

Briselē, 2022. gada 6. decembrī
(OR. en)

15664/22

**Starpiestāžu lieta:
2021/0420(COD)**

**TRANS 772
CODEC 1934**

DARBA REZULTĀTI

Sūtītājs:	Padomes Ģenerālsēkretariāts
Saņēmējs:	delegācijas
Iepri. dok. Nr.:	15058/22 + Addenda
K-ijas dok. Nr.:	ST 15109/21 + ADD 1 - 55
Temats:	Priekšlikums – EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA par Savienības pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko groza Regulu (ES) 2021/1153 un Regulu (ES) Nr. 913/2010 un atceļ Regulu (ES) Nr. 1315/2013 – vispārēja pieeja

Pielikumā pievienots priekšlikuma teksts, par kuru Transporta, telekomunikāciju un enerģētikas padome 2022. gada 5. decembra sanāksmē panāca vispārēju pieeju.

Vispārējā pieejā ir ietverti arī pielikumi, kas iekļauti dokumenta ST 15058/22 papildinājumos un kuros nav izmaiņu.

2021/0420 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA

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

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 172. pantu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ¹,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu ²,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

¹ OV C [...].

² OV C [...].

- 1) Komisijas 2019. gada decembra paziņojumā "Eiropas zaļais kurss"³ ir noteikts klimatneitralitātes mērķis, kas Savienībai jāsasniedz līdz 2050. gadam, kā arī skaidrs mērķis līdz 2030. gadam samazināt siltumnīcefekta gāzu neto emisijas vismaz par 55 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni. Minētie mērķi ir noteikti kā mērķrādītājs Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2021/1119⁴.
- (2) Transporta emisijas veido aptuveni 25 % no Savienības kopējām siltumnīcefekta gāzu emisijām, un pēdējos gados šīs emisijas ir palielinājušās. Eiropas zaļajā kursā tādēļ pausts aicinājums par 90 % samazināt transporta radītās siltumnīcefekta gāzu emisijas un tādējādi Savienībai līdz 2050. gadam kļūt par klimatneitrālu ekonomiku, vienlaikus tiecoties uz nulles piesārņojuma mērķi⁵.
- 3) Komisijas paziņojumā par ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģiju⁶ ir noteikti starpposma mērķrādītāji, kas iezīmē Eiropas transporta sistēmas virzību uz ilgtspējīgas, viedas un noturīgas mobilitātes mērķu sasniegšanu. Tajā paredzēts, ka līdz 2030. gadam dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgus daļa jāpalielina par 50 % un līdz 2050. gadam – jādivkāršo; pārvadājumiem pa iekšējiem ūdensceļiem un tuvsatiksmes kuģošanai līdz 2030. gadam būtu jāpalielina tirgus daļa par 25 % un līdz 2050. gadam – par 50 %; ātrgaitas dzelzceļa satiksmes apjoms līdz 2030. gadam jādivkāršo, bet līdz 2050. gadam – jātrīskāršo; līdz 2030. gadam uz Savienības autoceļiem būtu jāekspluatē vismaz 30 miljoni bezemisiju vieglo automobiļu un 80 000 bezemisiju kravas automobiļu, un gandrīz visiem vieglajiem automobiļiem, furgoniem, autobusiem un jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem līdz 2050. gadam vajadzētu būt bezemisiju transportlīdzekļiem; līdz 2030. gadam regulārajiem kolektīvajiem braucieniem ne vairāk kā 500 km attālumā Savienībā vajadzētu kļūt oglekļneitrāliem; līdz 2030. gadam Eiropā vajadzētu būt vismaz 100 klimatneitrālu pilsētu.

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

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

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

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

- (4) Eiropas transporta tīkla īstenošana rada labvēlīgus apstākļus, veidojot infrastruktūras pamatu, kas ļauj visus transporta veidus padarīt ilgtspējīgākus, cenas ziņā pieejamākus un iekļaujošākus, ilgtspējīgas alternatīvas padarīt plaši pieejamas multimodālā transporta sistēmā un ieviest pareizos stimulus, kas virzītu pārkārtošanos, jo īpaši nodrošinot taisnīgu pārkārtošanos saskaņā ar mērķiem, kas izklāstīti Padomes Ieteikumā (ES) [...] (2022. gada 16. jūnijs) par to, kā nodrošināt taisnīgu pārkārtošanos uz klimatneitralitāti ⁷.
- (5) Plānojot, attīstot un ekspluatējot Eiropas transporta tīklu, būtu jāsekmē ilgtspējīgi transporta veidi, jānodrošina uzlaboti multimodāli un sadarbspējīgi transporta risinājumi un plašāka visas loģistikas ķēdes intermodālā integrācija, tādējādi veicinot netraucētu iekšējā tirgus darbību, šādā nolūkā izveidojot maģistrāles, kas ir nepieciešamas netraucētām pasažieru un kravu pārvadājumu plūsmām visā Savienībā. Turklāt tīkla mērķim vajadzētu būt ekonomiskās, sociālās un teritoriālās kohēzijas stiprināšanai, nodrošinot visu Savienības reģionu pieejamību un savienojamību, tostarp labāku savienojamību tālākajiem reģioniem un citiem attāliem, lauku, salu, perifēriem un kalnu reģioniem, kā arī mazapdzīvotiem apgabaliem. Eiropas transporta tīkla attīstībai būtu arī jāsekmē netraucēta, droša un ilgtspējīga preču un personu mobilitāte visā tās daudzveidībā un jāveicina turpmāka ekonomikas izaugsme un konkurētspēja globālā perspektīvā, tālab resursefektīvi un ilgtspējīgi veidojot valstu transporta tīklu starpsavienojumus un savstarpējo izmantojamību.
- (6) Satiksmes pieauguma rezultātā ir palielinājusies satiksmes pārslodze starptautiskajā transportā. Lai nodrošinātu pasažieru un preču starptautisko mobilitāti, Eiropas transporta tīkla caurlaidspēja un tās izmantojums būtu jāoptimizē un vajadzības gadījumā jāpaplašina, likvidējot infrastruktūras sastrēgumposmus un veidojot trūkstošos infrastruktūras savienojumus dalībvalstīs un starp tām, un, ja nepieciešams, arī ar kaimiņvalstīm un ņemot vērā notiekošās sarunas ar kandidātvalstīm un iespējamām kandidātvalstīm.

⁷ [ST 9107/22], (OV C 243, 27.6.2022., 35. lpp.).

- (7) Eiropas transporta tīklu lielā mērā veido jau esoša infrastruktūra. Lai pilnībā sasniegtu jaunās Eiropas transporta tīkla politikas mērķus, būtu jānosaka vienotas prasības attiecībā uz infrastruktūru.
- (8) Kopīgu interešu projektiem būtu jāsniedz ieguldījums Eiropas transporta tīkla attīstībā, veidojot jaunu transporta infrastruktūru, uzturot un modernizējot esošo infrastruktūru un īstenojot pasākumus tīkla izmantošanai resursu ziņā efektīvā veidā. Kopīgu interešu projektiem būtu jāapliecina Eiropas pievienotā vērtība. Šādiem projektiem vajadzētu būt arī ekonomiski dzīvotspējīgiem. Projektiem mazapdzīvotos apgabalos, kuru ekonomisko dzīvotspēju varētu būt grūti pierādīt, jo sociālās un teritoriālās kohēzijas ieguvumi varētu būt svarīgāki, vajadzētu vismaz sniegt pozitīvu ieguldījumu tīkla attīstībā, pamatojoties uz sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīzi un ņemot vērā attiecīgā apgabala īpatnības un ierobežojumus.
- (9) Īstenojot kopīgu interešu projektus, pienācīga uzmanība būtu jāpievērš katra atsevišķā projekta konkrētajiem apstākļiem. Ja iespējams, būtu jāizmanto sinerģija ar citiem politikas virzieniem, piemēram, ar tūrisma aspektiem, ierīkojot inženierbūvēs, tostarp tiltos vai tuneļos, velotransporta infrastruktūru veloceliņiem, tostarp, *EuroVelo* maršrutiem, vai sinerģija ar drošības aspektiem, ierīkojot tādas jaunas tehnoloģijas kā, piemēram, sensorus tiltos.
- (10) Lai panāktu to, ka visu transporta veidu infrastruktūra ir kvalitatīva un efektīva, Eiropas transporta tīkla attīstībā būtu jāņem vērā pasažieru un kravu pārvadājumu drošums un drošība, ietekme uz klimata pārmaiņām, klimata pārmaiņu ietekme un iespējamu dabisku apdraudējumu un cilvēka izraisītu katastrofu ietekme uz infrastruktūru, kā arī infrastruktūras pieejamība visiem transporta lietotājiem, jo īpaši reģionos, kurus sevišķi smagi skar klimata pārmaiņu negatīvā ietekme.
- (11) svītrots

- (12) Dalībvalstīm un citiem projektu virzītājiem infrastruktūras plānošanas procesā būtu jāpievērš pienācīga uzmanība riska novērtējumam un pielāgošanās pasākumiem, kuru mērķis ir uzlabot noturību, piemēram, pret klimata pārmaiņām, dabiskiem apdraudējumiem un cilvēka izraisītām katastrofām. Nodrošinot papildu stimulus ilgtspējīgu transporta veidu attīstībai un īstenojot augsta līmeņa standartus zaļās transporta infrastruktūras jomā, Eiropas transporta tīkla īstenošana atbalstīs principu "nenodarīt būtisku kaitējumu" Taksonomijas regulas ⁸ 17. panta izpratnē.
- (13) Ņemot vērā Savienības infrastruktūras vajadzību attīstību un dekarbonizācijas mērķus, 2020. gada jūlija Eiropadomes secinājumus, saskaņā ar kuriem Savienības izdevumiem būtu jāatbilst Parīzes nolīguma mērķiem un principam "nenodarīt būtisku kaitējumu", kopīgu interešu projekti būtu jānovērtē, lai nodrošinātu, ka *TEN-T* politika ir saskaņota ar Savienības transporta, vides un klimata politikas mērķiem. Dalībvalstīm un citiem projektu virzītājiem būtu jāveic plānu un projektu vides novērtējumi, kuros attiecībā uz projektiem, kuriem šīs regulas spēkā stāšanās dienā nav uzsākts iepirkuma process ietekmes uz vidi novērtējumam, būtu jāiekļauj novērtējums attiecībā uz principu "nenodari būtisku kaitējumu", pamatojoties uz jaunākajiem pieejamajiem norādījumiem un paraugpraksi.

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

- (14) Infrastruktūras projektiem saskaņā ar *TEN-T* regulu vajadzētu būt noturīgiem pret klimata pārmaiņu iespējamo negatīvo ietekmi, un šādā nolūkā būtu jāveic klimatiskās neaizsargātības un riska novērtējums, kā arī attiecīgi pielāgošanās pasākumi. Projektiem, par kuriem jāveic ietekmes uz vidi novērtējums, būtu jāpiemēro klimatdrošināšana un izmaksu un ieguvumu analīzē jāintegrē siltumnīcefekta gāzu emisiju izmaksas un klimata pārmaiņu mazināšanas pasākumu pozitīvā ietekme. Klimatdrošināšana būtu jāveic, pamatojoties uz jaunāko pieejamo paraugpraksi un norādījumiem. Tas veicina ar klimata pārmaiņām saistīto riska faktoru un klimata pārmaiņu kontekstā sagatavotu neaizsargātības un pielāgošanās novērtējumu integrēšanu investīciju un plānošanas lēmumos saskaņā ar Savienības budžetu. Neskarot noteikumus, kas paredzēti citos ES tiesību aktos, jo īpaši īstenošanas aktos par nosacījumiem Savienības finansiālā atbalsta piešķiršanai kopīgu interešu projektiem saskaņā ar Regulu (ES) 2021/1153, prasība veikt klimatdrošināšanu būtu jāpiemēro tikai tiem projektiem, attiecībā uz kuriem šīs regulas spēkā stāšanās dienā vēl nav sākts ietekmes uz vidi novērtējuma iepirkuma process.
- (15) Dalībvalstīm un citiem projektu virzītājiem būtu jāveic plānu un projektu vides novērtējumi saskaņā ar attiecīgajiem tiesību aktiem, lai novērstu vai, ja novēršana nav iespējama, mazinātu vai kompensētu negatīvo ietekmi uz vidi, piemēram, ainavas fragmentāciju, augsnes noslēgšanu un gaisa un ūdens piesārņojumu, kā arī troksni, un lai efektīvi aizsargātu bioloģisko daudzveidību.
- (16) Projektu plānošanas un būvniecības posmā būtu pienācīgi jāņem vērā reģionālo un vietējo iestāžu intereses, kā arī tās sabiedrības daļas intereses, ko ietekmē kopīgu interešu projekts.
- (17) Eiropas transporta tīkla definīcijas pamatā vajadzētu būt vienotai un pārredzamai metodikai, un tai būtu jāatspoguļo visaugstākais infrastruktūras plānošanas līmenis Savienībā. Eiropas transporta tīklam vajadzētu būt multimodālam, respektīvi, tam būtu jāaptver visi transporta veidi un to savienojumi, kā arī attiecīgās satiksmes un ceļošanas informācijas pārvaldības sistēmas.

- (18) Eiropas transporta tīkls būtu pakāpeniski jāattīsta trīs posmos ar vispārējo mērķi izveidot multimodālu un savstarpēji izmantojamu Eiropas mēroga augstas kvalitātes standartu tīklu, vienlaikus ievērojot Savienības vispārējos klimatneitralitātes un vides mērķus: pamattīkla pabeigšana līdz 2030. gadam, paplašinātā pamattīkla pabeigšana līdz 2040. gadam un visaptverošā tīkla pabeigšana līdz 2050. gadam, ja vien šajā regulā nav noteikts citādi.
- (19) Papildus 2030. un 2050. gada termiņiem, kas jau ir ieviesti ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 1315/2013 ⁹, attiecībā uz paplašināto pamattīklu, kas ir daļa no Eiropas transporta koridoriem, būtu jāpievieno starpposma termiņš – 2040. gads –, kurā nodrošināma tīkla atbilstība šai regulai. Lai laikus varētu veikt vajadzīgās investīcijas, tas pats starpposma termiņš būtu jāpiemēro arī jauniem pamattīkla standartiem, kas ir ieviesti papildus Regulā (ES) Nr. 1315/2013 noteiktajām prasībām. Lai īstenotu prasības, jo īpaši tās, kas izriet no jaunieviestajiem dzelzceļa infrastruktūras standartiem, var būt vajadzīgi ievērojami finanšu ieguldījumi.
- (20) Eiropas transporta tīklam vajadzētu būt Eiropas mēroga transporta tīklam, kas nodrošina pieejamību un savienojamību visos Savienības reģionos, tostarp tālākajos reģionos un citos attālos, lauku, salu, perifēros un kalnu reģionos, kā arī mazapdzīvotos apgabalos, un stiprina to savstarpējo sociālo, ekonomisko un teritoriālo kohēziju. Lai veicinātu augstas kvalitātes tīkla attīstību visā Savienībā, būtu jānosaka prasības Eiropas transporta tīkla infrastruktūrai.

⁹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1315/2013 (2013. gada 11. decembris) par Savienības pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko atceļ Lēmumu Nr. 661/2010/ES (OV L 348, 20.12.2013., 1. lpp.).

- (21) Eiropas transporta tīklam vajadzētu būt pietiekami aprīkotam ar alternatīvo degvielu infrastruktūru, lai nodrošinātu, ka tas efektīvi atbalsta pāreju uz bezemisiju mobilitāti saskaņā ar termiņiem, kas noteikti Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) [...] [par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu] ¹⁰.
- (22) Papildus pamattīklam būtu jādefinē paplašināts pamattīkls, pamatojoties uz visaptverošā tīkla prioritārajiem posmiem, kas ir daļa no Eiropas transporta koridoriem.
- (23) Pamattīkls ir noteikts, pamatojoties uz objektīvas plānošanas metodiku. Izmantojot minēto metodiku, ir noteikti vissvarīgākie pilsētu mezgli, ostas un lidostas, kā arī robežšķērsošanas punkti. Minētie mezgli pēc iespējas jāsavieno ar Eiropas transporta tīklu, izmantojot dzelzceļus un/vai autoceļus, ja tas ir ekonomiski pamatoti un īstenojami. Ar šo metodiku nodrošina starpsavienojumus starp visām dalībvalstīm un nozīmīgāko salu integrāciju pamattīklā.
- (24) Pamattīklam, kura īstenošanas termiņš ir 2030. gads, un paplašinātajam pamattīklam, kura īstenošanas termiņš ir 2040. gads, ja vien šajā regulā nav noteikts citādi, vajadzētu būt ilgtspējīga multimodālā transporta tīkla pamatam, kurā atbilstoši satiksmes vajadzībām ietverti stratēģiski vissvarīgākie Eiropas transporta tīkla mezgli un savienojumi. Tiem būtu jāstimulē visa visaptverošā tīkla attīstība un jādod iespēja Savienības rīcībai koncentrēties uz tiem Eiropas transporta tīkla komponentiem, kuriem ir visaugstākā Eiropas pievienotā vērtība, jo īpaši pārrobežu posmiem, trūkstošajiem savienojumiem, multimodālajiem savienojuma punktiem un galvenajiem sastrēgumposmiem.
- (25) Daži spēkā esošie pamattīkla standarti būtu jāattiecina arī uz paplašināto pamattīklu un visaptverošo tīklu, lai pilnībā izmantotu tīkla priekšrocības, palielinātu tīklu veidu savstarpējo izmantojamību un ļautu veikt vairāk darbību, izmantojot ilgtspējīgākus transporta veidus, tostarp īstenojot plašāku digitalizāciju un citus tehnoloģiskos risinājumus.

¹⁰ Eiropas Parlamenta un Padomes [...] Regula par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu un ar ko atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/94/ES (OV L [...]).

- (26) Atbrīvojumiem no infrastruktūras prasībām, kas piemērojamas pamattīklam, paplašinātajam pamattīklam un visaptverošajam tīklam, vajadzētu būt iespējamiem tikai pienācīgi pamatotos gadījumos un ar konkrētiem nosacījumiem. Tam būtu jāietver gadījumi, kad investīcijas nevar pamatot vai kad pastāv īpaši ģeogrāfiski vai būtiski fiziski ierobežojumi, piemēram, tālākajos reģionos un citos attālos, salu, perifēros un kalnainos reģionos vai mazapdzīvotos apgabalos, vai blīvi apdzīvotās vietās.
- (26.a) Šīs regulas izpratnē "izolēts tīkls" būtu dalībvalsts dzelzceļa tīkls vai tā daļa, kurā sliežu ceļa platums atšķiras no Eiropas standarta nominālā sliežu ceļa platuma. Konkrētu šīs regulas standartu un prasību piemērošana šādiem tīkliem vai to daļām nebūtu pamatota ekonomisko izmaksu un ieguvumu izteiksmē, ņemot vērā šādu tīklu specifiskās īpašības, ko nosaka to nošķirtība no citiem tīkliem ar atšķirīgu sliežu platumu. Tāpēc uz minētajiem tīkliem nebūtu jāattiecina konkrēti dzelzceļa standarti un prasības.
- (27) Būtu jānodrošina sauszemes infrastruktūras tīkla, kas izveidots, izmantojot pamattīklu, paplašināto pamattīklu un visaptverošo tīklu, integrācija ar Eiropas transporta tīkla jūras transporta dimensiju. Šajā nolūkā ciešā sadarbībā ar Eiropas makroreģionālajām un jūras baseinu stratēģijām būtu jāizveido patiesi ilgtspējīga, vieda, netraucēta un noturīga Eiropas jūras telpa, kurā būtu jāņem vērā agrākās "jūras maģistrāles". Tai būtu jāaptver visi Eiropas transporta tīkla jūras infrastruktūras komponenti.
- (28) svītrots

- (29) Dzelzceļa kravu pārvadājumu koridori, kas izveidoti, pamatojoties uz Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 913/2010 ¹¹, un pamattīkla koridori, kas definēti Regulā (ES) Nr. 1315/2013, ir savstarpēji papildinoši politikas instrumenti, ar kuriem tiecas sasniegt cieši saistītus mērķus, jo īpaši veicināt ilgtspējīgus, efektīvus un drošus transporta pakalpojumus. Lai gan sadarbība daudzos aspektos ir bijusi sekmīga, dažos gadījumos ir konstatēta darbību pārklāšanās un vajadzība pēc labākas informācijas apmaiņas. Turklāt dzelzceļa kravu pārvadājumu koridori un pamattīkla koridori nav pilnībā ģeogrāfiski saskaņoti, un tas ierobežo koordinācijas iespēju, piemēram, tādos jautājumos kā Eiropas transporta tīkla infrastruktūras prasību ieviešana vai dzelzceļa pakalpojumu kvalitātes uzlabošana. Tāpēc ir ievērojams neizmantots racionalizācijas, uzlabotas efektivitātes un sinerģijas potenciāls.

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

- (30) Kā norādīts Komisijas paziņojumā par ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģiju, pamattīkla koridori un dzelzceļa kravu pārvadājumu koridori ir jāintegrē "Eiropas transporta koridoros", lai palielinātu sinerģiju starp infrastruktūras plānošanu un transporta darbību. Saskaņā ar šo mērķi Komisija tiek mudināta attiecīgā gadījumā pieņemt priekšlikumu laikus pārskatīt noteikumus par dzelzceļa kravu pārvadājumu jaudas piešķiršanu, kas pašlaik iestrādāti Regulā Nr. 913/2010, lai nodrošinātu kravu pārvadājumu raitu norisi koridoros. Eiropas transporta koridoriem būtu jāklūst par instrumentu ilgtspējīgu un multimodālu kravu un pasažieru pārvadājumu plūsmu attīstībai Eiropā un savstarpēji izmantojamas augstas kvalitātes infrastruktūras un darbības rādītāju attīstībai. Tādējādi tiem vajadzētu būt arī instrumentam, ar ko īstenot redzējumu par ļoti konkurētspējīga dzelzceļa tīkla izveidi visā Savienībā.
- (30.a) Lai nodrošinātu augstu pakalpojumu kvalitāti, būtu jāpiemēro jaunas darbības prasības dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoriem. Jo īpaši dalībvalstīm būtu jādara viss iespējamais, lai nodrošinātu, ka robežu starp divām dalībvalstīm šķērsojošo kravas vilcienu atrašanās laiks nepārsniedz vidēji 25 minūtes un ka lielākā daļa vilcienu, kas šķērso vismaz vienu kravu pārvadājumu koridora robežu, ierodas galamērķī vai pie Savienības ārējās robežas paredzētajā laikā vai ar mazāk nekā 30 minūšu kavēšanos. Atrašanās laika ierobežojums nebūtu jāpiemēro gadījumos, kad tiek mainīts sliežu platums. To nevajadzētu piemērot arī uz divu dalībvalstu robežas, uz kuras vēl nav atceltas kontroles, ko veic, piemērojot Regulu (ES) 2016/399, ar kuru jo īpaši uzliek pienākumu veikt ārējās robežas šķērsojošo pasažieru un preču vilcienu pasažieru un apkalpes locekļu pārbaudes, un ja pārbaudes, ko veic vilcienos, piemērojot minēto regulu, neļauj ievērot šo laika ierobežojumu. Minētā sliežu platuma maiņa un vilcienos veicamās pārbaudes var izraisīt sastrēgumus un ilgāku gaidīšanas laiku uz robežas. Nebūtu arī jāņem vērā kavēšanās, kas notikusi trešās valstīs, ko šķērso kravas vilcieni, un kas ir attiecināma uz tām.

