 straipsnis

Terminų apibrėžtys

Šiame reglamente vartojamų terminų apibrėžtys:

- a) bendro intereso projektas – bet koks pagal šį reglamentą vykdomas projektas;
- b) kaimyninė valstybė – trečioji valstybė, kuriai taikoma Europos kaimynystės politika, plėtros politika, Europos ekonominės erdvės susitarimas, Europos laisvosios prekybos asociacijos susitarimas arba ES ir JK prekybos ir bendradarbiavimo susitarimas;
- c) NUTS regionas – regionas, kaip nustatyta Reglamente (EB) Nr. 1059/2003 dėl bendro teritorinių statistinių vienetų klasifikatoriaus (NUTS) nustatymo;

- d) tarpvalstybinė atkarpa – atkarpa, kurioje užtikrinamas bendro intereso projekto tęstinumas abipus sienos – tarp arčiausiai dviejų valstybių narių arba valstybės narės ir kaimyninės valstybės sienos esančių miestų transporto mazgų;
- e) kliūtis – fizinis, techninis, funkcinis, operacinis arba administracinis trikdys, dėl kurio sistema sutrikdoma taip, kad paveikiamas tolimojo susisieikimo arba tarpvalstybinio eismo srautų tęstinumas;
- f) miestų transporto mazgas – miesto zona, kurioje transeuropinio transporto tinklo transporto infrastruktūros elementai, pavyzdžiui, uostai, įskaitant keleivių terminalus, oro uostai, geležinkelio stotys, autobusų terminalai, logistikos centrai ir įrenginiai bei krovinių terminalai, esantys miesto zonoje arba aplink ją, yra sujungti su kitais tos infrastruktūros elementais ir su regioninio ir vietos eismo infrastruktūra, įskaitant susijusią su aktyviuoju judumu;
- g) izoliuotas tinklas – valstybės narės geležinkelių tinklas (ar jo dalis), kurio vėžės plotis skiriasi nuo Europos standartinio nominalaus vėžės pločio (1435 mm);
- h) išbraukta;
- i) daugiarūšis transportas – keleivių arba krovinių vežimas arba ir keleivių, ir krovinių vežimas dviejų ar daugiau rūšių transportu;
- j) skaitmeninės daugiarūšio judumo paslaugos – paslaugos, kaip apibrėžta Direktyvos 2010/40 (ES) dėl intelektinių transporto sistemų diegimo sistemos²⁴ [...] straipsnyje;

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

- k) sąveikumas – infrastruktūros, įskaitant tam tikros rūšies transporto ar sektoriaus segmento skaitmeninę infrastruktūrą, pajėgumas (įskaitant visas reguliavimo, technines ir operacines sąlygas) padėti užtikrinti saugius ir nenutrūkstamus eismo ir informacijos srautus, kurių veiksmingumas atitinka tai infrastruktūrai, tos rūšies transportui ar sektoriaus segmentui būtiną veiksmingumą;
- l) daugiaryšio keleivinio transporto mazgas – mažiausiai dviejų rūšių keleivinio transporto susiejimo punktas, kuriame teikiama kelionių informacija, užtikrinama prieiga prie viešojo transporto ir galimybė keisti transporto rūšį, įskaitant aktyvųjį judumą, ir kuris veikia kaip sąsaja tarp miestų transporto mazgų ir tolimesnio susisiekimo transporto tinklų;
- m) daugiaryšio krovinio transporto terminalas – struktūra, pritaikyta bent dviejų rūšių transporto priemonių arba dviejų skirtingų geležinkelių sistemų kroviniams perkrauti ir jiems laikinai saugoti, pavyzdžiui, terminalai vidaus vandenų arba jūrų uostuose, palei vidaus vandenų kelius, oro uostuose, taip pat kelių ir geležinkelių terminalai;
- n) logistikos centras – su transeuropinio transporto tinklo transporto infrastruktūra tiesiogiai susieta zona, kurioje yra bent vienas krovinių terminalas ir kurioje sudarytos sąlygos vykdyti logistikos veiklą;
- o) darnaus judumo mieste planas (DJMP) – strateginio judumo planavimo dokumentas, kuriuo siekiama tvariu būdu žmonėms, įmonėms ir prekėms pagerinti prieinamumą prie funkcinės miesto zonos ir judumą joje, siekiant visų pirma geresnės gyvenimo kokybės;
- p) aktyvusis judumas – žmonių judėjimas arba prekių vežimas nemotorizuotomis priemonėmis, grindžiamas žmogaus fizine veikla, įskaitant priemones su pagalbine elektrine varymo sistema, kaip nurodyta Reglamento (ES) Nr. 168/2013 2 straipsnio 2 dalies h punkte;

- q) transporto IRT sistemos – informacinių ir ryšių technologijų sistemos ir taikomosios programos, naudojančios informacijos, ryšių, navigacijos, padėties nustatymo ir (arba) lokalizavimo technologijas, kuriomis naudojantis galima apdoroti, saugoti ir keisti duomenimis ir informacija, reikalinga siekiant veiksmingai valdyti transeuropinio transporto tinklo infrastruktūrą, judumą ir eismą, teikti atitinkamą informaciją valdžios institucijoms ir teikti pridėtinės vertės paslaugas piliečiams, krovinių siuntėjams ir operatoriams, įskaitant sistemas, kurios padeda užtikrinti, kad tinklo naudojimas būtų atsparus, saugus, patikimas, nekenktų aplinkai ir efektyvus pajėgumų naudojimo atžvilgiu. Šios sistemos apima sistemas, technologijas ir paslaugas, nurodytas r–x punktuose, ir taip pat gali apimti transporto priemonėse esančius įtaisus su atitinkamais infrastruktūros ar skaitmeniniais komponentais;
- r) intelektinė transporto sistema (ITS) – sistema, kaip apibrėžta 2010 m. liepos 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos (ES) 2010/40/ES dėl kelių transporto ir jo sąsajų su kitų rūšių transportu srities intelektinių transporto sistemų diegimo sistemos²⁵ 4 straipsnio 1 punkte;
- s) laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemos (VTMIS) – sistemos, nustatytos Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/59/EB²⁶;
- t) upių informacijos paslaugos (UIP) – vidaus vandenų keliuose taikomos informacinės ir ryšių technologijos, kaip apibrėžta Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2005/44/EB²⁷ 3 straipsnio a punkte;

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

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

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

- u) Europos jūrų sektoriaus vieno langelio aplinka (EMSWe) – teisinė ir techninė sistema, kaip apibrėžta Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2019/1239²⁸;
- v) oro eismo valdymo / oro navigacijos paslaugų sistema (OEV/ONP sistema) – OEV/ONP sistema, kaip apibrėžta Reglamento (ES) 2018/1139 3 straipsnio 7 punkte;
- w) Europos geležinkelių eismo valdymo sistema (ERTMS) – sistema, nurodyta Direktyvoje (ES) 2016/797 ir Komisijos reglamento (ES) 2016/919²⁹ priedo 2.2 punkte;
- x) radijo ryšiu pagrįsta ERTMS – 2 arba 3 lygmens ERTMS, radijo ryšiu perduodanti judėjimo nurodymus traukiniui pagal Komisijos reglamentą (ES) 2016/919³⁰;
- y) B klasės sistemos – senos traukinių apsaugos ir kalbinio radijo ryšio sistemos, kaip apibrėžta Komisijos reglamento (ES) 2016/919 priedo 2.2 punkte;
- z) jūrų uostas – jūrų uostas, kaip apibrėžta Reglamento (ES) 2017/352 2 straipsnio 16 punkte;
- aa) trumpųjų nuotolių laivyba – krovinių ir keleivių judėjimas jūra tarp uostų, esančių vienos ar kelių valstybių narių geografiniuose vandenyse, arba tarp uosto, esančio valstybės narės vandenyse, ir uosto, esančio gretimos trečiosios valstybės, kurios pakrantė yra prie jūros, besiribojančios su vienos ar kelių valstybių narių vandenimis, vandenyse;

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

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

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

- ab) elektroninė krovinių vežimo informacija (eFTI) – elektroninis reguliavimo informacijos perdavimas tarp ekonominės veiklos vykdytojų ir kompetentingų institucijų pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2020/1056³¹;
- ac) Bendras Europos dangus (BED) – pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentus (EB) Nr. 549/2004³², (EB) Nr. 550/2004³³, (EB) Nr. 551/2004³⁴ ir (ES) 2018/1139³⁵ nustatytos sistemos, kuriomis siekiama sugriežtinti oro eismo saugos standartus, prisidėti prie darnaus oro transporto sistemos vystymosi ir gerinti bendrą oro eismo valdymo ir oro navigacijos paslaugų, teikiamų bendrojo oro eismo srityje, kokybę Europoje;
- ad) vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodromas – zona, naudojama vertikalaus kilimo ir tūpimo orlaiviams kilti ir tūpti;
- ae) kontaktinė orlaivių stovėjimo aikštelė – aikštelė nustatytoje oro uosto perono vietoje su įrengta keleivių įlaipinimo galerija;

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

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

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

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

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

- af) SESAR projektas – projektas, skirtas oro eismo valdymui Europoje modernizuoti, kuriuo siekiama Sąjungoje užtikrinti itin veiksmingą, standartizuotą ir sąveikią oro eismo valdymo infrastruktūrą ir kurį sudaro inovacijų ciklas, apimantis SESAR apibrėžimo etapą, SESAR projektavimo etapą ir SESAR įgyvendinimo etapą;
- af2) kosmodromas – erdvėlaivių bandymo ir paleidimo įrenginys;
- (ag) Europos geležinkelių projektas – Europos geležinkelių bendrosios įmonės arba jos pirmtakės „Shift2Rail“ projektas;
- ah) Europos OEV pagrindinis planas – planas, patvirtintas Tarybos sprendimu 2009/320/EB³⁶ su vėlesniais pakeitimais³⁷;
- ai) krovinių vežimo geležinkeliais valdymo įstaigos – Reglamento (ES) 913/2010 8 straipsnyje nurodytos valdymo įstaigos;
- aj) techninė priežiūra – darbai, vykdomi siekiant išlaikyti esamos infrastruktūros būklę ir pajėgumą visą jos naudojimo laikotarpį;
- ak) socialinė ekonominė sąnaudų ir naudos analizė – kiekybinis projekto vertės *ex ante* vertinimas, grindžiamas pripažinta metodika, kurį atliekant atsižvelgiama į visą atitinkamą socialinę, ekonominę, su sveikata susijusią, su klimatu susijusią ir aplinkosauginę naudą ir sąnaudas. Su klimatu susijusių ir aplinkosauginių sąnaudų ir naudos analizė grindžiama pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2011/92/ES³⁸ atliktu poveikio aplinkai vertinimu;
- al) alternatyvieji degalai – alternatyvieji degalai, kaip apibrėžta Reglamento (ES) [...] [dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo] 2 straipsnio 3 punkte;

³⁶ OL L 95, 2009 4 9, p. 41.

³⁷ 2009 m. kovo 30 d. Tarybos sprendimas 2009/320/EB, patvirtinantis Bendro Europos dangaus ATM tyrimų (SESAR) projekto pagrindinį oro eismo vadybos Europoje planą (OL L 95, 2009 4 9, p. 41).

³⁸ 2011 m. gruodžio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2011/92/ES dėl tam tikrų valstybės ir privačių projektų poveikio aplinkai vertinimo (OL L 26, 2012 1 28, p. 1).

- am) saugi stovėjimo aikštelė – stovėjimo aikštelė, kuria gali naudotis vairuotojai, vežantys prekes ar keleivius, atitinkanti Europos Parlamento ir Tarybos Reglamento (EB) Nr. 561/2006³⁹ 8a straipsnio 1 dalies reikalavimus ir patvirtinta pagal Sąjungos standartus ir procedūras, laikantis minėto reglamento 8a straipsnio 2 dalies;
- an) važiuojančių transporto priemonių svėrimo sistema – automatinė kelių infrastruktūros sistema, kurios paskirtis – identifikuoti važiuojančias transporto priemones ar transporto priemonių derinius, galimai viršijusius atitinkamas masės ribas pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 96/53/EB⁴⁰;
- ao) sprendimas dėl leidimo vykdyti projektą – valstybės narės institucijos ar institucijų, neįskaitant administracinių ir teisminių apeliacinių institucijų, pagal nacionalinę teisinę sistemą ir administracinę teisę priimtas sprendimas arba keli tuo pačiu metu ar vienas po kito priimti sprendimai, kuris (-ie) gali būti administracinio pobūdžio ir kuriuo (-iais) nustatoma, ar projekto rengėjas turi teisę įgyvendinti projektą atitinkamoje geografinėje vietovėje pagrindiniame, išplėstiniame pagrindiniame ar visuotiniame tinkle, nedarant poveikio jokiai administracinės ar teismo apeliacinės procedūros kontekste priimtam sprendimui.

4 straipsnis

Transeuropinio transporto tinklo tikslai

1. Bendras transeuropinio transporto tinklo plėtros tikslas – sukurti aukštos kokybės vieną daugiarūšį visą Sąjungą apimančią tinklą.

³⁹ 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo (OL L 102, 2006 4 11, p. 1).

⁴⁰ 1996 m. liepos 25 d. Tarybos direktyva 96/53/EB, nustatanti tam tikrų Bendrijoje nacionaliniam ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausius leistinus matmenis ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausią leistiną masę (OL L 235, 1996 9 17, p. 59).

2. Transeuropinis transporto tinklas stiprina Sąjungos socialinę, ekonominę ir teritorinę sanglaudą ir padeda kurti tvarią, saugią, efektyvią ir atsparią bendrą Europos transporto erdvę, kuri padeda užtikrinti, kad jos naudotojai gautų didesnę naudą, ir prisideda prie integracinio augimo. Jis parodo aiškią Europos pridėtinę vertę, t. y. padeda siekti tikslų, susijusių su šiomis keturiomis kategorijomis:

a) tvarumo:

- i) skatinamas visai netaršus ir mažataršis judumas, laikantis atitinkamų Sąjungos CO₂ mažinimo tikslų;
- ii) sudaromos sąlygos aktyviau naudoti darnesnių rūšių transportą, visų pirma toliau plėtojant tolimojo susisiekimo keleivinį geležinkelių tinklą, įskaitant greitąjį geležinkelį, ir sąveikų krovinį geležinkelių tinklą, patikimą vidaus vandenų ir trumpųjų nuotolių laivybos tinklą visoje Sąjungoje, taip pat skatinant aktyviojo judumo transporto rūšis;
- iii) labiau saugoma aplinka;
- iv) mažinamas neigiamas išorinis poveikis, be kita ko, susijęs su aplinka, sveikata, spūstimis ir avarijomis;
- v) didinamas energetinis saugumas;

b) sanglaudos:

- i) užtikrinamas visų Sąjungos regionų, įskaitant atokiausius regionus ir kitus atokius, salų, periferinius ir kalnų regionus, taip pat retai apgyvendintas vietoves, pasiekiamumas ir jungtys;
- ii) mažinami regionų ir valstybių narių infrastruktūros kokybės skirtumai;

- iii) keleivinio ir krovinio transporto srityje užtikrinama, kad būtų efektyviai koordinuojama ir sujungiama transporto infrastruktūra, skirta, viena vertus, tolimajam susisiekimui ir, kita vertus, regioniniam bei vietos susisiekimui ir transporto paslaugoms miestų transporto mazguose;
 - iv) plėtojama transporto infrastruktūra, atitinkanti specifinę skirtingų Sąjungos dalių padėtį ir užtikrinanti subalansuotą visų Europos regionų aprėptį;
- c) efektyvumo:
- i) šalinamos infrastruktūros kliūtys ir kuriamos trūkstamos jungtys (ir transporto infrastruktūros objektuose, ir tų objektų jungiamuosiuose taškuose) valstybių narių teritorijose ir tarp jų;
 - ii) šalinamos sąveikumo kliūtys, įskaitant skaitmenizacijos spragas;
 - iii) užtikrinamas nacionalinių, regioninių ir vietos transporto tinklų sąveikumas;
 - iv) optimaliai integruojamos ir tarpusavyje sujungiamos visos transporto rūšys, taip pat ir miestų transporto mazguose;
 - v) skatinama teikti ekonomiškai efektyvias, aukštos kokybės transporto paslaugas, kurios padėtų užtikrinti didesnę ekonomikos augimą ir konkurencingumą;
 - vi) efektyviau naudojama nauja ir jau veikianti esama infrastruktūra;
 - vii) ekonomiškai efektyviai taikomos novatoriškos technologinės ir operacinės koncepcijos;
- d) didesnės naudos tinklo naudotojams:
- i) užtikrinama prieiga naudotojams ir tenkinami jų judumo ir transporto poreikiai, visų pirma atsižvelgiant į pažeidžiamų asmenų poreikius, įskaitant neįgaliuosius arba riboto judumo asmenis ir žmones, gyvenančius atokiuose regionuose, įskaitant atokiausius regionus ir salas;

- ii) keleivių ir krovinių vežimo srityje užtikrinami saugos, saugumo ir aukštos kokybės standartai, įskaitant naudotojams teikiamų paslaugų kokybę;
- iii) remiama prieinamų ir įperkamų transporto paslaugų kokybė, efektyvumas ir tvarumas;
- iv) remiamas judumas, pritaikytas kintančiam klimatui ir atsparus gamtiniams pavojams bei žmogaus sukeltoms katastrofoms, kuris palengvina efektyvų ir spartų pagalbos ir gelbėjimo tarnybų iškvietimą, be kita ko, neįgaliesiems arba riboto judumo asmenims;
- v) užtikrinamas infrastruktūros atsparumas, visų pirma tarpvalstybinėse atkarpose;
- vi) užtikrinama, kad, sutrikus tinklo veikimui, būtų prieinami alternatyvūs transporto sprendimai, be kita ko, susiję su kitų rūšių transportu.
- vii) remiamos aktyviojo judumo rūšys didinant susijusios infrastruktūros prieinamumą ir gerinant jos kokybę, taip didinant aktyvių infrastruktūros naudotojų saugą ir gerinant jų sveikatą, taip pat didinant šio judumo aplinkosauginę naudą.

5 straipsnis

Efektyviai išteklius naudojantis tinklas ir aplinkos apsauga

1. Transeuropinis transporto tinklas planuojamas, plėtojamas ir eksploatuojamas efektyviai naudojant išteklius ir pagal galiojančią Sąjungos ir nacionalinių aplinkosaugos reikalavimus:
 - a) kuriama nauja infrastruktūra, esama transporto infrastruktūra tobulinama ir atliekama jos techninė priežiūra, visų pirma, visą infrastruktūros naudojimo trukmę apimanti techninė priežiūra įtraukiama į infrastruktūros statybos ar tobulinimo planavimo etapą ir užtikrinamas infrastruktūros tinkamumas naudoti;

- b) optimizuojama infrastruktūros integracija ir sujungimas;
- c) diegiama alternatyviųjų degalų pildymo ir įkrovimo infrastruktūra;
- d) diegiamos naujos technologijos ir transporto IRT sistemos, siekiant išsaugoti arba padidinti infrastruktūros veiksmingumą, kai toks diegimas yra ekonomiškai pagrįstas arba reikalingas saugai ir saugumui padidinti;
- e) optimizuojamas infrastruktūros naudojimas, visų pirma užtikrinant efektyvų pajėgumų ir eismo valdymą ir pereinant prie darnesnių judumo modelių, įskaitant darnių, patrauklių ir veiksmingų daugiarūšio transporto paslaugų plėtoją;
- f) atsižvelgiama į galimą sinergiją su kitais tinklais, visų pirma transeuropiniais energetikos ar telekomunikacijų tinklais arba dvejojo naudojimo tinklu, nustatytu Kariniuose reikalavimuose siekiant užtikrinti karinį mobilumą ES ir už jos ribų;
- g) plėtojama žaliaji, tvari ir klimatui atspari infrastruktūra, kuria siekiama kuo labiau sumažinti neigiamą poveikį netoli tinklo gyvenančių žmonių sveikatai, aplinkai ir kuo mažiau alinti ekosistemas;
- h) tinkamai atsižvelgiama į transporto tinklo ir jo infrastruktūros, ypač tarpvalstybinėse atkarpose, atsparumą besikeičiančiam klimatui, gamtiniais pavojams ir žmogaus sukeltoms katastrofoms, taip pat tyčiniams ar netyčiniams sutrikdymams, įskaitant eismo sutrikdymus, taip siekiant spręsti šias problemas;
- i) Išbraukta.

2. Planuodamos ir plėtodamos transeuropinį transporto tinklą valstybės narės gali koreguoti išsamų atkarpos maršrutų išdėstymą, atsižvelgdamos į konkrečias aplinkybes, būdingas skirtingoms Sąjungos dalims (pavyzdžiui, atitinkamų regionų topografinės savybės ir aplinkos apsaugos aspektus), kartu užtikrindamos atitiktį šiam reglamentui. Toks koregavimas negali viršija to, kas leidžiama pagal atitinkamą sprendimą dėl leidimo vykdyti projektą.

3. Planų ir projektų poveikio aplinkai vertinimas atliekamas pagal Tarybos direktyvą 92/43/EEB⁴¹, Europos Parlamento ir Tarybos direktyvas 2000/60/EB⁴², 2001/42/EB⁴³, 2002/49/EB⁴⁴, 2009/147/EB⁴⁵ ir 2011/92/ES⁴⁶. Bendro intereso projektų, su kurių poveikio aplinkai vertinimu susijęs viešųjų pirkimų procesas dar nėra pradėtas šio reglamento įsigaliojimo dieną, atveju taip pat turėtų būti įvertintas reikšmingos žalos nedarymo principo laikymasis.

6 straipsnis

Laipsniška transeuropinio transporto tinklo plėtra

1. Nedarant poveikio 8 straipsnio 4a daliai, transeuropinis transporto tinklas palaipsniui plėtojamas trimis etapais: pagrindinį tinklą planuojama užbaigti iki 2030 m. gruodžio 31 d., išplėstinį pagrindinį tinklą – iki 2040 m. gruodžio 31 d., o visuotinį tinklą – iki 2050 m. gruodžio 31 d., nebent šiame reglamente būtų nurodyta kitaip. Kad tai būtų pasiekta, visų pirma, turi būti sukurta suderinta ir skaidria metodika grindžiama tinklo struktūra, kurią sudaro visuotinis tinklas, pagrindinis tinklas ir išplėstinis pagrindinis tinklas, o transporto ir miestų transporto mazgai joje yra tolimojo susisiektimo eismo ir regioninių bei vietos transporto tinklų daugiarūšio transporto jungiamieji punktai.

⁴¹ 1992 m. gegužės 21 d. Tarybos direktyva 92/43/EEB dėl natūralių buveinių ir laukinės faunos bei floros apsaugos (OL L 206, 1992 7 22, p. 7).

⁴² 2000 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2000/60/EB, nustatanti Bendrijos veiksmų vandens politikos srityje pagrindus (OL L 327, 2000 12 22, p. 1).

⁴³ 2001 m. birželio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/42/EB dėl tam tikrų planų ir programų pasekmių aplinkai vertinimo (OL L 197, 2001 7 21, p. 30).

⁴⁴ 2002 m. birželio 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/49/EB dėl aplinkos triukšmo įvertinimo ir valdymo (OL L 189, 2002 7 18, p. 12).

⁴⁵ 2009 m. lapkričio 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/147/EB dėl laukinių paukščių apsaugos (OL L 20, 2010 1 26, p. 7).

⁴⁶ 2011 m. gruodžio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2011/92/ES dėl tam tikrų valstybės ir privačių projektų poveikio aplinkai vertinimo (OL L 26, 2012 1 28, p. 1).

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

7 straipsnis

Europos transporto koridoriai

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

8 straipsnis

Bendro intereso projektai

1. Bendro intereso projektais prisidedama prie transeuropinio transporto tinklo plėtojimo, kuriant naują transporto infrastruktūrą, modernizuojant esamą transporto infrastruktūrą arba taikant priemones, kuriomis skatinamas efektyviu išteklių požiūriu efektyvus tinklo naudojimas.
2. Bendro intereso projektas turi:
 - a) parodyti Europos pridėtinę vertę padėdamas siekti tikslų, priskiriamų bent dviem iš keturių kategorijų, nurodytų 4 straipsnyje, ir

- b) būti ekonomiškai perspektyvus, remiantis socialine ekonomine sąnaudų ir naudos analize arba, retai apgyvendintų vietovių atveju, teigiamai prisidėti prie tinklo plėtros, remiantis socialine ekonomine sąnaudų ir naudos analize.
 - c) Išbraukta.
- 3. Bendro intereso projektas aprėpia visą savo ciklą, įskaitant galimybių studijas, leidimų išdavimo procedūras, statybą, eksploatavimą ir vertinimą.
 - 4. Valstybės narės imasi visų būtinų priemonių siekdamos užtikrinti, kad projektai būtų vykdomi laikantis atitinkamos Sąjungos ir nacionalinės teisės, visų pirma Sąjungos aplinkos, klimato apsaugos, saugos, saugumo, konkurencijos, valstybės pagalbos, viešųjų pirkimų, visuomenės sveikatos ir prieinamumo sričių teisės aktų, taip pat nediskriminavimą reglamentuojančių teisės aktų.
 - 4a. Bendro intereso projektų įgyvendinimas priklauso nuo jų brandumo laipsnio, atitikties Sąjungos ir nacionalinėms teisinėms procedūroms ir turimų finansinių išteklių, nedarant poveikio valstybės narės ar Sąjungos finansiniam įsipareigojimui.
 - 5. Komisija gali rekomenduoti valstybėms narėms įsteigti atskirus subjektus, kurie būtų atsakingi už bendro intereso tarpvalstybinių infrastruktūros projektų, ypač didelio masto ir sudėtingų projektų, koordinavimą, statybą ir valdymą. Atitinkamas Europos koordinatorius turi stebėtojo statusą to atskiro subjekto stebėtojų taryboje arba panašiam organe.