- (30.b) Saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 913/2010 tās sākotnējā redakcijā dalībvalstīm, kurām ir dzelzceļa tīkls ar sliežu platumu, kas atšķiras no galvenā dzelzceļa tīkla platuma Savienībā, nebija pienākuma piedalīties kravu pārvadājumu koridoru izveidē vai esošo koridoru pagarināšanā saskaņā ar minēto regulu. Šādām dalībvalstīm būtu jāļauj uz laiku, kas nepārsniedz 10 gadus, nolemt, ka infrastruktūras pārvaldītājs(-i), kas ir atbildīgs(-i) par dzelzceļa infrastruktūru to teritorijā, nepiedalās to teritorijā esošo kravas pārvadājumu koridoru apsaimniekotājvaldē.
- (30.c) Regulas (ES) Nr. 913/2010 galvenais mērķis ir organizēt un pārvaldīt starptautiskus dzelzceļa koridorus konkurētspējīgiem dzelzceļa kravu pārvadājumiem. Ņemot vērā Īrijas izolētību, tai nav dzelzceļa savienojuma ar citām dalībvalstīm. Turklāt saskaņā ar minēto Regulu tās sākotnējā redakcijā dalībvalstīm, kurām ir dzelzceļa tīkls ar sliežu platumu, kas atšķiras no galvenā dzelzceļa tīkla platuma Savienībā, nebija pienākuma piedalīties kravu pārvadājumu koridoru izveidē vai esošo koridoru pagarināšanā saskaņā ar minēto regulu. Īrija izmantoja šo iespēju. Tādējādi saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 913/2010 tās sākotnējā redakcijā Īrijas teritorijā netika izveidots neviens dzelzceļa kravu pārvadājumu koridors. Šādos apstākļos, ņemot vērā ierobežoto pievienoto vērtību Īrijas iestādēm un tās infrastruktūras pārvaldītājam(-iem), ko sniedz dalība kravu pārvadājumu koridoru pārvaldībā saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 913/2010, Īrijai būtu jāļauj nolemt, ka tās iestāžu pārstāvji un infrastruktūras pārvaldītājs(-i), kas ir atbildīgs(-i) par dzelzceļa infrastruktūru tās teritorijā, nepiedalās tās teritorijā esošo kravas pārvadājumu koridoru valdē un/vai apsaimniekotājvaldē.
- (31) Eiropas transporta koridoriem būtu jāaptver vissvarīgākās tālsatiksmes transporta plūsmas, un tiem būtu jāpastāv no galvenajām Eiropas transporta multimodālajām asīm, kuru pamatā ir Eiropas transporta tīkla daļas, tiem vajadzētu šķērsot robežas, būt multimodāliem un atvērtiem visiem transporta veidiem, uz kuriem attiecas šī regula.

- (32) Lai Eiropas transporta tīklu izveidotu koordinēti un laikus, tādējādi radot iespēju maksimāli vairot tīkla ietekmi, attiecīgajām dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka tiek veikti piemēroti pasākumi, lai līdz noteiktajam termiņam, proti, 2030., 2040. un 2050. gadam, ja vien šajā regulā nav noteikts citādi, pabeigtu pamattīkla, paplašinātā pamattīkla un visaptverošā tīkla kopīgu interešu projektus. Šajā nolūkā dalībvalstīm būtu jānodrošina valsts transporta un investīciju plānu saskaņotība ar prioritātēm, kas noteiktas šajā regulā. Dalībvalstīm cita starpā būtu arī jāņem vērā Eiropas koordinatoru darba plānos noteiktās prioritātes. Tomēr valsts plānu un programmu darbības joma, metodika vai termiņi paliek tikai dalībvalstu kompetencē.
- (33) Ir nepieciešams identificēt kopīgu interešu projektus, kurus īstenojot tiks sniegts ieguldījums Eiropas transporta tīkla pabeigšanā un kuri sekmē mērķu sasniegšanu un atbilst šajā regulā noteiktajām prioritātēm. To īstenošanai vajadzētu būt atkarīgai no to gatavības pakāpes, atbilstības Savienības un valstu juridiskajām procedūrām un finanšu resursu pieejamības, neietekmējot kādas dalībvalsts vai Savienības finanšu saistības.
- (34) Kopīgu interešu projektiem, kuru mērķis ir attīstīt Eiropas transporta tīklu saskaņā ar šajā regulā noteiktajām prasībām, ir Eiropas pievienotā vērtība, jo tie veicina augstas kvalitātes, savstarpēji izmantojamu un multimodālu Eiropas tīklu, palielinot ilgtspēju, kohēziju, efektivitāti vai lietotāju ieguvumus. Eiropas pievienotā vērtība ir lielāka, ja tā papildus iespējamajai vērtībai, ko gūst tikai attiecīgā dalībvalsts, būtiski uzlabo transporta savienojumus vai transporta plūsmas starp dalībvalstīm vai starp dalībvalsti un trešo valsti. Šādos pārrobežu projektos Savienībai būtu jāiesaistās pirmām kārtām, lai nodrošinātu, ka šie projekti tiek īstenoti.
- (35) Dalībvalstīm un citiem projektu virzītājiem būtu jānodrošina, ka kopīgu interešu projektu novērtējumi tiek veikti efektīvi un bez liekas kavēšanās.
- (36) svītrots
- (37) svītrots

(38) Sadarbība ar trešām valstīm, tostarp kaimiņvalstīm, ir nepieciešama, lai nodrošinātu Savienības un minēto valstu infrastruktūras tīklu savienojumus un savstarpēju izmantojamību. Savienībai attiecīgā gadījumā būtu jāveicina kopīgu interešu projekti ar minētajām valstīm, nodrošinot, ka tiek ievēroti Eiropas transporta tīkla mērķi un savstarpējas izmantojamības prasības. Šādi projekti būtu arī jāpārbauda ar mērķi līdz 2050. gadam ES panākt klimatneitralitāti un tiem būtu jānodrošina vienlīdzīgi konkurences apstākļi transporta nozarē, jo īpaši novēršot oglekļa emisiju pārvirzi.

(38.a) Pārcelts no 39.a apsvēruma:

Eiropas transporta tīkla noturība ir apdraudēta, un tam nākas izturēt pārbaudījumus, ko uzlikusi Krievijas agresijas kara pret Ukrainu postošā ietekme. Šī agresija ir pārveidojusi ģeopolitisko ainavu, atklājot Savienības neaizsargātību pret neparedzētiem draugiem notikumiem ārpus Savienības robežām. Tās būtiskā ietekme uz pasaules tirgiem, piemēram, pārtikas nodrošinājumu pasaulē, ir vērsusi uzmanību uz to, ka Savienības politikas veidošanā Savienības iekšējo tirgu un tās transporta tīklu nevar aplūkot nošķirti. Patlaban vairāk nekā jebkad agrāk ir vajadzīgi labāki savienojumi ar Savienībai kaimiņos esošām partnervalstīm.

(38.b) Pārcelts no 39.b apsvēruma:

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

¹² COM(2022) 217 final.

(38.c) Pārcelts no 39.c apsvēruma:

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

(38.d) Pārcelts no 39.a apsvēruma:

Jaunais ģeopolitiskais konteksts, kas izriet no Krievijas agresijas kara pret Ukrainu, parādījis, cik svarīgi ir netraucēti transporta savienojumi Savienības teritorijā un ar kaimiņos esošām trešām valstīm. Dzelzceļa sliežu ceļa platums, kas atšķiras no Eiropas standarta sliežu ceļa platuma 1435 mm, būtiski kavē dzelzceļa tīklu savstarpēju izmantojamību visā Savienībā un pat ietekmē šo izolēto dzelzceļa tīklu konkurētspēju. Tāpēc jaunas pamattīkla vai paplašinātā pamattīkla dzelzceļa līnijas būtu jābūvē tikai ar nominālo Eiropas standarta sliežu ceļa platumu 1435 mm. Turklāt dalībvalstīm, kurās ir atšķirīgs sliežu ceļa platuma tīkls, būtu jāizvērtē pāreja uz pastāvošajām Eiropas transporta koridoru līnijām. Šis pienākums nebūtu jāpiemēro salu un tālākajiem reģioniem, jo to transporta tīkls to ģeogrāfiskā stāvokļa ir pilnībā nošķirts no jebkura sauszemes savienojuma Savienības teritorijā.

- (39) Lai transporta nozari pārveidotu par patiesi multimodālu ilgtspējīgas un viedas mobilitātes pakalpojumu sistēmu, Savienībai būtu jāizveido augstas kvalitātes transporta tīkls, kurā dzelzceļa līnijas ir projektētas vismaz 100 km/h lielam ātrumam. Konkurētspējīgam pasažieru dzelzceļam ir liels potenciāls transporta dekarbonizācijā. Ir jāizveido saskaņots un savstarpēji izmantojams Eiropas ātrgaitas dzelzceļa tīkls, kas savieno Eiropas galvaspilsētas un lielākās pilsētas. Esošo ātrgaitas līniju papildināšanai ar līnijām, kuru projektētais ātrums ir vismaz 160 km/h, savukārt būtu jārada ietekme tīklā, jāuzlabo tīkla saskaņotība un jāpalielina dzelzceļa pasažieru skaits. Tomēr minētās projektētā ātruma prasības būtu jāierobežo līdz noteiktai procentuālai daļai no attiecīgajiem dzelzceļa posmiem, lai ņemtu vērā vajadzību pēc elastīguma attiecībā uz dzelzceļa posmiem ar īpašām iezīmēm topogrāfisko, reljefa vai pilsētplānošanas ierobežojumu dēļ, kuriem katrā atsevišķā gadījumā jāpielāgo ātrums, tostarp arī savienojuma līnijām, līnijām staciju šķērsošanai, piekļūšanai termināļiem un apkopes centriem vai depo. Komisijai pēc dalībvalsts pieprasījuma būtu jāpiešķir atbrīvojumi, lai vajadzības gadījumā un pamatotos gadījumos nodrošinātu lielāku elastību, pārsniedzot šajā regulā noteiktās konkrētās procentuālās vērtības. Modernizējot infrastruktūru, dalībvalstis tiek mudinātas izskatīt iespējas, projektējot paredzēt lielāku ātrumu, nekā paredzēts Direktīvas 2016/797 I pielikumā.
- (39.a) Pārcelts uz 38.d. apsvērumu.
- (40) Lai veicinātu kombinētā transporta konkurētspēju, visā Eiropā būtu jāizveido ilgtspējīgāks, noturīgāks un uzticamāks dzelzceļa kravu pārvadājumu tīkls. Kombinēto dzelzceļa pārvadājumu infrastruktūra un termināļu infrastruktūra būtu jāmodernizē, lai nodrošinātu, ka intermodālos pārvadājumus galvenokārt veic pa dzelzceļu, iekšējiem ūdensceļiem vai ar tuvsatiksmes kuģošanu un ka visi sākuma un/vai beigu posmi, ko veic pa autoceļiem, ir pēc iespējas īsāki.

(40.a) Intermodālie pārvadājumi veido aptuveni pusi no dzelzceļa kravu tonn kilometriem Eiropā, un to īpatsvars pieaug. Lai sasniegtu mērķus, kas noteikti Komisijas paziņojumā par ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģiju, proti, divkāršot dzelzceļa kravu pārvadājumu daļu, īpaša uzmanība būtu jāpievērš pārvadājumiem, kuros apvienots dzelzceļa transports brauciena lielākajā daļā un kravas autotransports pirmās un pēdējās jūdzes posmos. Lai veicinātu intermodālo pārvadājumu pieaugumu, infrastruktūrai būtu jānodrošina tādu kravas vilcienu kustība, uz kuru standarta vagoniem, kuru augstums ir vismaz 27 centimetri, pārvadā līdz 4 metrus augstas standarta puspiekabes. Tomēr minētās prasības ievērošana ir saistīta ar daudziem, dažkārt dārgiem pielāgojumiem. Tādēļ ir svarīgi rast līdzsvarotu pieeju šīs prasības īstenošanai un nodrošināt, ka tās īstenošana tiek veikta izmaksu ziņā efektīvā veidā. Šajā sakarā dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka prasība tiek īstenota tā, lai tiktu nodrošināts vismaz viens iekšzemes tiešais savienojums, viens tiešais dzelzceļa kravu pārvadājumu līnijas savienojums ar kaimiņos esošu(-ām) dalībvalsti(-īm) un viens savienojums ar vismaz vienu dzelzceļa termināli vai multimodālu kravas termināli, kas atrodas jūras ostā vai blakus tai, kura ir daļa no Eiropas transporta koridora dalībvalsts teritorijā. Turklāt, ja viens vai vairāki koridora galapunkti atrodas dalībvalsts teritorijā, vajadzētu būt vismaz vienam tiešajam savienojumam, kas atbilst minētajai prasībai, ar vismaz vienu no šiem galapunktiem. Izvēloties attiecīgās līnijas, dalībvalstīm būtu jāņem vērā pašreizējās un turpmākās dzelzceļa kravu pārvadājumu plūsmas. Izvērtējot pieprasījumus piešķirt atbrīvojumu no prasības, kas attiecas uz puspiekabju pārvadāšanu saskaņā ar šo regulu, Komisijai īpaši būtu jāņem vērā izmaksu un ieguvumu sociālekonomiskās analīzes rezultāti, kā arī iespējamais pakalpojumu traucējums, ko rada darbs, kas nepieciešams, lai izpildītu šo standartu. Turklāt, izvērtējot pieprasījumus par atbrīvojumiem no prasībām, kas piemērojamas paplašinātā pamattīkla dzelzceļa infrastruktūrai, Komisijai jo īpaši būtu jāņem vērā visas būtiskās investīcijas, ko attiecīgā dalībvalsts veikusi paralēlā līnijā, kura atrodas netālu no jaunbūvējamās līnijas.

(41) svītrots

- (42) Dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēma (*ERTMS*) visaptverošajā tīklā tiek ieviesta līdz 2050. gadam, paplašinātajā pamattīklā līdz 2040. gadam un pamattīklā līdz 2030. gadam. Izvēršot *ERTMS* visaptverošajā tīklā, prioritāte laika ziņā būtu jāpiešķir līnijām, kuras var veicināt drošu un efektīvu pārrobežu starptautisko dzelzceļa transportu. Tā kā uz radiosakariem balstītas *ERTMS* ieviešana vēl vairāk palīdz atcelt valstu noteikumus, kas ietekmē ekspluatāciju, dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka no 2030. gada uz jaunām līnijām tiks ieviesta tikai uz radiosakariem balstīta *ERTMS* un līdz 2050. gadam viss Eiropas transporta tīkls tiks aprīkots ar uz radiosakariem balstītu *ERTMS*.
- (43) Pārcelts uz 42. apsvērumu (pēdējais teikums).
- (44) B klases sistēmu ekspluatācijas pārtraukšana infrastruktūras pārvaldītājiem sniedz būtiskus tehniskās apkopes izdevumu ietaupījumus, ņemot vērā izmaksas, ko rada *ERTMS* izvēršana un papildu lauka iekārtu sistēmu uzturēšana ilgāku laiku, un to sarežģītību. Attiecīgā gadījumā dalībvalstīm būtu jācenšas pārtraukt B klases lauka iekārtu sistēmu ekspluatāciju līdz 2050. gadam.
- (45) Eiropas iekšējiem ūdensceļiem ir raksturīga neviendabīga hidromorfoloģija, kas kavē saskaņotu darbību visos ūdensceļu posmos. Iekšējos ūdensceļus, jo īpaši posmus, kuros ir brīva plūsma, var smagi ietekmēt klimatiskie un laikapstākļi. Lai nodrošinātu uzticamu starptautisko satiksmi, vienlaikus ievērojot hidromorfoloģiju un piemērojamās tiesību aktus vides jomā, *TEN-T* prasībās būtu jāņem vērā katra ūdensceļa konkrētā hidromorfoloģija (piemēram, brīvi plūstošas vai regulētas upes), kā arī vides un bioloģiskās daudzveidības politikas mērķi. Šajā nolūkā būtu jānosaka ūdens atsaucē līmeņi katram Eiropas transporta koridoram, ūdensceļam vai ūdensceļa posmam. Nosakot ūdens atsaucē līmeņus, Komisijai būtu cieši jāsadarbojas ar attiecīgajām dalībvalstīm un attiecīgajām upju navigācijas komisijām, kas izveidotas ar starptautiskiem nolīgumiem, lai nodrošinātu saskaņotu pieeju attiecībā uz iekšējo ūdensceļu infrastruktūras prasībām nolūkā veicināt šo transporta veidu.

- (46) Jūras ostas ir Eiropas transporta tīkla sauszemes infrastruktūras ieejas un izejas punkti, tāpēc tām ir svarīga nozīme kā pārrobežu multimodāliem mezgliem, kas ne tikai kalpo kā transporta mezgli, bet var būt arī vārti tirdzniecībai, industriālās kopas un enerģētikas centri. Kā uzsvērts Komisijas pieņemtajā plānā *RePowerEU*, ir nepieciešams dažādot enerģijas piegādes un paātrināt atjaunīgo energoresursu izvēršanu. Jūras ostas var palīdzēt sasniegt šo mērķi, izvēršot atkrastes vēja enerģijas iekārtas, ražojot zaļo ūdeņradi un transportējot un uzglabājot sašķidrinātu dabasgāzi. Lai stiprinātu sinerģiju starp transporta nozari un enerģētikas nozari centienos dekarbonizēt Savienības ekonomiku, jūras ostas varētu iesaistīties arī oglekļa dioksīda transportēšanā pa cauruļvadiem vai izmantojot citus transporta veidus.
- (47) Tuvsatiksmes kuģošana var sniegt būtisku ieguldījumu transporta dekarbonizācijā, pārvadājot vairāk kravu un pasažieru pa jūru, cita starpā, lai samazinātu autoceļu satiksmes sastrēgumus Savienības teritorijā un uzlabotu piekļuvi nomaļiem un salu reģioniem un valstīm. Tomēr ir nepieciešams labāk integrēt tuvsatiksmes kuģošanas savienojumus, kas veido Eiropas transporta tīkla jūras dimensiju, ar sauszemes tīklu un likt lielāku uzsvāru uz visu transporta un loģistikas ķēdi gan attiecībā uz jūru, gan iekšzemi. Jaunizveidotā Eiropas jūras telpas visaptverošā koncepcija būtu jāveicina, izveidojot vai modernizējot tuvsatiksmes kuģošanas maršrutus un attīstot jūras ostas un to savienojumus ar iekšzemi, lai nodrošinātu efektīvu un ilgtspējīgu integrāciju ar citiem transporta veidiem. Turklāt minētajai jaunajai koncepcijai būtu jāveicina ilgtspējīgi tuvsatiksmes kuģošanas savienojumi ar mērķi koncentrēt kravu plūsmas jūras loģistikas maršrutos tā, lai uzlabotu esošos jūras savienojumus vai izveidotu jaunus dzīvotspējīgus, regulārus un biežus jūras savienojumus.
- (48) Autotransports Savienībā veido trīs ceturtdaļas no kopējiem iekšzemes kravu pārvadājumiem (pamatojoties uz veiktajiem tonnkilometriem) un aptuveni 90 % no kopējā iekšzemes pasažieru pārvadājumu apjoma (pamatojoties uz kopējo pasažierkilometru skaitu). Ņemot vērā autotransporta nozīmi un apņemšanos uzlabot ceļu satiksmes drošību saskaņā ar Komisijas paziņojumā par ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģiju minēto starpposma mērķrādītāju, ir jāuzlabo autoceļu infrastruktūras drošums.

- (48.a) Dalībvalstīm būtu jānodrošina konkrēta satiksmes apjoma pamattīkla lidostu savienošana ar pilsētu mezgliem, izmantojot dzelzceļu, metro, vieglo dzelzceļu vai tramvajus, lai uzlabotu savienotību, nodrošinātu pienācīgu jaudu un lietotāju ērtības, izņemot gadījumus, kad šādi savienojumi nav iespējami īpašu ģeogrāfisku vai būtisku fizisku ierobežojumu dēļ. Attiecībā uz minētajām lidostām, kas ir globāli mezgli, dalībvalstis tiek mudinātas attīstīt vai uzlabot savienojumus ar tālsatiksmes dzelzceļu vai ātrgaitas dzelzceļu, lai nodrošinātu alternatīvas īsajiem lidojumiem.
- (48.b) Lai veicinātu inovāciju gaisa transporta jomā, kosmodromi būtu jāiekļauj gaisa transporta infrastruktūras komponentu sarakstā. Tomēr minētajai iekļaušanai nebūtu jāskar Savienības kompetence kosmosa jomā atbilstīgi LESD 4. panta 3. punktam un LESD 189. pantam, ar ko neparedz dalībvalstu normatīvo aktu saskaņošanu. Turklāt kosmodromu iekļaušanai gaisa transporta infrastruktūras komponentu sarakstā saskaņā ar šo regulu nevajadzētu novest pie spēkā esošo vai turpmāko ES tiesību aktu par gaisa transporta infrastruktūru piemērošanu kosmodromiem, ja vien tas nav skaidri paredzēts šādos tiesību aktos.
- (49) Eiropas transporta tīklā būtu jānodrošina efektīva multimodalitāte, lai varētu izdarīt labāku un ilgtspējīgāku izvēli attiecībā uz to, kādam pasažieru vai kravas transporta veidam dot priekšroku, un lai pārvadājumiem lielā attālumā varētu apvienot lielākus apjomus. Lai sasniegtu šo mērķi, liela nozīme būtu jāpiešķir multimodāliem termināļiem.
- (49.a) Dalībvalstīm būtu jāveic tirgus un perspektīvas analīze attiecībā uz to teritorijā esošajiem multimodālajiem kravas termināļiem un jāizstrādā rīcības plāns multimodālu kravas termināļu tīkla attīstībai. Šajā nolūkā tās var atsaukties uz esošiem pētījumiem un plāniem. Dalībvalstu sagatavotajam rīcības plānam būtu jāveicina multimodālu kravas termināļu attīstība. Tomēr dalībvalstīm nevajadzētu būt pienākumam īstenot rīcības plānu. Turklāt rīcības plānam nevajadzētu radīt pienākumu privātajam sektoram ieguldīt termināļos. Uz plānu nevajadzētu attiecināt stratēģisko vides novērtējumu.