9 straipsnis

Bendradarbiavimas su trečiosiomis valstybėmis

- 1. Sąjunga gali bendradarbiauti su trečiosiomis valstybėmis, kad transeuropinis transporto tinklas būtų sujungtas su jų infrastruktūros tinklais, vykdant bendro intereso projektus, kai aktualu, taip siekiant skatinti tvarų ekonomikos augimą ir konkurencingumą, visų pirma:

- a) skatinti ir trečiosiose valstybėse taikyti transeuropinio transporto tinklo politiką, taip pat ir kitą susijusią Sąjungos politiką, visų pirma aplinkos ir klimato apsaugos srityse;
- b) užtikrinti transeuropinio transporto tinklo ir trečiųjų valstybių transporto tinklų jungtį sienos perėjimo punktuose, be kita ko, trečiosios valstybės teritorijoje, ir taip garantuoti sklandų eismo srautą, patikrinimus kertant sieną, sienų stebėjimą ir kitas sienų kontrolės procedūras;
- ba) trečiosios valstybės teritorijoje užtikrinti transeuropinio transporto tinklo ir trečiųjų valstybių transporto tinklų jungtis;
- c) sukurti trečiosiose valstybėse transporto infrastruktūrą, kuri sujungtų atskiras Sąjungos transeuropinio transporto tinklo dalis;
- d) skatinti užtikrinti transeuropinio transporto tinklo ir trečiųjų valstybių tinklų sąveikumą;
- e) sudaryti palankesnes sąlygas jūrų transportui ir skatinti naudotis trumpųjų nuotolių laivybos maršrutais su trečiosiomis valstybėmis, su sąlyga, kad jais neprisidedama prie anglies dioksido nutekėjimo;
- f) sudaryti palankesnes sąlygas susisiekimui vidaus vandenų keliais su trečiosiomis valstybėmis;
- g) sudaryti palankesnes sąlygas oro susisiekimui su trečiosiomis valstybėmis ir taip skatinti efektyvų ir tvarų ekonomikos augimą ir konkurencingumą, be kita ko, plėsti Bendrą Europos dangų ir gerinti bendradarbiavimą oro eismo valdymo srityje;
- h) sujungti ir įdiegti transporto IRT sistemas tose valstybėse;
- i) skatinti transporto priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimą, visų pirma diegiant alternatyviųjų degalų infrastruktūrą trečiosiose valstybėse, siekiant sukurti nenutrūkstamą tinklą, susietą su transeuropiniu transporto tinklu.

2. IV priede pateikiami orientaciniai transeuropinio transporto tinklo, išplėsto į konkrečias kaimynines valstybes, žemėlapiai, kuriuose, kai taikytina, nurodyta pagrindinio ir visuotinio tinklo aprėptis pagal šio reglamento kriterijus.
3. Šis straipsnis nedaro poveikio jokiame Sąjungos finansiniam įnašui į projektus trečiosiose valstybėse pagal kitus ES teisės aktus.

II SKYRIUS

BENDROSIOS NUOSTATOS

10 straipsnis

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

1. Pagrindinis tinklas, išplėstinis pagrindinis tinklas ir visuotinis tinklas:
 - a) yra tokios aprėpties, kokia nurodyta I priede pateiktuose žemėlapiuose ir II priedo sąrašuose;
 - b) išsamiau apibrėžiami pateikiant infrastruktūros sudedamųjų dalių apibūdinimą;
 - c) atitinka šiame skyriuje ir III bei IV skyriuose nustatytus reikalavimus, taikomus transporto infrastruktūrai;
 - d) yra pagrindas, kuriuo remiantis nustatomi bendro intereso projektai.

2. Pagrindinį tinklą ir išplėstinį pagrindinį tinklą sudaro tos visuotinio tinklo dalys, kurių plėtrai teikiama pirmenybė, siekiant transeuropinio transporto tinklo plėtos tikslų.
Reglamente (ES) 2021/1153 pateikiamos nuorodos į „pagrindinį tinklą“ suprantamos kaip apimančios šiame reglamente apibrėžtą „išplėstinį pagrindinį tinklą“. Reglamente (ES) [...] [dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo] pateikiamos nuorodos į „pagrindinį tinklą“ suprantamos kaip nuorodos į šiame reglamente apibrėžtą „pagrindinį tinklą“. Reglamente (ES) [...] [dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo] pateikiamos nuorodos į „visuotinį tinklą“ suprantamos kaip nuorodos į šiame reglamente apibrėžtą „išplėstinį pagrindinį tinklą“ ir „visuotinį tinklą“.

3. Tinklo mazgai nurodomi II priede ir apima miestų transporto mazgus ir transporto mazgus (oro uostus, jūrų uostus, vidaus vandenų uostus, kelių ir geležinkelių terminalus ir terminalus palei vidaus vandenų kelius).
4. Valstybės narės imasi atitinkamų priemonių, kad būtų sukurtas pagrindinis tinklas, išplėstinis pagrindinis tinklas ir visuotinis tinklas, kurie iki 6 straipsnio 1 dalyje nurodytų datų atitiktų susijusias šio reglamento nuostatas, išskyrus atvejus, kai šiame reglamente nustatyta kitaip.

11 straipsnis

Europos transporto koridoriais taikomos bendrosios nuostatos

1. Devyni Europos transporto koridoriai, t. y.:
 - i. „Atlanto vandenynas“;
 - ii. „Baltijos jūra – Juodoji jūra – Egėjo jūra“;
 - iii. „Baltijos jūra – Adrijos jūra“;
 - iv. „Viduržemio jūra“;
 - v. „Šiaurės jūra – Reinas – Viduržemio jūra“;
 - vi. „Šiaurės jūra – Baltijos jūra“;
 - vii. „Reinas – Dunojus“;
 - viii. „Skandinavija – Viduržemio jūra“;
 - ix. „Vakarų Balkanai – rytinė Viduržemio jūros dalis“;

nurodyti III priede pateiktuose žemėlapiuose.

2. Valstybės narės imasi tinkamų priemonių sukurti Europos transporto koridorius, kad būtų laikomasi šio reglamento nuostatų: jų infrastruktūrą, kuri yra pagrindinio tinklo dalis, – ne vėliau kaip 2030 m. gruodžio 31 d. ir jų infrastruktūrą, kuri yra išplėstinio pagrindinio tinklo dalis, – ne vėliau kaip 2040 m. gruodžio 31 d., jeigu šiame reglamente nenurodyta kitaip.
3. Laikantis SESV 172 straipsnio 2 dalies, Komisijai pagal šio reglamento 60 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais, siekiant atsižvelgti į pagrindinių prekybos srautų ir eismo plėtrą arba esminius tinklo pokyčius iš dalies keičiamas, neperžengiant 7 straipsnyje nurodytų ribų, šio reglamento III priede pateiktas Europos transporto koridorių išdėstymas. Koridorių išdėstymų pakeitimų, kuriais daromas poveikis kaimyninių valstybių teritorijų dalims, atžvilgiu tokie deleguotieji aktai grindžiami Sąjungos ir atitinkamų kaimyninių valstybių aukšto lygio susitarimais dėl transporto infrastruktūros tinklų.

12 straipsnis

Pagrindinio tinklo, išplėstinio pagrindinio tinklo ir visuotinio tinklo bendrieji prioritetai

1. Plėtojant pagrindinį, išplėstinį pagrindinį ir visuotinį tinklą, bendrasis prioritetas teikiamas priemonėms, kurios būtinos siekiant:
 - a) didinti krovinių ir keleivių vežimo darnesnių rūšių transportu dalį, visų pirma siekiant mažinti išmetamą ŠESD kiekį bei taršą ir didinti socialinę ir ekonominę transporto naudą;
 - b) užtikrinti geresnį pasiekiamumą ir jungtis visiems Sąjungos regionams, atsižvelgiant į teritorinę ir socialinę sanglaudą, taip pat į išskirtinį atokiausių regionų ir kitų atokių, salų, periferinių, kalnų regionų ir retai apgyvendintų vietovių atvejį;
 - c) užtikrinti optimalią transporto rūšių integraciją ir skirtingų transporto rūšių sąveikumą, įskaitant aktyvaus judumo rūšis miestų zonose;

- d) sukurti trūkstamas jungtis ir pašalinti kliūtis, visų pirma siekiant sąveikumo ir tarpvalstybinėse atkarpose;
- e) įdiegti būtiną infrastruktūrą, kuri užtikrintų sklandų visai netaršių ir mažataršių transporto priemonių, laivų ir orlaivių judėjimą;
- f) skatinti efektyviai ir tvariai naudoti infrastruktūrą ir, prireikus, didinti pajėgumą;
- g) užtikrinti, kad esama infrastruktūra būtų tinkama naudoti ir gerinti arba išlaikyti jos kokybę, susijusią su transporto sistemos ir transporto operacijų sauga, saugumu ir efektyvumu, atsparumu klimato kaitai ir nelaimėms, aplinkosauginiu veiksmingumu ir eismo srautų tęstinumu;
- h) gerinti transporto darbuotojams skirtų paslaugų kokybę ir socialines sąlygas, prieinamumą visiems naudotojams, įskaitant neįgaliuosius arba riboto judumo asmenis ir kitus pažeidžiamus asmenis;
- i) tobulinti skaitmenizaciją ir plėtoti automatizavimą, visų pirma įgyvendinant ir diegiant transporto IRT sistemas.

2. Siekiant papildyti 1 dalyje nurodytas priemones, ypač daug dėmesio skiriama priemonėms, kurios būtinos siekiant:

- a) prisidėti prie neigiamo tranzitinio geležinkelių ir kelių transporto poveikio miestų zonoms mažinimo ir
- b) perkelta į a punktą
- c) išbraukta⁴⁷;

⁴⁷ Šis punktas dėl kliūčių šalinimo, visų pirma siekiant sąveikumo, sujungtas su 1 dalies d punktu.

- d) optimizuoti infrastruktūros naudojimą, visų pirma užtikrinant efektyvų pajėgumų valdymą, eismo valdymą ir didesnę operacinį veiksmingumą;
- e) prisidėti prie teigiamo poveikio sveikatai ir aplinkai skatinant aktyvaus judumo rūšis: plėtojant atitinkamą važiavimo dviračiu ir vaikščiojimo infrastruktūrą.

13 straipsnis

Europos transporto koridorių bendrieji prioritetai

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

- a) išplėtoti itin efektyvų ir visiškai sąveikų krovinių vežimo geležinkeliais tinklą visoje Sąjungoje;
- b) išplėtoti sąveikų itin efektyvų keleivių vežimo geležinkeliais tinklą (įskaitant greitąjį geležinkelį), sujungiantį miestų transporto mazgus visoje Sąjungoje;
- c) išplėtoti veiksmingą aviacijos ir vidaus vandenų kelių transporto infrastruktūrą ir jūrų transporto infrastruktūrą, kuri būtų gerai integruota į Europos jūrų erdvę;
- d) išplėtoti saugų ir patikimą kelių tinklą, kuriame būtų įrengta pakankamai alternatyviųjų degalų infrastruktūros objektų;
- e) išplėtoti tobulesnius daugiarūšio ir sąveikaus transporto sprendimus;

- f) skatinti įvairiarūšio transporto integravimą į visą logistikos grandinę, efektyviai jas sujungiant transporto ir miestų transporto mazguose;
- g) įdiegti būtiną infrastruktūrą, kuri užtikrintų sklandų visai netaršių ir mažataršių transporto priemonių, laivų ir orlaivių judėjimą.

III SKYRIUS

SPECIALIOSIOS NUOSTATOS

1 SKIRSNIS

GELEŽINKELIŲ TRANSPORTO INFRASTRUKTŪRA

14 straipsnis

Infrastruktūros sudedamosios dalys

1. Geležinkelių transporto infrastruktūrą visų pirma sudaro:
 - a) geležinkelio linijos, įskaitant:
 - i) bėgių kelius;
 - ii) iešmus;
 - iii) pervažas;
 - iv) privažiuojamuosius kelius;
 - v) tunelius;
 - vi) tiltus;
 - vii) infrastruktūrą, kurią naudojant švelninamas poveikis aplinkai;
 - b) I priede nurodytų geležinkelio linijų stotys, kuriose keleiviai persėda iš vienos geležinkelių transporto priemonės į kitą geležinkelių transporto priemonę ir iš geležinkelių transporto priemonės į kitos rūšies transporto priemonę;
 - c) I priede nurodytų geležinkelio linijų geležinkelio paslaugų įrenginiai (išskyrus keleivių stotis), kaip apibrėžta Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2012/34/ES⁴⁸ 3 straipsnio 11 punkte, visų pirma kaupiamieji kelynai, traukinių formavimo įrenginiai, manevravimo įrenginiai, atsarginiai keliai, techninės priežiūros įrenginiai, kiti techniniai įrenginiai, pvz., valymo ir plovimo įrenginiai, pagalbai teikti skirti įrenginiai ir degalų pildymo įrenginiai; be to, jie apima automatinius geležinkelio vėžės keitimo įrenginius;

⁴⁸ 2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2012/34/ES, kuria sukurama bendra Europos geležinkelių erdvė (OL L 343, 2012 12 14, p. 32).

- d) privažiavimo prie geležinkelių kelių jungtys su daugiarašio krovinio transporto terminalais, kurie sujungti geležinkeliais, įskaitant privažiavimo prie geležinkelių kelius iki daugiarašio krovinio transporto terminalų vidaus vandenų ir jūrų uostuose bei oro uostuose, ir privažiavimo prie geležinkelių keliai iki rūšiavimo stočių, kaip apibrėžta Direktyvos 2012/34/ES II priedo 2 punkto c papunktyje;
 - e) bėgių kelio kontrolė, valdymas ir signalizavimas;
 - f) bėgių kelio energetikos infrastruktūra;
 - g) susijusi įranga;
 - h) transporto IRT sistemos.
2. Su geležinkelio linijomis susijusiai techninei įrangai gali būti priskiriamos elektrifikavimo sistemos, keleivių įlaipinimo ir išlaipinimo įranga ir krovinių pakrovimo bei iškrovimo įranga stotyse ir terminaluose, taip pat novatoriškos technologijos jų diegimo etapu.

15 straipsnis

Visuotiniam tinklui keliami transporto infrastruktūros reikalavimai

1. Valstybės narės užtikrina, kad visuotinio tinklo geležinkelių infrastruktūra:
- a) atitiktų Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą (ES) 2016/797⁴⁹ ir jos įgyvendinimo priemones, siekiant užtikrinti visuotinio tinklo sąveikumą;
 - b) atitiktų pagal Direktyvos (ES) 2016/797 4 ir 5 straipsnius priimtų techninių sąveikos specifikacijų (TSS) reikalavimus, nedarant poveikio tos direktyvos 7 straipsnio 1 dalyje numatytais išimtimis;
 - c) išbraukta.

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

2. Valstybės narės užtikrina, kad ne vėliau kaip 2050 m. gruodžio 31 d. visuotinio tinklo geležinkelio infrastruktūra, išskyrus 14 straipsnio 1 dalies d punkte nurodytas jungtis:
- a) būtų visiškai elektrifikuota, kiek tai susiję su linijų bėgių keliais, ir elektrinių traukinių eksploatavimui būtinu mastu – kiek tai susiję su privažiuojamaisiais keliais;
 - b) išbraukta;
 - c) sudarytų sąlygas be specialaus leidimo naudoti ne mažiau kaip 22,5 tonų ašies apkrovą;
 - d) sudarytų sąlygas be specialaus leidimo eksploatuoti krovininius traukinius, kurių sąstatas ne trumpesnis kaip 740 m (įskaitant lokomotyvą (-us)). Šis reikalavimas įvykdomas, jeigu dvikelio geležinkelio linijose krovininiams traukiniams, kurių sąstatas ne trumpesnis kaip 740 m, vidutiniškai kasdien gali būti skiriama ne mažiau kaip viena traukinio linija kas valandą kiekviena kryptimi, jei to prašo geležinkelio įmonė;
 - e) išbraukta.

c ir d punktuose išdėstyti reikalavimai taikomi tik tose visuotinio tinklo linijose, kurios:

- jungia daugiarūšio krovininio transporto terminalą arba jūrų ar vidaus vandenų uostą su artimiausiu perėjimo punktu su pagrindiniu arba išplėstiniu pagrindiniu krovinių vežimo tinklu, arba
- yra nukreipimo kitu maršrutu linijos, nukreipiančios nuo linijos, kuri yra pagrindinio arba išplėstinio pagrindinio krovininio transporto tinklo dalis, arba
- naudojamos vidutiniškai daugiau kaip dešimčiai krovininių traukinių eksploatuoti per dieną abiem kryptimis, remiantis metų prieš pranešimo pateikimą duomenimis.

Valstybės narės ne vėliau kaip per trejus metus po šio reglamento įsigaliojimo praneša Komisijai apie atitinkamas linijas. Dėl tarpvalstybinių atkarpų toks pranešimas teikiamas sutarus su kita atitinkama valstybe nare.

- 2a. Valstybės narės užtikrina, kad ne vėliau kaip 2050 m. gruodžio 31 d. visuotinio tinklo geležinkelių infrastruktūra 14 straipsnio 1 dalies d punkte nurodytose jungtyse, prijungta prie geležinkelio linijų, naudojamų krovinių vežimui, kaip apibrėžta 15 straipsnio 2 dalyje, atitiktų 2 dalies c ir d punktuose nustatytus reikalavimus, išskyrus atvejus, kai 2 dalies d punkte nustatytų reikalavimų atžvilgiu Komisija pagal 37 straipsnio 5 dalį yra suteikusi išimtį netaikyti 37 straipsnio 3 dalies.
3. 2 dalyje ir 2a dalyje nustatyti reikalavimai netaikomi izoliuotiems tinklams.
- b) išbraukta.
4. Nedarant poveikio 3 daliai, valstybės narės prašymu tinkamai pagrįstais atvejais Komisija įgyvendinimo aktais suteikia šiame straipsnyje nurodytų reikalavimų laikymosi išimtis, remdamasi tuo, kad esama specifinių geografinių ar didelių fizinių suvaržymų, taip pat neigiamais socialinės ekonominės sąnaudų ir naudos analizės rezultatais arba galimu neigiamu poveikiu aplinkai ar biologinei įvairovei. Visi tokie prašymai pagrindžiami pateikiant pakankamą pagrindimą. Tarpvalstybinių atkarpų atveju prašymas suteikti išimtis derinamas su kaimynine (-ėmis) valstybe (-ėmis) nare (-ėmis). Išimties prašančiai valstybei narei kaimyninė (-ės) valstybė (-ės) narė (-ės) gali pateikti nuomonę (-es). Valstybė narė kaimyninės (-ių) valstybės (-ių) narės (-ių) nuomonę (-es) prideda prie prašymo. Valstybė narė viename prašyme gali prašyti suteikti kelias išimtis.

Komisija įvertina prašymą atsižvelgdama į pateiktą pagrindimą ir, kai aktualu, į reikšmingą poveikį geležinkelio tinklo sąveikumui ir tęstinumui. Komisija deramai atsižvelgia į atitinkamos (-ų) kaimyninės (-ių) valstybės (-ių) narės (-ių) nuomonę (-es).

Komisija gali ne vėliau kaip per trisdešimt kalendorinių dienų nuo prašymo pagal pirmą pastraipą gavimo dienos paprašyti valstybės narės pateikti papildomos informacijos. Jei Komisija mano, kad pateiktos informacijos nepakanka, ji gali per trisdešimt kalendorinių dienų nuo tos informacijos gavimo dienos paprašyti valstybės narės ją papildyti.

Sprendimą dėl prašomos išimties Komisija priima ne vėliau kaip per 6 mėnesius nuo prašymo pagal pirmą pastraipą gavimo dienos arba, jei atitinkamos valstybės narės pateikė papildomos informacijos pagal trečią pastraipą, ne vėliau kaip per 4 mėnesius nuo paskutinio tokios informacijos gavimo dienos; iš šių datų pasirenkama vėlesnė. Jei per tokį laikotarpį Komisija aiškaus sprendimo nepriima, laikoma, kad išimtis suteikta.

Apie išimtis, suteiktas pagal šį straipsnį, Komisija informuoja kitas valstybes nares.

16 straipsnis

Pagrindiniam tinklui ir išplėstiniam pagrindiniam tinklui keliami transporto infrastruktūros reikalavimai

1. Valstybės narės užtikrina, kad pagrindinio tinklo ir išplėstinio pagrindinio tinklo geležinkelių infrastruktūra atitiktų 15 straipsnio 1 dalį.
2. Valstybės narės užtikrina, kad ne vėliau kaip 2040 m. gruodžio 31 d. išplėsto pagrindinio tinklo geležinkelių infrastruktūra, išskyrus 14 straipsnio 1 dalies d punkte nurodytas jungtis, skirta linijoms, kurios yra krovinio transporto tinklo dalis:
 - a) atitiktų 15 straipsnio 2 dalies a ir c punktuose nustatytus reikalavimus;
 - b) be specialaus leidimo būtų galima eksploatuoti krovinius traukinius, kurių sąstatas ne trumpesnis kaip 740 m (įskaitant lokomotyvą (-us)). Šis reikalavimas laikomas įvykdytu, jeigu tenkinamos bent šios sąlygos:
 - i) dvikelio geležinkelio linijose kroviniams traukiniams, kurių sąstatas ne trumpesnis kaip 740 m, kasdien gali būti skiriama ne mažiau kaip viena traukinio linija kas dvi valandas kiekviena kryptimi ir ne mažiau kaip 24 traukinio linijos, jei to prašo geležinkelio įmonė;

- ii) vienkelių geležinkelio linijose kroviniams traukiniams, kurių sąstatas ne trumpesnis kaip 740 m, kasdien gali būti skiriama ne mažiau kaip viena traukinio linija kas tris valandas kiekviena kryptimi ir ne mažiau kaip 12 traukinio linijų, jei to prašo geležinkelio įmonė;
 - c) geležinkelių atkarpose, jungiančiose dviejų miesto transporto mazgų daugiarūšio krovinio transporto terminalus arba miestų transporto mazgo daugiarūšio krovinio transporto terminalą ir sienos perėjimo punktą, virš 75 % kiekvienos geležinkelių atkarpos ilgio yra skirta važiuoti ne mažesniu kaip 100 km/h greičiu kroviniams traukiniams išplėstinio pagrindinio tinklo krovinėse linijose;
- 2a. Valstybės narės užtikrina, kad ne vėliau kaip 2040 m. gruodžio 31 d. išplėsto pagrindinio tinklo geležinkelių infrastruktūra, išskyrus 14 straipsnio 1 dalies d punkte nurodytas jungtis, skirta linijoms, kurios yra keleivinio transporto tinklo dalis:
- a) atitiktų 15 straipsnio 2 dalies a punkte nustatytus reikalavimus išplėstinio pagrindinio tinklo keleivinėse linijose;
 - b) geležinkelių atkarpose, jungiančiose dviejų miesto transporto mazgų daugiarūšio keleivinio transporto mazgus arba miestų transporto mazgo daugiarūšio keleivinio transporto mazgus ir sienos perėjimo punktą, virš 75 % kiekvienos geležinkelių atkarpos ilgio yra skirta važiuoti ne mažesniu kaip 160 km/h greičiu keleiviniams traukiniams išplėstinio pagrindinio tinklo keleivinėse linijose.
- 2b. Valstybės narės užtikrina, kad ne vėliau kaip 2040 m. gruodžio 31 d. išplėstinio pagrindinio tinklo geležinkelių infrastruktūra 14 straipsnio 1 dalies d punkte nurodytose jungtyse atitiktų 15 straipsnio 2 dalies c punkte ir 16 straipsnio 2 dalies b punkte nustatytus reikalavimus, išskyrus atvejus, kai 16 straipsnio 2 dalies b punkte nustatytų reikalavimų atžvilgiu Komisija pagal 37 straipsnio 5 dalį yra suteikusi išimtį netaikyti 37 straipsnio 3 dalies.
3. Valstybės narės užtikrina, kad ne vėliau kaip 2030 m. gruodžio 31 d. pagrindinio tinklo geležinkelių infrastruktūra, išskyrus 14 straipsnio 1 dalies d punkte nurodytas jungtis:
- a) linijose, kurios yra krovinio transporto tinklo dalis: atitiktų 16 straipsnio 2 dalies a, b ir c punktuose išdėstytus reikalavimus;
 - b) linijose, kurios yra keleivinio transporto tinklo dalis: atitiktų 15 straipsnio 2 dalies a punkte išdėstytus reikalavimus.