- (50) Pilsētu mezgliem ir svarīga nozīme Eiropas transporta tīklā, jo tie ir sākumpunkts vai galamērķis ("pēdējā jūdze") pasažieriem un kravām, kas pārvietojas Eiropas transporta tīklā, un pārsēšanās/pārkraušanas punkti dažādos transporta veidos vai starp dažādiem transporta veidiem. Būtu jānodrošina, ka caurlaidspējas nepietiekamība un nepietiekama tīkla savienojamība pilsētu mezglos vairs nekavē multimodalitāti Eiropas transporta tīklā. Eiropas transporta tīkla politikā galvenā uzmanība būtu jāpievērš netraucētas satiksmes plūsmas veicināšanai no tīklā esošajiem pilsētu mezgliem, uz tiem un starp tiem. Vietējā savienojamība pilsētu mezglos būtu jārisina kompetentajām vietējām, reģionālajām vai valsts iestādēm, jo īpaši izmantojot attiecīgus ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānu (IPMP) pasākumus.
- (51) Attiecībā uz katru pilsētas mezglu kā efektīvs vienots satvars pilsētu mobilitātes problēmu risināšanai būtu jāpieņem ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plāns (IPMP), kas ir visaptverošs ilgtermiņa integrēts kravu un pasažieru mobilitātes plāns visai funkcionālajai pilsētas teritorijai. Tajā varētu iekļaut mērķus, mērķrādītājus un rādītājus, kas ir pilsētu transporta sistēmas pašreizējo un turpmāko darbības rādītāju pamatā.
- (52) Dalībvalstīm būtu jāveicina IPMP ieviešana, lai uzlabotu koordināciju starp reģioniem, pilsētām un mazpilsētām. Šādā nolūkā dalībvalstis var atbalstīt vietējās iestādes kvalitatīvu ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānu izstrādē un pastiprināt to īstenošanas uzraudzību un izvērtēšanu, izmantojot jebkādos atbilstošus pasākumus, norādījumus, spēju veidošanu, palīdzību un, iespējams, finansiālu atbalstu.
- (52.a) IPMP var iekļaut esošajos plānos, kurus var sīkāk izstrādāt, lai izpildītu IPMP pamatnostādnes, un/vai plašākos plānos, kuros integrēti arī zemes izmantošanas plāni, piemēram, ņemot vērā saikni starp zemes izmantošanu un mobilitāti. Blīvi apdzīvotu pilsētu mezglu gadījumā būtu jāatļauj vairāki IPMP.
- (53) Saskaņā ar pamatprogrammu "Apvārsnis Eiropa" izveidotās misijas "Klimatneitrālas un viedas pilsētas" mērķis ir panākt, lai līdz 2030. gadam Savienībā būtu 100 klimatneitrālas pilsētas. Misijas izpildē iesaistītās pilsētas darbosies kā eksperimentu un inovācijas centri, lai līdz 2050. gadam tām varētu sekot arī citas.

- (54) Multimodāli digitāli mobilitātes pakalpojumi palīdz uzlabot dažādu transporta veidu integrāciju, apvienojot vairākus transporta piedāvājumus vienā. To turpmākai attīstībai būtu jāveicina uzvedināšana izmantot visilgtspējīgākos transporta veidus, sabiedrisko transportu un aktīvos transporta veidus, piemēram, iešanu kājām un riteņbraukšanu.
- (55) Informācijas un komunikācijas tehnoloģiju (IKT) sistēmas transportam ir nepieciešamas, lai nodrošinātu pamatu satiksmes un transporta operāciju un satiksmes drošības optimizācijai, kā arī uzlabotu saistītos pakalpojumus. Būtu jāveicina informācijas plūsmas transporta un mobilitātes tīklā, tostarp izvēršot Savienības mobilitātes datu telpu. Pasažieriem vajadzētu būt pieejamai informācijai, tai skaitā informācijai par biļešu pārdošanas un rezervēšanas sistēmām.
- (56) Intelektiskām transporta sistēmām un pakalpojumiem, kā arī jaunām tehnoloģijām būtu jākalpo par katalizatoru intelektisko transporta sistēmu un pakalpojumu ieviešanai uz visiem Eiropas transporta tīkla ceļiem.

- (57) Ir vajadzīga pienācīga Eiropas transporta tīkla plānošana. Tas ietver arī īpašu prasību īstenošanu visā tīklā attiecībā uz infrastruktūru, IKT sistēmām, aprīkojumu un pakalpojumiem, tostarp prasības alternatīvo degvielu infrastruktūras izvēšanai, kā noteikts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) [...] [par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu]¹³. Tāpēc ir jānodrošina pienācīga un saskaņota šādu prasību ieviešana visā Eiropā katram transporta veidam un to starpsavienojumiem Eiropas transporta tīklā un ārpus tā, lai gūtu priekšrocības no tīkla darbības un lai dotu iespēju veikt efektīvas Eiropas mēroga transporta operācijas lielā attālumā. Lai nodrošinātu alternatīvo degvielu ieviešanu visā Eiropas transporta tīkla autoceļu tīklā saskaņā ar mērķrādītājiem, kas noteikti Regulā (ES) [...] [par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu], atsaucies uz "pamattīklu" Regulā (ES) [...] [par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu] būtu jāuzskata par atsaucēm uz "pamattīklu", kas noteikts šajā regulā. Atsaucies uz "visaptverošu tīklu" Regulā (ES) [...] [par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu] būtu jāuzskata par atsaucēm uz "paplašināto pamattīklu" un "visaptverošo tīklu", kas noteikts šajā regulā.
- (58) Eiropas transporta tīklam būtu jānodrošina pamats jaunu tehnoloģiju un inovāciju plaša mēroga ieviešanai, kas var palīdzēt uzlabot Eiropas transporta nozares vispārējo efektivitāti un spēju nodrošināt pasažieru plūsmu aizsardzību, izmantojot efektīvus līdzekļus, padarīt sabiedrisko vai videi nekaitīgāku transportu pievilcīgāku pasažieriem un samazināt tā oglekļa pēdu. Tas palīdzēs sasniegt Eiropas zaļā kursa mērķus un vienlaikus palīdzēs sasniegt mērķi palielināt Savienības enerģētisko drošību. Lai sasniegtu minētos mērķus, visā Eiropas transporta tīklā būtu jāuzlabo alternatīvo degvielu un saistītās infrastruktūras pieejamība.

¹³ Eiropas Parlamenta un Padomes [...] Regula par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu un ar ko atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/94/ES (OV L [...]).

- (59) Visā Eiropas transporta tīklā būtu jāizveido pietiekams skaits publiski pieejamu vieglo transportlīdzekļu un lielas noslodzes transportlīdzekļu ātras uzlādes punktu. Šim mērķim būtu jānodrošina pilnīga pārrobežu savienojamība un jāļauj elektriskajiem transportlīdzekļiem pārvietoties visā Savienībā. Uz attālumu balstītiem Eiropas transporta tīkla mērķrādītājiem, kas noteikti Regulā (ES) [...] [par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu], ir jānodrošina pietiekams elektrouzlādes punktu minimālais pārklājums Savienības galvenajos autoceļu tīklos.
- (60) Publiski pieejama uzlādes infrastruktūra Eiropas transporta tīklā, kā noteikts Regulā (ES) [par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu], būtu jāpapildina ar prasībām par uzlādes infrastruktūras ieviešanu multimodālos termināļos un multimodālos pasažieru pārvadājumu mezglos, lai nodrošinātu uzlādes iespējas tālsatiksmes kravas automobiļiem, kad tie tiek iekrauti vai izkrauti vai kad transportlīdzekļa vadītājs izmanto atpūtas periodu, vai autobusiem multimodālos pasažieru pārvadājumu mezglos. Lai nodrošinātu brīvu apriti vai pārvietošanos gadījumos, kad termināļi vai pasažieru pārvadājumu mezgļi saņem Savienības vai publiskā sektora atbalstu, piekļuvei uzlādes nolūkos vajadzētu būt taisnīgai, pārredzamai un nediskriminējošai, lai izvairītos no tirgus bloķēšanas konkrētiem uzņēmumiem vai iespējamiem konkurences izkropļojumiem.
- (61) Infrastruktūras drošuma, drošības un uzticamības nepietiekamība, ko izraisa dabiski apdraudējumi, tostarp ar klimatu saistīti notikumi un citi ārkārtēji notikumi, piemēram, pandēmijas, cilvēku izraisītas katastrofas, piemēram, negadījumi, vai traucējumi, ko izraisa tīšas darbības, piemēram, terorisms un kiberuzbrukumi, ir būtiska Eiropas transporta tīkla efektivitātes un darbības problēma. Piemēram, negadījumi, ko izraisījušas vairākas dabas katastrofas ekstrēmu laikapstākļu dēļ, pēdējos gados ir būtiski traucējuši transporta plūsmas. Tāpēc transporta tīkla noturība pret klimata pārmaiņām, dabiskiem apdraudējumiem, cilvēka izraisītām katastrofām un citiem traucējumiem būtu jāuzlabo, pamatojoties uz riska novērtējumu un noturību veicinošiem pasākumiem, ko kritiskās vienības veic transporta nozarē saskaņā ar Direktīvu [...] par kritisko vienību noturību ¹⁴.

¹⁴ Šajā direktīvā ir atsauce uz Komisijas priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai par kritisko vienību noturību, COM/2020/829 final.

- (62) Ņemot vērā pieredzi, kas krīzes pārvarēšanā gūta Covid-19 pandēmijas laikā ¹⁵, un lai nākotnē izvairītos no satiksmes traucējumiem un neparedzētiem gadījumiem, dalībvalstīm, plānojot infrastruktūru, būtu jāņem vērā transporta infrastruktūras drošība un noturība pret klimata pārmaiņām, dabiskiem apdraudējumiem, cilvēka izraisītām katastrofām un citiem traucējumiem, kas ietekmē Savienības transporta sistēmas darbību. Šajā nolūkā Eiropas transporta koridoros būtu jāiekļauj arī būtiski apvedceļi, ko var izmantot gadījumā, ja galvenajos maršrutos vērojama satiksmes pārslodze vai citas problēmas. Turklāt, ņemot vērā to multimodālo raksturu, ārkārtas gadījumos transporta veidi var aizstāt cits citu.
- (63) Uzņēmumu dalība, tostarp tādu, kuri ir kādas trešās valsts fiziskas personas vai kāda trešās valsts uzņēmuma īpašumā vai kontrolē, tostarp tādu, kas veic uzņēmējdarbību trešā valstī, var paātrināt Eiropas transporta tīkla īstenošanu. Tomēr īpašos apstākļos trešās valsts fiziskas personas vai trešās valsts uzņēmuma īpašumā vai kontrolē esošu uzņēmumu dalība vai ieguldījums kopīgu interešu projektos varētu apdraudēt drošību un sabiedrisko kārtību ES. Neskarot Regulā (ES) 2019/452 ¹⁶ paredzēto sadarbības mehānismu un papildus tam, ir vajadzīga lielāka informētība par šādu dalību vai ieguldījumu, lai publiskās iestādes varētu iejaukties, ja izrādās, ka šāda dalība vai ieguldījums varētu ietekmēt drošību vai sabiedrisko kārtību Savienībā, un ja dalība vai ieguldījums neietilpst Regulas (ES) 2019/452 ¹⁷ darbības jomā.

¹⁵ Paziņojums par zaļo joslu ieviešanu atbilstoši Vadlīnijām par robežu pārvaldības pasākumiem veselības aizsardzībai un preču un pamatpakalpojumu pieejamības nodrošināšanai, C(2020)1897 final (OV C 96 I, 24.3.2020., 1. lpp.), un Komisijas 2020. gada 28. oktobra paziņojums Eiropas Parlamentam, Eiropadomei un Padomei par transporta zaļo joslu modernizēšanu ar mērķi saglabāt ekonomiku, Covid-19 pandēmijai no jauna pieņemoties spēkā, COM(2020)685 final.

¹⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/452 (2019. gada 19. marts), ar ko izveido regulējumu ārvalstu tiešo ieguldījumu Savienībā izvērtēšanai (OV L 79I, 21.3.2019., 1. lpp.).

¹⁷ Šo apsvērumu varētu vēl pielāgot, lai atspoguļotu izmaiņas 47. pantā.

- (64) Lai gan uzturēšana ir un arī turpmāk būs dalībvalstu galvenā atbildība un neskarot dalībvalstu kompetenci, jo īpaši attiecībā uz uzturēšanas finansēšanu un pārvaldību, ir svarīgi, lai Eiropas transporta tīkls pēc izbūves tiktu pienācīgi uzturēts, lai nodrošinātu kvalitatīvus pakalpojumus, ievērojot dzīves cikla pieeju infrastruktūras projektu plānošanā un iepirkumos. Proti, dalībvalstīm būtu jādara viss iespējamais, lai nodrošinātu autoceļu un attiecīgā gadījumā iekšējo ūdensceļu infrastruktūras ilgtermiņa uzturēšanas plānošanu.
- (65) Lai noteiktajā termiņā īstenotu stratēģiski vissvarīgākās Eiropas transporta tīkla daļas, koridora pieeja būtu jāizmanto kā instruments dažādu projektu koordinēšanai starpvalstu līmenī un koridora attīstības sinhronizācijai, tādējādi maksimāli palielinot ieguvumus no tīkla.
- (66) Eiropas transporta koridoriem būtu jāpalīdz attīstīt Eiropas transporta tīkla infrastruktūru tā, lai likvidētu sastrēgumposmus, paplašinātu pārrobežu savienojumus un uzlabotu efektivitāti un ilgtspēju. Tiem būtu jāveicina kohēzija labākas teritoriālās sadarbības ietvaros. Tiem būtu jāpievēršas arī plašākiem transporta politikas mērķiem un jāveicina savstarpēja izmantojamība, transporta veidu integrācija un multimodālas darbības. Koridora pieejai vajadzētu būt pārredzamai un skaidrai, un šo koridoru pārvaldībai nebūtu jārada papildu administratīvais slogs vai izmaksas.
- (67) Lai veicinātu Eiropas transporta koridoru un divu horizontālo prioritāšu – *ERTMS* un Eiropas jūras telpas – koordinētu īstenošanu, Komisijai, vienojoties ar attiecīgajām dalībvalstīm, būtu jāieceļ Eiropas koordinatori. Tiem būtu jāveicina pasākumi, kuru mērķis ir izstrādāt pareizo pārvaldības struktūru un nodrošināt prioritāšu saskaņotu noteikšanu attiecībā uz infrastruktūras un investīciju plānošanu saistībā ar Eiropas transporta koridoriem un abām horizontālajām prioritātēm.

- (68) Eiropas un valstu transporta infrastruktūras plānošanas un īstenošanas sistēmām, kā arī Eiropas koordinatoru izstrādātajiem darba plāniem būtu jāpalīdz laikus noteikt termiņus un plānot investīcijas, kas vajadzīgas šīs regulas mērķu sasniegšanai.
- (69) Eiropas koordinatoru darba plāni būtu jāizmanto, lai veicinātu sadarbību starp visām attiecīgajām ieinteresētajām personām, stiprinātu papildināmību ar dalībvalstu un infrastruktūras pārvaldītāju darbībām un jo īpaši lai noteiktu indikatīvus atskaites punktus galveno trūkstošo savienojumu un pārrobežu posmu īstenošanai un sastrēgumposmu novēršanai.
- (70) Eiropas transporta tīkla interaktīvā ģeogrāfiskās un tehniskās informācijas sistēma (*TENtec*) nodrošina to karšu tehnisko bāzi, kurās norādīts Eiropas transporta tīkls.
- (71) Saskaņā ar Komisijas 2018. gada marta paziņojumu par Militārās mobilitātes rīcības plānu ¹⁸, Komisija novērtēja nepieciešamību pielāgot Eiropas transporta tīklu, lai atspoguļotu infrastruktūras izmantošanu militārām vajadzībām. Pamatojoties uz Eiropas transporta tīkla un militāro prasību neatbilstību analīzi ¹⁹, Eiropas tīklā tika iekļauti papildu autoceļi un dzelzceļi, lai uzlabotu sinerģiju starp civilajiem un militārajiem transporta tīkliem.

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

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

- (72) Lai maksimāli palielinātu saskaņotību starp pamatnostādnēm un attiecīgo Savienības līmenī pieejamo finanšu instrumentu plānošanu, Eiropas transporta tīkla finansējumam būtu jāatbilst šai regulai un jo īpaši jābalstās uz Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2021/1153 ²⁰. Turklāt tīkla finansējumam būtu jābalstās arī uz finansējuma un finansēšanas instrumentiem, kas paredzēti saskaņā ar citiem Savienības tiesību aktiem, tostarp *InvestEU*, Atveseļošanas un noturības mehānismu, kohēzijas politiku, pamatprogrammu "Apvārsnis Eiropa" un citiem Eiropas Investīciju bankas izveidotiem finansēšanas instrumentiem. Lai varētu finansēt kopīgu interešu projektus, atsaucies uz "multimodālām loģistikas platformām", "jūras maģistrālēm" un "telemātikas lietojumprogrammām" Regulā (ES) 2021/1153 būtu attiecīgi jāuzskata par atsaucēm uz "multimodāliem kravas termināļiem", "Eiropas jūras telpu" un "transporta IKT sistēmām", kā definēts šajā regulā. Šajā pašā nolūkā atsaucies uz "pamattīklu" Regulā (ES) 2021/1153 būtu jāuzskata par atsaucēm arī uz "paplašināto pamattīklu", kas noteikts šajā regulā.
- (73) Lai sasniegtu Eiropas transporta tīkla mērķus, jo īpaši attiecībā uz transporta sistēmas dekarbonizāciju un digitalizāciju Savienībā, ir vajadzīgs stabils tiesiskais regulējums. Dalībvalstīm būtu jāīsteno vērienīgas reformas, kuru mērķis ir risināt ilgtspējīga transporta problēmas, kas konstatētas Eiropas pusgadā. Atveseļošanas un noturības mehānisms atbalsta gan reformas, gan investīcijas, lai padarītu transportu ilgtspējīgāku, samazinātu emisijas, uzlabotu drošumu un efektivitāti. Attiecīgie pasākumi šajā nolūkā ir iekļauti apstiprinātajos atveseļošanas un noturības plānos.

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

- (74) Lai atjauninātu I un II pielikumā iekļautās ostu, lidostu, termināļu un pilsētu mezglu kartes un sarakstus, ņemtu vērā iespējamās izmaiņas, kas izriet jo īpaši no konkrētu transporta infrastruktūras elementu faktiskās izmantošanas salīdzinājumā ar iepriekš noteiktām kvantitatīvām robežvērtībām, un III pielikumā grozītu Eiropas transporta koridoru izvietojumu, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu attiecībā uz I, II un III pielikuma grozījumiem. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī, un lai minētās apspriešanās tiktu rīkotas saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu ²¹. Jo īpaši, lai deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu vienādu dalību, Eiropas Parlaments un Padome visus dokumentus saņem vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem, un minēto iestāžu ekspertiem ir sistemātiska piekļuve Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana.
- (75) Dažas tīkla daļas pārvalda citi dalībnieki, nevis dalībvalstis. Tomēr dalībvalstis ir atbildīgas par to, lai nodrošinātu, ka tīklu reglamentējošie noteikumi tiek pareizi piemēroti to teritorijā.
- (76) Lai nodrošinātu šajā regulā noteikto pienākumu netraucētu un efektīvu īstenošanu, Komisija ar tehniskā atbalsta instrumenta ²² starpniecību atbalsta dalībvalstis, nodrošinot īpaši pielāgotas tehniskās zināšanas reformu, tostarp tādu reformu, kas veicina Eiropas transporta tīkla attīstību, izstrādei un īstenošanai.

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

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

- (77) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus šīs regulas īstenošanai, būtu jāpiešķir Komisijai īstenošanas pilnvaras attiecībā uz atbrīvojumu piešķiršanu no konkrētām šīs regulas prasībām, kā arī tādu īstenošanas aktu pieņemšanu, ar kuriem nosaka ūdens atsaucēs līmeņus, ar kuriem nosaka metodiku pilsētu mobilitātes datiem, kas dalībvalstīm jāvēl, un uz tādu īstenošanas aktu pieņemšanu, kuri attiecas uz Eiropas transporta koridora pārrobežu posmu īstenošanu un divām horizontālajām prioritātēm. Pēc attiecīgo dalībvalstu lūguma īstenošanas aktus var pieņemt arī attiecībā uz konkrētiem Eiropas transporta koridoru posmiem. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011 ²³.
- (77.a) Noteikumi, kuri attiecas uz dzelzceļiem, jo īpaši visas prasības savienot lidostas un ostas ar dzelzceļiem, kā arī noteikumus, kas saistīti ar multimodāliem kravas termināļiem, nebūtu jāpieņem Kiprai, Maltai un tālākajiem reģioniem tik ilgi, kamēr to teritorijā nav izveidota dzelzceļa sistēma. Noteikumi par drošām stāvvietām nebūtu jāpieņem minētajām dalībvalstīm un reģioniem arī tāpēc, ka šādas stāvvietas nav būtiskas, jo to teritorijā nenotiek kravu autopārvadājumu tranzīta satiksme.
- (78) Ņemot vērā to, ka šīs regulas mērķus, proti, koordinētā veidā izveidot un attīstīt Eiropas transporta tīklu, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs un to, ka tāpēc, ņemot vērā vajadzību saskaņot šos mērķus, tos labāk var sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai.