- 3a. Valstybės narės užtikrina, kad ne vėliau kaip 2040 m. gruodžio 31 d. geležinkelių infrastruktūra, kuri yra keleivinio transporto pagrindinio tinklo dalis, išskyrus 14 straipsnio 1 dalies d punkte nurodytas jungtis, atitiktų 16 straipsnio 2a dalies b punkte nustatytą reikalavimą.
- 3ab. Valstybės narės užtikrina, kad ne vėliau kaip 2040 m. gruodžio 31 d. krovininio transporto linijose, kurios yra pagrindinio arba išplėstinio tinklo geležinkelių infrastruktūros dalis, įskaitant 14 straipsnio 1 dalies d punkte nurodytas jungtis, būtų sudarytos sąlygos jų teritorijose esančiuose Europos transporto koridoriuose judėti krovininiams traukiniams, vežantiems iki 4 metrų aukščio standartines puspriekabes vagonais, kurių aukštis ne mažesnis kaip 27 cm.

Laikoma, kad šis reikalavimas įvykdytas, jei kiekviename valstybės narės teritorijoje esančiame Europos transporto koridoriuje laikomasi bent šių sąlygų:

- yra bent viena tą reikalavimą atitinkanti tiesioginė linija, sudaranti sąlygas nepertraukiamai važiuoti traukiniams valstybės narės teritorijoje, taip pat tarpvalstybinėse linijose, vedančiose į kiekvieną kaimyninę valstybę narę;
- yra bent viena tą reikalavimą atitinkanti tiesioginė linija, vedanti į bent vieną kelių ir geležinkelių terminalą arba vieną daugiarūšio krovininio transporto terminalą, esantį jūrų uoste, kuris yra valstybės narės teritorijoje esančio Europos transporto koridoriaus dalis, arba šalia jo;
- jei vienas ar daugiau koridoriaus galutinių taškų yra valstybės narės teritorijoje, yra bent viena tą reikalavimą atitinkanti tiesioginė linija, vedanti į bent vieną iš šių galutinių taškų.

Tarpvalstybinių atkarpų atveju atitinkamos linijos nustatomos susitarus su kita atitinkama (-omis) kaimynine (-ėmis) valstybe (-ėmis) nare (-ėmis).

Valstybės narės ne vėliau kaip per trejus metus po šio reglamento įsigaliojimo praneša Komisijai apie atitinkamas linijas.

- 3b. Valstybės narės užtikrina, kad ne vėliau kaip 2030 m. gruodžio 31 d. pagrindinio tinklo geležinkelių infrastruktūra 14 straipsnio 1 dalies d punkte nurodytose jungtyse atitiktų 15 straipsnio 2 dalies c punkte ir 16 straipsnio 2 dalies b punkte nustatytus reikalavimus, išskyrus atvejus, kai 16 straipsnio 2 dalies b punkte nustatytų reikalavimų atžvilgiu Komisija pagal 37 straipsnio 5 dalį yra suteikusi išimtį netaikyti 37 straipsnio 3 dalies.
4. 2–3b dalyse nustatyti reikalavimai netaikomi izoliuotiems tinklams.
5. Nedarant poveikio 4 daliai, valstybės narės prašymu tinkamai pagrįstais atvejais Komisija įgyvendinimo aktais suteikia šiame straipsnyje nurodytų reikalavimų laikymosi išimtis, remdamasi tuo, kad esama specifinių geografinių ar didelių fizinių suvaržymų, taip pat neigiamais socialinės ekonominės sąnaudų ir naudos analizės rezultatais arba galimu neigiamu poveikiu aplinkai ar biologinei įvairovei. Visi tokie prašymai pagrindžiami pateikiant pakankamą pagrindimą. Tarpvalstybinių atkarpų atveju prašymas suteikti išimtis derinamas su kaimynine (-ėmis) valstybe (-ėmis) nare (-ėmis). Išimties prašančiai valstybei narei kaimyninė (-ės) valstybė (-ės) narė (-ės) gali pateikti nuomonę (-es). Valstybė narė kaimyninės (-ių) valstybės (-ių) narės (-ių) nuomonę (-es) prideda prie prašymo. Valstybė narė viename prašyme gali prašyti suteikti kelias išimtis.

Komisija įvertina prašymą atsižvelgdama į pateiktą pagrindimą ir, kai aktualu, į reikšmingą poveikį geležinkelio tinklo sąveikumui ir tęstinumui. Komisija deramai atsižvelgia į atitinkamos (-ų) kaimyninės (-ių) valstybės (-ių) narės (-ių) nuomonę (-es).

Vertindama prašymus suteikti šio straipsnio 3ab dalyje nustatyto reikalavimo, susijusio su puspriekabių vežimu, laikymosi išimtis, Komisija visų pirma atsižvelgia į socialinės ekonominės sąnaudų ir naudos analizės rezultatus, taip pat į galimą paslaugų teikimo sutrikdymą dėl būtinų darbų, reikalingų tam reikalavimui įvykdyti.

Vertindama prašymus suteikti šiame straipsnyje nustatytų reikalavimų, taikomų išplėstiniam pagrindiniam tinklui, laikymosi išimtis, Komisija visų pirma atsižvelgia į bet kurias atitinkamos valstybės narės svarbiausias investicijas lygiagrečioje linijoje, esančioje labai arti tų, kurios dar tik turi būti nutiestos.

Komisija gali ne vėliau kaip per trisdešimt kalendorinių dienų nuo prašymo pagal pirmą pastraipą gavimo dienos paprašyti valstybės narės pateikti papildomos informacijos. Jei Komisija mano, kad pateiktos informacijos nepakanka, ji gali per trisdešimt kalendorinių dienų nuo tos informacijos gavimo dienos paprašyti valstybės narės ją papildyti.

Sprendimą dėl prašomos išimties Komisija priima ne vėliau kaip per 6 mėnesius nuo prašymo pagal pirmą pastraipą gavimo dienos arba, jei atitinkamos valstybės narės pateikė papildomos informacijos pagal trečią pastraipą, ne vėliau kaip per 4 mėnesius nuo paskutinio tokios informacijos gavimo dienos; iš šių datų pasirenkama vėlesnė. Jei per tokį laikotarpį Komisija aiškaus sprendimo nepriima, laikoma, kad išimtis suteikta.

Apie išimtis, suteiktas pagal šį straipsnį, Komisija informuoja kitas valstybes nares.

16a straipsnis

Europos standartinis nominalus geležinkelio vėžės plotis

1. Valstybės narės užtikrina, kad bet kurioje išplėstinio pagrindinio tinklo ir pagrindinio tinklo naujoje geležinkelio linijoje, įskaitant 14 straipsnio 1 dalies d punkte nurodytas jungtis, būtų numatytas Europos standartinis nominalus 1 435 mm vėžės plotis. Šis reikalavimas laikomas įvykdytu, kai infrastruktūra gali važiuoti 1 435 mm vėžės pločiui pritaikyti traukiniai: ne vėliau kaip nuo 2030 m. pagrindiniame tinkle ir ne vėliau kaip nuo 2040 m. išplėstiniam pagrindiniame tinkle. Šio straipsnio tikslais nauja geležinkelio linija – bet kuri linija, kurios statybos darbai nepradėti šio reglamento įsigaliojimo dieną.

2. Nukrypstant nuo 1 dalies, valstybė narė, kurios teritorijoje šio reglamento įsigaliojimo dieną neplanuojama naujų geležinkelio linijų sujungti su kitos valstybės narės sausumos siena pagal šio reglamento I priedą, parengia planą, kuriame nurodyta tiestina nauja geležinkelio linija, kuri atitiktų Europos standartinį nominalų 1 435 mm vėžės plotį. Šiame plane atsižvelgiama į poveikį sąveikumui su kaimynine (-ėmis) valstybe (-ėmis) nare (-ėmis), atsižvelgiant visų pirma į galimą esamų geležinkelio linijų perėjimą prie standarto pagal 3 dalį. Į planą įtraukiama socialinė ekonominė sąnaudų ir naudos analizė, kuria pagrindžiamas valstybės narės sprendimas, kai aktualu, nestatyti naujos geležinkelių infrastruktūros, kuri atitiktų Europos standartinį nominalų 1 435 mm vėžės plotį, ir poveikio sąveikumui vertinimas. Šis planas pateikiamas Komisijai ne vėliau kaip per dvejus metus nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos.
3. Valstybės narės, kurių esamo geležinkelių tinklo arba jo dalies vėžės plotis skiriasi nuo Europos standartinio nominalaus 1 435 mm vėžės pločio, ne vėliau kaip per dvejus metus nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos atlieka vertinimą, kuriame nurodytos esamos geležinkelio linijos, esančios Europos transporto koridoriuose, rengiantis galimam jų perėjimui prie Europos standartinio nominalaus 1 435 mm vėžės pločio. Tarpvalstybinių atkarpų atveju vertinimas derinamas su kaimynine (-ėmis) valstybe (-ėmis) nare (-ėmis). Vertinimas apima galimo perėjimo perspektyvumo socialinę ekonominę sąnaudų ir naudos analizę ir poveikio sąveikumui vertinimą.

Remdamosi pagal pirmą dalį atliktu vertinimu, valstybės narės ne vėliau kaip per vienerius metus po vertinimo užbaigimo parengia, kai aktualu, perėjimo planą, kuriame nurodomos esamos geležinkelio linijos, esančios Europos transporto koridoriuose, kurios turėtų pereiti prie Europos standartinio nominalaus 1 435 mm vėžės pločio, ir šio perėjimo terminai.

Pirma ir antra pastraipos taikomos *mutatis mutandis* geležinkelio linijoms, kurių tiesimo darbai šio reglamento įsigaliojimo dieną yra prasidėję.

4. Su 2 ir 3 dalyse nurodytais planais susiję infrastruktūros ir investicijų planavimo prioritetai įtraukiami į Europos koordinatoriaus, atsakingo už Europos transporto koridorių, kurio dalį sudaro krovinio geležinkelio linijos, kurių vėžės plotis skiriasi nuo Europos standartinio nominalaus vėžės pločio, pirmąjį darbo planą pagal 53 straipsnį.
5. Valstybės narės prašymu tinkamai pagrįstais atvejais Komisija suteikia laikiną 1 dalyje nurodytų reikalavimų laikymosi išimtį priimdama įgyvendinimo aktus dėl naujų pagrindinio tinklo ir išplėstinio pagrindinio tinklo geležinkelio linijų arba jų dalies, remdamasi neigiamais socialinės ekonominės sąnaudų ir naudos analizės rezultatais. Visi prašymai suteikti išimtį pagrindžiami pateikiant pakankamą pagrindimą. Tarpvalstybinių atkarpų atveju prašymai suteikti išimtį derinami su kaimynine (-ėmis) valstybe (-ėmis) nare (-ėmis). Išimties prašančiai valstybei narei kaimyninė valstybė narė gali pateikti nuomonę. Valstybė narė kaimyninės (-ių) valstybės (-ių) narės (-ių) nuomonę (-es) prideda prie prašymo. Valstybė narė viename prašyme gali prašyti suteikti kelias išimtis.

Komisija įvertina prašymą atsižvelgdama į pateiktą pagrindimą ir, kai aktualu, į reikšmingą poveikį geležinkelio tinklo sąveikumui ir tęstinumui. Komisija deramai atsižvelgia į atitinkamos (-ų) kaimyninės (-ių) valstybės (-ių) narės (-ių) nuomonę (-es).

Komisija gali ne vėliau kaip per trisdešimt kalendorinių dienų nuo prašymo pagal pirmą pastraipą gavimo dienos paprašyti valstybės narės pateikti papildomos informacijos. Jei Komisija mano, kad pateiktos informacijos nepakanka, ji gali per trisdešimt kalendorinių dienų nuo tos informacijos gavimo dienos paprašyti valstybės narės ją papildyti.

Sprendimą dėl prašomos išimties Komisija priima ne vėliau kaip per 6 mėnesius nuo prašymo pagal antrą pastraipą gavimo dienos arba, jei atitinkamos valstybės narės pateikė papildomos informacijos pagal trečią pastraipą, ne vėliau kaip per 4 mėnesius nuo paskutinio tokios informacijos gavimo dienos; iš šių datų pasirenkama vėlesnė. Sprendime nurodomas laikotarpis, kuriam suteikiama išimtis.

Apie išimtis, suteiktas pagal ketvirtą pastraipą, Komisija informuoja kitas valstybes nares.

17 straipsnis

Europos geležinkelių eismo valdymo sistema

1. Valstybės narės užtikrina, kad:

- Europos geležinkelių eismo valdymo sistema (ERTMS) ne vėliau kaip 2040 m. gruodžio 31 d. įrengiama išplėstinio pagrindinio tinklo geležinkelio infrastruktūroje ir ne vėliau kaip 2050 m. gruodžio 31 d. – visuotinio tinklo geležinkelio infrastruktūroje, išskyrus 14 straipsnio 1 dalies d punkte nurodytas jungtis, kartu užtikrinant sinchronizuotą ir suderintą ERTMS diegimą bėgių keliuose ir traukiniuose;
- ERTMS įdiegiama išplėstinio tinklo 14 straipsnio 1 dalies d punkte nurodytose jungtyse ne vėliau kaip 2040 m. gruodžio 31 d. ir visuotinio tinklo 14 straipsnio 1 dalies d punkte nurodytose jungtyse – ne vėliau kaip 2050 m. gruodžio 31 d., kai tokią įrangą atitinkama valstybė narė laiko reikalinga, tai suderinusi su atitinkamais suinteresuotaisiais subjektais, ypač su infrastruktūros valdytoju.

a) išbraukta.

b) išbraukta.

2. Valstybės narės užtikrina, kad ne vėliau kaip 2030 m. gruodžio 31 d.:

- pagrindinio tinklo geležinkelių infrastruktūra, išskyrus 14 straipsnio 1 dalies d punkte nurodytas jungtis, atitiktų 1 dalies reikalavimus;
- ERTMS įdiegiama pagrindinio tinklo 14 straipsnio 1 dalies d punkte nurodytose jungtyse, kai tokią įrangą atitinkama valstybė narė laiko reikalinga, tai suderinusi su atitinkamais suinteresuotaisiais subjektais, ypač su infrastruktūros valdytoju.

2a. Valstybė narė siekia, kai tikslinga, nutraukti B klasės sistemų kelių eksploatavimą ne vėliau kaip 2050 m. gruodžio 31 d.

3. išbraukta.

4. Valstybės narės užtikrina, kad pagrindinio tinklo, išplėstinio pagrindinio tinklo ir visuotinio tinklo geležinkelių infrastruktūroje būtų įrengta radijo ryšiu pagrįsta ERTMS ne vėliau kaip 2050 m. gruodžio 31 d.

5. Valstybės narės užtikrina, kad, tiesiant naują liniją, nuo 2030 m. gruodžio 31 d. pagrindinio tinklo, išplėstinio pagrindinio tinklo ir visuotinio tinklo geležinkelių infrastruktūroje būtų įdiegta radijo ryšiu pagrįsta ERTMS.

5a. Valstybės narės užtikrina, kad radijo ryšiu pagrįsta ERTMS pagrindinio tinklo, išplėstinio pagrindinio tinklo ir visuotinio tinklo 14 straipsnio 1 dalies d punkte nurodytose jungtyse būtų įdiegta ne vėliau kaip 2050 m. gruodžio 31 d., kai tokią įrangą atitinkama valstybė narė laiko reikalinga, tai suderinusi su atitinkamais suinteresuotaisiais subjektais, ypač su infrastruktūros valdytoju. Tiesiant naują liniją, toks diegimas užtikrinamas nuo 2030 m. gruodžio 31 d.

5b. 1–5b dalyse nustatyti reikalavimai netaikomi izoliuotiems tinklams.

6. Nedarant poveikio 5b daliai, valstybės narės prašymu tinkamai pagrįstais atvejais Komisija įgyvendinimo aktais suteikia 1–5a dalyse nurodytų reikalavimų laikymosi išimtis.

Prašymas suteikti išimtį pagrindžiamas socialinės ekonominės sąnaudų ir naudos analizės ir poveikio sąveikumui vertinimo neigiamais rezultatais. Visi tokie prašymai pagrindžiami pateikiant pakankamą pagrindimą. Tarpvalstybinių atkarpų atveju prašymas suteikti išimtis derinamas su kaimynine (-ėmis) valstybe (-ėmis) nare (-ėmis). Išimties prašančiai valstybei narei kaimyninė (-ės) valstybė (-ės) narė (-ės) gali pateikti nuomonę (-es). Valstybė narė kaimyninės (-ių) valstybės (-ių) narės (-ių) nuomonę (-es) prideda prie prašymo. Valstybė narė viename prašyme gali prašyti suteikti kelias išimtis. Prašomos išimties turi atitikti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos (ES) 2016/797 reikalavimus⁵⁰.

Komisija įvertina prašymą atsižvelgdama į pagal pirmą pastraipą pateiktą pagrindimą ir į reikšmingą poveikį geležinkelio tinklo sąveikumui. Komisija deramai atsižvelgia į atitinkamos (-ų) kaimyninės (-ių) valstybės (-ių) narės (-ių) nuomonę (-es).

Komisija gali ne vėliau kaip per trisdešimt kalendorinių dienų nuo prašymo pagal pirmą pastraipą gavimo dienos paprašyti valstybės narės pateikti papildomos informacijos. Jei Komisija mano, kad pateiktos informacijos nepakanka, ji gali per trisdešimt kalendorinių dienų nuo tos informacijos gavimo dienos paprašyti valstybės narės ją papildyti.

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

Sprendimą dėl prašomos išimties Komisija priima ne vėliau kaip per 6 mėnesius nuo prašymo pagal pirmą pastraipą gavimo dienos arba, jei atitinkamos valstybės narės pateikė papildomos informacijos pagal trečią pastraipą, ne vėliau kaip per 4 mėnesius nuo paskutinio tokios informacijos gavimo dienos; iš šių datų pasirenkama vėlesnė. Jei per tokį laikotarpį Komisija aiškaus sprendimo nepriima, laikoma, kad išimtis suteikta.

Apie išimtis, suteiktas pagal šį straipsnį, Komisija informuoja kitas valstybes nares.

18 straipsnis

[Tekstas perkeltas į 65 straipsnį.]

19 straipsnis

Papildomi geležinkelių infrastruktūros plėtros prioritetai

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

- a) kai aktualu, perėjimui prie Europos standartinio nominalaus vėžės pločio (1 435 mm);
- b) geležinkelių transporto skleidžiamo triukšmo ir vibracijos poveikio mažinimui, visų pirma taikant riedmenims ir infrastruktūrai skirtas priemones, įskaitant apsaugos nuo triukšmo užtvartas;
- c) geležinkelio pervažų saugos didinimui;
- d) kai tinkama, geležinkelių transporto infrastruktūros sujungimui su vidaus vandenų uostų infrastruktūra;
- e) traukiniams, kurių sąstatas yra ilgesnis kaip 740 m, bet neviršija 1500 m, o ašies apkrova – 25,0 t, skirtos infrastruktūros plėtojimui tais atvejais, kai tiesiamos ir modernizuojamos krovininiam eismui svarbios geležinkelio linijos (su sąlyga, kad atlikta socialinė ekonominė sąnaudų ir naudos analizė);

- f) naujoviškų geležinkeliams skirtų technologijų plėtojimui ir diegimui (visų pirma remiantis „Shift2Rail“ ir Europos geležinkelių bendrųjų įmonių darbu), pavyzdžiui, automatiniam traukinių valdymui, pažangiam eismo valdymui ir ERTMS naudojimui grindžiamų skaitmeninio junglumo paslaugų teikimui keleiviams, skaitmeninėms automatinėms sankaboms ir 5G ryšiui;
- g) statant ir modernizuojant geležinkelių infrastruktūrą, pėsčiųjų ir dviračių takų pratęsimui ir pasiekiamumo užtikrinimui, taip pat dviračių stovėjimo aikštelių stočių prieigose plėtrai, siekiant skatinti aktyvųjį judumą;
- h) naujoviškų geležinkeliams skirtų alternatyviųjų degalų technologijų (pavyzdžiui, vandenilio) plėtojimui tose atkarpose, kurioms netaikomas elektrifikavimo reikalavimas, ir privažiavimo prie geležinkelių keliuose;
- i) transeuropinio transporto tinklo plėtrai, nustatant standartą, kuriuo būtų užtikrinamas krovinių traukinių, vežančių iki 4 metrų aukščio standartines puspriekabes 33 cm aukščio standartiniais vagonais, judėjimas, papildomai nereikalaujant specialaus leidimo teikti paslaugas.

2 SKIRSNIS

VIDAUS VANDENŲ TRANSPORTO INFRASTRUKTŪRA

20 straipsnis

Infrastruktūros sudedamosios dalys

1. Vidaus vandenų kelių infrastruktūrą visų pirma sudaro:
 - a) upės;
 - b) kanalai;
 - c) ežerai ir lagūnos;

- d) susijusi infrastruktūra, pavyzdžiui, šliuzai, keltuvai, tiltai, vandens saugyklos ir susijusios potvynių ir sausrų prevencijos ir švelninimo priemonės, galinčios padaryti teigiamą poveikį vidaus vandenų kelių laivybai;
- e) prieigos vandenų keliai ir paskutinės atkarpos jungtys su daugiarūšio krovininio transporto terminalais, kurie sujungti vidaus vandenų keliais, visų pirma vidaus vandenų ir jūrų uostuose;
- f) švartavimosi ir poilsio vietos;
- g) vidaus vandenų uostai, įskaitant pagrindinę uosto infrastruktūrą, t. y. vidaus baseinus, krantinių sienas, prieplaukas, molus, dokus, pylimus, sankasas, platformas, melioracijos sistemas ir infrastruktūrą, būtiną transporto operacijoms vykdyti uosto teritorijoje ir už uosto teritorijos ribų;
- h) susijusi įranga, nurodyta 2 dalyje;
- i) transporto IRT sistemos, įskaitant UIP;
- j) vidaus vandenų uostų jungtys su transeuropinio transporto tinkle naudojamu kitų rūšių transportu;
- k) infrastruktūra, susijusi su įrenginiais, skirtais alternatyviems degalams;
- l) infrastruktūra, reikalinga visai netaršioms operacijoms ir žiedinės ekonomikos priemonėms.

2. Su vidaus vandenų keliais susijusiai įrangai gali būti priskiriama krovinių pakrovimo ir iškrovimo bei prekių saugojimo vidaus vandenų uostuose įranga. Susijusiai įrangai visų pirma gali būti priskiriamos varymo ir eksploatacinės sistemos, kuriomis mažinama tarša, pavyzdžiui, vandens ir oro tarša, energijos vartojimas ir taršos anglies dioksidu intensyvumas. Jai taip pat gali būti priskiriami atliekų priėmimo įrenginiai, nuo kranto tiekiamos elektros įrenginiai ir kita alternatyviųjų degalų infrastruktūra, skirta tiekimui ir gamybai, taip pat įranga, naudojama ledams laužyti, hidrologinėms paslaugoms ir farvaterio, uosto bei uosto prieigų dugnui gilinti, kad laivybos veiklą būtų galima vykdyti visus metus.

3. Vidaus vandenų uostas laikomas visuotinio tinklo dalimi, jei jis atitinka šias sąlygas:

- a) jo metinė krovinių perkrovimo apimtis viršija 500 000 tonų. Bendras metinis perkraunamų krovinių kiekis grindžiamas paskutiniu turimu trejų metų vidurkiu pagal Eurostato paskelbtus statistinius duomenis;
- b) jis yra transeuropinio transporto tinklo vidaus vandenų tinkle.

21 straipsnis

Visuotiniam tinklui keliami transporto infrastruktūros reikalavimai

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

Pagrindiniam tinklui keliami transporto infrastruktūros reikalavimai

1. Valstybės narės užtikrina, kad ne vėliau kaip 2030 m. gruodžio 31 d. pagrindinio tinklo vidaus vandenų uostai atitiktų 21 straipsnio 1 dalies a ir b punktuose nustatytus reikalavimus, o ne vėliau kaip 2040 m. gruodžio 31 d. – 21 straipsnio 1 dalies c punkte nustatytus reikalavimus.
2. Valstybės narės užtikrina, kad būtų vykdoma vidaus vandenų kelių tinklo, įskaitant 20 straipsnio 1 dalies e punkte nurodytas jungtis, techninė priežiūra, siekiant naudotojams sudaryti sąlygas efektyviai, patikimai ir saugiai vykdyti laivybos veiklą, t. y. užtikrina 3 dalies a punkte išdėstytus minimaliuosius su vandens keliais susijusius reikalavimus ir 3 dalies b, c ir d punktuose išdėstytus minimalius paslaugų reikalavimų lygius (gerą laivybos būklę).

Valstybės narės neleidžia, kad šie minimalieji reikalavimai arba bet kurie iš nustatytų pagrindinių kriterijų suprastėtų. Jei šio reglamento įsigaliojimo dieną vidaus vandenų kelių tinklas viršija šiuos minimaliuosius reikalavimus, valstybės narės deda visas įmanomas pastangas, kad neleistų jo būklei suprastėti.
3. Valstybės narės visų pirma užtikrina, kad ne vėliau kaip 2030 m. gruodžio 31 d.:
 - a) upėse, kanaluose, ežeruose, lagūnose, vidaus vandenų uostuose ir jų prieigos keliuose laivakelio gylis būtų bent 2,5 m, o minimalus aukštis po neatidaromais tiltais – bent 5,25 m, kai vandens lygis atitinka nustatytus atskaitos lygius, kurie viršijami nustatytą dienų skaičių per metus pagal apskaičiuotą statistinį vidurkį.

Vandens atskaitos lygiai nustatomi remiantis dienų per metus, kai faktinis vandens lygis viršija nurodytą vandens atskaitos lygį, skaičiumi. Gavusi atitinkamų valstybių narių pritarimą pagal SESV 172 straipsnį, Komisija priima įgyvendinimo aktus, kurie turi būti parengti glaudžiai bendradarbiaujant su tokiomis valstybėmis narėmis ir, jei taikytina, konsultuojantis su tarptautiniais susitarimais sudarytomis upių laivybos komisijomis, kuriuose kiekvienam koridoriui, vandens keliui ar vandens kelio atkarpai nurodomi ankstesnėje pastraipoje minimi vandens atskaitos lygiai. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 59 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros. Jie turi būti suderinti su reikalavimais, nustatytais tarptautinėse konvencijose ir tarp valstybių narių sudarytuose susitarimuose, įskaitant pagal tokias konvencijas ir susitarimus įsteigtų upių laivybos komisijų priimtus reglamentus;

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

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

4. Valstybės narės prašymu tinkamai pagrįstais atvejais Komisija, remdamasi tuo, kad esama specifinių geografinių ar didelių fizinių suvaržymų, neigiamais socialinės ekonominės sąnaudų ir naudos analizės rezultatais arba galimu neigiamu poveikiu aplinkai ar biologinei įvairovei arba kultūros paveldui, įgyvendinimo aktais leidžia taikyti minimaliųjų reikalavimų, nurodytų 3 dalies a punkte, laikymosi išimtis kiekvienam vandens keliui ir, kai tinkama, vandens kelio atkarpai. Visi tokie prašymai pagrindžiami pateikiant pakankamą pagrindimą. Toks prašymas taikyti išimtis turi būti koordinuojamas, kai taikytina, su kaimynine (-ėmis) valstybe (-ėmis) nare (-ėmis). Išimties prašančiai valstybei narei kaimyninė (-ės) valstybė (-ės) narė (-ės) gali pateikti nuomonę (-es). Valstybė narė kaimyninės (-ių) valstybės (-ių) narės (-ių) nuomonę (-es) prideda prie prašymo. Valstybė narė viename prašyme gali prašyti suteikti kelias išimtis.

Komisija įvertina prašymą atsižvelgdama į pagrindimą, pateiktą pagal pirmą pastraipą. Komisija deramai atsižvelgia į atitinkamos (-ų) kaimyninės (-ių) valstybės (-ių) narės (-ių) nuomonę (-es).

Komisija gali ne vėliau kaip per trisdešimt kalendorinių dienų nuo prašymo pagal pirmą pastraipą gavimo dienos paprašyti valstybės narės pateikti papildomos informacijos. Jei Komisija mano, kad pateiktos informacijos nepakanka, ji gali per trisdešimt kalendorinių dienų nuo tos informacijos gavimo dienos paprašyti valstybės narės ją papildyti.

Sprendimą dėl prašomos išimties Komisija priima ne vėliau kaip per 6 mėnesius nuo prašymo pagal pirmą pastraipą gavimo dienos arba, jei atitinkamos valstybės narės pateikė papildomos informacijos pagal trečią pastraipą, ne vėliau kaip per 4 mėnesius nuo paskutinio tokios informacijos gavimo dienos; iš šių datų pasirenkama vėlesnė. Jei per tokį laikotarpį Komisija aiškaus sprendimo nepriima, laikoma, kad išimtis suteikta.

Apie išimtis, suteiktas pagal šį straipsnį, Komisija informuoja kitas valstybes nares.

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

- 4a. *Force majeure* atveju valstybės narės, kai tik leidžia aplinkybės, atkuria ankstesnę laivybos sąlygų būklę.
5. Komisija gali priimti gaires, kuriomis užtikrinamas nuoseklus požiūris į geros laivybos būklės koncepcijos taikymą Sąjungoje. Šios gairės visų pirma gali apimti:
- a) papildomus parametrus vandens keliams laisvai tekančiose upėse;
 - aa) papildomus parametrus laivakelio pločiui;
 - b) išbraukta;
 - c) išbraukta.
 - d) išbraukta.
 - e) alternatyviosios energetikos infrastruktūros diegimą siekiant užtikrinti prieigą prie alternatyviųjų degalų visame koridoriuje;
 - f) skaitmeninių tinklo taikomųjų programų ir automatizavimo procesų naudojimą;
 - g) infrastruktūros atsparumą klimato kaitai, gamtiniams pavojams ir žmogaus sukeltoms katastrofoms arba tyčiniams sutrikdymams;
 - h) naujų technologijų ir inovacijų, susijusių su visai netaršiu energiniu kuru ir varymo sistemomis, diegimą ir skatinimą.
6. Išbraukta.

Papildomi vidaus vandenų kelių infrastruktūros plėtros prioritetai

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

- a) kai tikslinga, siekiant patenkinti rinkos poreikius, – aukštesnių standartų užtikrinimui tais atvejais, kai modernizuojami esami vandens keliai ir kuriami nauji vandens keliai;
- b) potvynių ir sausrų prevencijai bei švelninimo priemonėms;
- c) skaitmenizacijos ir automatizavimo procesų tobulinimui, visų pirma atsižvelgiant į didesnę vidaus vandenų transporto, be kita ko, miesto transporto mazguose, saugą, saugumą ir tvarumą;
- d) uosto teritorijoje ir už jos ribų bei palei vandens kelią vykdomam daugiarūšiam vežimui būtinos infrastruktūros, be kita ko, švartavimosi ir poilsio vietų ir jų paslaugų, pajėgumų modernizavimui ir didinimui;
- e) skatinimui taikyti ir plėtoti priemones, kuriomis didinamas vidaus vandenų transporto ir transporto infrastruktūros aplinkosauginis veiksmingumas, įskaitant visai netaršius ir mažataršius laivus bei priemones poveikiui vandens telkiniams ir nuo vandens priklausomai biologinei įvairovei švelninti, laikantis taikytinų reikalavimų pagal Sąjungos teisę arba atitinkamus tarptautinius susitarimus;
- f) mažos grimzlės vidaus vandenų laivų, pritaikytų žemam vandens lygiui, kūrimui ir naudojimui;
- g) pėsčiųjų ir dviračių takų pratęsimui ir pasiekiamumui, kai statoma arba modernizuojama vidaus vandenų kelių infrastruktūra, siekiant skatinti aktyvųjį judumą;

- h) veiksmų, kuriais neleidžiama, kad šie vandens kelių reikalavimai suprastėtų, propagavimui.

3 SKIRSNIS

JŪRŲ TRANSPORTO INFRASTRUKTŪRA IR EUROPOS JŪRŲ ERDVĖ

24 straipsnis

Infrastruktūros sudedamosios dalys

1. Europos jūrų erdvė padeda sujungti ir integruoti 2 dalyje aprašytas jūrų erdves sudedamąsias dalis su sausumos tinklu: kurti arba modernizuoti trumpųjų nuotolių laivybos maršrutus, taip pat plėtoti jūrų uostus valstybių narių teritorijoje bei jų jungtis su atokesnėmis teritorijomis, siekiant užtikrinti efektyvią, perspektyvią ir tvarią integraciją su kitomis transporto rūšimis.
2. Europos jūrų erdvę sudaro:
 - a) jūrų transporto infrastruktūra pagrindinio ir visuotinio tinklo uosto teritorijoje, įskaitant jungtis su atokesnėmis teritorijomis;
 - b) platesnio masto naudos veiksmai, kurie nėra susiję su konkrečiais uostais ir kurie yra naudingi visai Europos jūrų erdvei ir jūrų sektoriui, pavyzdžiui, parama veiklai, kuri padeda užtikrinti laivybą visus metus (ledlaužių darbas), – šiais veiksmais palengvinamas perėjimas prie tvaraus jūrų transporto, gerinama transporto ir energetikos sinergija, *inter alia*, skatinant uostų, kaip energetikos centrų, vaidmenį ir padedant vykdyti energetikos pertvarką, – taip pat transporto IRT sistemos ir hidrografiniai tyrimai;

c) tvarių ir atsparių trumpųjų nuotolių laivybos jungčių skatinimas; visų pirma tų, kuriomis sutelkiami krovinių srautai, kad būtų sumažintos neigiamos išorės sąnaudos, pvz., kelių transporto išmetamų teršalų kiekis ir spūstys Sąjungoje, ir tų, kuriomis gerinamos galimybės patekti į atokiausius ir kitus atokius, salų ir periferinius regionus sukuriant arba modernizuojant tvarias, reguliarias ir dažnas jūrų transporto paslaugas.

d) išbraukta.

3. 2 dalies a punkte nurodytą jūrų transporto infrastruktūrą visų pirma sudaro:

- a) jūrų uostai, įskaitant uosto teritorijoje vykdomoms transporto operacijoms būtiną infrastruktūrą;
- b) pagrindinė uosto infrastruktūra, pavyzdžiui, vidaus baseinai, krantinių sienos, prieplaukos, platformos, molai, dokai, pylimai, sankasos ir melioracijos sistemos;
- c) jūrų kanalai;
- d) navigacijos įrenginiai;
- e) uosto prieigos, farvateriai ir šliuzai;
- f) bangolaužiai;
- g) uostų jungtys su transeuropiniu transporto tinklu;
- h) transporto IRT sistemos, įskaitant EMSWe ir VTMISS;
- i) infrastruktūra, susijusi su alternatyviaisiais degalais;

- j) susijusi įranga, kuri gali, visų pirma, apimti eismo ir krovinių valdymo, neigiamo poveikio aplinkai mažinimo įrangą, įskaitant visai netaršioms operacijoms ir žiedinės ekonomikos priemonėms reikalingą įrangą, energijos vartojimo efektyvumo didinimo, triukšmo mažinimo ir alternatyviųjų degalų naudojimo įrangą bei įrangą, kuria užtikrinama laivyba visus metus, įskaitant ledų laužymą, hidrologinius tyrimus, taip pat uosto ir uosto prieigų dugno gilinimo ir apsaugos įrangą;
- k) išbraukta.
- l) infrastruktūra, sudaranti palankesnes sąlygas uosto veiklai, susijusiai su jūros vėjo elektrinių parkais ir atsinaujinančiųjų išteklių energija.

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

- a) jo bendras metinis keleivių srautas viršija 0,1 % bendro metinio keleivių srauto visuose Sąjungos jūrų uostuose. Šio bendro kiekio atskaitos rodiklis – paskutinis turimas trejų metų vidurkis, grindžiamas Eurostato paskelbtais statistiniais duomenimis;
- b) jo bendras metinis krovinių (perkraudų birių ar nebirių krovinių) kiekis viršija 0,1 % atitinkamo bendro metinio krovinių, kurie perkrauti visuose Sąjungos jūrų uostuose, kiekio. Šio bendro kiekio atskaitos rodiklis – paskutinis turimas trejų metų vidurkis, grindžiamas Eurostato paskelbtais statistiniais duomenimis;
- ba) jo bendras metinis krovinių kiekis (perkraudų birių ir (arba) nebirių krovinių) viršija 500 000 tonų per metus, o jo indėlis į ES energijos tiekimo įvairinimą ir atsinaujinančiųjų išteklių energijos plėtojimo spartinimą yra viena pagrindinių uosto veiklos rūšių. Šio bendro kiekio atskaitos rodiklis – paskutinis turimas trejų metų vidurkis, grindžiamas Eurostato paskelbtais statistiniais duomenimis;

- c) jis yra saloje ir yra vienintelis prieigos prie visuotiniame tinkle esančio NUTS 3 regiono punktas, kaip tai suprantama Reglamento (EB) Nr. 1059/2003⁵² 3 straipsnyje;
- d) jis yra atokiausiame regione ar kitame periferiniame regione ir nuo kito artimiausio visuotinio tinklo uosto yra nutolęs didesniu nei 200 km atstumu.

25 straipsnis

Visuotiniam tinklui keliami transporto infrastruktūros reikalavimai

1. Valstybės narės užtikrina, kad:
 - a) alternatyviųjų degalų infrastruktūra visuotinio tinklo jūrų uostuose būtų diegiama pagal Reglamentą (ES) [...] [dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo];
 - b) visuotinio tinklo jūrų uostuose būtų įrengta reikiama infrastruktūra siekiant padidinti uostuose esančių laivų aplinkosauginį veiksmingumą, visų pirma, įrengti priėmimo įrenginiai atliekoms iš laivų pristatyti pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą (ES) 2019/883⁵³;
 - c) VTMS ir „SafeSeaNet“ būtų įgyvendinami laikantis Direktyvos 2002/59/EB;
 - d) jūrų sektoriaus nacionalinės vieno langelio sistemos būtų įgyvendinamos pagal Reglamentą (ES) 2019/1239.

⁵² 2003 m. gegužės 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1059/2003 dėl bendro teritorinių statistinių vienetų klasifikatoriaus (NUTS) nustatymo.

⁵³ 2019 m. balandžio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2019/883 dėl uosto priėmimo įrenginių, į kuriuos pristatomos laivų atliekos, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2010/65/ES ir panaikinama Direktyva 2000/59/EB (OL L 151, 2019 6 7, p. 116).

2. Valstybės narės užtikrina, kad ne vėliau kaip 2050 m. gruodžio 31 d.:

- a) visuotinio tinklo jūrų uostai, kurių bendras metinis krovinių kiekis viršija 2 milijonus tonų, būtų sujungti su geležinkelių ir kelių infrastruktūra ir, jei įmanoma, su vidaus vandenų keliais. Šio bendro kiekio atskaitos rodiklis – paskutinis turimas trejų metų vidurkis, grindžiamas Eurostato paskelbtais statistiniais duomenimis;
- b) bet kuriame visuotinio tinklo jūrų uoste, kuris naudojamas krovininio transporto reikmėms, veiktų bent vienas daugiarūšio krovininio transporto terminalas, kuriuo, laikantis nediskriminavimo principo, galėtų naudotis visi operatoriai ir naudotojai ir kuriame būtų taikomi skaidrūs ir nediskriminaciniai mokesčiai;
- c) jūrų kanalai, uostų farvateriai ir upių žiotys, jungiantys dvi jūras arba sudarantys galimybes patekti iš jūros į jūrų uostus, sutaptų bent su vidaus vandenų keliais, tenkinančiais 22 straipsnyje nustatytus reikalavimus;
- d) visuotinio tinklo jūrų uostai, sujungti su vidaus vandenų keliais, turėtų vidaus vandenų laivams būtinų specialių tvarkymo pajėgumų.

Pareiga užtikrinti pirmos pastraipos a punkte nurodytą sujungimą netaikoma, kai toks sujungimas yra neįmanomas dėl specifinių geografinių ar didelių fizinių suvaržymų.

3. Valstybės narės prašymu tinkamai pagrįstais atvejais Komisija, remdamasi tuo, kad esama specifinių geografinių ar didelių fizinių suvaržymų, neigiamais socialinės ekonominės sąnaudų ir naudos analizės rezultatais arba galimu neigiamu poveikiu aplinkai ar biologinei įvairovei, įgyvendinimo aktais leidžia taikyti minimaliųjų reikalavimų, nurodytų 2 dalies pirmoje pastraipoje, laikymosi išimtis. Visi tokie prašymai pagrindžiami pateikiant pakankamą pagrindimą. Valstybė narė viename prašyme gali prašyti suteikti kelias išimtis.

Komisija įvertina prašymą atsižvelgdama į pagrindimą, pateiktą pagal pirmą pastraipą.

Komisija gali ne vėliau kaip per trisdešimt kalendorinių dienų nuo prašymo pagal pirmą pastraipą gavimo dienos paprašyti valstybės narės pateikti papildomos informacijos. Jei Komisija mano, kad pateiktos informacijos nepakanka, ji gali per trisdešimt kalendorinių dienų nuo tos informacijos gavimo dienos paprašyti valstybės narės ją papildyti.

Sprendimą dėl prašomos išimties Komisija priima ne vėliau kaip per 6 mėnesius nuo prašymo pagal pirmą pastraipą gavimo dienos arba, jei atitinkamos valstybės narės pateikė papildomos informacijos pagal trečią pastraipą, ne vėliau kaip per 4 mėnesius nuo paskutinio tokios informacijos gavimo dienos; iš šių datų pasirenkama vėlesnė. Jei per tokį laikotarpį Komisija aiškaus sprendimo nepriima, laikoma, kad išimtis suteikta.

Apie išimtis, suteiktas pagal šį straipsnį, Komisija informuoja kitas valstybes nares.

26 straipsnis

Pagrindiniam tinklui keliami transporto infrastruktūros reikalavimai

1. Valstybės narės užtikrina, kad pagrindinio tinklo jūrų transporto infrastruktūra atitiktų 25 straipsnio 1 dalį.
2. Valstybės narės užtikrina, kad ne vėliau kaip 2030 m. gruodžio 31 d. pagrindinio tinklo jūrų transporto infrastruktūra atitiktų reikalavimus, išdėstytus 25 straipsnio 2 dalyje.

3. Valstybės narės prašymu tinkamai pagrįstais atvejais Komisija, remdamasi tuo, kad esama specifinių geografinių ar didelių fizinių suvaržymų, neigiamais socialinės ekonominės sąnaudų ir naudos analizės rezultatais arba galimu neigiamu poveikiu aplinkai ar biologinei įvairovei, įgyvendinimo aktais leidžia taikyti minimaliųjų reikalavimų, nurodytų 2 dalyje, laikymosi išimtis. Visi tokie prašymai pagrindžiami pateikiant pakankamą pagrindimą. Valstybė narė viename prašyme gali prašyti suteikti kelias išimtis.

Komisija įvertina prašymą atsižvelgdama į pagrindimą, pateiktą pagal pirmą pastraipą.

Komisija gali ne vėliau kaip per trisdešimt kalendorinių dienų nuo prašymo pagal pirmą pastraipą gavimo dienos paprašyti valstybės narės pateikti papildomos informacijos. Jei Komisija mano, kad pateiktos informacijos nepakanka, ji gali per trisdešimt kalendorinių dienų nuo tos informacijos gavimo dienos paprašyti valstybės narės ją papildyti.

Sprendimą dėl prašomos išimties Komisija priima ne vėliau kaip per 6 mėnesius nuo prašymo pagal pirmą pastraipą gavimo dienos arba, jei atitinkamos valstybės narės pateikė papildomos informacijos pagal trečią pastraipą, ne vėliau kaip per 4 mėnesius nuo paskutinio tokios informacijos gavimo dienos; iš šių datų pasirenkama vėlesnė. Jei per tokį laikotarpį Komisija aiškaus sprendimo nepriima, laikoma, kad išimtis suteikta.

Apie išimtis, suteiktas pagal šį straipsnį, Komisija informuoja kitas valstybes nares.

Papildomi jūrų infrastruktūros plėtros ir Europos jūrų erdvės prioritetai

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

- a) jūrinės prieigos gerinimui, pavyzdžiui, bangolaužiams, jūros kanalams, farvateriams, šliuzams, kapitaliniam dugno gilinimui ir navigacijos pagalbinėms priemonėms;
- b) pagrindinės uosto infrastruktūros, pavyzdžiui, vidaus baseinų, krantinių sienų, prieplaukų, platformų, molų, dokų, pylimų, sankasų ir melioracijos sistemų, statybai arba modernizavimui;
- ba) jungiamosios infrastruktūros, įrangos ir sistemų, apibrėžtų 36 straipsnyje, tobulinimui;
- c) skaitmenizacijos ir automatizavimo procesų tobulinimui, visų pirma atsižvelgiant į didesnę saugą, saugumą, veiksmingumą ir tvarumą;
- d) naujų technologijų ir inovacijų, taip pat atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako degalų diegimui ir skatinimui;
- e) logistikos grandinių ir tarptautinės jūrų prekybos atsparumo didinimui, be kita ko, prisitaikymo prie klimato kaitos srityje;
- f) triukšmo mažinimo ir energijos vartojimo efektyvumo priemonėms;
- g) skatinimui naudoti visai netaršius ir mažataršius laivus, kuriais laivyba vykdoma trumpųjų nuotolių laivybos linijose, ir priemonių, kuriomis didinamas jūrų transporto aplinkosauginis veiksmingumas, plėtojimui, siekiant optimizuoti įplaukimą į uostą arba tiekimo grandinę, laikantis taikytinų reikalavimų pagal Sąjungos teisę arba atitinkamus tarptautinius susitarimus, įskaitant ekologinių paskatų sistemas;

- h) 24 straipsnio 2 dalies b ir c punktuose nurodytiems veiksams.

4 SKIRSNIS

KELIŲ TRANSPORTO INFRASTRUKTŪRA

28 straipsnis

Infrastruktūros sudedamosios dalys

1. Kelių transporto infrastruktūrą visų pirma sudaro:
 - a) keliai, įskaitant:
 - i) tiltus;
 - ii) tunelius;
 - iii) jungtis;
 - iv) sankryžas;
 - v) skirtingų lygmenų sankryžas;
 - vi) avarinio sustojimo juostas;
 - vii) išbraukta;
 - viii) išbraukta;
 - ix) išbraukta;
 - x) infrastruktūrą, kurią naudojant švelninamas poveikis aplinkai;

- b) susijusi įranga, įskaitant važiuojančių transporto priemonių svėrimo sistemas;
 - c) skaitmeninė infrastruktūra ir transporto IRT sistemos;
 - d) privažiavimo prie daugiarūšio krovininio transporto terminalų keliai;
 - e) krovinių terminalų ir logistikos centrų jungtys su transeuropinio transporto tinklo kitų rūšių transportu;
 - f) autobusų terminalai;
 - g) infrastruktūra, susijusi su įrenginiais, skirtais alternatyviesiems degalams;
 - h) stovėjimo ir poilsio aikštelės, be kita ko, saugios stovėjimo aikštelės, skirtos komercinėms transporto priemonėms.
2. 1 dalies a punkte ir I priede nurodyti keliai – tai keliai, kurie yra svarbūs tolimojo susisiekimo krovininio ir keleivinio transporto eismui, jungia pagrindinius miestų ir ekonominius centrus ir yra sujungti su kitų rūšių transportu.
3. Su keliais susijusiai įrangai gali būti priskiriama, visų pirma, eismo valdymo, informavimo ir maršruto nurodymo, rinkliavų ar naudotojo mokesčių rinkimo, saugos užtikrinimo, neigiamo poveikio aplinkai mažinimo, transporto priemonių su alternatyviosiomis varymo sistemomis degalų pildymo ar įkrovimo įranga ir komercinėms transporto priemonėms skirtų saugių stovėjimo aikštelių įranga.

29 straipsnis

Visuotiniam tinklui keliami transporto infrastruktūros reikalavimai

1. Valstybės narės užtikrina, kad:

- a) kelių transporto infrastruktūros sauga būtų užtikrinama, stebima ir, jei reikia, didinama laikantis Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2008/96/EB⁵⁴;
- b) keliai būtų projektuojami, tiesiami ar modernizuojami ir prižiūrimi užtikrinant aukštą eismo saugos lygį;
- c) keliai būtų projektuojami, tiesiami ar modernizuojami ir prižiūrimi užtikrinant aukštą aplinkos apsaugos lygį, be kita ko, atitinkamai naudojant triukšmo mažinimo priemones ir surenkant, tvarkant ir išleidžiant paviršines nuotekas;
- d) ilgesni nei 500 m ilgio kelių tuneliai atitiktų Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2004/54/EB⁵⁵;
- e) kai taikytina, kelių rinkliavos surinkimo sistemų sąveikumas būtų užtikrinamas pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą (ES) 2019/520⁵⁶, Komisijos įgyvendinimo reglamentą C/2019/9080⁵⁷ ir Komisijos deleguotąjį reglamentą C/2019/8369⁵⁸;

⁵⁴ 2008 m. lapkričio 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/96/EB dėl kelių infrastruktūros saugumo valdymo (OL L 319, 2008 11 29, p. 59).

⁵⁵ 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/54/EB dėl transeuropinio kelių tinklo tunelių būtiniausių saugos reikalavimų (OL L 167, 2004 4 30, p. 39).

⁵⁶ 2019 m. kovo 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2019/520 dėl elektroninių kelių rinkliavos sistemų sąveikumo, kuria sudaromos palankesnės sąlygos tarpvalstybiniu lygmeniu keisti informacija apie kelių rinkliavų nesumokėjimo atvejus Sąjungoje (OL L 91, 2019 3 29, p. 45).

⁵⁷ 2019 m. lapkričio 28 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2020/204 dėl Europos elektroninės rinkliavos paslaugos teikėjų detalizuotų pareigų, Europos elektroninės rinkliavos paslaugos teritorijos dokumento būtiniojo turinio, elektroninių sąsajų ir sąveikos sudedamosioms dalims taikomų reikalavimų, kuriuo panaikinamas Sprendimas 2009/750/EB (OL L 43, 2020 2 17, p. 49.).

⁵⁸ 2019 m. lapkričio 28 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2020/203 dėl transporto priemonių klasifikavimo, Europos elektroninės rinkliavos paslaugos gavėjų pareigų, sąveikos sudedamosioms dalims taikomų reikalavimų ir paskelbtųjų įstaigų būtinųjų tinkamumo kriterijų (OL L 43, 2020 2 17, p. 41).

- f) kai taikytina, rinkliavos arba naudotojo mokesčiai būtų renkami laikantis Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 1999/62/EB⁵⁹;
- g) bet kuri kelių transporto infrastruktūros intelektinė transporto sistema atitiktų Direktyvą (ES) [...] dėl intelektinių transporto sistemų diegimo sistemos ir būtų diegiama laikantis pagal šią direktyvą⁶⁰ priimtų deleguotųjų aktų;
- h) kelių tinkluose būtų diegiama alternatyviųjų degalų infrastruktūra laikantis Reglamento (ES) [...] [dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo].