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

- (79) Regula (ES) 2021/1153 ir jāgroza, lai pielāgotu tās noteikumus nolūkā integrēt pamattīkla koridorus Eiropas transporta koridoros. Eiropas transporta koridoru definīcija un izvietojums tiks noteikts šajā regulā, un tie aizstās pamattīkla koridorus, kas noteikti minētajā regulā.
- (80) Regula (ES) Nr. 913/2010 ir jāgroza, lai pielāgotu tās noteikumus nolūkā integrēt dzelzceļa kravu pārvadājumu koridorus Eiropas transporta koridoros.
- (81) Regula (ES) Nr. 1315/2013 būtu jāatceļ,

I NODAĻA

VISPĀRĪGIE PRINCIPI

1. pants

Priekšmets

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

2. pants

Darbības joma

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

3. pants

Definīcijas

Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

- a) "kopīgu interešu projekts" ir jebkurš projekts, ko īsteno saskaņā ar šo regulu;
- b) "kaimiņvalsts" ir trešā valsts, uz kuru attiecas Eiropas kaimiņattiecību politika, paplašināšanās politika un Eiropas Ekonomikas zona, Eiropas Brīvās tirdzniecības asociācija vai ES un Apvienotās Karalistes Tirdzniecības un sadarbības nolīgums;
- c) "NUTS reģions" ir reģions atbilstoši klasifikācijai Regulā (EK) Nr. 1059/2003 par kopējas statistiski teritoriālo vienību klasifikācijas izveidi;

- d) "pārrobežu posms" ir posms, kas nodrošina kopīgu interešu projekta nepārtrauktību abās robežas pusēs, starp divu dalībvalstu robežai tuvākajiem pilsētu mezgliem vai starp dalībvalsti un kaimiņvalsti;
- e) "sastrēgumposms" ir fizisks, tehnisks, funkcionāls, operacionāls vai administratīvs šķērslis, kas pārtrauc sistēmas darbību, ietekmējot tālsatiksmes vai pārrobežu plūsmu nepārtrauktību;
- f) "pilsētas mezgls" ir pilsētas teritorija, kurā Eiropas transporta tīkla transporta infrastruktūras elementi, piemēram, ostas, tostarp pasažieru termināļi, lidostas, dzelzceļa stacijas, autoostas, loģistikas platformas un iekārtas un kravas termināļi, kas atrodas pilsētas teritorijā un ap to, ir savienoti ar citiem minētās infrastruktūras elementiem un reģionālās un vietējās satiksmes infrastruktūru, tostarp infrastruktūru, kas saistīta ar aktīvajiem transporta veidiem;
- g) "izolēts tīkls" ir dalībvalsts dzelzceļa tīkls vai šā tīkla daļa, kurā sliežu ceļa platums atšķiras no Eiropas standarta nominālā sliežu ceļa platuma (1435 mm);
- h) Svītrots;
- i) "multimodālais transports" ir pasažieru un/vai kravas pārvadāšana, izmantojot divus vai vairākus transporta veidus;
- j) "multimodāli digitāli mobilitātes pakalpojumi" ir pakalpojumi, kā definēts Direktīvas 2010/40/ES par pamatu inteliģento transporta sistēmu ieviešanai ²⁴ [...]. pantā;

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

- k) "savstarpēja izmantojamība" ir infrastruktūras, arī transporta veida vai segmenta digitālās infrastruktūras, spēja, tai skaitā visi reglamentējošie, tehniskie un darbības nosacījumi, nodrošināt drošu un netraucētu satiksmes un informācijas plūsmu, panākot atbilstību minētā infrastruktūras veida vai segmenta vajadzīgajam veiktspējas līmenim;
- l) "multimodāls pasažieru pārvadājumu mezgls" ir savienojuma punkts starp vismaz diviem pasažieru transporta veidiem, kurā tiek nodrošināta ceļošanas informācija, piekļuve sabiedriskajam transportam un pārsēšanās starp transporta veidiem, tostarp piekļuve aktīvajiem transporta veidiem, un kurš darbojas kā saskarne starp pilsētu mezgliem un transporta tīkliem, pa kuriem veic pārvadājumus lielākos attālumos;
- m) "multimodāls kravas terminālis" ir struktūra, kas aprīkota pārkraušanai starp vismaz diviem transporta veidiem vai starp divām dažādām dzelzceļa sistēmām un kravu pagaidu uzglabāšanai, piemēram, termināļi iekšējās vai jūras ostās, pie iekšējiem ūdensceļiem, lidostās, kā arī dzelzceļa termināļi;
- n) "loģistikas platforma" ir zona, kas ir tieši saistīta ar Eiropas transporta tīkla transporta infrastruktūru un kas ietver vismaz vienu kravas termināli un ļauj veikt loģistikas darbības;
- o) "ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plāns" (IPMP) ir dokuments stratēģiskai mobilitātes plānošanai, kura mērķis ir ilgtspējīgā veidā uzlabot pilsētu funkcionālo teritoriju pieejamību un mobilitāti tajās cilvēku, uzņēmumu un preču pārvadājumu vajadzībām, jo īpaši labākas dzīves kvalitātes nolūkā;
- p) "aktīvie transporta veidi" ir cilvēku vai preču pārvadājumi ar nemotorizētiem līdzekļiem, kuru pamatā ir cilvēku fiziskā aktivitāte, tostarp līdzekļi ar palīgelektromotoru, kā minēts Regulas (ES) Nr. 168/2013 2. panta 2. punkta h) apakšpunktā;

- q) "transporta IKT sistēmas" ir informācijas un komunikācijas tehnoloģiju sistēmas un lietojumprogrammas, kurās izmanto informācijas, sakaru, navigācijas vai pozicionēšanas/lokālizācijas tehnoloģijas un kuras ļauj veikt tādu datu un informācijas apstrādi, uzglabāšanu un apmaiņu, kas vajadzīga, lai efektīvi pārvaldītu infrastruktūru, mobilitāti un satiksmi Eiropas transporta tīklā, paziņotu attiecīgo informāciju iestādēm un nodrošinātu papildvērtības pakalpojumus iedzīvotājiem, kravu nosūtītājiem un operatoriem, tostarp sistēmas, kuras ļauj izmantot tīklu noturīgi, droši, aizsargāti, nekaitējot videi un efektīvi izmantojot tā caurlaidspēju. Tās ietver r)–x) punktā minētās sistēmas, tehnoloģijas un pakalpojumus un var ietvert arī borta ierīces ar atbilstošiem infrastruktūras vai digitāliem komponentiem;
- r) "intelektiska transporta sistēma" (ITS) ir sistēma, kas Eiropas Parlamenta un Padomes 2010. gada 7. jūlija Direktīvas (ES) 2010/40/ES par pamatu inteliģento transporta sistēmu ieviešanai autotransporta jomā un saskarnēm ar citiem transporta veidiem ²⁵ 4. panta 1. punktā definēta kā "inteliģenta transporta sistēma";
- s) "kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmas" (*VTMIS*) ir sistēmas, kas izveidotas ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2002/59/EK ²⁶;
- t) "upju informācijas pakalpojumi" (*RIS*) ir informācijas un komunikācijas tehnoloģijas iekšējos ūdensceļos, kā definēts Parlamenta un Padomes Direktīvas 2005/44/EK ²⁷ 3. panta a) punktā;

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

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

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

- u) "Eiropas Jūras vienloga sistēmas vide" (*EMSWe*) ir tiesiskais un tehniskais regulējums, kā definēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2019/1239 ²⁸;
- v) "gaisa satiksmes pārvaldības / aeronavigācijas pakalpojumu sistēma" (*ATM/ANS* sistēma) ir *ATM/ANS* sistēma, kā definēts Regulas (ES) 2018/1139 3. panta 7. punktā;
- w) "Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēma" (*ERTMS*) ir sistēma, kas minēta Direktīvā (ES) 2016/797 un Komisijas Regulas (ES) 2016/919 ²⁹ pielikuma 2.2. punktā;
- x) "uz radiosakariem balstīta *ERTMS*" ir 2. vai 3. līmeņa *ERTMS*, kas izmanto radiosakarus kustības atļaujas signāla pārraidīšanai vilcienam saskaņā ar Komisijas Regulu (ES) 2016/919 ³⁰;
- y) "B klases sistēmas" ir vilcienu aizsardzības un balss radiosakaru mantotās sistēmas, kā definēts Komisijas Regulas (ES) 2016/919 pielikuma 2.2. punktā;
- z) "jūras osta" ir jūras osta, kā definēts Regulas (ES) 2017/352 2. panta 16. punktā;
- aa) "tuvsatiksmes kuģošana" ir kravu un pasažieru pārvietošana pa jūru starp ostām, kas atrodas vienas vai vairāku dalībvalstu ģeogrāfiskajos ūdeņos, vai starp ostu, kas atrodas dalībvalstu ūdeņos, un ostu, kas atrodas tādas blakus esošas trešās valsts ūdeņos, kurai ir krasta līnija jūrās, kas robežojas ar vienas vai vairāku dalībvalstu ūdeņiem;

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

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

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

- ab) "kravu pārvadājumu elektroniskā informācija" (*eFTI*) ir regulatīvās informācijas elektroniska paziņošana starp uzņēmējiem un kompetentajām iestādēm saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2020/1056 ³¹;
- ac) "Eiropas vienotā gaisa telpa" (*SES*) ir sistēmas, kas izveidotas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 549/2004 ³², (EK) Nr. 550/2004 ³³, (EK) Nr. 551/2004 ³⁴ un (ES) 2018/1139 ³⁵, lai pastiprinātu gaisa satiksmes drošuma standartus, veicinātu gaisa transporta sistēmas ilgtspējīgu attīstību un uzlabotu gaisa satiksmes pārvaldības un aeronavigācijas pakalpojumu vispārējo darbību vispārējā gaisa satiksmē Eiropā;
- ad) "vertikālās pacelšanās un nosēšanās lidlauks" ir zona, ko izmanto vertikālās pacelšanās un nosēšanās (*VTOL*) gaisa kuģu nosēšanās un pacelšanās vajadzībām;
- ae) "gaisa kuģu kontaktstāvvietā" ir stāvvietā īpaši noteiktā lidostas perona zonā, kas aprīkota ar pasažieru iekāpšanas trupu;

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

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

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

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

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

- af) "SESAR projekts" ir projekts gaisa satiksmes pārvaldības modernizācijai Eiropā, kura mērķis ir nodrošināt Savienībai augstas veiktspējas, standartizētu un savietojamu gaisa satiksmes pārvaldības infrastruktūru un kuru veido inovācijas cikls, kas ietver *SESAR* definēšanas posmu, *SESAR* izstrādes posmu un *SESAR* izvēršanas posmu;
- af2) "kosmodroms" ir iekārta kosmosa kuģu testēšanai un palaišanai;
- ag) "Eiropas dzelzceļa projekts" ir kopuzņēmuma "Eiropas dzelzceļš" vai tā priekšteča *Shift2Rail* projekts;
- ah) "Eiropas *ATM* ģenerālplāns" ir plāns, kas apstiprināts ar Padomes Lēmumu 2009/320/EK ³⁶, ar turpmākiem grozījumiem ³⁷;
- ai) "dzelzceļa kravu pārvadājumu pārvaldības struktūras" ir pārvaldības struktūras, kas minētas Regulas (ES) Nr. 913/2010 8. pantā;
- aj) "apkope" ir darbi, kuru mērķis ir uzturēt esošās infrastruktūras stāvokli un veiktspēju tās darbmūža laikā;
- ak) "sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīze" ir kvantitatīvs projekta vērtības *ex-ante* izvērtējums, kura pamatā ir atzīta metodika, ņemot vērā visus attiecīgos ieguvumus un izmaksas sociālajā, ekonomikas, veselības, klimata un vides jomā. Izmaksu un ieguvumu analīzei klimata un vides jomā jābalstās uz ietekmes uz vidi novērtējumu, kas veikts saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2011/92/ES ³⁸;
- al) "alternatīvās degvielas" ir alternatīvās degvielas, kā definēts Regulas (ES) [...] [par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu] 2. panta 3. punktā;

³⁶ OV L 95, 9.4.2009., 41. lpp.

³⁷ Padomes Lēmums 2009/320/EK (2009. gada 30. marts), ar ko apstiprina Vienotās Eiropas gaisa telpas satiksmes pārvaldības sistēmas pētniecības (*SESAR*) projekta Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības ģenerālplānu (OV L 95, 9.4.2009., 41. lpp.).

³⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2011/92/ES (2011. gada 13. decembris) par dažu sabiedrisku un privātu projektu ietekmes uz vidi novērtējumu (OV L 26, 28.1.2012., 1. lpp.).

- am) "droša un aizsargāta stāvvietā" ir stāvvietā, kas pieejama transportlīdzekļu vadītājiem, kuri veic kravu vai pasažieru pārvadājumus, un kas atbilst Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 561/2006 ³⁹ 8.a panta 1. punkta prasībām un ir sertificēta saskaņā ar Savienības standartiem un procedūrām, ievērojot minētās regulas 8.a panta 2. punktu;
- an) "sistēma svēršanai kustībā" ir automātiska sistēma, kas izveidota ceļu infrastruktūrā, lai apzinātu satiksmē esošus transportlīdzekļus vai transportlīdzekļu sastāvus, kas varētu būt pārsnieguši attiecīgos svara ierobežojumus saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 96/53/EK ⁴⁰.
- ao) "projekta pilnvarojuma lēmums" ir lēmums vai lēmumu kopums, kas var būt administratīva rakstura, ko saskaņā ar valsts tiesību sistēmu un administratīvajām tiesībām vienlaicīgi vai secīgi pieņem dalībvalsts iestāde vai iestādes, izņemot administratīvās pārsūdzības un pārsūdzības tiesā iestādes, un ar kuru nosaka, vai projekta virzītājam ir vai nav tiesības īstenot projektu attiecīgajā ģeogrāfiskajā apgabalā pamattīklā, paplašinātajā tīklā vai visaptverošajā tīklā, neskarot jebkādu lēmumu, kas pieņemts saistībā ar administratīvās pārsūdzības vai pārsūdzības tiesā procedūru.

4. pants

Eiropas transporta tīkla mērķi

1. Eiropas transporta tīkla attīstības vispārējais mērķis ir Savienības mērogā izveidot vienu kvalitatīvu multimodālu tīklu.

³⁹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 561/2006 (2006. gada 15. marts), ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu (OV L 102, 11.4.2006., 1. lpp.).

⁴⁰ Padomes Direktīva 96/53/EK (1996. gada 25. jūlijs), ar kuru paredz noteiktu Kopienā izmantotu transportlīdzekļu maksimālos pieļaujamās gabarītus iekšzemes un starptautiskajos autopārvadājumos, kā arī šo transportlīdzekļu maksimālo pieļaujamo masu starptautiskajos autopārvadājumos (OV L 235, 17.9.1996., 59. lpp.).

2. Eiropas transporta tīkls stiprina Savienības sociālo, ekonomisko un teritoriālo kohēziju un veicina ilgtspējīgas, drošas, efektīvas un noturīgas Eiropas vienotās transporta telpas izveidi, kas palielina ieguvumus lietotājiem un atbalsta iekļaujošu izaugsmi. Tas parāda Eiropas pievienoto vērtību, veicinot turpmāk minētajās četrās kategorijās paredzēto mērķu sasniegšanu:

a) ilgtspējība, ko nodrošina:

- i) bezemisiju un mazemisiju mobilitātes veicināšana saskaņā ar attiecīgajiem Savienības CO₂ emisiju samazināšanas mērķrādītājiem;
- ii) ilgtspējīgāku transporta veidu plašāka izmantošana, jo īpaši turpinot Savienības mērogā attīstīt tālsatiksmes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tīklu, citstarp ātrgaitas, un savstarpēji izmantojamu dzelzceļa kravu pārvadājumu tīklu, uzticamu iekšējo ūdensceļu un tuvsatiksmes kuģošanas tīklu, kā arī veicinot aktīvos transporta veidus;
- iii) labāka vides aizsardzība;
- iv) negatīvās ārējās ietekmes samazināšana, tostarp tādas, kas saistīta ar vidi, veselību, satiksmes pārslodzi un negadījumiem;
- v) lielāka enerģētiskā drošība;

b) kohēzija, ko nodrošina:

- i) visu Savienības reģionu, tostarp tālāko reģionu un citu attālu, salu, perifēro un kalnu reģionu, kā arī mazapdzīvoto apgabalu, pieejamība un savienojamība;
- ii) infrastruktūras kvalitātes atšķirību izlīdzināšana starp reģioniem un dalībvalstīm;

- iii) gan pasažieru, gan kravu pārvadājumu efektīva koordinācija un starpsavienojumi starp tālsatiksmes transporta infrastruktūru, no vienas puses, un reģionālās un vietējās satiksmes transporta infrastruktūru un transporta pakalpojumiem pilsētu mezglos, no otras puses;
 - iv) transporta infrastruktūra, kas atspoguļo konkrētos apstākļus dažādās Savienības daļās un nodrošina visu Eiropas reģionu līdzsvarotu pārklājumu;
- c) efektivitāte, ko nodrošina:
- i) infrastruktūras sastrēgumposmu likvidēšana un trūkstošo savienojumu izveidošana gan transporta infrastruktūrā, gan infrastruktūras savienojuma punktos dalībvalstu teritorijās un starp tām;
 - ii) sastrēgumposmu, tostarp digitalizācijas nepilnību, likvidēšana savstarpējas izmantojamības jomā;
 - iii) valstu, reģionālo un vietējo transporta tīklu savstarpēja izmantojamība;
 - iv) optimāla visu transporta veidu integrācija un starpsavienojumi, tostarp pilsētu mezglos;
 - v) ekonomiski efektīva un kvalitatīva transporta izmantošanas veicināšana, sekmējot turpmāko ekonomikas izaugsmi un konkurētspēju;
 - vi) efektīvāka jaunās un esošās infrastruktūras izmantošana;
 - vii) novatorisku tehnoloģisku un funkcionālu koncepciju izmaksefektīva piemērošana;
- d) visiem lietotājiem pieejamu ieguvumu palielināšana, ko nodrošina:
- i) pieejamība lietotājiem un viņu mobilitātes un transporta vajadzību apmierināšana, jo īpaši ņemot vērā to cilvēku vajadzības, kuri atrodas neaizsargātības situācijā, tostarp personu ar invaliditāti vai ierobežotām pārvietošanās spējām, un to cilvēku vajadzības, kuri dzīvo attālos reģionos, tostarp tālākajos reģionos un salās;

- ii) droši, aizsargāti un augstas kvalitātes standarti, tostarp lietotājiem sniegto pakalpojumu kvalitāte, gan pasažieru, gan kravu pārvadājumu jomā;
- iii) atbalsts pieejamu un cenas ziņā pieņemamu transporta pakalpojumu kvalitātei, efektivitātei un ilgtspējai;
- iv) tādas mobilitātes atbalstīšana, kas ir piemērota mainīgajam klimatam un noturīga pret dabiskiem apdraudējumiem un cilvēka izraisītām katastrofām, un veicina efektīvu un ātru neatliekamās palīdzības un glābšanas dienestu izvēršanu, tostarp attiecībā uz personām ar invaliditāti vai ierobežotām pārvietošanās spējām;
- v) infrastruktūras noturība, jo īpaši pārrobežu posmos;
- vi) alternatīvu transporta risinājumu piedāvājums tīkla traucējumu gadījumā, aptverot arī citus transporta veidus.
- vii) atbalsts aktīviem mobilitātes veidiem, uzlabojot saistītās infrastruktūras pieejamību un kvalitāti, tādējādi uzlabojot infrastruktūras aktīvo lietotāju drošību un veselību un veicinot minēto transporta veidu vidiskos ieguvumus.

5. pants

Resursefektīvs tīkls un vides aizsardzība

1. Eiropas transporta tīklu plāno, attīsta un ekspluatē resursefektīvi un saskaņā ar piemērojamām Savienības un valstu vides prasībām, izmantojot:
 - a) jaunas infrastruktūras attīstīšanu, esošās transporta infrastruktūras uzlabošanu un uzturēšanu, jo īpaši infrastruktūras būvniecības vai uzlabojumu plānošanas posmā ietverot infrastruktūras uzturēšanu visā tās darbmuža laikā un uzturot infrastruktūru ekspluatācijas kārtībā;

- b) infrastruktūras integrācijas un starpsavienojumu optimizāciju;
- c) alternatīvo degvielu uzlādes un uzpildes infrastruktūras ieviešanu;
- d) jaunu transporta tehnoloģiju un IKT sistēmu ieviešanu, lai saglabātu vai uzlabotu infrastruktūras veiktspēju, ja šāda ieviešana ir ekonomiski pamatota vai nepieciešama, lai uzlabotu drošumu un drošību;
- e) infrastruktūras izmantošanas optimizāciju, jo īpaši ar efektīvu caurlaidspējas un satiksmes pārvaldību un pāreju uz ilgtspējīgākiem mobilitātes modeļiem, tostarp attīstot ilgtspējīgus, pievilcīgus un efektīvus multimodālus transporta pakalpojumus;
- f) ņemot vērā iespējamās sinerģijas ar citiem tīkliem, jo īpaši Eiropas enerģētikas vai telekomunikāciju tīkliem vai divējāda lietojuma tīklu, kas noteikts Militārajās prasībās militārajai mobilitātei Eiropas Savienībā un ārpus tās;
- g) zaļas, ilgtspējīgas un pret klimata pārmaiņām noturīgas infrastruktūras attīstību ar mērķi pēc iespējas samazināt negatīvo ietekmi uz tīkla tuvumā dzīvojošo iedzīvotāju veselību, vidi un ekosistēmu degradāciju;
- h) pienācīgu transporta tīkla un tā infrastruktūras, jo īpaši pārrobežu posmos, noturības izvērtēšanu attiecībā pret klimata pārmaiņām, kā arī dabiskiem apdraudējumiem un cilvēka izraisītām katastrofām, kā arī tīšiem vai netīšiem traucējumiem, tostarp attiecībā uz transportu, lai risinātu minētās problēmas;
- i) Svītrots.

2. Plānojot un attīstot Eiropas transporta tīklu, dalībvalstis var pielāgot detalizētu maršruta posmu izvietojumu, ņemot vērā konkrētos apstākļus dažādās Savienības daļās, piemēram, attiecīgo reģionu topogrāfiskās iezīmes un vides apsvērumus, vienlaikus nodrošinot atbilstību šai regulai. Šāda pielāgošana nepārsniedz to, kas atļauts attiecīgajā lēmumā par projekta apstiprināšanu.

3. Plānu un projektu vides novērtējumu veic saskaņā ar Padomes Direktīvu 92/43/EEK ⁴¹, Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvām 2000/60/EK ⁴², 2001/42/EK ⁴³, 2002/49/EK ⁴⁴, 2009/147/EK ⁴⁵ un 2011/92/ES ⁴⁶. Attiecībā uz kopīgu interešu projektiem, kuriem šīs regulas spēkā stāšanās dienā vēl nav sākts ietekmes uz vidi novērtējuma iepirkuma process, būtu jānovērtē arī atbilstība principam "nenodarīt būtisku kaitējumu".

6. pants

Eiropas transporta tīkla pakāpeniska attīstība

1. Neskarot 8. panta 4.a punktu un ja vien šajā regulā nav noteikts citādi, Eiropas transporta tīklu attīsta pakāpeniski trīs posmos: pamattīklu pabeidz līdz 2030. gadam, paplašināto pamattīklu pabeidz līdz 2040. gada 31. decembrim un visaptverošo tīklu pabeidz līdz 2050. gada 31. decembrim. To panāk, jo īpaši ieviešot minētā tīkla struktūru, izmantojot saskaņotu un pārredzamu metodisku pieeju, kas ietver visaptverošu tīklu un pamattīklu un paplašinātu pamattīklu, kurā transporta un pilsētu mezgli ir multimodāli savienojuma punkti starp tālsatiksmes tīkliem un reģionālajiem un vietējiem transporta tīkliem.

⁴¹ Padomes Direktīva 92/43/EEK (1992. gada 21. maijs) par dabisko dzīvotņu, savvaļas faunas un floras aizsardzību (OV L 206, 22.7.1992., 7. lpp.).

⁴² Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2000/60/EK (2000. gada 23. oktobris), ar ko izveido sistēmu Kopienas rīcībai ūdens resursu politikas jomā (OV L 327, 22.12.2000., 1. lpp.).

⁴³ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2001/42/EK (2001. gada 27. jūnijs) par noteiktu plānu un programmu ietekmes uz vidi novērtējumu (OV L 197, 21.7.2001., 30. lpp.).

⁴⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2002/49/EK (2002. gada 25. jūnijs) attiecībā uz vides trokšņa novērtēšanu un pārvaldību (OV L 189, 18.7.2002., 12. lpp.).

⁴⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/147/EK (2009. gada 30. novembris) par savvaļas putnu aizsardzību (OV L 20, 26.1.2010., 7. lpp.).