2. Valstybės narės užtikrina, kad ne vėliau kaip 2050 m. gruodžio 31 d. 28 straipsnio 1 dalies a punkte nurodyti visuotinio tinklo keliai atitiktų šiuos reikalavimus:

- a) išbraukta.
- b) poilsio aikštelės būtų įrengtos ne didesniu kaip 100 km atstumu viena nuo kitos, užtikrinant pakankamai vietų stovėjimo aikštelėje ir atitinkamas patalpas, įskaitant sanitarines patalpas, atitinkančias įvairių darbuotojų poreikius;
- c) išbraukta.
- d) važiuojančių transporto priemonių svėrimo sistemos būtų įrengtos vidutiniškai kas 300 km valstybės narės tinkle. Valstybės narės, diegdamos tas sistemas, gali daugiau dėmesio skirti kelių ruožams, kuriuose krovinio transporto eismas yra labai intensyvus. Naudojant važiuojančių transporto priemonių svėrimo sistemas turi būti įmanoma identifikuoti transporto priemones ir transporto priemonių derinius, kurie galėjo viršyti Direktyvoje 96/53/EB nustatytą didžiausią leidžiamą masę.

⁵⁹ 1999 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 1999/62/EB dėl sunkiasvorių krovinių transporto priemonių apmokestinimo už naudojimąsi tam tikra infrastruktūra (OL L 187, 1999 7 20, p. 42).

⁶⁰ Direktyva 2021/..., kuria peržiūrima 2010 m. liepos 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2010/40/ES dėl kelių transporto ir jo sąsajų su kitų rūšių transportu srities intelektinių transporto sistemų diegimo sistemos (OL L [...]).

3. Valstybės narės užtikrina, kad būtų įdiegtos arba naudojamos priemonės, skirtos su sauga susijusiems įvykiams ar sąlygoms nustatyti, ir renkami atitinkami kelių eismo duomenys, kad būtų galima teikti su eismo sauga susijusią būtinąją universalią eismo informaciją, apibrėžtą Komisijos deleguotajame reglamente 886/2013⁶¹:
- esamoje visuotinio tinklo infrastruktūroje – ne vėliau kaip 2030 m. gruodžio 31 d.;
 - naujoje visuotinio tinklo infrastruktūroje – ne vėliau kaip 2050 m. gruodžio 31 d. arba, jei kelio ruožas užbaigtas anksčiau – ne vėliau kaip jo darbų pabaigos dieną.
4. Valstybės narės prašymu tinkamai pagrįstais atvejais Komisija, tais atvejais, kai eismo intensyvumas neviršija 10 000 transporto priemonių per dieną abiem kryptimis ir (arba) remdamasi tuo, kad esama specifinių geografinių ar didelių fizinių suvaržymų, neigiamais socialinės ekonominės sąnaudų ir naudos analizės rezultatais arba galimu neigiamu poveikiu aplinkai ar biologinei įvairovei, įgyvendinimo aktais leidžia taikyti reikalavimų, išdėstytų 2 dalyje, laikymosi išimtis. Visi tokie prašymai pagrindžiami pateikiant pakankamą pagrindimą. Toks prašymas taikyti išimtis turi būti koordinuojamas, kai taikytina, su kaimynine (-ėmis) valstybe (-ėmis) nare (-ėmis). Išimties prašančiai valstybei narei kaimyninės valstybės narės gali pateikti nuomonę. Valstybė narė kaimyninių valstybių narių nuomones prideda prie prašymo. Valstybė narė viename prašyme gali prašyti suteikti kelias išimtis.

Komisija įvertina prašymą atsižvelgdama į pagrindimą, pateiktą pagal pirmą pastraipą.

Komisija deramai atsižvelgia į atitinkamos (-ų) kaimyninės (-ių) valstybės (-ių) narės (-ių) nuomonę (-es).

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

Komisija gali ne vėliau kaip per trisdešimt kalendorinių dienų nuo prašymo pagal pirmą pastraipą gavimo dienos paprašyti valstybės narės pateikti papildomos informacijos. Jei Komisija mano, kad pateiktos informacijos nepakanka, ji gali per trisdešimt kalendorinių dienų nuo tos informacijos gavimo dienos paprašyti valstybės narės ją papildyti.

Sprendimą dėl prašomos išimties Komisija priima ne vėliau kaip per 6 mėnesius nuo prašymo pagal pirmą pastraipą gavimo dienos arba, jei atitinkamos valstybės narės pateikė papildomos informacijos pagal trečią pastraipą, ne vėliau kaip per 4 mėnesius nuo paskutinio tokios informacijos gavimo dienos; iš šių datų pasirenkama vėlesnė. Jei per tokį laikotarpį Komisija aiškaus sprendimo nepriima, laikoma, kad išimtis suteikta.

Apie išimtis, suteiktas pagal šį straipsnį, Komisija informuoja kitas valstybes nares.

30 straipsnis

Pagrindiniam tinklui ir išplėstiniam pagrindiniam tinklui keliami transporto infrastruktūros reikalavimai

1. Valstybės narės užtikrina, kad pagrindinio tinklo ir išplėstinio pagrindinio tinklo kelių infrastruktūra atitiktų 29 straipsnio 1 dalį.
- 1a. Valstybės narės užtikrina, kad keliai, kaip nurodyta 28 straipsnio 1 dalies a punkte, – pagrindinio tinklo kelių infrastruktūra ne vėliau kaip 2030 m. gruodžio 31 d. ir išplėstinio pagrindinio tinklo kelių infrastruktūra ne vėliau kaip 2040 m. gruodžio 31 d. – atitiktų šiuos reikalavimus:
 - i) jie turėtų – išskyrus specialiose vietose arba laikinai – atskiras važiuojamąsias dalis abikrypčiam eismui, kurios atskirtos viena nuo kitos eismui nenaudojama skiriamąja juosta arba kitokiomis lygiavertį saugos lygį užtikrinančiomis priemonėmis, ir

ii) tame pačiame lygyje jie nesikirstų su jokių kitu keliu, geležinkeliu, tramvajų keliu arba dviračių ar pėsčiųjų taku;

iii) išbraukta.

2. Valstybės narės užtikrina, kad ne vėliau kaip 2040 m. gruodžio 31 d. pagrindinio tinklo ir išplėstinio pagrindinio tinklo kelių infrastruktūra atitiktų šiuos reikalavimus:

a) poilsio aikštelės būtų įrengtos palei pagrindinio tinklo ir išplėstinio pagrindinio tinklo kelius ne didesniu kaip 60 km atstumu viena nuo kitos, užtikrinant pakankamai vietų stovėjimo aikštelėje ir atitinkamas patalpas, įskaitant sanitarines patalpas, atitinkančias įvairių darbuotojų poreikius;

b) išbraukta;

c) atitiktų 29 straipsnio 2 dalies d punkte nustatytus reikalavimus.

3. Valstybės narės deda visas įmanomas pastangas, kad užtikrintų, jog ne vėliau kaip 2040 m. gruodžio 31 d. būtų sukurtos saugios stovėjimo aikštelės, esančios pagrindinio tinklo ir išplėstinio pagrindinio tinklo keliuose arba ne toliau kaip 3 km važiavimo atstumu nuo artimiausio išvažiavimo iš transeuropinio transporto tinklo kelio, viena nuo kitos vidutiniškai nutolusios 150 km atstumu, suteikiančios pakankamai vietų stovėjimo aikštelėje komercinėms transporto priemonėms ir atitinkančios Reglamento (EB) Nr. 561/2006⁶² 8a straipsnio 1 dalyje nustatytus reikalavimus. Valstybės narės gali daugiau dėmesio skirti kelių ruožams, kuriuose krovinio transporto eismas yra labai intensyvus.

⁶² 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo ir iš dalies keičiantis Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 3821/85 ir (EB) Nr. 2135/98 bei panaikinant Reglamentą (EEB) Nr. 3820/85 (Tekstas svarbus EEE) (*OL L 102, 2006 4 11, p. 1–14*).

4. Valstybės narės užtikrina, kad kelių infrastruktūra atitiktų reikalavimus, išdėstytus 29 straipsnio 3 dalyje:
- esama pagrindinio tinklo infrastruktūra – ne vėliau kaip 2025 m. gruodžio 31 d., o esama išplėstinio pagrindinio tinklo infrastruktūra – ne vėliau kaip 2030 m. gruodžio 31 d.;
 - nauja pagrindinio tinklo infrastruktūra – ne vėliau kaip 2030 m. gruodžio 31 d., o nauja išplėstinio pagrindinio tinklo infrastruktūra – ne vėliau kaip 2040 m. gruodžio 31 d. arba, jei kelio ruožas užbaigtas anksčiau – ne vėliau kaip jo darbų pabaigos dieną.
5. Valstybės narės prašymu tinkamai pagrįstais atvejais Komisija, tais atvejais, kai eismo intensyvumas neviršija 10 000 transporto priemonių per dieną abiem kryptimis ir (arba) remdamasi tuo, kad esama specifinių geografinių ar didelių fizinių suvaržymų, neigiamais socialinės ekonominės sąnaudų ir naudos analizės rezultatais arba galimu neigiamu poveikiu aplinkai ar biologinei įvairovei, įgyvendinimo aktais leidžia taikyti reikalavimų, išdėstytų 1a ir 2 dalyse, laikymosi išimtis. Visi tokie prašymai pagrindžiami pateikiant pakankamą pagrindimą. Toks prašymas taikyti išimtis turi būti koordinuojamas, kai taikytina, su kaimynine (-ėmis) valstybe (-ėmis) nare (-ėmis). Išimties prašančiai valstybei narei kaimyninė (-ės) valstybė (-ės) narė (-ės) gali pateikti nuomonę (-es). Valstybė narė kaimyninės (-ių) valstybės (-ių) narės (-ių) nuomonę (-es) prideda prie prašymo. Valstybė narė viename prašyme gali prašyti suteikti kelias išimtis.
- Komisija įvertina prašymą atsižvelgdama į pagrindimą, pateiktą pagal pirmą pastraipą. Komisija deramai atsižvelgia į atitinkamos (-ų) kaimyninės (-ių) valstybės (-ių) narės (-ių) nuomonę (-es).
- Komisija gali ne vėliau kaip per trisdešimt kalendorinių dienų nuo prašymo pagal pirmą pastraipą gavimo dienos paprašyti valstybės narės pateikti papildomos informacijos. Jei Komisija mano, kad pateiktos informacijos nepakanka, ji gali per trisdešimt kalendorinių dienų nuo tos informacijos gavimo dienos paprašyti valstybės narės ją papildyti.

Sprendimą dėl prašomos išimties Komisija priima ne vėliau kaip per 6 mėnesius nuo prašymo pagal pirmą pastraipą gavimo dienos arba, jei atitinkamos valstybės narės pateikė papildomos informacijos pagal trečią pastraipą, ne vėliau kaip per 4 mėnesius nuo paskutinio tokios informacijos gavimo dienos; iš šių datų pasirenkama vėlesnė. Jei per tokį laikotarpį Komisija aiškaus sprendimo nepriima, laikoma, kad išimtis suteikta.

Apie išimtis, suteiktas pagal šį straipsnį, Komisija informuoja kitas valstybes nares.

31 straipsnis

Papildomi kelių infrastruktūros plėtros prioritetai

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

- a) kelių eismo saugumo gerinimui ir skatinimui, atsižvelgiant į pažeidžiamų naudotojų ir įvairių kelių eismo dalyvių, visų pirma riboto judumo asmenų, poreikius;
- b) spūsčių mažinimui esamuose keliuose, visų pirma užtikrinant intelektinį eismo valdymą, įskaitant dinامينius spūsčių mokesčius arba rinkliavas, kurių dydžiai skiriasi atsižvelgiant į paros, savaitės metą ar metų laiką;
- c) skaitmenizacijos ir automatizavimo procesų tobulinimui, naujoviškų technologijų, kurios pagerintų Sąjungos kelių transporto teisinės sistemos laikymosi kontrolę, įskaitant pažangias ir automatizuotas vykdymo užtikrinimo priemones ir ryšių infrastruktūrą, diegimui;

- d) pėsčiųjų ir dviračių takų pratęsimui ir pasiekiamumui, kai statoma arba modernizuojama kelių infrastruktūra, siekiant skatinti aktyvųjį judumą;
- e) saugių stovėjimo aikštelių, kuriose būtų pakankamai vietų komercinėms transporto priemonėms ir atitinkančių Reglamento (EB) Nr. 561/2006⁶³ 8a straipsnio 1 dalyje nustatytus reikalavimus, įrengimui visuotiniame tinkle.

5 SKIRSNIS

ORO TRANSPORTO INFRASTRUKTŪRA

32 straipsnis

Infrastruktūros sudedamosios dalys

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

⁶³ 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo ir iš dalies keičiantis Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 3821/85 ir (EB) Nr. 2135/98 bei panaikinant Reglamentą (EEB) Nr. 3820/85 (Tekstas svarbus EEE) (*OL L 102, 2006 4 11, p. 1–14*).

- e) infrastruktūra, susijusi su alternatyviaisiais degalais ir elektros tiekimu oro uoste stovintiems orlaiviams;
- f) infrastruktūra alternatyviems degalams gaminti vietoje, energijos vartojimo efektyvumui didinti ir oro uostų arba susijusių oro uosto operacijų, tokių kaip antžeminės paslaugos, orlaivių operacijos ir keleivių antžeminis vežimas, poveikio klimatui, aplinkai ir skleidžiamam triukšmui mažinti;
- g) infrastruktūra, naudojama atskiram atliekų surinkimui, atliekų prevencijai ir žiedinės ekonomikos veiklai;
- h) kosmodromai.

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

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

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

33 straipsnis

Pagrindiniam ir visuotiniam tinklui keliami transporto infrastruktūros reikalavimai

1. Valstybės narės užtikrina, kad:

- a) pagrindinio tinklo oro uostai, kurių bendras metinis keleivių srautas viršija keturis milijonus keleivių, ne vėliau kaip 2040 m. gruodžio 31 d. būtų sujungti su transeuropiniu geležinkelio tinklu ir atitinkamais miestų transporto mazgais, kaip nustatyta II priede, geležinkeliu, metro, lengvujuoju bėginiu transportu arba tramvajais, išskyrus atvejus, kai toks sujungimas yra neįmanomas dėl specifinių geografinių ar didelių fizinių suvaržymų;
- b) išbraukta;
- c) bet kuriame jų teritorijoje esančiame oro uoste būtų bent vienas terminalas, kuriuo, laikantis nediskriminavimo principo, galėtų naudotis visi operatoriai bei naudotojai ir kuriame būtų taikomi skaidrūs ir nediskriminaciniai mokesčiai pagal Direktyvą 2009/12/EB⁶⁴;
- d) oro transporto infrastruktūrai būtų taikomi pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 300/2008⁶⁵ Sąjungos priimti bendrieji pagrindiniai civilinės aviacijos apsaugos nuo neteisėtų veikų standartai;
- e) naudojant oro eismo valdymo infrastruktūrą būtų galima įgyvendinti Bendro Europos dangaus sistemą, laikantis reglamentų (EB) Nr. 549/2004, (EB) Nr. 550/2004, (EB) Nr. 551/2004 ir (ES) 2018/1139, ir vykdyti oro transporto operacijas, siekiant pagerinti Europos aviacijos sistemos, įgyvendinimo taisyklių ir Sąjungos specifikacijų veiksmingumą ir tvarumą;
- f) oro uostuose būtų diegiama alternatyviųjų degalų infrastruktūra laikantis Reglamente (ES) [...] [dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo];

⁶⁴ 2009 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/12/EB dėl oro uostų mokesčių (OL L 70, 2009 3 14, p. 11).

⁶⁵ 2008 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 300/2008 dėl civilinės aviacijos saugumo bendrųjų taisyklių ir panaikinant Reglamentą (EB) Nr. 2320/2002 (OL L 97, 2008 4 9, p. 72).

- g) pagrindinio ir visuotinio tinklo oro uostuose, kurių bendras metinis keleivių srautas viršija keturis milijonus keleivių, ne vėliau kaip 2030 m. gruodžio 31 d. pagrindinio tinklo oro uostų atveju ir ne vėliau kaip 2040 m. gruodžio 31 d. visuotinio tinklo oro uostų atveju būtų suteikta infrastruktūra, kurią naudojant būtų tiekiamas kondicionuotas oras orlaiviams, stovintiems kontaktinėse orlaivių stovėjimo aikštelėse, naudojamose komercinėms transporto operacijoms.

2. Valstybės narės prašymu Komisija, tinkamai pagrįstais atvejais, įgyvendinimo aktais suteikia išimtis, susijusias su 1 dalies a ir g punktuose nustatytais reikalavimais, remdamasi tuo, kad esama specifinių geografinių ar didelių fizinių suvaržymų, įskaitant tai, kad teritorijoje nėra geležinkelio sistemos, arba neigiamus socialinės ekonominės sąnaudų ir naudos analizės rezultatus, arba galimą neigiamą poveikį aplinkai ar biologinei įvairovei. Visi tokie prašymai pagrindžiami pateikiant pakankamą pagrindimą. Valstybė narė gali prašyti suteikti kelias išimtis viename prašyme.

Komisija įvertina prašymą atsižvelgdama į pagrindimą, pateiktą pagal pirmą pastraipą.

Komisija gali ne vėliau kaip per trisdešimt kalendorinių dienų nuo prašymo pagal pirmą pastraipą gavimo dienos paprašyti valstybės narės pateikti papildomos informacijos. Jei Komisija mano, kad pateiktos informacijos nepakanka, ji gali per trisdešimt kalendorinių dienų nuo tos informacijos gavimo dienos paprašyti valstybės narės ją papildyti.

Sprendimą dėl prašomos išimties Komisija priima ne vėliau kaip per 6 mėnesius nuo prašymo pagal pirmą pastraipą gavimo dienos arba, jei atitinkamos valstybės narės pateikė papildomos informacijos pagal trečią pastraipą, ne vėliau kaip per 4 mėnesius nuo paskutinio tokios informacijos gavimo dienos; iš šių datų pasirenkama vėlesnė. Jei per tokį laikotarpį Komisija aiškaus sprendimo nepriima, laikoma, kad išimtis suteikta.

Apie išimtis, suteiktas pagal šį straipsnį, Komisija informuoja kitas valstybes nares.

Papildomi oro transporto infrastruktūros plėtros prioritetai

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

- (a) oro uostų energijos vartojimo efektyvumo ir operacinio efektyvumo didinimui;
- b) Bendro Europos dangaus ir sąveikių sistemų, visų pirma sistemų, kurios sukurtos pagal Europos pagrindinį OEV planą vykdant SESAR projektą, įskaitant sistemas, kuriomis siekiama užtikrinti saugią ir visišką naujų pilotuojamų ir bepiločių oro transporto priemonių integraciją, įgyvendinimo rėmimui;
- c) skaitmenizacijos ir automatizavimo procesų tobulinimui, visų pirma siekiant didesnės saugos ir saugumo;
- d) daugiaryšio transporto jungčių tarp oro uostų ir kitų transporto rūšių infrastruktūros, o kai tinkama – tarp oro uostų ir miestų transporto mazgų, gerinimui;
- e) tvarumo didinimui ir poveikio klimatui, aplinkai bei skleidžiamo triukšmo mažinimui, visų pirma diegiant naujas technologijas ir inovacijas, naudojant alternatyviuosius degalus, visai netaršius ir mažataršius orlaivius ir visai netaršią ir mažo anglies dioksido pėdsako infrastruktūrą;
- f) visuotinio tinklo ir pagrindinio tinklo oro uostų, kurių bendras metinis keleivių srautas yra mažesnis nei keturi milijonai keleivių, sujungimui su tinklu ir atitinkamais miestų transporto mazgais, kaip nustatyta II priede, geležinkeliu, metro, lengvuoju bėginiu transportu arba tramvajais;
- g) infrastruktūrai, kurią naudojant tiekiamas kondicionuotas oras orlaiviams, stovintiems nutolusiose orlaivių stovėjimo aikštelėse, ir orlaiviams, stovintiems kontaktinėse orlaivių stovėjimo aikštelėse transeuropinio transporto tinklo oro uostuose, kurių bendras metinis keleivių srautas yra mažesnis nei keturi milijonai keleivių.

6 SKIRSNIS

DAUGIARŪŠIO KROVININIO TRANSPORTO TERMINALŲ INFRASTRUKTŪRA

35 straipsnis

Daugiarūšio krovinio transporto terminalų nustatymas

1. Transeuropinio transporto tinklo daugiarūšio krovinio transporto terminalai yra terminalai, kuriais, laikantis nediskriminavimo principo, gali naudotis visi operatoriai bei naudotojai ir kurie:
 - a) yra transeuropinio transporto tinklo jūrų uostuose, išvardytuose II priede, arba šalia jų;
 - b) yra transeuropinio transporto tinklo vidaus vandenų uostuose, išvardytuose II priede, arba šalia jų;
 - ba) yra transeuropinio transporto tinklo oro uostuose, išvardytuose II priede, arba
 - c) išbraukta.
 - d) klasifikuojami kaip transeuropinio transporto tinklo kelių ir geležinkelių terminalai arba terminalai palei vidaus vandens kelius, išvardyti II priede.
2. Valstybės narės deda visas įmanomas pastangas užtikrinti, kad transeuropiniam transporto tinklui aptarnauti būtų naudojami pakankami daugiarūšio krovinio transporto terminalų pajėgumai, atsižvelgiant į esamus ir būsimus eismo srautus, visų pirma srautus, kuriais aptarnaujami miestų transporto mazgai, pramonės centrai, uostai ir logistikos centrai.

3. Per trejus metus po šio reglamento įsigaliojimo valstybės narės atlieka jų teritorijoje veikiančių daugiarūšio krovinio transporto terminalų rinkos ir perspektyvinę analizę. Šia analize siekiama bent:
- a) ištirti esamus ir būsimus krovinių eismo srautus, įskaitant keliais vežamų krovinių srautus;
 - b) nustatyti valstybių narių teritorijoje veikiančius transeuropinio transporto tinklo daugiarūšio krovinio transporto terminalus ir įvertinti naujų daugiarūšio krovinio transporto terminalų arba papildomų perkrovimo pajėgumų poreikį esamuose terminaluose;
 - c) išanalizuoti, kaip užtikrinti tinkamą daugiarūšio krovinio transporto terminalų, turinčių pakankamus perkrovimo pajėgumus, pasiskirstymą, kad būtų patenkinti b punkte nurodyti poreikiai. Šiuo tikslu atsižvelgiama į kaimyninių valstybių narių pasienio zonose esančius terminalus.

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

Analizės rezultatus valstybės narės nedelsdamos praneša Komisijai.

4. Jei atlikus 3 dalyje nurodytą analizę nustatoma, kad reikia naujų daugiarūšio krovinio transporto terminalų arba papildomų perkrovimo pajėgumų poreikį esamuose terminaluose, valstybės narės parengia daugiarūšio krovinio transporto terminalų tinklo plėtros veiksmų planą, įskaitant vietas, kuriose nustatyti tokie poreikiai.
- 4a. Apie veiksmų planą Komisijai pranešama ne vėliau kaip per dvylika mėnesių nuo analizės pagal 3 dalį užbaigimo.
- 4b. Remdamosi šiuo veiksmų planu, valstybės narės pateikia Komisijai kelių ir geležinkelių terminalų ir terminalų palei vidaus vandenų kelius, kuriuos jos siūlo įtraukti į I ir II priedus, sąrašą.

5. Kad kelių ir geležinkelių terminalas arba terminalas palei vidaus vandenų kelius taptų transeuropinio transporto tinklo dalimi ir būtų įtrauktas į II priede pateiktą sąrašą, jis turi atitikti bent vieną iš šių sąlygų:
- a) jo metinis perkrautų nebirių krovinių kiekis viršija 800 000 tonų arba jo metinis perkrautų birių krovinių kiekis viršija 0,1 % atitinkamo bendro metinio krovinių, kurie perkrauti visuose Sąjungos jūrų uostuose, kiekio;
 - b) tai pagrindinis kelių ir geležinkelių terminalas, kurį valstybė narė priskyrė NUTS 2 regionui, jei tame NUTS 2 regione nėra a punktą atitinkančio kelių ir geležinkelių terminalo;
 - c) jį valstybė narė siūlo pagal 4 dalį įtraukti į I ir II priedus.