⁴⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2011/92/ES (2011. gada 13. decembris) par dažu sabiedrisku un privātu projektu ietekmes uz vidi novērtējumu (OV L 26, 28.1.2012., 1. lpp.).

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

7. pants

Eiropas transporta koridori

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

8. pants

Kopīgu interešu projekti

1. Kopīgu interešu projekti veicina Eiropas transporta tīkla attīstību, izveidojot jaunu transporta infrastruktūru, modernizējot esošo transporta infrastruktūru vai veicot pasākumus, kas sekmē tīkla resursefektīvu izmantošanu.
2. Kopīgu interešu projekts:
 - a) spēj apliecināt Eiropas pievienoto vērtību, palīdzot sasniegt tos mērķus, kas atbilst vismaz divām no 4. pantā izklāstītajām četrām kategorijām; un

- b) ir ekonomiski dzīvotspējīgs, pamatojoties uz sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīzi, vai mazapdzīvotu teritoriju gadījumā tas sniedz pozitīvu ieguldījumu tīkla attīstībā, pamatojoties uz sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīzi.
 - c) Svītrots.
3. Kopīgu interešu projekts aptver visu tā ciklu, tostarp priekšizpēti un atļauju piešķiršanas procedūras, būvniecību, ekspluatāciju un izvērtēšanu.
4. Dalībvalstis veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka projektus īsteno atbilstīgi attiecīgajiem Savienības un valsts tiesību aktiem, jo īpaši Savienības tiesību aktiem par vidi, klimata aizsardzību, drošumu, drošību, konkurenci, valsts atbalstu, publisko iepirkumu, sabiedrības veselību un piekļūstamību, kā arī tiesību aktiem par nediskriminēšanu.
- 4.a Kopīgu interešu projektu īstenošana ir atkarīga no to gatavības pakāpes, atbilstības Savienības un valstu juridiskajām procedūrām un finanšu resursu pieejamības, neskarot dalībvalsts vai Savienības finanšu saistības.
5. Komisija var ieteikt dalībvalstīm izveidot vienotu struktūru kopīgu interešu pārrobežu infrastruktūras projektu koordinēšanai, būvniecībai un/vai pārvaldībai, jo īpaši liela mēroga un sarežģītiem projektiem. Attiecīgajam Eiropas koordinatoram ir novērotāja statuss minētās vienotās struktūras uzraudzības padomē vai līdzīgā vadības struktūrā.

9. pants

Sadarbība ar trešām valstīm

1. Savienība var sadarboties ar trešām valstīm, lai savienotu Eiropas transporta tīklu ar to infrastruktūras tīkliem, attiecīgā gadījumā izmantojot kopīgu interešu projektus, ar mērķi veicināt ilgtspējīgu ekonomikas izaugsmi un konkurētspēju un jo īpaši:

- a) veicināt Eiropas transporta tīkla politikas paplašināšanu uz trešām valstīm kopā ar citām saistītām Savienības politikas jomām, jo īpaši vides un klimata aizsardzības jomā;
- b) nodrošināt savienojumu starp Eiropas transporta tīklu un trešo valstu transporta tīkliem robežšķērsošanas vietās, tostarp trešās valsts teritorijā, lai garantētu netraucētas satiksmes plūsmas, robežpārbaudes, robežuzraudzību un citas robežkontroles procedūras;
- ba) trešās valsts teritorijā nodrošināt savienojumu starp Eiropas transporta tīklu un trešo valstu transporta tīkliem;
- c) pabeigt tādas transporta infrastruktūras izveidi trešās valstīs, kas kalpo kā savienojumi starp Eiropas transporta tīkla daļām Savienībā;
- d) veicināt Eiropas transporta tīkla un trešo valstu tīklu savstarpējo izmantojamību;
- e) atvieglot jūras satiksmi un veicināt tuvsatiksmes kuģošanas maršrutus ar trešām valstīm ar nosacījumu, ka tie neveicina oglekļa emisiju pārvirzi;
- f) veicināt iekšējo ūdensceļu satiksmi ar trešām valstīm;
- g) veicināt gaisa satiksmi ar trešām valstīm, lai sekmētu efektīvu un ilgtspējīgu ekonomikas izaugsmi un konkurētspēju, tostarp paplašinot Eiropas vienoto gaisa telpu un uzlabojot sadarbību gaisa satiksmes pārvaldības jomā;
- h) savienot un ieviest transporta IKT sistēmas minētajās valstīs;
- i) veicināt transporta dekarbonizāciju, jo īpaši ieviešot alternatīvo degvielu infrastruktūru trešās valstīs nolūkā izveidot nepārtrauktu tīklu, kas savienots ar Eiropas transporta tīklu.

2. IV pielikumā ir sniegtas indikatīvas Eiropas transporta tīkla kartes, kas attiecinātas uz konkrētām kaimiņvalstīm, vajadzības gadījumā norādot pamattīklu un visaptverošo tīklu saskaņā ar šīs regulas kritērijiem.
3. Šim pantam nav nekādas ietekmes uz Savienības finansiālo ieguldījumu projektos trešajās valstīs saskaņā ar citiem ES tiesību aktiem.

II NODAĻA

VISPĀRĪGIE NOTEIKUMI

10. pants

Vispārīgie noteikumi par pamattīklu, paplašināto pamattīklu un visaptverošo tīklu

1. Pamattīkls, paplašinātais pamattīkls un visaptverošais tīkls:
 - a) ir norādīti I pielikuma kartēs un II pielikuma sarakstos;
 - b) ir konkretizēti, pievienojot infrastruktūras komponentu aprakstu;
 - c) atbilst šajā nodaļā un III un IV nodaļā izklāstītajām prasībām attiecībā uz transporta infrastruktūru;
 - d) ir pamats kopīgu interešu projektu noteikšanai.

2. Pamattīklu un paplašināto pamattīklu veido tās visaptverošā tīkla daļas, ko attīsta prioritārā kārtā, lai sasniegtu Eiropas transporta tīkla politikas mērķus. Atsauces uz "pamattīklu" Regulā (ES) 2021/1153 uzskata par atsaucēm arī uz "paplašināto pamattīklu", kas noteikts šajā regulā. Atsauces uz "pamattīklu" Regulā (ES) [...] [par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu] uzskata par atsaucēm uz "pamattīklu", kas noteikts šajā regulā. Atsauces uz "visaptverošu tīklu" Regulā (ES) [...] [par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu] uzskata par atsaucēm uz "paplašināto pamattīklu" un "visaptverošo tīklu", kas noteikts šajā regulā.

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

11. pants

Vispārīgie noteikumi par Eiropas transporta koridoriem

1. Deviņi Eiropas transporta koridori, proti:
 - i. Atlantijas okeāns;
 - ii. Baltijas jūra–Melnā jūra–Egejas jūra;
 - iii. Baltijas jūra–Adrijas jūra;
 - iv. Vidusjūra;
 - v. Ziemeļjūra–Reina–Vidusjūra;
 - vi. Ziemeļjūra–Baltijas jūra;
 - vii. Reina–Donava;
 - viii. Skandināvija–Vidusjūra;
 - ix. Rietumbalkāni–Vidusjūras austrumdaļa,

ir norādīti III pielikuma kartēs.

2. Dalībvalstis veic attiecīgus pasākumus, lai attīstītu Eiropas transporta koridorus, panākot to atbilstību šīs regulas noteikumiem līdz 2030. gada 31. decembrim attiecībā uz pamattīkla infrastruktūru un līdz 2040. gada 31. decembrim attiecībā uz paplašinātā pamattīkla infrastruktūru, ja vien šajā regulā nav noteikts citādi.
3. Ņemot vērā LESD 172. panta otro daļu, Komisija saskaņā ar šīs regulas 60. pantu ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus nolūkā atbilstoši 7. pantam grozīt šīs regulas III pielikumā norādīto Eiropas transporta koridoru izvietojumu, lai ņemtu vērā lielu tirdzniecības plūsmu un satiksmes attīstību vai būtiskas izmaiņas tīklā. Attiecībā uz grozījumiem koridoru izvietojumā, kas ietekmē kaimiņos esošo valstu teritorijas daļas, šādu deleģēto aktu pamatā ir augsta līmeņa nolīgumi starp Savienību un attiecīgajām kaimiņos esošajām valstīm par transporta infrastruktūras tīkliem.

12. pants

Vispārīgās prioritātes pamattīkla, paplašinātā pamattīkla un visaptverošā tīkla jomā

1. Attīstot pamattīklu, paplašināto pamattīklu un visaptverošo tīklu, vispārīgu prioritāti piešķir pasākumiem, kas vajadzīgi, lai:
 - a) veicinātu ilgtspējīgāku transporta veidu īpatsvara palielināšanu kravu un pasažieru pārvadājumiem, jo īpaši ar mērķi samazināt transporta radītās SEG emisijas un piesārņojumu un palielināt sociālos un ekonomiskos ieguvumus;
 - b) uzlabotu visu Savienības reģionu pieejamību un savienojamību, vienlaikus ņemot vērā teritoriālo un sociālo kohēziju, kā arī tālāko reģionu un citu attālu, salu, perifēru un kalnu reģionu, kā arī mazapdzīvotu apgabalu īpašo situāciju;
 - c) nodrošinātu transporta veidu optimālu integrāciju un to savstarpēju izmantojamību, tostarp attiecībā uz aktīviem mobilitātes veidiem pilsētu teritorijās;

- d) izveidotu trūkstošos savienojumus un likvidētu sastrēgumposmus, jo īpaši attiecībā uz savstarpēju izmantojamību un pārrobežu posmos;
- e) izvērstu infrastruktūru, kas nodrošina bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu, peldlīdzekļu un gaisa kuģu netraucētu kustību;
- f) veicinātu infrastruktūras efektīvu un ilgtspējīgu izmantošanu un vajadzības gadījumā palielinātu tās caurlaidspēju;
- g) uzturētu esošo infrastruktūru ekspluatācijas kārtībā un uzlabotu vai uzturētu tās kvalitāti tādās jomās kā transporta sistēmas un transporta darbību drošums, drošība, efektivitāte, kā arī noturība pret klimata pārmaiņām un katastrofām, vidiskais sniegums un satiksmes plūsmu nepārtrauktība;
- h) uzlabotu pakalpojumu kvalitāti un transporta darbinieku sociālos apstākļus, pieejamību visiem lietotājiem, tostarp personām ar invaliditāti vai ierobežotām pārvietošanās spējām un citām personām, kuras atrodas neaizsargātības situācijā;
- i) uzlabotu digitalizāciju un attīstītu automatizāciju, jo īpaši īstenojot un ieviešot transporta IKT sistēmas.

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

- a) palīdzētu mazināt negatīvo ietekmi, ko izraisa pilsētu teritorijas šķērsojošs dzelzceļa transports un autotransports; kā arī
- b) pārcelts uz a) apakšpunktu;
- c) svītrots; ⁴⁷

⁴⁷ Šis punkts, kas attiecas uz sastrēgumposmu likvidēšanu, jo īpaši savstarpējas izmantojamības jomā, ir apvienots ar 1. punkta d) apakšpunktu.

- d) optimizētu infrastruktūras izmantošanu, jo īpaši ar efektīvu caurlaidspējas pārvaldību, satiksmes pārvaldību un uzlabotiem veiktspējas rādītājiem;
- e) palīdzētu panākt pozitīvu ietekmi uz veselību un vidi, attīstot atbilstošu infrastruktūru riteņbraucējiem un kājāmgājējiem un tādējādi popularizējot aktīvu mobilitātes veidu izmantošanu.

13. pants

Vispārīgās prioritātes Eiropas transporta koridoru jomā

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

- a) Savienības mērogā izveidotu augstas veiktspējas un pilnībā savstarpēji izmantojamu dzelzceļa kravu pārvadājumu tīklu;
- b) izveidotu savstarpēji izmantojamu augstas veiktspējas, tostarp ātrgaitas, dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tīklu, kas savienotu pilsētu mezglus Savienības mērogā;
- c) izveidotu efektīvu aviācijas un iekšējo ūdensceļu transporta infrastruktūru, kā arī jūras transporta infrastruktūru, kas ir labi integrēta Eiropas jūras telpā;
- d) izveidotu drošu un aizsargātu ceļu tīklu ar pietiekamu alternatīvo degvielu infrastruktūru;
- e) izstrādātu uzlabotus multimodāla un savstarpēji izmantojama transporta risinājumus;

- f) veicinātu visas loģistikas ķēdes intermodālu integrāciju, efektīvi savstarpēji savienojot transporta un pilsētu mezglus;
- g) izvērstu infrastruktūru, kas nodrošina bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu, peldlīdzekļu un gaisa kuģu netraucētu kustību.

III NODAĻA

ĪPAŠI NOTEIKUMI

1. IEDAĻA

DZELZCEĻA TRANSPORTA INFRASTRUKTŪRA

14. pants

Infrastruktūras komponenti

1. Dzelzceļa transporta infrastruktūrā jo īpaši ietilpst:
 - a) dzelzceļa līnijas, tai skaitā:
 - i) sliežu ceļi;
 - ii) pārmijas;
 - iii) pārbrauktuves;
 - iv) rezerves ceļi;
 - v) tuneli;
 - vi) tilti;
 - vii) infrastruktūra ietekmes uz vidi mazināšanai;
 - b) stacijas I pielikumā norādītajās līnijās, kurās pasažieri pārsēžas uz citu vilcienu vai starp dzelzceļa transportu un citiem transporta veidiem;
 - c) dzelzceļa apkalpes vietas un I pielikumā norādītās līnijas, kas nav pasažieru stacijas un kas definētas Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2012/34/ES ⁴⁸ 3. panta 11. punktā, jo īpaši šķirotavas, vilcienu sastāva formēšanas iekārtas, manevrēšanas iekārtas, uzglabāšanas rezerves ceļi, tehniskās apkopes iekārtas, citas tehniskās iekārtas, piemēram, tīrīšanas un mazgāšanas iekārtas, glābšanas iekārtas un degvielas uzpildes iekārtas; tas ietver arī automātiskas riteņu atstatuma maiņas iekārtas;

⁴⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2012/34/ES (2012. gada 21. novembris), ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu (OV L 343, 14.12.2012., 32. lpp.).

- d) dzelzceļa piekļuves ceļu savienojumi līdz multimodāliem kravas termināļiem, kas savienoti ar dzelzceļu, tostarp dzelzceļa piekļuves ceļi līdz modāliem kravas termināļiem iekšējās ostās, jūras ostās un lidostās, un dzelzceļa piekļuves ceļi līdz šķirotavām, kā noteikts Direktīvas 2012/34/ES II pielikuma 2. punkta c) apakšpunktā;
 - e) vilcienu vadības un signalizācijas lauka iekārtas;
 - f) sliežu ceļu energoinfrastruktūra;
 - g) saistītās iekārtas;
 - h) transporta IKT sistēmas.
2. Tehniskajā aprīkojumā, kas saistīts ar dzelzceļa līnijām, var ietilpt elektrifikācijas sistēmas, aprīkojums pasažieru iekāpšanai un izkāpšanai un kravu iekraušanai un izkraušanai stacijās un termināļos, kā arī inovatīvas tehnoloģijas to ieviešanas posmā.

15. pants

Transporta infrastruktūras prasības visaptverošajam tīklam

1. Dalībvalstis nodrošina, ka visaptverošā tīkla dzelzceļa infrastruktūra:
- a) atbilst Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai (ES) 2016/797⁴⁹ un tās īstenošanas pasākumiem, lai panāktu visaptverošā tīkla savstarpēju izmantojamību;
 - b) atbilst prasībām savstarpējas izmantojamības tehniskajās specifikācijās (SITS), kas pieņemtas, ievērojot Direktīvas (ES) 2016/797 4. un 5. pantu, neskarot minētās direktīvas 7. panta 1. punktā paredzētos izņēmumus;
 - c) svītrots.

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

2. Dalībvalstis nodrošina, ka līdz 2050. gada 31. decembrim visaptverošā tīkla dzelzceļa infrastruktūra, izņemot 14. panta 1. punkta d) apakšpunktā minētos savienojumus:

- a) ir pilnībā elektrificēta dzelzceļa līnijās un, ciktāl tas nepieciešams elektrovilcienu ekspluatācijai, rezerves ceļos;
- b) svītrots;
- c) bez īpašas atļaujas pieļauj asslodzi, kas ir vismaz 22,5 tonnas;
- d) bez īpašas atļaujas ļauj ekspluatēt kravas vilcienus, kuru garums ir vismaz 740 m (ieskaitot lokomotīvi(-es)). Šī prasība ir izpildīta, ja divceļu līnijās vismaz viens vilcienu ceļš vidēji vienā stundā un virzienā ik dienu var būt iedalīts kravas vilcieniem, kuru garums ir vismaz 740 m, ja dzelzceļa uzņēmums to ir lūdzis;
- e) svītrots.

Prasības, kas izklāstītas c) un d) apakšpunktā, piemēro tikai tām visaptverošā tīkla līnijām, kuras:

- savieno multimodālu kravas termināli vai jūras ostu, vai iekšējo ostu ar tai tuvāko kravu pārvadājumu pamattīkla vai paplašinātā pamattīkla šķērsošanas punktu; vai
- ir daļa no maršruta maiņas līnijas tādai līnijai, kas ietilpst kravu pārvadājumu pamattīklā vai paplašinātajā kravu pārvadājumu pamattīklā; vai
- pamatojoties uz datiem par iepriekšējo gadu pirms paziņojuma sniegšanas, ekspluatē vidēji vairāk nekā desmit kravas vilcienus dienā abos virzienos.

Dalībvalstis vēlākais trīs gadus pēc šīs regulas stāšanās spēkā informē Komisiju par attiecīgajām līnijām. Attiecībā uz pārrobežu posmiem šādu paziņojumu sniedz, vienojoties ar citām attiecīgajām dalībvalstīm.

- 2.a Dalībvalstis nodrošina, ka līdz 2050. gada 31. decembrim visaptverošā tīkla dzelzceļa infrastruktūra, kas ir savienota ar dzelzceļa līnijām, kuras izmanto kravu pārvadājumiem, kā noteikts 15. panta 2. punktā, savienojumos, kas minēti 14. panta 1. punkta d) apakšpunktā, atbilst 2. punkta c) un d) apakšpunktā izklāstītajām prasībām, ja vien attiecībā uz 2. punkta d) apakšpunktā noteiktajām prasībām Komisija, ievērojot 37. panta 5. punktu, nav piešķīrusi atbrīvojumu no 37. panta 3. punkta piemērošanas.
3. Šā panta 2. un 2.a punktā paredzētās prasības nepiemēro izolētiem tīkliem.
- b) svītrots.
4. Neskarot 3. punktu, pēc dalībvalsts pieprasījuma pienācīgi pamatotos gadījumos Komisija ar īstenošanas aktiem piešķir atbrīvojumus attiecībā uz šajā pantā minētajām prasībām, pamatojoties uz īpašiem ģeogrāfiskiem vai būtiskiem fiziskiem ierobežojumiem, sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīzes negatīvu rezultātu vai iespējamo negatīvo ietekmi uz vidi vai bioloģisko daudzveidību. Jebkuram šādam pieprasījumam jābūt pietiekami pamatotam. Attiecībā uz pārrobežu posmiem atbrīvojumu pieprasījumu koordinē ar kaimiņos esošo(-ajām) dalībvalsti(-īm). Kaimiņos esošā(-s) dalībvalsts(-is) var sniegt atzinumu dalībvalstij, kas pieprasa atbrīvojumu. Dalībvalsts savam pieprasījumam pievieno kaimiņos esošās(-o) dalībvalsts(-u) atzinumu(-us). Dalībvalsts vienā pieprasījumā var lūgt piešķirt vairākus atbrīvojumus.
- Komisija novērtē pieprasījumu, ņemot vērā sniegto pamatojumu, kā arī attiecīgā gadījumā tā būtisko ietekmi uz dzelzceļa tīkla savstarpēju izmantojamību un nepārtrauktību.
- Komisija pienācīgi ņem vērā attiecīgās(-o) kaimiņos esošās(-o) dalībvalsts(-u) atzinumu(-us).
- Komisija var pieprasīt papildu informāciju dalībvalstij ne vēlāk kā trīsdesmit kalendārās dienas pēc pieprasījuma saņemšanas, ievērojot pirmo daļu. Ja Komisija uzskata, ka sniegtā informācija nav pietiekama, tā var lūgt dalībvalsti papildināt minēto informāciju trīsdesmit kalendāro dienu laikā pēc šīs informācijas saņemšanas.

Komisija pieņem lēmumu par pieprasīto atbrīvojumu ne vēlāk kā sešus mēnešus pēc tam, kad saņemts pieprasījums, ievērojot pirmo daļu, vai, ja attiecīgās dalībvalstis ir iesniegušas papildu informāciju, ievērojot trešo daļu, ne vēlāk kā četrus mēnešus pēc šādas informācijas saņemšanas, izvēloties vēlāko no šiem datumiem. Ja Komisija minētajos termiņos nav pieņēmusi konkrētu lēmumu, atbrīvojumu uzskata par piešķirtu.

Komisija informē pārējās dalībvalstis par atbrīvojumiem, kas piešķirti, ievērojot šo pantu.

16. pants

Transporta infrastruktūras prasības pamattīklam un paplašinātajam pamattīklam

1. Dalībvalstis nodrošina, ka pamattīkla un paplašinātā pamattīkla dzelzceļa infrastruktūra atbilst 15. panta 1. punktam.
2. Dalībvalstis nodrošina, ka līdz 2040. gada 31. decembrim paplašinātā pamattīkla dzelzceļa infrastruktūrā, izņemot 14. panta 1. punkta d) apakšpunktā minētos savienojumus līnijām, kas ietilpst kravu pārvadājumu tīklā:
 - a) nodrošināta atbilstība 15. panta 2. punkta a) un c) apakšpunktā noteiktajām prasībām;
 - b) bez īpašas atļaujas ļauj ekspluatēt kravas vilcienus, kuru garums ir vismaz 740 m (ieskaitot lokomotīvi(-es)). Šī prasība ir izpildīta, ja ir izpildīti vismaz šādi nosacījumi:
 - i) divceļu līnijās vismaz viens vilcienu ceļš divās stundās un virzienā un ne mazāk kā 24 vilcienu ceļi ik dienu var būt iedalīti kravas vilcieniem, kuru garums ir vismaz 740 m, ja dzelzceļa uzņēmums to ir lūdzis;

- ii) divceļu līnijās vismaz viens vilcienu ceļš trīs stundās un virzienā un ne mazāk kā 12 vilcienu ceļi ik dienu var būt iedalīti kravas vilcieniem, kuru garums ir vismaz 740 m, ja dzelzceļa uzņēmums to ir lūdzis;
 - c) dzelzceļa posmos, kas savieno divu pilsētas mezglu multimodālos kravas termināļus vai pilsētas mezgla multimodālo kravas termināli un robežšķērssošanas punktu, vairāk nekā 75 % no katra dzelzceļa posma garuma ir projektēti tā, lai kravas vilcienu ātrums paplašinātā pamattīkla kravas līnijās būtu vismaz 100 km/h.
- 2.a Dalībvalstis nodrošina, ka līdz 2040. gada 31. decembrim paplašinātā pamattīkla dzelzceļa infrastruktūrā, izņemot 14. panta 1. punkta d) apakšpunktā minētos savienojumus līnijām, kas ietilpst pasažieru pārvadājumu tīklā:
- a) nodrošināta atbilstība 15. panta 2. punkta a) apakšpunktā noteiktajām prasībām paplašinātā pamattīkla pasažieru pārvadājumu līnijās;
 - b) dzelzceļa posmos, kas savieno divu pilsētas mezglu multimodālos pasažieru pārvadājumu mezglus vai pilsētas mezgla multimodālos pasažieru pārvadājumu mezglus un robežšķērssošanas punktu, vairāk nekā 75 % no katra dzelzceļa posma garuma ir projektēti tā, lai pasažieru vilcienu ātrums paplašinātā pamattīkla pasažieru pārvadājumu līnijās būtu vismaz 160 km/h.
- 2.b Dalībvalstis nodrošina, ka līdz 2040. gada 31. decembrim paplašinātā pamattīkla dzelzceļa infrastruktūra savienojumos, kas minēti 14. panta 1. punkta d) apakšpunktā, atbilst 15. panta 2. punkta c) apakšpunktā un 16. panta 2. punkta b) apakšpunktā izklāstītajām prasībām, ja vien attiecībā uz 16. panta 2. punkta b) apakšpunktā izklāstītajām prasībām Komisija, ievērojot 37. panta 5. punktu, nav piešķīrusi atbrīvojumu no 37. panta 3. punkta piemērošanas.
3. Dalībvalstis nodrošina, ka līdz 2030. gada 31. decembrim pamattīkla dzelzceļa infrastruktūrā, izņemot 14. panta 1. punkta d) apakšpunktā minētajos savienojumos:
- a) līnijas, kas ietilpst kravu pārvadājumu tīklā, atbilst 16. panta 2. punkta a), b) un c) apakšpunktā izklāstītajām prasībām;
 - b) līnijas, kas ietilpst pasažieru pārvadājumu tīklā, atbilst 15. panta 2. punkta a) apakšpunktā izklāstītajām prasībām.

- 3.a Dalībvalstis nodrošina, ka līdz 2040. gada 31. decembrim dzelzceļa infrastruktūra, kas ir daļa no pasažieru transporta pamattīkla, izņemot 14. panta 1. punkta d) apakšpunktā minētos savienojumus, atbilst 16. panta 2.a punkta b) apakšpunktā noteiktajai prasībai.
- 3.ab Dalībvalstis nodrošina, ka līdz 2040. gada 31. decembrim kravas pārvadājumu līnijas, kas ir daļa no pamattīkla vai paplašinātā tīkla dzelzceļa infrastruktūras, tostarp 14. panta 1. punkta d) apakšpunktā minētie savienojumi, ļauj to teritorijā ekspluatēt kravas vilcienus, kas pārvadā standarta puspiekabes, kuru augstums ir līdz 4 metriem, uz vagoniem, kuru augstums ir vismaz 27 centimetri.

Šo prasību uzskata par izpildītu, ja katrā Eiropas transporta koridorā dalībvalsts teritorijā ir izpildīti vismaz šādi nosacījumi:

- ir vismaz viena tieša līnija, kas atbilst minētajai prasībai un nodrošina nepārtrauktu vilcienu ekspluatāciju dalībvalsts teritorijā, kā arī pārrobežu līnijās ar katru kaimiņu dalībvalsti;
- ir vismaz viens tiešais savienojums, kas atbilst minētajai prasībai, uz vismaz vienu dzelzceļa termināli vai vienu multimodālu kravas termināli, kas atrodas jūras ostā vai pie jūras ostas, kura ir daļa no Eiropas transporta koridora dalībvalsts teritorijā;
- ja viens vai vairāki koridora galapunkti atrodas dalībvalsts teritorijā, ir vismaz viens tiešais savienojums, kas atbilst minētajai prasībai, uz vismaz vienu no šiem galapunktiem.

Attiecībā uz pārrobežu posmiem attiecīgo līniju noteikšana tiek veikta, vienojoties ar attiecīgo(-ajām) dalībvalsti(-īm) kaimiņos.

Dalībvalstis vēlākais trīs gadus pēc šīs regulas stāšanās spēkā informē Komisiju par attiecīgajām līnijām.

- 3.b Dalībvalstis nodrošina, ka līdz 2030. gada 31. decembrim pamattīkla dzelzceļa infrastruktūra savienojumos, kas minēti 14. panta 1. punkta d) apakšpunktā, atbilst 15. panta 2. punkta c) apakšpunktā un 16. panta 2. punkta b) apakšpunktā izklāstītajām prasībām, ja vien attiecībā uz 16. panta 2. punkta b) apakšpunktā izklāstītajām prasībām Komisija, ievērojot 37. panta 5. punktu, nav piešķīrusi atbrīvojumu no 37. panta 3. punkta piemērošanas.
4. Šā panta 2.–3.b punktā paredzētās prasības nepiemēro izolētiem tīkliem.
5. Neskarot 4. punktu, pēc dalībvalsts pieprasījuma pienācīgi pamatotos gadījumos Komisija ar īstenošanas aktiem piešķir atbrīvojumus attiecībā uz šajā pantā minētajām prasībām, pamatojoties uz īpašiem ģeogrāfiskiem vai būtiskiem fiziskiem ierobežojumiem, sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīzes negatīvu rezultātu vai iespējamo negatīvo ietekmi uz vidi vai bioloģisko daudzveidību. Jebkuram šādam pieprasījumam jābūt pietiekami pamatotam. Attiecībā uz pārrobežu posmiem atbrīvojumu pieprasījumu koordinē ar kaimiņos esošo(-ajām) dalībvalsti(-īm). Kaimiņos esošā(-s) dalībvalsts(-is) var sniegt atzinumu dalībvalstij, kas pieprasa atbrīvojumu. Dalībvalsts savam pieprasījumam pievieno kaimiņos esošās(-o) dalībvalsts(-u) atzinumu(-us). Dalībvalsts vienā pieprasījumā var lūgt piešķirt vairākus atbrīvojumus.

Komisija novērtē pieprasījumu, ņemot vērā sniegto pamatojumu, kā arī attiecīgā gadījumā tā būtisko ietekmi uz dzelzceļa tīkla savstarpēju izmantojamību un nepārtrauktību.

Komisija pienācīgi ņem vērā attiecīgās(-o) kaimiņos esošās(-o) dalībvalsts(-u) atzinumu(-us).

Izvērtējot pieprasījumus atbrīvot no šā panta 3.ab punktā noteiktās prasības attiecībā uz puspiekabju pārvadāšanu, Komisija īpaši ņem vērā sociālekonomiskās izmaksas un ieguvumu analīzes rezultātus, kā arī iespējamās pakalpojumu traucējumus, ko rada nepieciešamie darbi, kas vajadzīgi, lai izpildītu šo prasību.

Izvērtējot pieprasījumus par atbrīvojumiem no prasībām, kas šajā pantā noteiktas paplašinātā pamattīkla dzelzceļa infrastruktūrai, Komisija jo īpaši ņem vērā visas būtiskās investīcijas, ko attiecīgā dalībvalsts veikusi paralēlā līnijā, kura atrodas netālu no jaunbūvējamās līnijas.

Komisija var pieprasīt papildu informāciju dalībvalstij ne vēlāk kā trīsdesmit kalendārās dienas pēc pieprasījuma saņemšanas, ievērojot pirmo daļu. Ja Komisija uzskata, ka sniegtā informācija nav pietiekama, tā var lūgt dalībvalsti papildināt minēto informāciju trīsdesmit kalendāro dienu laikā pēc šīs informācijas saņemšanas.

Komisija pieņem lēmumu par pieprasīto atbrīvojumu ne vēlāk kā sešus mēnešus pēc tam, kad saņemts pieprasījums, ievērojot pirmo daļu, vai, ja attiecīgās dalībvalstis ir iesniegušas papildu informāciju, ievērojot trešo daļu, ne vēlāk kā četrus mēnešus pēc šādas informācijas saņemšanas, izvēloties vēlāko no šiem datumiem. Ja Komisija minētajos termiņos nav pieņēmusi konkrētu lēmumu, atbrīvojumu uzskata par piešķirtu.

Komisija informē pārējās dalībvalstis par atbrīvojumiem, kas piešķirti, ievērojot šo pantu.

16.a pants

Eiropas standarta nominālais sliežu ceļa platums dzelzceļam

1. Dalībvalstis nodrošina, ka jebkurā jaunā dzelzceļa līnijā paplašinātajā pamattīklā un pamattīklā, tai skaitā 14. panta 1. punkta d) apakšpunktā minētajos savienojumos, Eiropas standarta nominālais sliežu ceļa platums ir 1435 mm. Šo prasību uzskata par izpildītu, ja infrastruktūrā var pārvietoties vilcieni, kas piemēroti kustībai pa 1435 mm platiem sliežu ceļiem – pamattīklā vēlākais līdz 2030. gadam un paplašinātajā pamattīklā līdz 2040. gadam. Šajā pantā jauna dzelzceļa līnija ir jebkura līnija, kuras būvniecība vēl nav sākta dienā, kad stājas spēkā šī regula.

2. Atkāpjoties no 1. punkta, dalībvalstis, kuru teritorijā šīs regulas spēkā stāšanās dienā nav plānots savienot nevienu jaunu dzelzceļa līniju ar citas dalībvalsts sauszemes robežu saskaņā ar šīs regulas I pielikumu, izstrādā plānu, kurā norāda jauno dzelzceļa līniju, kas būvējama saskaņā ar Eiropas standarta nominālo sliežu ceļa platumu 1435 mm. Šajā plānā ņem vērā ietekmi uz savstarpējo izmantojamību ar kaimiņos esošo(-ajām) dalībvalsti(-īm), jo īpaši ņemot vērā esošo dzelzceļa līniju iespējamo pāreju saskaņā ar 3. punktu. Plānā iekļauj sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīzi, kas attiecīgā gadījumā pamato dalībvalsts lēmumu neizbūvēt jaunu dzelzceļa infrastruktūru atbilstoši Eiropas standarta nominālajam sliežu ceļa platumam 1435 mm, un novērtējumu par ietekmi uz savstarpēju izmantojamību. Plānu iesniedz Komisijai vēlākais divu gadu laikā pēc šīs regulas stāšanās spēkā.
3. Dalībvalstis, kuru esošajā dzelzceļa tīklā vai tā daļā sliežu ceļa platums atšķiras no Eiropas standarta nominālā sliežu ceļa platuma 1435 mm, ne vēlāk kā divus gadus pēc šīs regulas spēkā stāšanās dienas veic novērtējumu, norādot esošās, Eiropas transporta koridoros iekļautās dzelzceļa līnijas, ņemot vērā to iespējamo pāreju uz Eiropas standarta nominālo sliežu ceļa platumu 1435 mm. Pārrobežu posmu gadījumā novērtējumu koordinē ar kaimiņos esošo(-ajām) dalībvalsti(-īm). Novērtējumā iekļauj sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīzi par to, cik dzīvotspējīga ir iespējama pāreja, un novērtējumu par ietekmi uz savstarpēju izmantojamību.

Pamatojoties uz novērtējumu saskaņā ar pirmo daļu, dalībvalstis attiecīgā gadījumā un ne vēlāk kā vienu gadu pēc novērtējuma pabeigšanas izstrādā migrācijas plānu, norādot, kurām esošajām, Eiropas transporta koridoros iekļautajām dzelzceļa līnijām būtu jāīsteno pāreja uz Eiropas standarta nominālo sliežu ceļa platumu 1435 mm, un sniedz norādi par pārejas īstenošanas grafiku.

Šā punkta pirmo un otro daļu *mutatis mutandis* piemēro dzelzceļa līnijām, kuru būvniecība ir sākta dienā, kad stājas spēkā šī regula.

4. Infrastruktūras un investīciju plānošanas prioritātes, kas izriet no 2. un 3. punktā minētajiem plāniem, saskaņā ar 53. pantu ietver tā Eiropas transporta koridora Eiropas koordinatora pirmajā darba plānā, kura daļa ir kravas dzelzceļa līnijas, kuru sliežu ceļa platums atšķiras no Eiropas standarta nominālā sliežu ceļa platuma.
5. Pēc dalībvalsts pieprasījuma pienācīgi pamatotos gadījumos Komisija ar īstenošanas aktiem piešķir pagaidu atbrīvojumu no 1. punktā minētās prasības attiecībā uz jaunām pamattīkla vai paplašinātā pamattīkla vai to daļas dzelzceļa līnijām, pamatojoties uz negatīviem sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīzes rezultātiem. Jebkuram atbrīvojuma pieprasījumam jābūt pietiekami pamatotam. Attiecībā uz pārrobežu posmiem atbrīvojuma pieprasījumus koordinē ar kaimiņos esošo dalībvalsti. Kaimiņos esošā dalībvalsts var sniegt atzinumu dalībvalstij, kas pieprasa atbrīvojumu. Dalībvalsts savam pieprasījumam pievieno kaimiņos esošās(-o) dalībvalsts(-u) atzinumu(-us). Dalībvalsts vienā pieprasījumā var lūgt piešķirt vairākus atbrīvojumus.

Komisija novērtē pieprasījumu, ņemot vērā sniegto pamatojumu, kā arī attiecīgā gadījumā tā būtisko ietekmi uz dzelzceļa tīkla savstarpēju izmantojamību un nepārtrauktību.

Komisija pienācīgi ņem vērā attiecīgās(-o) kaimiņos esošās(-o) dalībvalsts(-u) atzinumu(-us).

Komisija var pieprasīt papildu informāciju dalībvalstij ne vēlāk kā trīsdesmit kalendārās dienas pēc pieprasījuma saņemšanas, ievērojot pirmo daļu. Ja Komisija uzskata, ka sniegtā informācija nav pietiekama, tā var lūgt dalībvalsti papildināt minēto informāciju trīsdesmit kalendāro dienu laikā pēc šīs informācijas saņemšanas.

Komisija pieņem lēmumu par pieprasīto atbrīvojumu ne vēlāk kā sešus mēnešus pēc tam, kad saņemts pieprasījums, ievērojot otro daļu, vai, ja attiecīgās dalībvalstis ir iesniegušas papildu informāciju, ievērojot trešo daļu, ne vēlāk kā četrus mēnešus pēc šādas informācijas saņemšanas, izvēloties vēlāko no šiem datumiem. Lēmumā norāda laikposmu, uz kuru piešķirts atbrīvojums.

Komisija informē pārējās dalībvalstis par atbrīvojumiem, kas piešķirti, ievērojot ceturto daļu.

17. pants

Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēma

1. Dalībvalstis nodrošina, ka:

- izņemot 14. panta 1. punkta d) apakšpunktā minētos savienojumus, *ERTMS* paplašinātā pamattīkla dzelzceļa infrastruktūrā ir uzstādīta līdz 2040. gada 31. decembrim un visaptverošā tīkla dzelzceļa infrastruktūrā – līdz 2050. gada 31. decembrim, vienlaikus nodrošinot, ka *ERTMS* tiek sinhronizēti un saskaņoti izvērsta gan lauka iekārtās, gan vilcienu borta iekārtās ;
- *ERTMS* izvēršanu 14. panta 1. punkta d) apakšpunktā minētajos paplašinātā pamattīkla savienojumos īsteno līdz 2040. gada 31. decembrim, savukārt visaptverošā tīkla savienojumos – līdz 2050. gada 31. decembrim, ja attiecīgā dalībvalsts, koordinējoties ar attiecīgajām ieinteresētajām personām, jo īpaši infrastruktūras pārvaldītāju, šādu uzstādīšanu uzskata par nepieciešamu.

a) svītrots;

- b) svītrots;
2. Dalībvalstis līdz 2030. gada 31. decembrim nodrošina, ka:
- pamattīkla dzelzceļa infrastruktūrā, izņemot 14. panta 1. punkta d) apakšpunktā minētajos savienojumos, nodrošināta atbilstība 1. punkta prasībām.
 - *ERTMS* izvēršanu īsteno 14. panta 1. punkta d) apakšpunktā minētajos pamattīkla savienojumos, ja attiecīgā dalībvalsts, koordinējoties ar attiecīgajām ieinteresētajām personām, jo īpaši infrastruktūras pārvaldītāju, šādu uzstādīšanu uzskata par nepieciešamu.
- 2.a Vajadzības gadījumā dalībvalsts cenšas pārtraukt B klases sistēmu ekspluatāciju līdz 2050. gada 31. decembrim.
3. Svītrots.
4. Dalībvalstis nodrošina, ka pamattīkla, paplašinātā pamattīkla un visaptverošā tīkla dzelzceļa infrastruktūra līdz 2050. gada 31. decembrim ir aprīkota ar uz radiosakariem balstītu *ERTMS*.
5. Dalībvalstis nodrošina, ka pamattīkla, paplašinātā pamattīkla un visaptverošā tīkla dzelzceļa infrastruktūrā no 2030. gada 31. decembra jaunas līnijas izbūves gadījumā tiek izvērsta uz radiosakariem balstīta *ERTMS*.
- 5.a Dalībvalstis nodrošina, ka līdz 2050. gada 31. decembrim pamattīkla, paplašinātā pamattīkla un visaptverošā tīkla savienojumos, kas minēti 14. panta 1. punkta d) apakšpunktā, tiek izvērsta uz radiosakariem balstīta *ERTMS*, ja attiecīgā dalībvalsts, koordinējoties ar attiecīgajām ieinteresētajām personām, jo īpaši infrastruktūras pārvaldītāju, šādu uzstādīšanu uzskata par nepieciešamu. Jaunas līnijas izbūves gadījumā šādu izvēršanu nodrošina no 2030. gada 31. decembra.
- 5.b Šā panta 1.–5.a punktā paredzētās prasības nepiemēro izolētiem tīkliem.

6. Neskarot 5.b punktu, pēc dalībvalsts pieprasījuma pienācīgi pamatotos gadījumos Komisija ar īstenošanas aktiem var piešķirt atbrīvojumus attiecībā uz 1.–5.a punktā minētajām prasībām. Jebkura atbrīvojuma pieprasījuma pamatā ir sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīzes negatīvs rezultāts un novērtējums par ietekmi uz savstarpēju izmantojamību. Jebkuram šādam pieprasījumam jābūt pietiekami pamatotam. Attiecībā uz pārrobežu posmiem atbrīvojumu pieprasījumu koordinē ar kaimiņos esošo(-ajām) dalībvalsti(-īm). Kaimiņos esošā(-s) dalībvalsts(-is) var sniegt atzinumu dalībvalstij, kas pieprasa atbrīvojumu. Dalībvalsts savam pieprasījumam pievieno kaimiņos esošās(-o) dalībvalsts(-u) atzinumu(-us). Dalībvalsts vienā pieprasījumā var lūgt piešķirt vairākus atbrīvojumus. Pieprasītie atbrīvojumi atbilst Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2016/797⁵⁰ prasībām.

Komisija novērtē pieprasījumu, ņemot vērā saskaņā ar pirmo daļu sniegto pamatojumu, kā arī saistībā ar tā būtisko ietekmi uz savienojamību. Komisija pienācīgi ņem vērā attiecīgās(-o) kaimiņos esošās(-o) dalībvalsts(-u) atzinumu(-us).

Komisija var pieprasīt papildu informāciju dalībvalstij ne vēlāk kā trīsdesmit kalendārās dienas pēc pieprasījuma saņemšanas, ievērojot pirmo daļu. Ja Komisija uzskata, ka sniegtā informācija nav pietiekama, tā var lūgt dalībvalsti papildināt minēto informāciju trīsdesmit kalendāro dienu laikā pēc šīs informācijas saņemšanas.

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

Komisija pieņem lēmumu par pieprasīto atbrīvojumu ne vēlāk kā sešus mēnešus pēc tam, kad saņemts pieprasījums, ievērojot pirmo daļu, vai, ja attiecīgās dalībvalstis ir iesniegušas papildu informāciju, ievērojot trešo daļu, ne vēlāk kā četrus mēnešus pēc šādas informācijas saņemšanas, izvēloties vēlāko no šiem datumiem. Ja Komisija minētajos termiņos nav pieņēmusi konkrētu lēmumu, atbrīvojumu uzskata par piešķirtu.

Komisija informē pārējās dalībvalstis par atbrīvojumiem, kas piešķirti, ievērojot šo pantu.

18. pants

[Pārvietots uz 65. pantu.]

19. pants

Papildu prioritātes dzelzceļa infrastruktūras attīstībai

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

- a) attiecīgā gadījumā pāreja uz Eiropas standarta nominālo sliežu ceļa platumu (1435 mm);
- b) dzelzceļa transporta radītā trokšņa un vibrācijas ietekmes samazināšana, jo īpaši, īstenojot ar ritošo sastāvu un infrastruktūru saistītus pasākumus, tostarp trokšņa aizsargbarjeru uzstādīšanu;
- c) dzelzceļa pārbrauktuvju drošuma uzlabošana;
- d) attiecīgos gadījumos dzelzceļa transporta infrastruktūras savienošana ar iekšējo ūdensceļu ostu infrastruktūru;
- e) pamatojoties uz sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīzi, vilcienu garumam no 740 m līdz 1500 m un 25,0 t asslodzei piemērotas infrastruktūras attīstīšana, būvējot un modernizējot kravu pārvadājumiem izmantojamas dzelzceļa līnijas;

- f) dzelzceļam paredzētu inovatīvu tehnoloģiju izstrāde un ieviešana, jo īpaši pamatojoties uz kopuzņēmumu *Shift2Rail* un "Eiropas dzelzceļš" darbu, sevišķu uzmanību veltot automātiskai vilcienu vadībai, uzlabotai satiksmes pārvaldībai, pasažieriem pieejamajai digitālajai savienojamībai, pamatojoties uz *ERTMS*, un digitālajai automātiskajai sakabei, kā arī 5G savienojamībai;
- g) būvējot vai modernizējot dzelzceļa infrastruktūru, gājēju celiņu un veloceliņu nepārtrauktības un piekļūstamības nodrošināšana, velosipēdu stāvvietu izveide staciju tuvumā, lai veicinātu aktīvo transporta veidu izmantošanu;
- h) inovatīvu alternatīvo degvielu tehnoloģiju izstrāde dzelzceļam, piemēram, ūdeņraža izmantošanai posmos, uz kuriem neattiecas elektrifikācijas prasība, un dzelzceļa piekļuves ceļu izveide;
- i) Eiropas transporta tīkla attīstībai paredzēt standartu, kas nodrošina tādu kravas vilcienu kustību, uz kuru 33 centimetru augstuma standarta vagoniem pārvadā līdz 4 metrus augstas standarta puspiekabes, neparedzot papildu prasības attiecībā uz īpašu atļauju sniegt pakalpojumus.