36 straipsnis

Infrastruktūros sudedamosios dalys

Daugiarūšio krovininio transporto terminalus visų pirma sudaro:

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

Transporto infrastruktūros reikalavimai

1. Valstybės narės deda visas įmanomas pastangas sąžiningai ir netaikant diskriminavimo užtikrinti, kad visi daugiarūšio krovininio transporto terminalai, kuriais, laikantis nediskriminavimo principo, gali naudotis visi operatoriai bei naudotojai ir kuriuose taikomi skaidrūs ir nediskriminaciniai mokesčiai – II priede išvardytuose jūrų uostuose ir vidaus vandenų uostuose, taip pat visuose I priede nurodytuose ir II priede išvardytuose kelių ir geležinkelių terminaluose ir terminaluose palei vidaus vandenų kelius – atitiktų šiuos reikalavimus:
 - a) būtų sujungti bent su dviem regione prieinamomis transporto rūšimis;
 - b) ne vėliau kaip 2030 m. gruodžio 31 d. būtų įrengta – terminalo viduje arba 3 km atstumu nuo terminalo – bent viena įkrovimo stotelė, kaip apibrėžta Reglamento (ES) [...] [dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo] 2 straipsnio 43 punkte, skirta sunkiosioms transporto priemonėms aptarnauti;
 - c) būtų aprūpinti skaitmeninėmis priemonėmis, kuriomis ne vėliau kaip 2030 m. gruodžio 31 d. būtų palengvintos:
 - i) efektyvios terminalo operacijos, pavyzdžiui, kai aktualu, automatizuoti atpažinties vartai, terminalo operacijų sistema, vairuotojo skaitmeninio įsiregistravimo ir išsiregistravimo sistemos, kameros ar kiti jutikliai ant perkrovimo įrangos, taip pat geležinkelio kamerų sistemos;
 - ii) informacijos perdavimas terminalo viduje ir tarp skirtingų rūšių transporto sektorių visoje logistikos grandinėje ir terminale, užtikrinant, kad būtų galima keistis informacija su atviromis ir sąveikiomis sistemomis.
2. Valstybės narės deda visas įmanomas pastangas sąžiningai ir netaikant diskriminavimo užtikrinti, kad ne vėliau kaip 2030 m. gruodžio 31 d. tie 37 straipsnio 1 dalyje nurodyti daugiarūšio krovininio transporto terminalai, kurie yra sujungti su geležinkelių tinklu ir kuriuose vykdoma vertikalaus perkrovimo veikla, būtų pritaikyti tvarkyti šių tipų įvairiarūšio krovinių vežimo vienetus, pritaikytus krauti kranais: konteinerius, nuimamuosius kėbulus arba puspriekabes, tinkamus įvairiarūšiam vežimui.

3. Valstybės narės deda visas įmanomas pastangas sąžiningai ir netaikant diskriminavimo užtikrinti, kad 37 straipsnio 1 dalyje nurodyti daugiarūšio krovininio transporto terminalai, sujungti su geležinkelių tinklu, ne vėliau kaip 2040 m. gruodžio 31 d. būtų pritaikyti aptarnauti 740 m ilgio traukinius.

Ši dalis netaikoma daugiarūšio krovininio transporto terminalams, kurie yra sujungti tik su izoliuotais geležinkelių tinklais.

4. Išbraukta.

5. Valstybės narės prašymu Komisija, tinkamai pagrįstais atvejais, įgyvendinimo aktais suteikia 1–3 dalių nuostatų išimtis remdamasi tuo, kad esama specifinių geografinių ar didelių fizinių suvaržymų, ypač kai terminalas yra fiziškai apribotoje teritorijoje, arba neigiamais socialinės ekonominės sąnaudų ir naudos analizės rezultatais, arba galimu neigiamu poveikiu aplinkai ar biologinei įvairovei. Visi tokie prašymai pagrindžiami pateikiant pakankamą pagrindimą. Valstybė narė viename prašyme gali prašyti suteikti kelias išimtis.

Komisija įvertina prašymą atsižvelgdama į pagrindimą, pateiktą pagal pirmą pastraipą.

Komisija gali ne vėliau kaip per trisdešimt kalendorinių dienų nuo prašymo pagal pirmą pastraipą gavimo dienos paprašyti valstybės narės pateikti papildomos informacijos. Jei Komisija mano, kad pateiktos informacijos nepakanka, ji gali per trisdešimt kalendorinių dienų nuo tos informacijos gavimo dienos paprašyti valstybės narės ją papildyti.

Sprendimą dėl prašomos išimties Komisija priima ne vėliau kaip per 6 mėnesius nuo prašymo pagal pirmą pastraipą gavimo dienos arba, jei atitinkamos valstybės narės pateikė papildomos informacijos pagal trečią pastraipą, ne vėliau kaip per 4 mėnesius nuo paskutinio tokios informacijos gavimo dienos; iš šių datų pasirenkama vėlesnė. Jei per tokį laikotarpį Komisija aiškaus sprendimo nepriima, laikoma, kad išimtis suteikta.

Apie išimtis, suteiktas pagal šį straipsnį, Komisija informuoja kitas valstybes nares.

38 straipsnis

Papildomi daugiarūšio transporto infrastruktūros plėtros prioritetai

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

- a) palankių sąlygų sujungti skirtingų rūšių transportą sudarymui;
- b) pagrindinių techninių ir administracinių daugiarūšio transporto plėtojimo trikdžių šalinimui, be kita ko, įgyvendinant sistemą „eFTI“;
- c) sklandaus informacijos perdavimo, suteikiančio galimybę teikti transporto paslaugas visoje transeuropinėje transporto sistemoje, plėtojimui;
- d) palankių sąlygų sudarymui, kad dalijimasis duomenimis, prieiga prie duomenų ir pakartotinis duomenų naudojimas būtų sąveikūs tos pačios rūšies transporto sektoriuje ir tarp skirtingų rūšių transporto sektorių;
- e) skatinimui, kai tinkama, užtikrinti, kad privažiuojamieji keliai ir daugiarūšio krovinio transporto terminalai transeuropiniame transporto tinkle būtų pritaikyti, neatliekant manipuliavimo operacijų, aptarnauti 740 m ilgio traukinius;
- f) išvykimo ir atvykimo privažiuojamųjų kelių pratęsimui ir elektrifikavimui, signalizacijos sistemų derinimui ir geležinkelio kelių konfigūracijos tobulinimams;
- g) skatinimui, kai tinkama, užtikrinti, kad privažiuojamuosiuose keliuose būtų pereita prie Europos nominalaus standartinio vėžės pločio.

7 SKIRSNIS

MIESTŲ TRANSPORTO MAZGAI

39 straipsnis

Miestų transporto mazgų sudedamosios dalys

1. Miesto transporto mazgą visų pirma sudaro:
 - a) transporto infrastruktūra miestų transporto mazge, kuris yra transeuropinio transporto tinklo dalis, įskaitant aplinkkelius;
 - b) prieigos prie transeuropinio transporto tinklo punktai, visų pirma geležinkelio stotys ir autobusų terminalai, daugiarūšio krovinio transporto terminalai, uostai arba oro uostai;
 - c) išbraukta.
2. Visų transeuropinio transporto tinklo miestų transporto mazgų centre esantys miestai išvardyti II priede. Kad miestų transporto mazgas taptų transeuropinio transporto tinklo dalimi ir būtų įtrauktas į II priede pateiktą sąrašą, jame turi būti 100 000 ar daugiau gyventojų arba, jei NUTS 2 regione tokio miesto transporto mazgo nėra, jis turi būti pagrindinis to NUTS 2 regiono transporto mazgas.

40 straipsnis

Miestų transporto mazgų reikalavimai

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

- a) būtų prieinama alternatyviųjų degalų pildymo ir įkrovimo infrastruktūra pagal Reglamentą (ES) [...] [dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo];
- b) ne vėliau kaip 2027 m. gruodžio 31 d.:
 - i) būtų priimtas kiekvienam miestų transporto mazgui skirtas darnaus judumo mieste planas (DJMP), į kurį, *inter alia*, būtų įtrauktos priemonės, skirtos integruoti įvairias transporto rūšis ir pereiti prie darnaus judumo, skatinti efektyvų visai netaršų ir mažataršį judumą, įskaitant miesto logistiką, ir mažinti oro ir triukšmo taršą, ir būtų vykdoma tokio plano įgyvendinimo stebėseną;
 - ii) būtų surinkti ir Komisijai pateikti kiekvieno miestų transporto mazgo judumo mieste rodikliai, kaip apibrėžta šio straipsnio 2 dalyje;
- c) ne vėliau kaip 2030 m. gruodžio 31 d. būtų įsteigti daugiarūšio keleivinio transporto mazgai, kurie palengvintų pirmos ir paskutinės atkarpos jungtis ir kuriuose būtų bent viena įkrovimo stotelė, kaip apibrėžta Reglamento (ES) [...] [dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo] 2 straipsnio 43 punkte, skirta autobusams ir tolimojo susisiekimo autobusams aptarnauti;
- d) ne vėliau kaip 2040 m. gruodžio 31 d. būtų įsteigtas, jei tai ekonomiškai perspektyvu, bent vienas daugiarūšio krovininio transporto terminalas (jei tokio terminalo dar nėra), kuris padėtų užtikrinti pakankamai perkrovimo pajėgumų miestų transporto mazge arba šalia jo.

Vienas daugiarūšio krovininio transporto terminalas gali aptarnauti kelis miestų transporto mazgus ir gali būti įrengtas pačiame miestų transporto mazge arba šalia jo. Valstybės narės atitinkamai informuoja Komisiją.

- 1a. Priimdamos DJMP ir vykdydamos jų įgyvendinimo stebėseną, vietos valdžios institucijos, kai aktualu, bendradarbiaudamos su nacionalinėmis valdžios institucijomis, deda visas įmanomas pastangas užtikrinti, kad DJMP atitiktų V priede pateiktas gaires, kartu atsižvelgdamos į tolimojo susisiektimo transeuropinius transporto srautus.
2. Komisija ne vėliau kaip per vienus metus po šio reglamento įsigaliojimo priima įgyvendinimo aktą, kuriuo nustatomi 1 dalies b punkte nurodyti (riboto kiekio) rodikliai, susiję su transporto tvarumu ir sauga. Tokiame įgyvendinimo akte taip pat nustatomi atskiri kiekvieno rodiklio pateikimo terminai. Tie nustatyti terminai turi būti nuo 3 iki 5 metų. Nustatant išsamius rodiklius atsižvelgiama į duomenų prieinamumą ir galimybę jais naudotis regionų ir vietos lygmenimis. Tas įgyvendinimo aktas priimamas laikantis 59 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.
3. Komisija ne vėliau kaip per vienus metus nuo po šio reglamento įsigaliojimo taip pat sukuria interneto sąsają, per kurią atitinkamos institucijos galėtų pateikti DJMP ir 1 dalies b punkte nurodytus rodiklius, o valstybės narės galėtų užtikrinti, kad DJMP ir rodikliai tikrai būtų pateikti.

41 straipsnis

Papildomi miestų transporto mazgų prioritetai

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

- (a) pirmos ir paskutinės atkarpos jungtims su 39 straipsnio 1 dalies b punkte nurodytais transeuropinio transporto tinklo prieigos punktais ir tarp jų, siekiant pagerinti transeuropinio transporto tinklo, pavyzdžiui, metro ar tramvajų, veiksmingumą;

- (b) vientisoms jungtims tarp transeuropinio transporto tinklo infrastruktūros ir regioninio bei vietos tvaraus transporto infrastruktūros. Tai gali apimti, keleivių atveju, galimybę gauti informacijos, užsisakyti keliones, už jas susimokėti ir gauti bilietus naudojantis skaitmeninėmis daugiarūšio judumo paslaugomis, o krovinių vežimo atveju – miestų logistikos infrastruktūrą, kuri padėtų geriau konsoliduoti pristatymus miestų zonose, pavyzdžiui, mikromazgus ir dviračių logistikos centrus, visų pirma susijusius su geležinkelių ir vandens transporto infrastruktūra;
- ba) tvarioms, vientisoms ir saugioms keleivinio transporto infrastruktūros jungtims tarp geležinkelių, kelių, aktyviojo judumo transporto rūšių ir atitinkamai vidaus vandens kelių, oro ir jūrų infrastruktūros;
- bb) tvarioms, vientisoms ir saugioms krovinių transporto infrastruktūros jungtims tarp geležinkelių, kelių ir atitinkamai vidaus vandens kelių, oro ir jūrų infrastruktūros, taip pat atitinkamoms jungtims su logistikos centrais ir įrenginiais;
- c) neigiamo tranzitinio geležinkelių ir kelių transporto poveikio miestų zonoms mažinimui;
- d) efektyvaus, mažatriukšmio ir visai netaršaus transporto ir judumo skatinimui, įskaitant miestų transporto parko žalinimą keleiviams ir kroviniams;
- e) viešajam transportui ir aktyviojo judumo transporto rūšims tenkančios bendros transporto struktūros dalies didinimui ir priemonėms, kuriomis visų pirma siekiama nukreipti keleivių judumą į šias transporto rūšis;
- f) išbraukta;
- g) netriukšmingo ir mažą anglies dioksido kiekį išskiriančio veiksmingo krovinių vežimo mieste skatinimui.

IV SKYRIUS

NUOSTATOS DĖL PAŽANGAUS IR ATSPARAUS TRANSPORTO

42 straipsnis

Transporto IRT sistemos

1. Transporto IRT sistemomis turi būti užtikrinama galimybė valdyti pajėgumus ir eismą ir keistis informacija tos pačios rūšies transporto sektoriuje ir tarp skirtingų rūšių transporto sektorių, kiek tai susiję su daugiarašio transporto operacijomis ir transporto srities pridėtinės vertės paslaugomis, patobulinimais atsparumo, saugos, saugumo, spūsčių ir operacinio bei aplinkosauginio veiksmingumo srityse, taip pat paprastesnėmis administracinėmis procedūromis. Transporto IRT sistemos taip pat turi padėti užtikrinti sklandžią infrastruktūros ir kilnojamųjų įrenginių sąveiką.
2. Siekiant užtikrinti, kad visose valstybėse narėse būtų sąveikių pagrindinių pajėgumų, laikantis Sąjungos teisėje nustatytų konkrečių nuostatų ir jų neviršijant, visoje Sąjungoje diegiamos šios transporto IRT sistemos:
 - a) geležinkelių srityje: ERTMS, krovinių ir keleivių vežimo paslaugoms skirtos telematikos priemonės, nurodytos Techninėje sąveikos specifikacijoje, visų pirma bendrosios įmonės „Shift2Rail“ ir Europos geležinkelių bendrosios įmonės darbo rezultatai;
 - b) vidaus vandenų kelių srityje: UIP;
 - c) kelių transporto ir jo sąsajų su kitų rūšių transportu srityje: intelektinės transporto sistemos (ITS);
 - d) jūrų transporto srityje: laivų eismo valdymo srityje – VTMS paslaugos, o keitimosi informacija srityje – Europos jūrų sektoriaus vieno langelio aplinka (EMSWe);
 - e) oro transporto srityje: OEV / ONP sistemos, visų pirma įgyvendinant SESAR projektą sukurtos sistemos;
 - f) daugiarašio transporto srityje: sistema „eFTI“.

3. išbraukta.

43 straipsnis

Darnaus krovinių vežimo paslaugos

1. Valstybės narės skatina įgyvendinti bendro intereso projektus, padedančius tiek užtikrinti efektyvias krovinių vežimo paslaugas, kurias teikiant naudojamosi transeuropinio transporto tinklo infrastruktūra, tiek sumažinti išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį ir kitokią neigiamą poveikį aplinkai bei socioekonominį poveikį, kuriais siekiama:
 - a) pagerinti tvarų transporto infrastruktūros naudojimą, įskaitant efektyvų jos valdymą;
 - b) skatinti teikti novatoriškas transporto paslaugas, be kita ko, naudoti trumpųjų nuotolių laivybos jungtis Europos jūrų erdvėje, transporto IRT sistemas ir plėtoti pagalbinę infrastruktūrą, kuri būtina siekiant pirmiausia aplinkosauginių ir su sauga susijusių tų paslaugų tikslų;
 - c) sudaryti palankesnes sąlygas daugiarašio transporto paslaugų operacijoms, įskaitant būtinus papildomus informacijos srautus, ir gerinti logistikos grandinės dalyvių, įskaitant krovinių siuntėjus, operatorius, paslaugų teikėjus ir jų klientus, bendradarbiavimą;
 - d) skatinti efektyvų išteklių naudojimą ir vykdyti visai netaršią ir mažataršę veiklą, visų pirma technologijų, operacijų, transporto priemonių traukos, varymo / eigos, sistemų ir operacijų planavimo srityse; arba
 - e) gerinti jungtis su pažeidžiamiausiomis ir labiausiai izoliuotomis Sąjungos dalimis, visų pirma atokiausiais regionais ir kitais atokiais, salų, periferiniais ir kalnų regionais, taip pat retai apgyvendintomis vietovėmis, skatinant teikti reguliarias ir dažnas paslaugas.
2. išbraukta.

Naujos technologijos ir inovacijos

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

- a) remti ir skatinti transporto priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimą, suderintai ir koordinuotai pereinant prie visai netaršių ir mažataršių transporto priemonių, laivų ir orlaivių bei kitų naujoviškų ir tvarių transporto ir tinklo technologijų;
- b) aktyviau mažinti visų transporto rūšių priklausomybę nuo iškastinio kuro, didinant energijos vartojimo efektyvumą, diegti visai netaršius ir mažataršius sprendimus, įskaitant vandenilio ir elektros energijos tiekimo sistemas, taip pat kitus naujus sprendimus, pavyzdžiui, tvarius degalus, ir sukurti atitinkamą infrastruktūrą, užtikrinant sinergijas su TEN-T, jei įmanoma. Tokia infrastruktūra gali apimti prieigos prie elektros tinklų ir kitus elektros energijai perduoti būtinus įrenginius; ją naudojant gali būti atsižvelgiama į infrastruktūros ir transporto priemonės sąsają, taip pat ji gali apimti transporto IRT sistemas. Transporto infrastruktūra gali būti naudojama kaip skirtingų rūšių transporto priemonių aprūpinimo energija centras, siekiant susieti vietos švarios energijos gamybą su visai netaršaus judumo pritaikymo būdais. Transporto infrastruktūra gali prisidėti ir prie kitų technologijų, kuriomis spartinamas ekonomikos priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimas, diegimo;
- c) remti naujų skaitmeninių technologijų diegimą ir naudojimą, visų pirma skatinti keistis duomenimis ir naudoti ryšių infrastruktūrą, kuri būtų nuolatos prieinama visame tinkle, kad būtų užtikrintas aukščiausias skaitmeninės infrastruktūros lygis ir našumas, taip pat pasiektas aukštesnis automatizavimo lygis;
- d) gerinti asmenų judėjimo ir prekių vežimo saugą ir tvarumą;

- e) gerinti tinklo veikimą, valdymą, prieinamumą, sąveikumą, vežimo tinklu daugiaryšįškumą ir veiksmingumą, be kita ko, plėtojant skaitmenines daugiaryšio judumo paslaugas;
- f) skatinti taikyti efektyvius prieinamos ir suprantamos informacijos apie transporto jungtis, sąveikumą ir daugiaryšįškumą, taip pat apie pasirinktos transporto rūšies poveikį aplinkai teikimo visiems transporto paslaugų naudotojams ir teikėjams būdus;
- g) išbraukta.
- h) skatinti taikyti neigiamo išorinio poveikio, pavyzdžiui, spūsčių, žalos sveikatai ir bet kokios rūšies taršos, įskaitant triukšmą ir išmetamus teršalus, mažinimo priemones;
- i) diegti saugumo technologijas;
- j) gerinti transporto infrastruktūros atsparumą sutrikdymams ir klimato kaitai, modernizuojant esamą ir kuriant naują infrastruktūrą, taip pat taikant saugius skaitmeninius, kibernetinius sprendimus, kuriais siekiama apsaugoti tinklą gaivalinių nelaimių ir žmogaus sukeltų katastrofų atveju;
- k) toliau skatinti transporto IRT sistemų ir naujų technologijų plėtojimą ir diegimą tos pačios rūšies transporto sektoriuje ir tarp skirtingų rūšių transporto sektorių.

45 straipsnis

Saugi ir patikima infrastruktūra

Išbraukta.

Infrastruktūros atsparumas

1. Valstybės narės deda visas įmanomas pastangas užtikrinti, kad planuojant ir įgyvendinant bendro intereso projektus būtų atsižvelgiama į infrastruktūros saugumą ir atsparumą klimato kaitai, gamtiniams pavojams, žmogaus sukeltoms katastrofoms, avarijoms ir veiklos nutrūkimams, taip pat tyčiniams sutrikdymams, kurie daro poveikį Sąjungos transporto sistemos veikimui. Visų pirma tinkamai atsižvelgiama į:
 - a) tarpusavio priklausomybę, ryšius ir grandininį poveikį kitų tinklų (pavyzdžiui, telekomunikacijų ir elektros tinklo) atžvilgiu;
 - b) saugą, saugumą ir veiksmingumą esant skirtingiems pavojams;
 - c) struktūrinę infrastruktūros kokybę per visą jos gyvavimo ciklą, ypatingą dėmesį skiriant būsimoms prognozuojamoms klimato sąlygoms;
 - d) poreikį užtikrinti civilinę saugą, siekiant reaguoti į sutrikdymus;
 - e) kibernetinį saugumą ir infrastruktūros atsparumą, ypatingą dėmesį skiriant tarpvalstybinei infrastruktūrai.
2. Bendro intereso projektams, dėl kurių turi būti atliktas poveikio aplinkai vertinimas pagal Direktyvą 2011/92/ES, taikoma atsparumo klimato kaitai didinimo procedūra. Atsparumo klimato kaitai didinimo procedūra taikoma atsižvelgiant į naujausius turimus geriausios praktikos pavyzdžius ir gaires, siekiant užtikrinti, kad transporto infrastruktūra būtų atspari neigiamam klimato kaitos poveikiui – šiuo tikslu atliekamas pažeidžiamumo dėl klimato kaitos ir rizikos vertinimas, be kita ko, taikant atitinkamas prisitaikymo priemones, taip pat į sąnaudų ir naudos analizę įtraukiamos šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo sąnaudos. Nedarant poveikio kitų ES teisės aktų nuostatoms, toks reikalavimas netaikomas projektams, su kurių poveikio aplinkai vertinimu susijęs viešųjų pirkimų procesas buvo pradėtas prieš įsigaliojant šiam reglamentui.

47 straipsnis

Pavojai saugumui arba viešajai tvarkai

1. Valstybės narės deda visas įmanomas pastangas užtikrinti, kad transeuropinis transporto tinklas būtų apsaugotas nuo galimų pavojų saugumui ar viešajai tvarkai, kylančių dėl to, kad bet kuri trečiosios valstybės įmonė dalyvauja bendro intereso projekte arba prie jo prisideda.
2. Nedarant poveikio Reglamentui (ES) 2019/452, išimtinai kiekvienos valstybės narės atsakomybei už savo nacionalinį saugumą, kaip numatyta ES sutarties 4 straipsnio 2 dalyje, ir kiekvienos valstybės narės teisei apsaugoti savo gyvybinius saugumo interesus, kaip nurodyta SESV 346 straipsnyje, kai valstybė narė mano, kad trečiosios valstybės fizinio asmens arba trečiosios valstybės įmonės dalyvavimas ar bet koks indėlis gali turėti įtakos transeuropiniame transporto tinkle esančiam infrastruktūros objektui saugumo arba viešosios tvarkos atžvilgiu, valstybė narė informuoja Komisiją apie visas tinkamas priemones, priimtas tokiai rizikai sumažinti.

48 straipsnis

Techninė priežiūra ir projekto gyvavimo ciklas

1. Nedarant poveikio valstybių narių atsakomybei už infrastruktūros techninės priežiūros planavimą ir jų kompetencijai, susijusiai su infrastruktūros techninės priežiūros valdymu ir finansavimu, taip pat biudžeto metinio periodiškumo principui, kai taikytina, valstybės narės deda visas įmanomas pastangas užtikrinti:

- a) kad transeuropinio transporto tinklo infrastruktūros techninė priežiūra būtų atliekama taip, kad per jos naudojimo laikotarpį būtų užtikrintas aukštas šios infrastruktūros paslaugų kokybės ir saugos lygis, pritaikytas prie eismo srauto, ir būtų didinamas jos atsparumas, o statybų arba modernizavimo planavimo etapu būtų atsižvelgiama į profilaktinės techninės priežiūros poreikius ir numatomas sąnaudas per visą transeuropinio transporto tinklo infrastruktūros naudojimo laikotarpį;
- b) ilgalaikį kelių ir, kai aktualu, vidaus vandenų kelių infrastruktūros techninės priežiūros planavimą;
- c) išbraukta.
- d) su transeuropinio transporto tinklo plėtra susijusių techninės priežiūros ir atnaujinimo poreikių geležinkelių infrastruktūros atveju ir Direktyvos 2012/34/ES 8 straipsnio 1 dalyje nurodytos orientacinės geležinkelių infrastruktūros plėtros strategijos bei Direktyvos 2012/34/ES 30 straipsnyje nurodytos sutarties suderinamumą.

49 straipsnis

Prieinamumas visiems naudotojams

Transeuropinė transporto infrastruktūra turi padėti užtikrinti sklandų judumo paslaugų teikimą ir turi būti prieinama visiems naudotojams, visų pirma:

- pažeidžiamiesiems asmenims, įskaitant neįgaliuosius arba riboto judumo asmenis, ir
- atokiausiuose regionuose ir kituose atokiuose, kaimo, salų, periferiniuose ir kalnų regionuose bei retai apgyvendintose vietovėse gyvenantiems asmenims.

V SKYRIUS

EUROPOS TRANSPORTO KORIDORIŲ PRIEMONIŲ IR HORIZONTALIŲJŲ PRIORITETŲ ĮGYVENDINIMAS

50 straipsnis

Europos transporto koridorių priemonė ir horizontalieji prioritetai

1. Europos transporto koridoriai yra priemonė, skirta koordinuotam transeuropinį transporto tinklą sudarančių pagrindinio ir išplėstinio pagrindinio tinklo dalių įgyvendinimui palengvinti, ir jais visų pirma siekiama pagerinti tarpvalstybines jungtis, baigti kurti trūkstamas jungtis ir pašalinti transporto kliūtis Sąjungoje.
2. Siekiant užtikrinti efektyvų išteklių naudojimą daugiarūšio transporto srityje ir, plėtojant glaudesnę teritorinę bendradarbiavimą, prisidėti prie sanglaudos didinimo, Europos transporto koridoriai turi būti daugiausia susiję su:
 - a) skirtingų transporto rūšių integravimu, visų pirma siekiant stiprinti aplinkai palankiausių rūšių transportą, ypač geležinkelių, vidaus vandenų kelių ir trumpųjų nuotolių laivybos transportą;
 - b) sąveikumu;
 - c) koordinuota infrastruktūros plėtra, visų pirma tarpvalstybinėse atkarpose, visų pirma siekiant sukurti sąveikią krovinių vežimo geležinkeliais sistemą ir veiksmingą tolimojo susisiekimo keleivinį geležinkelių tinklą, įskaitant greitąjį geležinkelį, visoje Sąjungoje;
 - d) suderinto ir integruoto novatoriškų transporto skaitmenizacijos ir sąveikumo sprendimų plėtojimo ir diegimo rėmimu;
 - e) skatinimu diegti alternatyviųjų degalų infrastruktūrą.

3. Europos transporto koridoriai turi suteikti valstybėms narėms galimybę užtikrinti suderintą ir sinchronizuotą požiūrį į investicijas į infrastruktūrą.
4. ERTMS ir Europos jūrų erdvė yra du horizontalieji transeuropinio transporto tinklo įgyvendinimo prioritetai. Pagal šį skyrių nustatytomis priemonėmis sudaromos palankesnės sąlygos tam, kad ERTMS būtų laiku įdiegta ir kad jūrų transporto infrastruktūra ir paslaugos būtų integruotos į transeuropinį transporto tinklą.

51 straipsnis

Europos transporto koridorių ir horizontaliųjų prioritetų koordinavimas

1. Siekdama sudaryti palankias sąlygas koordinuotai kurti Europos transporto koridorius, diegti ERTMS ir kurti Europos jūrų erdvę, Komisija, gavusi atitinkamų valstybių narių sutikimą ir pasikonsultavusi su Europos Parlamentu ir Taryba, skiria po vieną Europos koordinatorių kiekvienam koridoriui ir kiekvienam horizontaliajam prioritetui.
2. Europos koordinatorius parenkamas visų pirma atsižvelgiant į klausimų, susijusių su transportu ir (arba) su didelės apimties projektų finansavimu ir (arba) jų socialiniu bei ekonominiu ir aplinkosauginiu vertinimu, išmanymą, taip pat į jo patirtį, susijusią su Sąjungos politikos formavimu. Europos koordinatorius renkamas ne ilgesnei kaip ketverių metų kadencijai; ją galima pratęsti. Europos koordinatoriaus įgaliojimai turi būti susiję tik su vieno koridoriaus arba horizontaliojo prioriteto įgyvendinimu.
3. Komisijos sprendime, kuriuo skiriamas Europos koordinatorius, nurodoma, kaip turi būti atliekamos 5, 6 ir 7 dalyse nurodytos užduotys.
4. Europos koordinatorius veikia Komisijos vardu ir jos naudai, o Komisija teikia reikiamas sekretoriato paslaugas.

5. Europos koordinatoriai:

- a) remia koordinuotą atitinkamo Europos transporto koridoriaus arba horizontaliojo prioriteto įgyvendinimą;
- b) kartu su atitinkamomis valstybėmis narėmis parengia darbo planą ir atlieka jo įgyvendinimo stebėseną pagal 53 straipsnį;
- c) atitinkamai su Koridorių forumu arba su horizontaliųjų prioritetų patariamuoju forumu konsultuojasi dėl to darbo plano ir jo įgyvendinimo, taip pat reguliariai informuoja forumą apie darbo plano įgyvendinimą;
- d) valstybėms narėms, Komisijai ir atitinkamai visiems kitiems subjektams, tiesiogiai dalyvaujantiems plėtojant Europos transporto koridorių arba horizontaliųjų prioritetą, praneša apie visus iškilusius sunkumus, visų pirma, jei kyla koridoriaus arba horizontaliojo prioriteto plėtojimo kliūčių, kad padėtų rasti tinkamus sprendimus;
- e) Europos Parlamentui, Tarybai, Komisijai ir atitinkamoms valstybėms narėms pateikia metinę padėties ataskaitą dėl pažangos, padarytos diegiant pagrindinio tinklo koridorių ir įgyvendinant horizontaliuosius prioritetus. Šioje metinėje padėties ataskaitoje daugiausia dėmesio skiriama padarytai pažangai, susijusiai su pagrindiniais prioritetais ir investicijomis, aprašomas jų įgyvendinimo problemų pobūdis ir gali būti pasiūlyta galimų sprendimų.

6. Nedarant poveikio krovinių vežimo geležinkeliais valdymo kompetencijai pagal Reglamentą (ES) Nr. 913/2010 ir valstybių narių kompetencijai infrastruktūros valdymo ir finansavimo srityje, Europos transporto koridorių Europos koordinatoriai:

- a) glaudžiai bendradarbiauja su krovinių vežimo geležinkeliais valdymo įstaigomis ir atitinkamomis valstybėmis narėmis, kad padėtų nustatyti krovinių vežimo Europos transporto koridorių krovininėmis geležinkelio linijomis prioritetus ir investicijų poreikius;
- b) vykdo krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų veiksmingumo stebėseną, glaudžiai bendradarbiaudami su krovinių vežimo geležinkeliais valdymo įstaigomis, ir, jei tinkama, nustato galimas kliūtis, pavyzdžiui, technines ir operacines kliūtis, taip pat teikia rekomendacijas šiuo klausimu.

7. Europos transporto koridorių koordinatoriai:

- a) glaudžiai bendradarbiauja su atitinkamomis valstybėmis narėmis, kad padėtų nustatyti Europos transporto koridorių keleivinių geležinkeliais linijų prioritetus ir investicijų poreikius;
- b) glaudžiai bendradarbiaudami su infrastruktūros valdytojais, vykdo keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų veiksmingumo stebėseną.

8. Siekdama užtikrinti kiekvieno koridoriaus arba horizontaliojo prioriteto suderinamumą ir įgyvendinimo pažangą, pagal Reglamento (ES) 2021/1153 14 straipsnio 4 dalį Komisija prašo Europos koordinatoriaus pateikti patariamąją nuomonę, kai ji nagrinėja paraiškas pagal Europos infrastruktūros tinklų priemonę (EITP) skirti Sąjungos finansavimą Europos transporto koridoriams arba horizontaliesiems prioritetams, kurie priklauso Europos koordinatoriaus kompetencijai. Europos koordinatorius patikrina, ar projektai, kuriuos valstybės narės pasiūlė bendrai finansuoti pagal EITP, dera su darbo plane nustatytais prioritetais.

9. Jeigu Europos koordinatorius negali tinkamai ir laikydamasis šiame straipsnyje nustatytų reikalavimų vykdyti savo įgaliojimų, Komisija, pasikonsultavusi su atitinkamomis valstybėmis narėmis, gali bet kada nutraukti tuos įgaliojimus ir 1 dalyje nustatyta tvarka paskirti naują Europos koordinatorių.

Europos transporto koridorių ir horizontaliųjų prioritetų valdymas

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

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

4. Įsteigiamas horizontaliojo prioriteto patariamasis forumas, kuriam pirmininkauja Europos koordinatorius. Dalyvauti gali atitinkamos valstybės narės ir, kai tinkama ir sutarus su valstybėmis narėmis, atitinkamų sektorių atstovai. Valstybės narės paskiria atstovą dalyvauti patariamajame ERTMS forume. Europos koordinatorius taip pat gali sudaryti *ad hoc* darbo grupes.
5. Atitinkamos valstybės narės bendradarbiauja su Europos koordinatoriumi, dalyvauja Koridorių forume ir horizontaliojo prioriteto patariamajame forume ir pateikia Europos koordinatoriui informaciją, reikalingą šiame straipsnyje nurodytoms užduotims atlikti, įskaitant informaciją apie atitinkamuose nacionaliniuose planuose ir programose, kuriais prisidedama prie transeuropinio transporto tinklo plėtros, numatytų koridorių plėtojimą.
6. Europos koordinatorius dėl darbo plano ir jo įgyvendinimo gali konsultotis su regionų ir vietos valdžios institucijomis, infrastruktūros valdytojais, vežėjais (visų pirma tais, kurie yra krovinių vežimo geležinkeliais valdymo įstaigų nariai), tiekimo sektoriumi, transporto naudotojais ir atitinkamais suinteresuotaisiais subjektais. Be to, už ERTMS atsakingas Europos koordinatorius glaudžiai bendradarbiauja su Europos Sąjungos geležinkelių agentūra ir Europos geležinkelių bendrąja įmone, o Europos jūrų erdvės koordinatorius – su Europos jūrų saugumo agentūra.

Europos koordinatoriaus darbo planas

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

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

3. Europos transporto koridoriaus darbo plane pateikiama išsami atitinkamo koridoriaus įgyvendinimo eigos analizė, kuri visų pirma apima:
 - a) koridoriaus, visų pirma tarpvalstybinių atkarpų, charakteristikų aprašymą;
 - b) koridoriaus atitikties šiame reglamente nustatytiems transporto infrastruktūros reikalavimams ir šioje srityje padarytos pažangos analizę;
 - c) trūkstamų jungčių ir kliūčių, įskaitant operacines, trukdančių koridoriaus plėtrai ir įgyvendinimui, visų pirma tarpvalstybinėse atkarpose, nustatymą;

- d) reikalingų investicijų, įskaitant įvairius finansavimo šaltinius, skirtus ir (arba) numatytus koridoriaus, visų pirma tarpvalstybinių atkarpų, plėtrai ir užbaigimui reikalingų projektų įgyvendinimui, analizę;
- e) galimų sprendimų, kurie padėtų patenkinti investicijų poreikius ir pašalinti kliūtis, aprašymą, visų pirma, kiek tai susiję su keleivinėmis ir krovinėmis koridoriaus linijomis ir jungtimis;
- f) planą, į kurį gali būti įtrauktos neprivalomos tarpinės reikšmės, susijusios su fizinių, techninių, skaitmeninių, operacinių ir administracinių trikdžių, kylančių tarp skirtingų rūšių transporto sektorių ir tos pačios rūšies transporto sektoriuje, šalinimu ir efektyvaus daugiarūšio transporto paslaugų tobulinimu, ypatingą dėmesį skiriant tarpvalstybinėms atkarpoms ir trūkstamoms nacionalinėms jungtims.

Investicijų analizės ir plano rengimo tikslais Europos koordinatorius:

- su krovinių vežimu geležinkeliais susijusiais klausimais bendradarbiauja su Reglamento (ES) Nr. 913/2010 11 straipsnyje nurodytomis koridoriaus vykdomąja valdyba ir administracine valdyba;
- atsižvelgia į koridoriui svarbius analizės elementus, valstybių narių pagal 35 straipsnio 4 dalį parengtus veiksmų planus ir Reglamento (ES) Nr. 913/2010 18 straipsnio b punkte nurodytą sąrašą aspektų, susijusių su daugiarūšio krovinio transporto terminalais, atveju;
- atsižvelgia į stebėsenos, vykdomos pagal 51 straipsnio 7 dalies b punktą, rezultatus aspekto, susijusio su keleivių vežimo paslaugomis, atveju;

- g) krovinių vežimo geležinkeliais veiksmingumo stebėsenos, kurią pagal Reglamento (ES) Nr. 913/2010 19 straipsnio 2 dalį vykdo krovinių vežimo geležinkeliais valdymo įstaigos, rezultatus ir koridoriui keliamų tikslų, tikslinių rodiklių ir priemonių, apibrėžtų pagal Reglamento (ES) Nr. 913/2010 9 straipsnio 1 dalį, sąrašą, siekiant įgyvendinti šio reglamento 18 straipsnyje nustatytus operacinius reikalavimus;
- h) miestų transporto mazguose taikomų priemonių, kurios galėtų būti naudingos veiksmingam krovinių ir keleivių vežimo koridoriuje veikimui ir transeuropinio transporto tinklo tikslų įgyvendinimui, kartu laikantis atitinkamų DJMP, nustatymą, bendradarbiaujant su atitinkamomis valstybėmis narėmis ir atitinkamomis vietos valdžios institucijomis;
- i) koridoriaus plėtros prioritetų, nustatytų su atitinkamomis valstybėmis narėmis, nustatymą;
- j) galimo klimato kaitos poveikio infrastruktūrai analizę ir, kai tinkama, siūlomas atsparumo klimato kaitos poveikiui didinimo priemonės;
- k) priemones, kurių reikia imtis siekiant sumažinti išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, triukšmą ir atitinkamais atvejais kitą neigiamą išorinį poveikį.

4. Europos koordinatorius padeda valstybėms narėms įgyvendinti darbo planą, visų pirma padeda:

- a) atitinkamų valstybių narių prašymu – nacionaliniuose planuose nustatyti prioritetus, padedant identifikuoti su kiekvienu koridoriumi arba kiekvienu horizontaliuoju prioritetu susijusias įgyvendinimo problemas ir kliūtis, įskaitant operacines problemas;
- b) atitinkamų valstybių narių prašymu – planuoti projektus ir investicijas, susijusias išlaidas ir įgyvendinimo tvarkaraštį, pagal kurį numatoma įgyvendinti Europos transporto koridorius arba horizontalųjį prioritetą;

- c) atlikti, kai aktualu, vieno subjekto priežiūros organo ar panašaus valdymo organo darbą, susijusį su tarpvalstybinių infrastruktūros projektų koordinavimu, statyba ir (arba) valdymu, laikantis 8 straipsnio 5 dalies nuostatų.

54 straipsnis

Įgyvendinimo aktai

1. Išbraukta.
2. Nedarant poveikio 8 straipsnio 4a daliai ir gavus atitinkamų valstybių narių pritarimą pagal SESV 172 straipsnį, Komisija gali priimti įgyvendinimo aktus dėl Europos transporto koridorių tarpvalstybinių atkarpų įgyvendinimo arba dėl horizontaliųjų prioritetų įgyvendinimo. Atitinkamos (-ų) valstybės (-ių) narės (-ių) prašymu Komisija taip pat gali priimti įgyvendinimo aktus dėl kitų konkrečių Europos transporto koridorių atkarpų įgyvendinimo atitinkamose valstybėse narėse, kad būtų užtikrintas nuoseklus tos infrastruktūros ir investicijų planavimo prioritetų nustatymas, nustatant orientacines tarpines reikšmes dėl atitinkamų pagrindinių trūkstamų jungčių įgyvendinimo ir kliūčių šalinimo. Įgyvendinimo aktai rengiami glaudžiai bendradarbiaujant su atitinkamomis valstybėmis narėmis ir atnaujinami kas ketverius metus arba valstybių narių prašymu.
3. 2 dalyje nurodyti įgyvendinimo aktai priimami laikantis 59 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros. Komisija iš dalies keičia įgyvendinimo aktus ta pačia tvarka, kad atsižvelgtų į padarytą pažangą, nustatytus vėlavimo atvejus arba atnaujintas nacionalines programas.
4. Iki visiško įgyvendinimo akte numatytų priemonių įgyvendinimo ir jeigu įgyvendinimo akte nenustatyta kitaip, atitinkamos valstybės narės kas dvejus metus Komisijai pateikia pažangos ataskaitą, kurioje visų pirma nurodomi nacionaliniame biudžeto plane priimti finansiniai įsipareigojimai. Ataskaitoje gali būti daroma nuoroda į informaciją, surinktą pagal 55 straipsnį.

VI SKYRIUS

BENDROSIOS NUOSTATOS

55 straipsnis

Informacijos teikimas ir stebėseną

1. Valstybės narės reguliariai, išsamiai ir skaidriai informuoja Komisiją apie pažangą, padarytą siekiant užbaigti transeuropinį transporto tinklą įgyvendinant bendro intereso projektus, ir tam tikslui skirtas investicijas.
- 1a. Ši informacija apima metinius techninius duomenis, susijusius su šio reglamento III skyriuje nustatytais transporto infrastruktūros reikalavimais, išskyrus atvejus, kai tokia informacija transeuropinio transporto tinklo lygmeniu jau surinkta kitų Sąjungos taikomųjų programų ar duomenų bazių tikslais.
- 1b. Šis informacijos perdavimas užtikrinamas automatiškai, naudojantis transeuropinio transporto tinklo sąveikiają geografinės ir techninės informacijos sistema („TENtec“). Kol automatinio keitimosi duomenimis funkcija TENtec sistemoje pradės veikti visu pajėgumu, šis informacijos perdavimas bus užtikrinamas kas dvejus metus.
- 1c. Kalbant apie investicijas, susijusias su bendro intereso projektais, valstybės narės kas dvejus metus perduoda finansinius duomenis kaip metinius suvestinius duomenis pagal transporto rūšį ir tinklą (pagrindinį, išplėstinį pagrindinį ir visuotinį).
- 1d. Komisija įgyvendinimo aktais, priimtais laikantis 59 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros, nustato techninių duomenų, kurie turi būti perduodami pagal 1a dalį, sąrašą.

2. Komisija užtikrina viešą ir nesudėtingą prieigą prie sistemos „TENtec“, sudarydama sąlygas automatizuotai keisti duomenimis su nacionalinėmis sistemomis ir kitomis atitinkamomis Sąjungos taikomosiomis programomis ir duomenų šaltiniais. Sistemoje „TENtec“ pateikiama informacija apie konkrečius projektus ir atnaujinta informacija apie Sąjungos bendro finansavimo rūšis ir sumas, taip pat apie kiekvieno projekto įgyvendinimo pažangą.

Komisija taip pat užtikrina, kad sistemoje „TENtec“ nebūtų viešai skelbiama informacija, kuri laikoma konfidencialia informacija arba kuri galėtų pakenkti viešųjų pirkimų valstybėje narėje procesui arba jį netinkamai paveikti.

3. Komisija ir valstybės narės deda visas įmanomas pastangas užtikrinti, kad informacinėje sistemoje „TENtec“ pateikti duomenys būtų kokybiški, išsamūs ir nuoseklūs. Jos bendradarbiauja, kad sudarytų sąlygas automatiškai keisti duomenimis tarp nacionalinių sistemų bei duomenų šaltinių ir sistemos „TENtec“.

56 straipsnis

Tinklo atnaujinimas

1. Gavus atitinkamos valstybės narės pritarimą pagal SESV 172 straipsnio antrą pastraipą, Komisijai pagal 60 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiami I ir II priedai siekiant:
- a) atsižvelgti į pokyčius, susijusius su kiekybinėmis ribinėmis vertėmis, nustatytomis 20 straipsnio 3 dalies a punkte, 24 straipsnio 4 dalies a ir b punktuose ir 32 straipsnio 2 dalyje, ir į pokyčius, susijusius su kiekybinėmis ribinėmis vertėmis ir kokybiniais reikalavimais, nustatytais 24 straipsnio 4 dalies ba punkte. Tuo tikslu Komisija:
 - i) į visuotinį tinklą įtraukia vidaus vandenų uostus, jūrų uostus ir oro uostus, jei įrodoma, kad paskutinių trejų metų jų transporto srauto vidurkis viršija atitinkamą ribinę vertę;
 - ii) į visuotinį tinklą neįtraukia jūrų uostų ir oro uostų, jei įrodoma, kad paskutinių šešerių metų jų transporto srauto vidurkis nesiekia 85 % atitinkamos ribinės vertės, arba neįtraukia jų atitinkamos valstybės narės prašymu;

- b) į transeuropinį transporto tinklą įtraukti miestų transporto mazgus, jei įrodoma, kad jie atitinka 39 straipsnio 2 dalyje nustatytus reikalavimus, arba į transeuropinį transporto tinklą neįtraukti miestų transporto mazgų atitinkamos valstybės narės prašymu;
- c) į transeuropinį transporto tinklą įtraukti valstybės narės pagal 35 straipsnio 5 dalį nustatytus kelių ir geležinkelių terminalus ir terminalus palei vidaus vandenų kelius, neįtraukti kelių ir geležinkelių terminalų į transeuropinį transporto tinklą atitinkamos valstybės narės prašymu arba neįtraukti daugiarašio krovinio transporto terminalų, nurodytų 35 straipsnio 1 dalies a, b, ba punktuose, atitinkamų valstybių narių prašymu;
- d) remiantis atitinkamų valstybių narių pagal 55 straipsnio 1 dalį pateikta informacija, griežtai ribotai tikslinti kelių, geležinkelių ir vidaus vandenų infrastruktūros žemėlapius, kad būtų atsižvelgta į pažangą, padarytą užbaigiant tinklą. Tikslindama tuos žemėlapius, Komisija nepriima jokio maršrutų išdėstymo patikslinimo, jei tai nėra patikslinimas, leidžiamas pagal atitinkamą sprendimą dėl leidimo vykdyti projektą.

Pritaikymai, nurodyti pirmos pastraipos a ir b punktuose, turi būti grindžiami Eurostato paskelbtais naujausiais statistikos duomenimis, o jei tų statistikos duomenų nėra, valstybių narių nacionalinių statistikos tarnybų paskelbtais duomenimis.

1a. Deleguotuoju aktu, kuriuo į II priedą pagal 1 dalies b punktą įtraukiamas miestų transporto mazgas:

- a) 3 metams pratęsimi 40 straipsnio 1 dalies b ir c punktuose nustatyti terminai: atitinkamai iki 2030 m. gruodžio 31 d. ir 2033 m. gruodžio 31 d.; į II priedą įtrauktų miestų transporto mazgų atžvilgiu, pasibaigus 40 straipsnio 1 dalies b arba c punktuose nustatytiems terminams, tie terminai pratęsimi 3 metams po to deleguotojo akto įsigaliojimo;
- b) 5 metams, iki 2045 m. gruodžio 31 d., pratęsimas taikomas 40 straipsnio 1 dalies d punkto reikalavimų įvykdymo terminas; į II priedą įtrauktų miestų transporto mazgų atžvilgiu, pasibaigus 40 straipsnio 1 dalies d punkte nustatytam terminui, tas terminas pratęsimas 5 metams po to deleguotojo akto įsigaliojimo.

- 1b. Deleguotuoju aktu, kuriuo į I ir II priedus pagal 1 dalies c punktą įtraukiamas kelių ir geležinkelių terminalas:
- a) 3 metams, iki 2033 m. gruodžio 31 d., pratęsimi 37 straipsnio 1 dalies c punkte ir 37 straipsnio 2 dalyje nustatyti terminai; į I ir II priedą įtrauktų kelių ir geležinkelių terminalų atžvilgiu, pasibaigus 37 straipsnio 1 dalies c punkte ir 37 straipsnio 2 dalyje nustatytiems terminams, tie terminai pratęsimi 3 metams po to deleguotojo akto įsigaliojimo;
 - b) 5 metams, iki 2045 m. gruodžio 31 d., pratęsimas 37 straipsnio 3 dalyje nustatytas terminas; į I ir II priedą įtrauktų kelių ir geležinkelių terminalų atžvilgiu, pasibaigus 37 straipsnio 3 dalyje nustatytam terminui, tas terminas pratęsimas 5 metams po to deleguotojo akto įsigaliojimo.
2. Su infrastruktūra, kuri naujai įtraukta į transeuropinio transporto tinklą pagal 1 dalį priimtu deleguotuoju aktu, susijęs bendro intereso projektas laikomas atitinkančiu Sąjungos finansinės paramos skyrimo pagal transeuropiniam transporto tinklui skirtas priemones reikalavimus nuo to deleguotojo akto įsigaliojimo dienos.
- Su infrastruktūra, kuri neįtraukta į transeuropinį transporto tinklą, susiję bendro intereso projektai laikomi nebeatitinkančiais reikalavimų nuo deleguotųjų aktų, priimtų pagal šio straipsnio 1 dalį, įsigaliojimo dienos. Atitikties reikalavimams pasibaigimas neturi įtakos iki tos dienos priimtiems Komisijos sprendimams dėl finansavimo ar subsidijų.
3. Atsižvelgiant į SESV 172 straipsnio 2 dalį, Komisijai pagal 60 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiamas IV priedas, siekiant įtraukti arba pritaikyti kaimyninių valstybių transporto infrastruktūros tinklų orientacinius žemėlapius. Tie deleguotieji aktai grindžiami Sąjungos ir atitinkamų kaimyninių valstybių aukšto lygio susitarimais dėl transporto infrastruktūros tinklų.

57 straipsnis

Bendradarbiavimas su viešaisiais ir privačiais suinteresuotaisiais subjektais

Atitiktis nacionalinėms procedūroms, susijusioms su regioninės ir vietos valdžios institucijų ir pilietinės visuomenės, kurioms turi įtakos bendro intereso projektas, įtraukimu ir konsultacijomis, yra užtikrinama, kai tinkama, projekto planavimo ir statybos etape. Komisija skatina keistis gerosios praktikos šioje srityje pavyzdžiais, visų pirma konsultacijų su pažeidžiamais asmenimis ir jų įtraukimo srityje.