2. IEDAĻA

IEKŠĒJO ŪDENSCEĻU TRANSPORTA INFRASTRUKTŪRA

20. pants

Infrastrukturā komponenti

1. Iekšējo ūdensceļu infrastruktūrā jo īpaši ietilpst:
 - a) upes;
 - b) kanāli;
 - c) ezeri un lagūnas;

- d) saistītā infrastruktūra, piemēram, slūžas, pacēlāji, tilti, rezervuāri un ar tiem saistīti plūdu un sausuma novēršanas un mazināšanas pasākumi, kas var pozitīvi ietekmēt kuģošanu pa iekšējiem ūdensceļiem;
- e) piekļuves ūdensceļi un pēdējās jūdzes savienojumi ar multimodāliem kravas termināļiem, kas savienoti ar iekšējiem ūdensceļiem, jo īpaši iekšējās ostās un jūras ostās;
- f) pietauvošanās un atpūtas vietas;
- g) iekšējās ostas, tostarp ostu pamatinfrastruktūra iekšējo baseinu, piestātnes sienu, pietauvošanās vietu, molu, doku, dambju, aizbērumu, platformu, zemes meliorācijas infrastruktūras veidā un transporta operācijām nepieciešamās infrastruktūras veidā ostas teritorijā un ārpus ostas teritorijas;
- h) šā panta 2. punktā minētais saistītais aprīkojums;
- i) transporta IKT sistēmas, tostarp *RIS*;
- j) iekšējo ostu savienojumi ar citiem transporta veidiem Eiropas transporta tīklā;
- k) infrastruktūra, kas saistīta ar alternatīvo degvielu iekārtām;
- l) infrastruktūra, kas vajadzīga bezatkritumu darbībai un aprites ekonomikas pasākumiem.

2. Iekārtas, kas saistītas ar iekšējiem ūdensceļiem, var ietvert aprīkojumu kravu iekraušanai un izkraušanai un preču uzglabāšanai iekšējās ostās. Saistītās iekārtas jo īpaši var ietvert tādas piedziņas sistēmas un operētājsistēmas, kas mazina piesārņojumu, piemēram, ūdens un gaisa piesārņojumu, enerģijas patēriņu un oglekļa dioksīda emisiju intensitāti. Tās var būt arī atkritumu pieņemšanas iekārtas, krasta elektropadeve un cita alternatīvo degvielu infrastruktūra energoapgādei un enerģijas ražošanai, kā arī aprīkojums ledus laušanai, hidroloģiskajiem pakalpojumiem un kuģu ceļu, ostu un ostu pieeju bagarēšanai, lai nodrošinātu kuģojamību visa gada garumā.

3. Iekšējā osta ir daļa no visaptverošā tīkla, ja tā atbilst šiem nosacījumiem:

- a) tās ikgadējais kravu pārkraušanas apjoms pārsniedz 500 000 tonnu. Kopējais ikgadējais kravu pārkraušanas apjoms pamatojas uz jaunākajiem pieejamajiem *Eurostat* publicētajiem statistikas datiem par vidējiem rādītājiem trīs gadu laikposmā;
- b) tā atrodas Eiropas transporta tīkla iekšējo ūdensceļu tīklā.

21. pants

Transporta infrastruktūras prasības visaptverošajam tīklam

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

Transporta infrastruktūras prasības pamattīklam

1. Dalībvalstis nodrošina pamattīkla iekšējo ostu atbilstību 21. panta 1. punkta a) un b) apakšpunktā noteiktajām prasībām līdz 2030. gada 31. decembrim un 21. panta 1. punkta c) apakšpunktā noteiktajām prasībām līdz 2040. gada 31. decembrim.
2. Dalībvalstis nodrošina, ka iekšējo ūdensceļu tīkls, tostarp savienojumi, kas minēti 20. panta 1. punkta e) apakšpunktā, tiek uzturēti tā, lai lietotājiem nodrošinātu efektīvu, uzticamu un drošu navigāciju, nodrošinot 3. punkta a) apakšpunktā paredzēto ūdensceļu minimālo prasību izpildi un 3. punkta b), c) un d) apakšpunktā paredzēto minimālo pakalpojumu līmeņu prasību izpildi (labs navigācijas statuss).

Dalībvalstis novērš šo minimālo prasību vai jebkuru tām noteikto pamatkritēriju izpildes pasliktināšanos. Ja iekšējo ūdensceļu tīkls šīs regulas spēkā stāšanās dienā pārsniedz minētās minimālās prasības, dalībvalstis dara visu iespējamo, lai novērstu to statusa pasliktināšanos.

3. Dalībvalstis līdz 2030. gada 31. decembrim jo īpaši nodrošina, ka:
 - a) upes, kanāli, ezeri, lagūnas, iekšējās ostas un to piekļuves ceļi nodrošina kuģojama kanāla dziļumu vismaz 2,5 m un minimālo augstumu zem neatveramiem tiltiem vismaz 5,25 m noteiktos ūdens atsaucēs līmeņos, kas tiek pārsniegti noteiktu dienu skaitu gadā, pamatojoties uz statistiski vidējo rādītāju.

Ūdens atsaucē līmeņus nosaka, pamatojoties uz to dienu skaitu gadā, kurās faktiskais ūdens līmenis pārsniedza noteikto ūdens atsaucē līmeni. Kad attiecīgās dalībvalstis ir sniegušas apstiprinājumu saskaņā ar LESD 172. pantu, Komisija pieņem īstenošanas aktus, kas jāizstrādā ciešā sadarbībā ar minētajām dalībvalstīm un vajadzības gadījumā, apspriežoties ar upju navigācijas komisijām, kas izveidotas saskaņā ar starptautiskiem nolīgumiem, katram koridoram, katram ūdensceļam vai ūdensceļu posmam nosakot iepriekšējā daļā minētos ūdens atsaucē līmeņus. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 59. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru. Tie atbilst prasībām, kas noteiktas starptautiskās konvencijās un nolīgumos, kas noslēgti starp dalībvalstīm, tostarp noteikumos, kurus pieņēmušas upju navigācijas komisijas, kas izveidotas saskaņā ar minētajām konvencijām un nolīgumiem;

- b) dalībvalstis publiski pieejamā tīmekļvietnē publicē šā punkta otrajā daļā minēto dienu skaitu gadā, kurās faktiskais ūdens līmenis pārsniedz vai nesasniedz noteikto ūdens atsaucē līmeni navigācijas kanāla dziļumam, kā arī vidējo gaidīšanas laiku katrās slūžās;
- c) slūžu operatori nodrošina, ka slūžas tiek darbinātas un uzturētas tā, lai līdz minimumam samazinātu gaidīšanas laiku;
- d) upes, kanāli, ezeri un lagūnas ir aprīkoti ar *RIS* attiecībā uz visiem pakalpojumiem saskaņā ar Direktīvu 2005/44/EK ⁵¹, lai lietotājiem pārrobežu mērogā garantētu informāciju reāllaikā.

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

4. Pēc dalībvalsts pieprasījuma pienācīgi pamatotos gadījumos Komisija ar īstenošanas aktiem piešķir atbrīvojumus no 3. punkta a) apakšpunktā minētajām minimālajām prasībām katram ūdensceļam un attiecīgā gadījumā katram ūdensceļa posmam, pamatojoties uz īpašiem ģeogrāfiskiem vai būtiskiem fiziskiem ierobežojumiem vai sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīzes negatīvu rezultātu, vai iespējamo negatīvo ietekmi uz vidi vai biodaudzveidību, vai kultūras mantojumu. Jebkuram šādam pieprasījumam jābūt pietiekami pamatotam. Atbrīvojumu pieprasījumu vajadzības gadījumā koordinē un saskaņo ar kaimiņos esošo(-ajām) dalībvalsti(-īm). Kaimiņos esošā(-s) dalībvalsts(-is) var sniegt atzinumu dalībvalstij, kas pieprasa atbrīvojumu. Dalībvalsts savam pieprasījumam pievieno kaimiņos esošās(-o) dalībvalsts(-u) atzinumu(-us). Dalībvalsts vienā pieprasījumā var lūgt piešķirt vairākus atbrīvojumus.

Komisija novērtē pieprasījumu, ņemot vērā saskaņā ar pirmo daļu sniegto pamatojumu. Komisija pienācīgi ņem vērā attiecīgās(-o) kaimiņos esošās(-o) dalībvalsts(-u) atzinumu(-us).

Komisija var pieprasīt papildu informāciju dalībvalstij ne vēlāk kā trīsdesmit kalendārās dienas pēc pieprasījuma saņemšanas, ievērojot pirmo daļu. Ja Komisija uzskata, ka sniegtā informācija nav pietiekama, tā var lūgt dalībvalsti papildināt minēto informāciju trīsdesmit kalendāro dienu laikā pēc šīs informācijas saņemšanas.

Komisija pieņem lēmumu par pieprasīto atbrīvojumu ne vēlāk kā sešus mēnešus pēc tam, kad saņemts pieprasījums, ievērojot pirmo daļu, vai, ja attiecīgās dalībvalstis ir iesniegušas papildu informāciju, ievērojot trešo daļu, ne vēlāk kā četrus mēnešus pēc šādas informācijas saņemšanas, izvēloties vēlāko no šiem datumiem. Ja Komisija minētajos termiņos nav pieņēmusi konkrētu lēmumu, atbrīvojumu uzskata par piešķirtu.

Komisija informē pārējās dalībvalstis par atbrīvojumiem, kas piešķirti, ievērojot šo pantu.

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

- 4.a Nepārvaramas varas gadījumā dalībvalstis atjauno kuģošanas apstākļus līdz iepriekšējam statusam, tiklīdz situācija to ļauj.
5. Komisija var pieņemt pamatnostādnes, kas nodrošina saskaņotu pieeju laba navigācijas statusa piemērošanai Savienībā. Šīs pamatnostādnes jo īpaši var attiekties uz:
- a) ūdensceļu papildu parametriem, kas raksturīgi brīvi plūstošām upēm;
 - aa) kuģojama kanāla platuma papildu parametriem;
 - b) svītrots;
 - c) svītrots.
 - d) svītrots;
 - e) alternatīvas energoinfrastruktūras izvērsanu, lai visā koridorā nodrošinātu alternatīvo degvielu pieejamību;
 - f) tīkla digitālo lietotņu izmantošanu un automatizācijas procesiem;
 - g) infrastruktūras noturību pret klimata pārmaiņām, dabiskiem apdraudējumiem un cilvēka izraisītām katastrofām vai tišiem traucējumiem;
 - h) jaunu tehnoloģiju un inovāciju ieviešanu un veicināšanu attiecībā uz bezoglekļa enerģijas degvielām un piedziņas sistēmām.
6. Svītrots.

Papildu prioritātes iekšējo ūdensceļu infrastruktūras attīstībai

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

- a) vajadzības gadījumā, augstāku standartu sasniegšanai esošo ūdensceļu modernizācijā un jaunu ūdensceļu izveidē, lai apmierinātu tirgus prasības;
- b) plūdu un sausuma novēršanas un mazināšanas pasākumiem;
- c) digitalizācijas un automatizācijas procesu uzlabošanai, jo īpaši ņemot vērā iekšējo ūdensceļu transportlīdzekļu lielāku drošumu, drošību un ilgtspēju, tostarp pilsētu mezglos;
- d) infrastruktūras, tostarp pietauvošanās un atpūtas vietu, un to pakalpojumu modernizācijai un paplašināšanai, kas nepieciešami multimodālu pārvadājumu veikšanai ostas teritorijā, kā arī ārpus tās un pie ūdensceļa;
- e) tādu pasākumu veicināšanai un izstrādāšanai, kuri uzlabotu iekšējo ūdensceļu transportlīdzekļu un transporta infrastruktūras, tostarp bezemisiju un mazemisiju peldlīdzekļu, vidisko sniegumu, kā arī tādu pasākumu veicināšanai un izstrādāšanai, kuru mērķis ir mazināt ietekmi uz ūdenstilpēm un no ūdens atkarīgo biodaudzveidību, saskaņā ar piemērojamajām prasībām, kas noteiktas Savienības tiesību aktos vai attiecīgajos starptautiskajos nolīgumos;
- f) zemam ūdens līmenim piemērotu mazas iegrimes iekšējo ūdensceļu peldlīdzekļu izveidei un izmantošanai;
- g) būvējot vai modernizējot iekšējo ūdensceļu infrastruktūru, gājēju celiņu un velociņu nepārtrauktības un pieejamības nodrošināšanai, lai veicinātu aktīvo transporta veidu izmantošanu;

- h) tādu darbību veicināšanai, kas novērš ūdensceļiem piemēroto prasību pasliktināšanos.

3. IEDAĻA

JŪRAS TRANSPORTA INFRASTRUKTŪRA UN EIROPAS JŪRAS TELPA

24. pants

Infrastrukturāras komponenti

1. Eiropas jūras telpa savieno un integrē 2. punktā aprakstītos jūrniecības komponentus ar sauszemes tīklu, izveidojot vai modernizējot tuvsatiksmes kuģošanas maršrutus un attīstot jūras ostas dalībvalstu teritorijā un to savienojumus ar iekšzemi, lai nodrošinātu efektīvu, dzīvotspējīgu un ilgtspējīgu integrāciju ar citiem transporta veidiem.
2. Eiropas jūras telpu veido:
 - a) jūras transporta infrastruktūra pamattīkla un visaptverošā tīkla ostu teritorijā, tostarp savienojamība ar sauszemes teritoriju;
 - b) plašāki atbalsta pasākumi, kas nav saistīti ar konkrētām ostām un kas sniedz labumu Eiropas jūras telpai un jūrniecības nozarei kopumā, piemēram, atbalsts darbībām, kas nodrošina kuģojamību visa gada garumā (ledus laušana), kas sekmē pāreju uz ilgtspējīgu jūras transportu, uzlabo sinerģiju starp transportu un enerģētiku, cita starpā veicinot ostu kā enerģētikas centru lomu un palīdzot enerģētikas pārkārtošanas jomā, un transporta IKT sistēmas un hidrogrāfiskie apsekojumi;

c) ilgtspējīgu un noturīgu tuvsatiksmes kuģošanas savienojumu sekmēšana, jo īpaši tādu, kas koncentrē kravu plūsmas nolūkā samazināt negatīvās ārējās izmaksas, piemēram, autotransporta radītās emisijas un sastrēgumus Savienībā, un tādu, kas uzlabo piekļuvi tālākajiem reģioniem un citiem attāliem, salu un perifēriem reģioniem, izveidojot vai modernizējot ilgtspējīgus, regulārus un biežus jūrniecības pakalpojumus.

d) svītrots.

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

- a) jūras ostas, tai skaitā infrastruktūra, kas nepieciešama transporta operācijām ostas teritorijā;
- b) ostu pamatinfrastruktūra, piemēram, iekšējie baseini, piestātnes sienas, pietauvošanās vietas, platformas, moli, doki, dambji, aizbērumi un zemes meliorācijas infrastruktūra;
- c) jūras kanāli;
- d) navigācijas līdzekļi;
- e) ostu pieejas, kuģu ceļi un slūžas;
- f) viļņlauži;
- g) ostu savienojumi ar Eiropas transporta tīklu;
- h) transporta IKT sistēmas, tostarp *EMSW* un *VTMIS*;
- i) infrastruktūra, kas saistīta ar alternatīvajām degvielām;

- j) saistītais aprīkojums, kas jo īpaši var ietvert aprīkojumu satiksmes un kravu pārvaldībai, negatīvās ietekmes uz vidi mazināšanai, tai skaitā bezatkritumu darbībai un aprītes ekonomikas pasākumiem, energoefektivitātes uzlabošanai, trokšņa mazināšanai un alternatīvo degvielu izmantošanai, kā arī iekārtas, kas nodrošina kuģojamību visa gada garumā, tostarp ledus laušanu, hidroloģiskos apsekojumus, kā arī kapitālo bagarēšanu un ostu un ostu pieeju aizsardzību;
- k) svītrots;
- l) infrastruktūra, kas veicina ostu darbības saistībā ar atkrastes vējparkiem un atjaunīgo enerģiju.

4. Jūras osta ir daļa no visaptverošā tīkla, ja tā atbilst vismaz vienam no šiem nosacījumiem:

- a) tās kopējais ikgadējais pasažieru satiksmes apjoms pārsniedz 0,1 % no kopējā ikgadējā pasažieru satiksmes apjoma visās Savienības jūras ostās. Atsauces summa šim kopējam apjomam ir jaunākie pieejamie *Eurostat* publicētie statistikas dati par vidējiem rādītājiem trīs gadu laikposmā;
- b) tās kopējais ikgadējais apstrādāto kravu apjoms – vai nu beztaras kravu, vai iepakotu kravu apstrāde – pārsniedz 0,1 % no attiecīgā kopējā ikgadējā kravu apjoma, ko apstrādā visās Savienības jūras ostās. Atsauces summa šim kopējam apjomam ir jaunākie pieejamie *Eurostat* publicētie statistikas dati par vidējiem rādītājiem trīs gadu laikposmā;
- ba) tās kopējais ikgadējais kravu pārvadājumu apjoms attiecībā uz beztaras kravu un/vai iepakotu kravu apstrādi gadā pārsniedz 500 000 tonnas, un tās ieguldījums ES enerģijas piegādes dažādošanā un atjaunīgo energoresursu izvēršanas paātrināšanā veido vienu no galvenajām ostas darbībām. Atsauces summa šim kopējam apjomam ir jaunākie pieejamie *Eurostat* publicētie statistikas dati par vidējiem rādītājiem trīs gadu laikposmā;

- c) tā atrodas uz salas un nodrošina vienīgo piekļuves punktu *NUTS 3* reģionam visaptverošajā tīklā Regulas 1059/2003 3. panta nozīmē ⁵²;
- d) tā atrodas tālākajā reģionā vai perifērā reģionā tālāk nekā 200 km rādiusā no citas tuvākās ostas visaptverošajā tīklā.

25. pants

Transporta infrastruktūras prasības visaptverošajam tīklam

1. Dalībvalstis nodrošina, ka:
 - a) alternatīvo degvielu infrastruktūra visaptverošā tīkla jūras ostās tiek ieviesta saskaņā ar Regulu (ES) [...] [par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu];
 - b) visaptverošā tīkla jūras ostas ir aprīkotas ar infrastruktūru, kas vajadzīga, lai uzlabotu kuģu vidisko sniegumu ostās, jo īpaši ar atkritumu pieņemšanas iekārtām kuģu atkritumu nodošanai saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2019/883 ⁵³;
 - c) *VTMIS* un *SafeSeaNet* tiek īstenotas saskaņā ar Direktīvu 2002/59/EK;
 - d) valstu jūras vienloga sistēmas tiek īstenotas saskaņā ar Regulu (ES) 2019/1239.

⁵² Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1059/2003 (2003. gada 26. maijs) par kopējas statistiski teritoriālo vienību klasifikācijas (NUTS) izveidi.

⁵³ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2019/883 (2019. gada 17. aprīlis) par ostas atkritumu pieņemšanas iekārtām kuģu atkritumu nodošanai un ar ko groza Direktīvu 2010/65/ES un atceļ Direktīvu 2000/59/EK (OV L 151, 7.6.2019., 116. lpp.).

2. Dalībvalstis līdz 2050. gada 31. decembrim nodrošina, ka:

- a) visaptverošajā tīklā, kura kopējais ikgadējais kravu apjoms ir vairāk nekā 2 miljoni tonnu, jūras ostas ir savienotas ar dzelzceļa un autoceļu infrastruktūru un, ja iespējams, ar iekšējiem ūdensceļiem. Atsauces summa šim kopējam apjomam ir jaunākie pieejamie *Eurostat* publicētie statistikas dati par vidējiem rādītājiem trīs gadu laikposmā;
- b) visas visaptverošā tīkla jūras ostas, kuras apkalpo kravu pārvadājumus, piedāvā vismaz vienu multimodālu kravas termināli, kas bez diskriminācijas pieejams visiem operatoriem un lietotājiem un piemēro pārredzamas un nediskriminējošas maksas;
- c) jūras kanāli, ostas kuģu ceļi un estuāri, kuri savieno divas jūras vai pa jūru nodrošina piekļuvi jūras ostām, atbilst vismaz iekšējiem ūdensceļiem, kas atbilst 22. panta prasībām;
- d) visaptverošā tīkla jūras ostās, kas savienotas ar iekšējiem ūdensceļiem, ir pieejama īpaša pārkraušanas jauda iekšējo ūdensceļu peldlīdzekļu apkalpošanai.

Pienākumu nodrošināt savienojumu, kas minēts pirmās daļas a) apakšpunktā, nepiemēro gadījumos, kad šādi savienojumi nav iespējami īpašu ģeogrāfisku vai būtisku fizisku ierobežojumu dēļ.

3. Pēc dalībvalsts pieprasījuma pienācīgi pamatotos gadījumos Komisija ar īstenošanas aktiem piešķir atbrīvojumus no 2. punkta pirmajā daļā minētajām minimālajām prasībām, pamatojoties uz īpašiem ģeogrāfiskiem vai būtiskiem fiziskiem ierobežojumiem vai sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīzes negatīvu rezultātu, vai iespējamo negatīvo ietekmi uz vidi vai biodaudzveidību. Jebkuram šādam pieprasījumam jābūt pietiekami pamatotam. Dalībvalsts vienā pieprasījumā var lūgt piešķirt vairākus atbrīvojumus.

Komisija novērtē pieprasījumu, ņemot vērā saskaņā ar pirmo daļu sniegto pamatojumu.

Komisija var pieprasīt papildu informāciju dalībvalstij ne vēlāk kā trīsdesmit kalendārās dienas pēc pieprasījuma saņemšanas, ievērojot pirmo daļu. Ja Komisija uzskata, ka sniegtā informācija nav pietiekama, tā var lūgt dalībvalsti papildināt minēto informāciju trīsdesmit kalendāro dienu laikā pēc šīs informācijas saņemšanas.

Komisija pieņem lēmumu par pieprasīto atbrīvojumu ne vēlāk kā sešus mēnešus pēc tam, kad saņemts pieprasījums, ievērojot pirmo daļu, vai, ja attiecīgās dalībvalstis ir iesniegušas papildu informāciju, ievērojot trešo daļu, ne vēlāk kā četrus mēnešus pēc šādas informācijas saņemšanas, izvēloties vēlāko no šiem datumiem. Ja Komisija minētajos termiņos nav pieņēmusi konkrētu lēmumu, atbrīvojumu uzskata par piešķirtu.

Komisija informē pārējās dalībvalstis par atbrīvojumiem, kas piešķirti, ievērojot šo pantu.

26. pants

Transporta infrastruktūras prasības pamattīklam

1. Dalībvalstis nodrošina, ka pamattīkla jūras transporta infrastruktūra atbilst 25. panta 1. punktam.
2. Dalībvalstis līdz 2030. gada 31. decembrim nodrošina, ka pamattīkla jūras transporta infrastruktūra atbilst 25. panta 2. punktā noteiktajām prasībām.

3. Pēc dalībvalsts pieprasījuma pienācīgi pamatotos gadījumos Komisija ar īstenošanas aktiem piešķir atbrīvojumus no 2. punktā minētajām minimālajām prasībām, pamatojoties uz īpašiem ģeogrāfiskiem vai būtiskiem fiziskiem ierobežojumiem vai sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīzes negatīvu rezultātu, vai iespējamo negatīvo ietekmi uz vidi vai biodaudzveidību. Jebkuram šādam pieprasījumam jābūt pietiekami pamatotam.