58 straipsnis

Nacionalinių planų suderinimas su Sąjungos transporto politika

1. Valstybės narės užtikrina, kad nacionaliniai planai ir programos, kuriais prisidedama prie transeuropinio transporto tinklo plėtros, derėtų su Sąjungos transporto politika ir šiame reglamente nustatytais prioritetais ir terminais. Jos taip pat atsižvelgia, *inter alia*, į prioritetus, nustatytus darbo planuose, susijusiuose su tam tikrais atitinkamų valstybių narių koridoriais ir horizontaliaisiais prioritetais.
2. Išbraukta.
3. Valstybės narės kuo greičiau pateikia Komisijai atitinkamą (-us) nacionalinio (-ių) plano (-ų) arba programos (-ų), kuriais prisidedama prie transeuropinio transporto tinklo plėtros, projektą (-us) arba trumpus jų aprašymus ir visus reikšmingus jų pakeitimus, kai tik pradedamos viešos konsultacijos dėl šio plano ar programos. Priėmusios galutinį (-ius) nacionalinį (-ius) planą (-us) arba programą (-as), valstybės narės taip pat juos pateikia Komisijai.

59 straipsnis

Komiteto procedūra

1. Komisijai padeda komitetas. Tas komitetas – tai komitetas, kaip tai suprantama Reglamente (ES) Nr. 182/2011.
2. 22 straipsnio 3 dalies tikslais Komisijai padeda komitetas, įsteigtas pagal Tarybos direktyvos 91/672/EEB⁶⁶ 7 straipsnį.
3. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnis. Jei komitetas nuomonės nepateikia, Komisija įgyvendinimo akto projekto nepriima ir taikoma Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnio 4 dalies trečia pastraipa.

60 straipsnis

Įgaliojimų delegavimas

1. Įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytais sąlygomis.
2. 11 straipsnio 3 dalyje, 56 straipsnio 1 ir 3 dalyse nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami penkerių metų laikotarpiui nuo [šio reglamento įsigaliojimo data]. Likus ne mažiau kaip devyniems mėnesiams iki penkerių metų laikotarpio pabaigos Komisija parengia naudojimosi deleguotaisiais įgaliojimais ataskaitą. Deleguotieji įgaliojimai savaime pratęsimi tokios pačios trukmės laikotarpiams, išskyrus atvejus, kai Europos Parlamentas arba Taryba pareiškia prieštaravimų dėl tokio pratęsimo likus ne mažiau kaip trims mėnesiams iki kiekvieno laikotarpio pabaigos.

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

3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti 11 straipsnio 3 dalyje ir 56 straipsnio 1 ir 3 dalyse nurodytus deleguotuosius įgaliojimus. Sprendimu dėl įgaliojimų atšaukimo nutraukiami tame sprendime nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* arba vėlesnę jam nurodytą dieną. Jis nedaro poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų galiojimui.
- 3a. Prieš priimdama deleguotąjį aktą Komisija konsultuojasi su kiekvienos valstybės narės paskirtais ekspertais vadovaudamasi 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros nustatytais principais.
4. Apie priimtą deleguotąjį aktą Komisija nedelsdama vienu metu praneša Europos Parlamentui ir Tarybai.
5. Pagal 11 straipsnio 3 dalį ir 56 straipsnio 1 ir 3 dalis priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui ir Europos Parlamentas, ir Taryba praneša Komisijai, kad prieštaravimų nereikš. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais.

61 straipsnis

Peržiūra

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

Atliekant vertinimą, atsižvelgiama į metinę padėties ataskaitą ir darbo planus, kuriuos Europos koordinatoriai parengė atitinkamai pagal 51 straipsnio 5 dalies e punktą ir 53 straipsnio 1 dalį.

2. Ne vėliau kaip 2033 m. gruodžio 31 d. Komisija, prireikus pasikonsultavusi su valstybėmis narėmis ir padedama Europos koordinatorių, atlieka išplėstinio pagrindinio ir visuotinio tinklo diegimo peržiūrą, vertindama:

- a) atitiktį šiam reglamentui;
- b) pažangą, padarytą įgyvendinant šį reglamentą;
- c) keleivinio ir krovinio transporto srautų pokyčius;
- d) investicijų į nacionalinę transporto infrastruktūrą raidą;
- e) poreikį iš dalies keisti šį reglamentą.

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

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

Pagrindinio tinklo, išplėstinio pagrindinio tinklo ir visuotinio tinklo užbaigimo vėlavimas

1. Jei labai vėluojama pradėti arba užbaigti pagrindinio tinklo, išplėstinio pagrindinio tinklo ir visuotinio tinklo diegimo darbus, Komisija gali paprašyti atitinkamos valstybės narės arba valstybių narių nurodyti vėlavimo priežastis. Gavusi (-usios) prašymą, valstybė narė arba valstybės narės tokias priežastis nurodo per tris mėnesius. Remdamasi pateiktu atsakymu, Komisija konsultuojasi su atitinkama valstybe nare ar valstybėmis narėmis, kad būtų išspręsta vėlavimą sukėlusį problema būtų pašalinta.
2. Jei atkarpa, kurioje vėluojama vykdyti darbus, yra susijusi su Europos transporto koridoriais, siekiant padėti valstybėms narėms išspręsti problemą dalyvauja Europos koordinatorius.
3. Nedarant poveikio SESV 258 straipsnyje nustatytai procedūrai ir 8 straipsnio 4a daliai, Komisija, apsvarsčiusi atitinkamos valstybės narės ar valstybių narių pagal pirmą pastraipą pateiktas priežastis, tuo atveju, jei valstybė narė ar valstybės narės be tinkamo pagrindimo labai vėluoja pradėti arba užbaigti su pagrindiniu tinklu, išplėstiniu pagrindiniu tinklu arba visuotiniu tinklu susijusį darbą, gali atitinkamai (-oms) valstybei (-ėms) narei (-ėms) pateikti neprivalomas rekomendacijas, kad tas vėlavimas būtų panaikintas ir (arba) būtų užkirstas kelias tolesniam vėlavimui arba jis būtų sumažintas.
4. Išbraukta.

63 straipsnis

Išimtys

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

16a straipsnio nuostatos dėl Europos standartinio nominalaus vėžės pločio netaikomos saloms ir atokiausiems regionams.

64 straipsnis

Reglamento (ES) 2021/1153 pakeitimai

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

65 straipsnis

Reglamento (ES) Nr. 913/2010 pakeitimai

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

- 1) 1 straipsnis pakeičiamas taip:

Tikslas ir taikymo sritis

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

2. Šis reglamentas taikomas krovinių vežimo koridoriuose esančios geležinkelių infrastruktūros valdymui, darbo organizavimui ir naudojimui, nedarant poveikio valstybių narių atsakomybei už tokios infrastruktūros planavimą ir finansavimą.“;

1a) 2 straipsnio 1 dalyje nuoroda „Direktyvos 2001/14/EB 2 straipsnyje“ pakeičiama nuoroda „Direktyvos 2012/34/ES 3 straipsnyje“;

2) 2 straipsnio 2 dalis pakeičiama taip:

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

- a) krovinių vežimo koridorius – krovininio geležinkelio linijos, priklausančios Europos transporto koridoriui, kaip apibrėžta Reglamento [... naujas TEN-T reglamentas]* 11 straipsnio 1 punkte, ir to reglamento III priede nurodytos krovininio geležinkelio linijos, įskaitant geležinkelių infrastruktūrą, jos įrangą ir atitinkamas geležinkelių paslaugas pagal Direktyvą 2012/34/ES;
- b) įgyvendinimo planas – dokumentas, kuriame išdėstomi būdai, strategija ir priemonės, kuriuos atitinkamos šalys ketina įgyvendinti ir kurie yra būtini bei pakankami krovinių vežimo koridoriui organizuoti ir valdyti;
- c) terminalas – krovinių vežimo koridoriuje esanti įranga, specialiai pritaikyta kroviniams krauti į krovinius traukinius ir (arba) jiems iškrauti iš jų, sujungti krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas su kelių, jūrų, upių ir oro transporto paslaugomis ir kroviniams sąstatams formuoti arba performuoti; ir prireikus pasienio procedūroms pasienyje su Europos trečiosiomis valstybėmis atlikti;

- d) Europos koordinatorius – Reglamento [... naujas TEN-T reglamentas] 51 straipsnyje nurodytas koordinatorius.

* Reglamentas [...].“;

- 3) II skyriaus pavadinimas pakeičiamas taip:

„KROVINIŲ VEŽIMO KORIDORIŲ ORGANIZAVIMAS IR VALDYMAS“;

- 4) 3 straipsnis pakeičiamas taip:

„3 straipsnis

Krovinių vežimo koridorių organizavimas ir valdymas

1. išbraukta.
 2. Nuo Reglamento [... naujas TEN-T reglamentas] įsigaliojimo dienos arba tuo atveju, jei pagal to reglamento 11 straipsnio 3 dalį bus pakeistas Europos transporto koridoriaus išdėstymas, valstybės narės ir infrastruktūros valdytojai, atsakingi už to Europos transporto koridoriaus atkarpą, sutampančią su krovinių vežimo koridoriumi, per 18 mėnesių nuo pakeitimo dienos pakoreguoja krovinių vežimo koridoriaus valdymą. Tinkamai pagrįstais atvejais ir Komisijai pritarus, šis laikotarpis gali būti pratęstas iki 24 mėnesių. Krovinių vežimo koridoriaus vykdomoji valdyba ir administracinė valdyba patvirtina priemones, būtinas, kad koridoriaus organizavimas ir valdymas pagal 9–19 straipsnius būtų suderintas su nauju geografiniu suderinimu.
 3. Krovinių vežimo koridoriaus vykdomoji valdyba gali nuspręsti nagrinėti šiame koridoriuje teikiamų tarptautinių keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų administracinius, operacinius ir sąveikumo aspektus. 11 ir 14 straipsnių nuostatos šioms paslaugoms netaikomos.“;
- 5) 4–7 straipsniai išbraukiami;

6) 8 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalis papildoma šiuo sakiniu:

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

ab) 2 dalyje nuoroda „Direktyvos 2001/14/EB 14 straipsnio 2 dalyje“ pakeičiama nuoroda „Direktyvos 2012/34/ES 7 straipsnio 2 dalyje“;

ac) straipsnis papildomas šia 2a dalimi:

Valstybė narė, kuri pasinaudojo šio reglamento (pirminės redakcijos) 5 straipsnio 4 dalimi, gali nuspręsti, kad ne ilgiau kaip 10 metų nuo [peržiūrėto TEN-T reglamento įsigaliojimo dienos] infrastruktūros valdytojas (-ai), atsakingas (-i) už savo teritorijoje esančią geležinkelių infrastruktūrą, nedalyvauja pagal šio straipsnio 2 dalį įsteigtoje administracinėje valdyboje. Atitinkama valstybė narė apie savo sprendimą nedelsdama praneša Komisijai ir kitoms atitinkamame krovinių vežimo koridoriuje dalyvaujančioms valstybėms narėms.

Tokiu atveju valstybė narė ir atitinkamas infrastruktūros valdytojas bendradarbiauja su administracine valdyba, kai tai būtina tos valdybos funkcijoms vykdyti.

Valstybė narė, kuri naudojasi šios dalies pirma pastraipa, bet kuriuo metu po to per joje nurodytą 10 metų laikotarpį gali nuspręsti, kad infrastruktūros valdytojas (-ai), atsakingas (-i) už jo (jų) teritorijoje esančią geležinkelių infrastruktūrą, dalyvauja pagal šio straipsnio 2 dalį įsteigtoje administracinėje valdyboje. Ji apie savo sprendimą nedelsdama praneša Komisijai ir kitoms atitinkamame krovinių vežimo koridoriuje dalyvaujančioms valstybėms narėms.“;

ad) straipsnis papildomas šia 2a dalimi:

„Airija gali nuspręsti, kad jos institucijų atstovai ir infrastruktūros valdytojas (-ai), atsakingas (-i) už jos teritorijoje esančią geležinkelių infrastruktūrą, nedalyvauja pagal šio straipsnio 1 ir 2 dalis įsteigtoje vykdomojoje valdyboje ir (arba) administracinėje valdyboje. Airija apie savo sprendimą nedelsdama praneša Komisijai ir kitoms atitinkamame krovinių vežimo koridoriuje dalyvaujančioms valstybėms narėms.

Tokiu atveju valdžios institucijos ir atitinkamas (-i) infrastruktūros valdytojas (-ai) bendradarbiauja su vykdomąja valdyba ir administracine valdyba, kai tai būtina tų valdybų funkcijoms vykdyti.

Airija bet kuriuo metu po to gali nuspręsti, kad jos institucijų atstovai ir infrastruktūros valdytojas (-ai), atsakingas (-i) už jos teritorijoje esančią geležinkelių infrastruktūrą, nedalyvauja pagal šio straipsnio 1 ir 2 dalis įsteigtoje vykdomojoje valdyboje ir (arba) administracinėje valdyboje. Ji apie savo sprendimą nedelsdama praneša Komisijai ir kitoms atitinkamame krovinių vežimo koridoriuje dalyvaujančioms valstybėms narėms.“;

ae) 4 dalis pakeičiama taip:

„Vykdomoji valdyba priima sprendimus bendru atitinkamų toje valdyboje dalyvaujančių valstybių narių institucijų sutarimu.“;

af) 5 dalis pakeičiama taip:

„5. Administracinė valdyba priima sprendimus, įskaitant sprendimus dėl savo juridinio statuso, organizacinės struktūros sukūrimo, išteklių ir personalo, bendru atitinkamų toje valdyboje dalyvaujančių infrastruktūros valdytojų sutarimu. Administracinė valdyba gali būti nepriklausomas juridinis asmuo. Ji gali būti sudaryta kaip Europos ekonominių interesų grupė, kaip tai suprantama 1985 m. liepos 25 d. Tarybos reglamente (EEB) Nr. 2137/85 dėl Europos ekonominių interesų grupių (EEIG).“;

ag) 6 dalyje nuoroda „Direktyvos 91/14/EEB 4 straipsnio 2 dalyje“ pakeičiama nuoroda „Direktyvos 2012/34/ES 4 straipsnio 2 dalyje“;

b) 7 dalis pakeičiama taip:

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

c) 8 dalis papildoma šiuo sakiniu:

„Jei administracinės valdybos ir patariamąsios grupės nuomonės skiriasi, pastaroji gali kreiptis į vykdomąją valdybą. Vykdomoji valdyba informuoja Europos koordinatorių ir Direktyvos 2012/34 55 straipsnyje nurodytas reguliavimo institucijas, susijusias su krovinių vežimo koridoriumi. Vykdomoji valdyba veikia kaip tarpininkė ir tinkamu laiku pateikia savo nuomonę šiuo klausimu. Atitinkamas Europos koordinatorius taip pat gali tinkamu laiku pateikti nuomonę šiuo klausimu. Galutinį sprendimą priima administracinė valdyba.“;

d) įrašoma ši 10 dalis:

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

7) 9 straipsnis pakeičiamas taip:

„9 straipsnis

Krovinių vežimo koridoriaus plėtojimo priemonės

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

Šiame plane pateikiama:

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

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

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

2. Administracinė valdyba periodiškai, ne rečiau kaip kas ketverius metus, peržiūri įgyvendinimo planą, atsižvelgdama į jo įgyvendinimo pažangą, krovinių vežimo geležinkeliais rinką krovinių vežimo koridoriuje ir veiksmingumą, kuris matuojamas atsižvelgiant į 1 dalies c punkte nurodytus tikslus.
3. Administracinė valdyba atlieka ir periodiškai atnaušina transporto rinkos tyrimą, susijusį su pastebėjais ir tikėtinais eismo pokyčiais krovinių vežimo koridoriuje, apimančių įvairių rūšių eismą, susijusį tiek su kroviniu, tiek su keleiviniu transportu. Šiame tyrime prireikus taip pat peržiūrimos krovinių vežimo koridoriaus plėtojimo socialinės ir ekonominės sąnaudos ir nauda.
4. Įgyvendinimo plane atsižvelgiama į terminalų plėtrą, įskaitant daugiarūšio krovininio transporto terminalų rinkos ir perspektyvinę analizę, taip pat į Reglamento [... naujas TEN-T reglamentas] 35 straipsnio 3 ir 4 dalyse nurodytus krovinių vežimo koridoriaus valstybių narių veiksmų planus.
5. Administracinė valdyba prireikus imasi priemonių, siekdama bendradarbiauti su regioninėmis ir (arba) vietos valdžios institucijomis su įgyvendinimo planu susijusiais klausimais.“;

8) 11 straipsnis pakeičiamas taip:

„11 straipsnis

Investicijų planavimas

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

8a) įterpiamas naujas 12a straipsnis:

„12a straipsnis

Krovinių vežimo geležinkeliais koridoriams keliami operaciniai reikalavimai

1. Vykdomoji valdyba, glaudžiai bendradarbiaudama su administracine valdyba, deda visas įmanomas pastangas užtikrinti, kad ne vėliau kaip 2030 m. gruodžio 31 d. geležinkelių įmonėms teikiamų paslaugų kokybė ir infrastruktūros naudojimo techniniai bei operaciniai reikalavimai nesukliudytų užtikrinti, kad krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų, kurios teikiamos naudojant krovinių vežimo koridorius, operacinis veiksmingumas atitiktų šias tikslines vertes:
 - a) kiekvienoje vidaus tarpvalstybinėje atkarpoje visų sieną tarp dviejų valstybių narių kertančių krovinių traukinių vidutinis stovėjimo stotyje laikas neviršytų 25 minučių, išskyrus atkarpas, kuriose pasikeičia vėžės plotis. arba atvejus, kai dėl pasienyje atliekamų patikrinimų, jei dar nepanaikinta traukinių kontrolė taikant Reglamento (ES) 2016/399⁶⁷ VI priedo 1.2 punktą, neįmanoma laikytis šio termino. Traukinio stovėjimo stotyje laikas tarpvalstybinėje atkarpoje yra bendras papildomas tranzito laikas, kurį galima susieti su sienos perėjimu, nepriklausomai nuo procedūrų ar su infrastruktūra susijusių, operacinio, techninio ir administracinio pobūdžio aplinkybių. Stovėjimo stotyje laikas neapima laiko, kurio negalima susieti su sienos perėjimu, pavyzdžiui, jei operacinės procedūros yra atliekamos įrenginiuose, kurie yra šalia sienos perėjimo punkto, tačiau nėra tiesiogiai susijusios su sienos perėjimu;

⁶⁷ 2016 m. kovo 9 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2016/399 dėl taisyklių, reglamentuojančių asmenų judėjimą per sienas, Sąjungos kodekso (Šengeno sienų kodeksas) (OL L 77, 2016 3 23, p. 1–52).

- b) ne mažiau kaip 75 % krovinių traukinių, kertančių bent vieną krovinių vežimo koridoriaus sieną, atvyktų į paskirties vietą arba prie išorinės Sąjungos sienos (jei jų paskirties vieta yra už Sąjungos ribų) tvarkaraštyje numatytu laiku arba vėluodami mažiau kaip 30 minučių dėl priežasčių, susijusių su Sąjungos infrastruktūros valdytoju (-ais). Į vėlavimus, įvykusius trečiosiose valstybėse, kurias kerta krovininiai traukiniai, ir susijusius su šiomis valstybėmis, neatsižvelgiama.“;

2. Išbraukta.

8b) 13 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 3 dalyje nuoroda „Direktyvoje 2001/14/EB“ pakeičiama nuoroda „Direktyvoje 2012/34/ES“;

b) 4 dalyje:

- nuoroda „Direktyvos 2001/14/EB 14 straipsnio 2 dalyje“ pakeičiama nuoroda „Direktyvos 2012/34/ES 7 straipsnio 2 dalyje“;
- nuoroda į „tos direktyvos 13 straipsnį ir III skyrių“ pakeičiama nuoroda į „tos direktyvos 38 straipsnį ir IV skyriaus 3 skirsnį“;

8c) 14 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalyje nuoroda „Direktyvos 2001/14/EB 14 straipsnio 2 dalyje“ pakeičiama nuoroda „Direktyvos 2012/34/ES 39 straipsnyje“;

b) 3 dalyje:

- nuoroda „Direktyvos 2001/14/EB 15 straipsnyje“ pakeičiama nuoroda „Direktyvos 2012/34/ES 40 straipsnyje“;
- nuoroda „Direktyvos 2001/14/EB III priede“ pakeičiama nuoroda „Direktyvos 2012/34/ES VII priede“;

c) 5 dalyje nuoroda „Direktyvos 2001/14/EB 23 straipsnyje“ pakeičiama nuoroda „Direktyvos 2012/34/ES 48 straipsnyje“;

d) 8 dalyje nuoroda „Direktyvos 2001/14/EB 19 straipsnio 1 dalyje“ pakeičiama nuoroda „Direktyvos 2012/34/ES 44 straipsnio 1 dalyje“;

e) 10 dalyje nuoroda „Direktyvos 2001/14/EB 14 straipsnio 2 dalyje“ pakeičiama nuoroda „Direktyvos 2012/34/ES 7 straipsnio 2 dalyje“;

8c) 15 straipsnyje:

- nuoroda „Direktyvos 2001/14/EB 16 straipsnio 1 dalies“ pakeičiama nuoroda „Direktyvos 2012/34/ES 41 straipsnio 1 dalies“;

- nuoroda į „Direktyvos 91/440/EEB 10 straipsnio 5 dalį“ pakeičiama nuoroda į „Direktyvos 2012/34/ES 28 straipsnį“;

8d) 17 straipsnio 2 dalyje nuoroda „Direktyvos 2001/14/EB 3 straipsnyje“ pakeičiama nuoroda „Direktyvos 2012/34/ES 27 straipsnyje“;

8e) 18 straipsnio a punkte nuoroda „Direktyvos 2001/14/EB 3 straipsnyje“ pakeičiama nuoroda „Direktyvos 2012/34/ES 27 straipsnyje“;

9) 19 straipsnis pakeičiamas taip:

„19 straipsnis

Krovinių vežimo koridoriuje teikiamų paslaugų kokybė

1. Krovinių vežimo koridoriaus administracinė valdyba skatina užtikrinti Direktyvos 2012/34/ES 35 straipsnyje nurodytų veiklos rezultatų gerinimo sistemų, kurios taikomos visame krovinių vežimo koridoriuje, suderinamumą.

2. Administracinė valdyba stebi paslaugų, kurias infrastruktūros valdytojai teikia pareiškėjams, vykdydami savo esmines funkcijas, kiek tai susiję su 12–18 straipsnių taikymo sritimi, veiksmingumą ir krovinių vežimo koridoriuje teikiamų krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų veiksmingumą. Veiksmingumo stebėseną atliekama kokybiškai ir kiekybiškai, kai tinkama, remiantis veiksmingumo rodikliais, susijusiais su krovinių vežimo koridoriaus tikslais ir tiksliniais rodikliais, apibrėžtais pagal 9 straipsnio 1 dalies c punktą. Administracinė valdyba dėl atitinkamų veiksmingumo rodiklių konsultuojasi su 8 straipsnio 7 dalyje ir 8 straipsnio 8 dalyje nurodytomis patariamosiomis grupėmis ir Europos koordinatoriumi.
3. Administracinė valdyba įvertina veiksmingumo stebėsenos rezultatus, susijusius su tikslais ir tiksliniais rodikliais, apibrėžtais pagal 9 straipsnio 1 dalies c punktą, ir 12a straipsnyje nustatytais operaciniais reikalavimais.
4. Administracinė valdyba parengia ir paskelbia metinę ataskaitą, kurioje pateikiami pagal šį straipsnį vykdomos veiklos rezultatai. Ji atskirame ataskaitos skirsnyje pateikia 8 straipsnio 7 dalyje ir 8 straipsnio 8 dalyje nurodytų patariamųjų grupių nuomones ir jų atlikto veiksmingumo vertinimo rezultatus. Administracinė valdyba metinę ataskaitą pateikia tvirtinti vykdomajai valdybai.“;

9a) 20 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalyje:

- nuoroda „Direktyvos 2001/14/EB 30 straipsnyje“ pakeičiama nuoroda „Direktyvos 2012/34/ES 55 straipsnyje“;
- antras sakiny s pakeičiamas taip: „Visų pirma jos užtikrina nediskriminacines galimybes naudotis koridoriumi ir yra atsakingos už tos direktyvos 56 straipsnio 1 dalyje numatytą skundų procedūrą.“.

b) 6 dalyje nuoroda „Direktyvos 2001/14/EB 15 straipsnio 1 dalyje“ pakeičiama nuoroda „Direktyvos 2012/34/ES 40 straipsnio 1 ir 2 dalyse“.

9b) 21 straipsnis išbraukiamas.

10) 22 ir 23 straipsniai pakeičiami taip:

„22 straipsnis

Įgyvendinimo stebėseną

Sukūrus krovinių vežimo koridorių, 8 straipsnio 1 dalyje nurodyta vykdomoji valdyba kas ketverius metus pateikia Komisijai to koridoriaus įgyvendinimo plano rezultatus. Komisija atlieka šių rezultatų analizę ir apie ją praneša Direktyvos 2012/34 62 straipsnyje nurodytam komitetui.“

23 straipsnis

Ataskaita

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

11) šio reglamento priedas išbraukiamas.

66 straipsnis

Panaikinimas

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

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

67 straipsnis

Įsigaliojimas

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

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Strasbūre

Europos Parlamento vardu

Pirmininkas / Pirmininkė

Tarybos vardu

Pirmininkas / Pirmininkė