Dalībvalsts vienā pieprasījumā var lūgt piešķirt vairākus atbrīvojumus.

Komisija novērtē pieprasījumu, ņemot vērā saskaņā ar pirmo daļu sniegto pamatojumu.

Komisija var pieprasīt papildu informāciju dalībvalstij ne vēlāk kā trīsdesmit kalendārās dienas pēc pieprasījuma saņemšanas, ievērojot pirmo daļu. Ja Komisija uzskata, ka sniegtā informācija nav pietiekama, tā var lūgt dalībvalsti papildināt minēto informāciju trīsdesmit kalendāro dienu laikā pēc šīs informācijas saņemšanas.

Komisija pieņem lēmumu par pieprasīto atbrīvojumu ne vēlāk kā sešus mēnešus pēc tam, kad saņemts pieprasījums, ievērojot pirmo daļu, vai, ja attiecīgās dalībvalstis ir iesniegušas papildu informāciju, ievērojot trešo daļu, ne vēlāk kā četrus mēnešus pēc šādas informācijas saņemšanas, izvēloties vēlāko no šiem datumiem. Ja Komisija minētajos termiņos nav pieņēmusi konkrētu lēmumu, atbrīvojumu uzskata par piešķirtu.

Komisija informē pārējās dalībvalstis par atbrīvojumiem, kas piešķirti, ievērojot šo pantu.

Papildu prioritātes jūras infrastruktūras attīstībai un Eiropas jūras telpai

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

- a) jūras piekļuves modernizācija, piemēram, viļņlaužu, jūras kanālu, kuģu ceļu, slūžu, kapitālās bagarēšanas un navigācijas līdzekļu modernizācija;
- b) ostu pamatinfrastruktūras, piemēram, iekšējo baseinu, piestātnes sienu, pietauvošanās vietu, platformu, molu, doku, dambju, aizbērums un zemes meliorācijas infrastruktūras, būvniecība vai modernizācija;
- ba) starpsavienojumu infrastruktūras, aprīkojuma un sistēmu uzlabošana, kā noteikts 36. pantā;
- c) digitalizācijas un automatizācijas procesu uzlabošana, jo īpaši ņemot vērā lielāku drošumu, drošību, efektivitāti un ilgtspēju;
- d) jaunu tehnoloģiju un inovāciju, kā arī atjaunīgo un mazoglekļa degvielu ieviešana un veicināšana;
- e) loģistikas ķēžu un starptautiskās jūras tirdzniecības noturības uzlabošana, tai skaitā saistībā ar pielāgošanos klimata pārmaiņām;
- f) trokšņa mazināšanas un energoefektivitātes uzlabošanas pasākumi;
- g) bezemisiju un mazemisiju peldlīdzekļu, kuri apkalpo un ekspluatē tuvsatiksmes kuģošanas savienojumus, izmantošanas veicināšana un pasākumu izstrādāšana, lai uzlabotu jūras transporta vidisko sniegumu ar mērķi optimizēt piestāšanu ostā vai piegādes ķēdes saskaņā ar piemērojamajām prasībām, kas noteiktas Savienības tiesību aktos vai attiecīgajos starptautiskajos nolīgumos, tostarp ekoloģisku stimulu sistēmu izmantošanu;

- h) darbības, kas minētas 24. panta 2. punkta b) un c) apakšpunktā.

4. IEDAĻA

AUTOTRANSPORTA INFRASTRUKTŪRA

28. pants

Infrastruktūras komponenti

1. Autotransporta infrastruktūrā jo īpaši ietilpst:
 - a) ceļi, tai skaitā:
 - i) tilti;
 - ii) tuneļi;
 - iii) pārvadi;
 - iv) krustojumi;
 - v) vairāklīmeņu ceļu mezgli;
 - vi) ceļa nomales ar cieto segumu;
 - vii) svītrots;
 - viii) svītrots;
 - ix) svītrots;
 - x) infrastruktūra ietekmes uz vidi mazināšanai;

- b) saistītais aprīkojums, tostarp sistēmas svēršanai kustībā;
 - c) digitālā infrastruktūra un transporta IKT sistēmas;
 - d) piekļuves ceļi multimodāliem kravas termināļiem;
 - e) kravas termināļu un loģistikas platformu savienojumi ar citiem transporta veidiem Eiropas transporta tīklā;
 - f) autoostas;
 - g) infrastruktūra, kas saistīta ar alternatīvo degvielu iekārtām;
 - h) stāvvietas un atpūtas zonas, tostarp drošas un aizsargātas stāvvietas komerciālajiem transportlīdzekļiem.
2. Šā panta 1. punkta a) apakšpunktā minētie un I pielikumā norādītie ceļi ir tie, kuriem ir svarīga nozīme tālsatiksmes kravu un pasažieru pārvadājumos, kuros ir integrēti galvenie pilsētu un ekonomikas centri un kuri ir savstarpēji savienoti ar citiem transporta veidiem.
3. Iekārtas, kas saistītas ar autoceļiem, jo īpaši var ietvert iekārtas satiksmes pārvaldībai, informēšanai un maršruta vadībai, nodevu vai lietošanas maksu iekasēšanai, drošumam, negatīvās ietekmes uz vidi samazināšanai, transportlīdzekļu uzpildei vai alternatīvas piedziņas transportlīdzekļu uzlādei vai uzpildei un drošām un aizsargātām stāvvietām komerciālajiem transportlīdzekļiem.

29. pants

Transporta infrastruktūras prasības visaptverošajam tīklam

1. Dalībvalstis nodrošina, ka:

- a) autotransporta infrastruktūras drošums tiek nodrošināts, uzraudzīts un vajadzības gadījumā uzlabots saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2008/96/EK ⁵⁴;
- b) ceļi ir projektēti, būvēti vai modernizēti un uzturēti augstā satiksmes drošības līmenī;
- c) ceļi ir projektēti, būvēti vai modernizēti un uzturēti augstā vides aizsardzības līmenī, tai skaitā attiecīgā gadījumā veicot trokšņa mazināšanas pasākumus un ūdens noteces savākšanu, attīrīšanu un novadīšanu;
- d) autoceļu tuneļi, kuri ir garāki par 500 m, atbilst Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai 2004/54/EK ⁵⁵;
- e) attiecīgā gadījumā ceļu lietotāju nodevu iekasēšanas sistēmu savstarpēja izmantojamība ir nodrošināta saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2019/520 ⁵⁶ un Komisijas Īstenošanas regulu C/2019/9080 ⁵⁷ un Komisijas Deleģēto regulu C/2019/8369 ⁵⁸;

⁵⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2008/96/EK (2008. gada 19. novembris) par ceļu infrastruktūras drošības pārvaldību (OV L 319, 29.11.2008., 59. lpp.).

⁵⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2004/54/EK (2004. gada 29. aprīlis) par minimālajām drošības prasībām Eiropas ceļu tīkla tuneļiem (OV L 167, 30.4.2004., 39. lpp.).

⁵⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2019/520 (2019. gada 19. marts) par ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmu savstarpēju izmantojamību un informācijas par ceļu lietošanas maksu nesamaksāšanu pārrobežu apmaiņas veicināšanu Savienībā (OV L 91, 29.3.2019., 45. lpp.).

⁵⁷ Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2020/204 (2019. gada 28. novembris) par Eiropas ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmas pakalpojumu sniedzēju detalizētiem pienākumiem, Eiropas ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas pakalpojuma apgabala paziņojuma minimālo saturu, elektroniskajām saskarnēm, prasībām attiecībā uz savstarpējas izmantojamības komponentiem un ar ko atceļ Lēmumu 2009/750/EK (OV L 43, 17.2.2020., 49. lpp.).

⁵⁸ Komisijas Deleģētā regula (ES) 2020/203 (2019. gada 28. novembris) par transportlīdzekļu klasifikāciju, Eiropas ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmas lietotāju pienākumiem, savstarpējas izmantojamības komponentu prasībām un minimālajiem atbilstības kritērijiem paziņotajām struktūrām (OV L 43, 17.2.2020., 41. lpp.).

- f) attiecīgā gadījumā ceļu lietotāju nodevas vai ceļu lietošanas maksas iekasē saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 1999/62/EK ⁵⁹;
- g) visas autotransporta infrastruktūras intelektiskās transporta sistēmas atbilst Direktīvai (ES) [...] par pamatu inteligēnto transporta sistēmu ieviešanai un tiek ieviestas atbilstīgi deleģētajiem aktiem, kas pieņemti saskaņā ar minēto direktīvu ⁶⁰;
- h) alternatīvo degvielu infrastruktūra autoceļu tīklā tiek ieviesta saskaņā ar Regulu (ES) [...] [par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu].

2. Dalībvalstis nodrošina, ka līdz 2050. gada 31. decembrim 28. panta 1. punkta

a) apakšpunktā minētie ceļi visaptverošajā tīklā atbilst šādām prasībām:

- a) svītrots;
- b) atpūtas zonas ir pieejamas ne vairāk kā 100 km attālumā cita no citas, nodrošinot pietiekami daudz stāvvietu un piemērotas telpas, tostarp sanitārās telpas, kas atbilst dažāda darbaspēka vajadzībām;
- c) svītrots.
- d) sistēmas svēršanai kustībā dalībvalsts tīklā ir uzstādītas vidēji ik pēc 300 km. Ieviešot šīs sistēmas, dalībvalstis var koncentrēties uz ceļu posmiem, kuros ir augsta kravu pārvadājumu intensitāte. Sistēmas svēršanai kustībā ļauj identificēt transportlīdzekļus un transportlīdzekļu sastāvus, kuri varētu būt pārsnieguši Direktīvā 96/53/EK noteikto maksimāli pieļaujamo masu.

⁵⁹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 1999/62/EK (1999. gada 17. jūnijs) par dažu infrastruktūru lietošanas maksu noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem (OV L 187, 20.7.1999., 42. lpp.).

⁶⁰ Direktīva 2021/..., ar ko pārskata Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2010/40/ES (2010. gada 7. jūlijs) par pamatu inteligēnto transporta sistēmu ieviešanai autotransporta jomā un saskarnēm ar citiem transporta veidiem (OV L [...]).

3. Dalībvalstis nodrošina tādu līdzekļu ieviešanu vai izmantošanu, ar kuriem atklāj ar drošumu saistītus notikumus vai apstākļus un vāc atbilstīgus ceļu satiksmes datus, lai sniegtu vispārējas ar ceļu satiksmes drošību saistītas informācijas minimumu, kā noteikts Komisijas Deleģētajā regulā (ES) Nr. 886/2013 ⁶¹:
- infrastruktūrai, kas visaptverošajā tīklā jau pastāv, – līdz 2030. gada 31. decembrim;
 - infrastruktūrai, kas visaptverošajā tīklā ir jauna, – līdz 2050. gada 31. decembrim vai, ja ceļa posms ir pabeigts pirms tam, – tā pabeigšanas datumā.
4. Pēc dalībvalsts pieprasījuma pienācīgi pamatotos gadījumos Komisija ar īstenošanas aktiem piešķir atbrīvojumus no 2. punktā minētās prasības gadījumos, ja satiksmes blīvums nepārsniedz 10 000 transportlīdzekļu dienā abos virzienos un/vai pamatojoties uz īpašiem ģeogrāfiskiem vai būtiskiem fiziskiem ierobežojumiem vai sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīzes negatīvu rezultātu, vai iespējamo negatīvo ietekmi uz vidi vai biodaudzveidību. Jebkuram šādam pieprasījumam jābūt pietiekami pamatotam.
- Atbrīvojumu pieprasījumu vajadzības gadījumā koordinē un saskaņo ar kaimiņos esošo(-ajām) dalībvalsti(-īm). Kaimiņos esošās dalībvalstis var sniegt atzinumu dalībvalstij, kas pieprasa atbrīvojumu. Dalībvalsts savam pieprasījumam pievieno kaimiņos esošo dalībvalstu atzinumus. Dalībvalsts vienā pieprasījumā var lūgt piešķirt vairākus atbrīvojumus.
- Komisija novērtē pieprasījumu, ņemot vērā saskaņā ar pirmo daļu sniegto pamatojumu. Komisija pienācīgi ņem vērā attiecīgās(-o) kaimiņos esošās(-o) dalībvalsts(-u) atzinumu(-us).

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

Komisija var pieprasīt papildu informāciju dalībvalstij ne vēlāk kā trīsdesmit kalendārās dienas pēc pieprasījuma saņemšanas, ievērojot pirmo daļu. Ja Komisija uzskata, ka sniegtā informācija nav pietiekama, tā var lūgt dalībvalsti papildināt minēto informāciju trīsdesmit kalendāro dienu laikā pēc šīs informācijas saņemšanas.

Komisija pieņem lēmumu par pieprasīto atbrīvojumu ne vēlāk kā sešus mēnešus pēc tam, kad saņemts pieprasījums, ievērojot pirmo daļu, vai, ja attiecīgās dalībvalstis ir iesniegušas papildu informāciju, ievērojot trešo daļu, ne vēlāk kā četrus mēnešus pēc šādas informācijas saņemšanas, izvēloties vēlāko no šiem datumiem. Ja Komisija minētajos termiņos nav pieņēmusi konkrētu lēmumu, atbrīvojumu uzskata par piešķirtu.

Komisija informē pārējās dalībvalstis par atbrīvojumiem, kas piešķirti, ievērojot šo pantu.

30. pants

Transporta infrastruktūras prasības pamattīklam un paplašinātajam pamattīklam

1. Dalībvalstis nodrošina, ka pamattīkla un paplašinātā pamattīkla autoceļu infrastruktūra atbilst 29. panta 1. punktam.
- 1.a Dalībvalstis nodrošina, ka ceļi, kas minēti 28. panta 1. punkta a) apakšpunktā, līdz 2030. gada 31. decembrim attiecībā uz pamattīkla autoceļu infrastruktūru un līdz 2040. gada 31. decembrim attiecībā uz paplašinātā pamattīkla autoceļu infrastruktūru atbilst šādām prasībām:
 - i) izņemot īpašus punktus vai uz laiku, tie nodrošina atsevišķas brauktuves diviem satiksmes virzieniem, kuras viena no otras atdalītas ar sadalošu joslu, kas nav paredzēta satiksmei, vai ar citiem līdzekļiem, kuriem ir līdzvērtīgs drošuma līmenis; kā arī

- ii) tiem nav viena līmeņa krustojumu ar autoceļiem, dzelzceļiem vai tramvaja sliežu ceļiem, riteņbraucēju vai gājēju celiņiem;
 - iii) svītrots.
2. Dalībvalstis nodrošina, ka pamattīkla un paplašinātā pamattīkla autoceļu infrastruktūra līdz 2040. gada 31. decembrim atbilst šādiem elementiem:
- a) atpūtas zonas pie pamattīkla un paplašinātā pamattīkla ceļiem ir pieejamas ne vairāk kā 60 km attālumā cita no citas, nodrošinot pietiekami daudz stāvvietu, drošuma un drošības aprīkojumu un piemērotas telpas, tostarp sanitārās telpas, kas atbilst dažāda darbaspēka vajadzībām;
 - b) svītrots;
 - c) tiek ievērotas 29. panta 2. punkta d) apakšpunktā noteiktās prasības.
3. Dalībvalstis dara visu iespējamo, lai līdz 2040. gada 31. decembrim nodrošinātu drošu un aizsargātu stāvvietu izveidi uz pamattīkla un paplašinātā pamattīkla ceļiem vai 3 km brauciena attālumā no Eiropas transporta tīkla autoceļa tuvākās izejas – ar vidēji 150 km attālumu starp divām šādām zonām, nodrošinot pietiekami daudz stāvvietu komerciālajiem transportlīdzekļiem un ievērojot Regulas (EK) Nr. 561/2006 8.a panta 1. punktā noteiktās prasības⁶². Dalībvalstis var koncentrēties uz ceļu posmiem, kuros ir augsta kravu pārvadājumu intensitāte.

⁶² Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 561/2006 (2006. gada 15. marts), ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu, groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 un Padomes Regulu (EK) Nr. 2135/98 un atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 3820/85 (Dokuments attiecas uz EEZ) (*OV L 102, 11.4.2006., 1.–14. lpp.*).

4. Dalībvalstis līdz 2025. gada 31. decembrim nodrošina, ka autoceļu infrastruktūra atbilst 29. panta 3. punktā noteiktajām prasībām:
- infrastruktūrai, kas pamattīklā jau pastāv, – līdz 2025. gada 31. decembrim, un infrastruktūrai, kas jau pastāv paplašinātajā pamattīklā, – līdz 2030. gada 31. decembrim;
 - infrastruktūrai, kas pamattīklā ir jauna, – līdz 2030. gada 31. decembrim un infrastruktūrai, kas paplašinātajā tīklā ir jauna, – līdz 2040. gada 31. decembrim, vai, ja ceļa posms ir pabeigts pirms tam, – tā pabeigšanas datumā.
5. Pēc dalībvalsts pieprasījuma pienācīgi pamatotos gadījumos Komisija ar īstenošanas aktiem piešķir atbrīvojumus no 1.a un 2. punktā minētās prasības gadījumos, ja satiksmes blīvums nepārsniedz 10 000 transportlīdzekļu dienā abos virzienos un/vai pamatojoties uz īpašiem ģeogrāfiskiem vai būtiskiem fiziskiem ierobežojumiem vai sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīzes negatīvu rezultātu, vai iespējamo negatīvo ietekmi uz vidi vai biodaudzveidību. Jebkuram šādam pieprasījumam jābūt pietiekami pamatotam. Atbrīvojumu pieprasījumu vajadzības gadījumā koordinē un saskaņo ar kaimiņos esošo(-ajām) dalībvalsti(-īm). Kaimiņos esošā(-s) dalībvalsts(-is) var sniegt atzinumu dalībvalstij, kas pieprasa atbrīvojumu. Dalībvalsts savam pieprasījumam pievieno kaimiņos esošās(-o) dalībvalsts(-u) atzinumu(-us). Dalībvalsts vienā pieprasījumā var lūgt piešķirt vairākus atbrīvojumus.
- Komisija novērtē pieprasījumu, ņemot vērā saskaņā ar pirmo daļu sniegto pamatojumu. Komisija pienācīgi ņem vērā attiecīgās(-o) kaimiņos esošās(-o) dalībvalsts(-u) atzinumu(-us).
- Komisija var pieprasīt papildu informāciju dalībvalstij ne vēlāk kā trīsdesmit kalendārās dienas pēc pieprasījuma saņemšanas, ievērojot pirmo daļu. Ja Komisija uzskata, ka sniegtā informācija nav pietiekama, tā var lūgt dalībvalsti papildināt minēto informāciju trīsdesmit kalendāro dienu laikā pēc šīs informācijas saņemšanas.

Komisija pieņem lēmumu par pieprasīto atbrīvojumu ne vēlāk kā sešus mēnešus pēc tam, kad saņemts pieprasījums, ievērojot pirmo daļu, vai, ja attiecīgās dalībvalstis ir iesniegušas papildu informāciju, ievērojot trešo daļu, ne vēlāk kā četrus mēnešus pēc šādas informācijas saņemšanas, izvēloties vēlāko no šiem datumiem. Ja Komisija minētajos termiņos nav pieņēmusi konkrētu lēmumu, atbrīvojumu uzskata par piešķirtu.

Komisija informē pārējās dalībvalstis par atbrīvojumiem, kas piešķirti, ievērojot šo pantu.

31. pants

Autoceļu infrastruktūras attīstības prioritātes

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

- a) ceļu satiksmes drošības uzlabošana un veicināšana, ņemot vērā neaizsargāto lietotāju un satiksmes dalībnieku vajadzības visā to daudzveidībā, jo īpaši personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām vajadzības;
- b) satiksmes pārslodzes mazināšana uz esošajiem ceļiem, jo īpaši ar intelektisku satiksmes vadību, tai skaitā dinamiskām satiksmes pārslodzes maksām vai ceļu lietošanas nodevām, kas atšķiras atkarībā no diennakts laika, nedēļas vai sezonas;
- c) digitalizācijas un automatizācijas procesu uzlabošana, novatorisku tehnoloģiju ieviešana, lai uzlabotu Savienības autotransporta tiesiskā regulējuma ievērošanas kontroli, tai skaitā viedu un automatizētu izpildes rīku un sakaru infrastruktūras ieviešana;

- d) būvējot vai modernizējot autoceļu infrastruktūru, gājēju celiņu un veloceļu nepārtrauktības un pieejamības nodrošināšana, lai veicinātu aktīvo transporta veidu izmantošanu;
- e) drošu un aizsargātu stāvvietu izveide visaptverošajā tīklā, nodrošinot pietiekami daudz stāvvietu komerciālajiem transportlīdzekļiem un ievērojot Regulas (EK) Nr. 561/2006 ⁶³ 8.a panta 1. punktā noteiktās prasības.

5. IEDAĻA

GAISA TRANSPORTA INFRASTRUKTŪRA

32. pants

Infrastrukturāras komponenti

1. Gaisa transporta infrastruktūrā jo īpaši ietilpst:
 - a) gaisa telpa, maršruti un gaisa ceļi;
 - b) lidostas, tostarp infrastruktūra un aprīkojums, kas vajadzīgs darbībām uz zemes un pārvadājumiem lidostas teritorijā, un vertikālās pacelšanās un nosēšanās lidlauki;
 - c) lidostu savienojumi ar citiem transporta veidiem Eiropas transporta tīklā;
 - d) *ATM/ANS* sistēmas un saistītais aprīkojums, tostarp kosmosa tehniskās sistēmas;

⁶³ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 561/2006 (2006. gada 15. marts), ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu, groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 un Padomes Regulu (EK) Nr. 2135/98 un atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 3820/85 (Dokuments attiecas uz EEZ) (*OV L 102, 11.4.2006., 1.–14. lpp.*).

- e) infrastruktūra, kas saistīta ar alternatīvajām degvielām un stāvošu gaisa kuģu elektroapgādi;
- f) infrastruktūra alternatīvo degvielu ražošanai uz vietas un energoefektivitātes uzlabošanai, kā arī tādas ietekmes uz klimatu un vidi un trokšņa emisiju samazināšanai, ko rada lidostas vai saistītas lidostu darbības, piemēram, apkalpošana uz zemes, gaisa kuģu ekspluatācija un pasažieru pārvadājumi uz zemes;
- g) infrastruktūra, ko izmanto dalītai atkritumu savākšanai, atkritumu rašanās novēršanai un darbībām aprites ekonomikas jomā;
- h) kosmodromi.

2. Lai būtu ir daļa no visaptverošā tīkla, lidosta atbilst vismaz vienam no šiem nosacījumiem:

- a) kravu pārvadājumu lidostu kopējais ikgadējais kravu pārvadājumu apjoms ir vismaz 0,2 % no kopējā ikgadējā kravu pārvadājumu apjoma visās Savienības lidostās;
- b) pasažieru pārvadājumu lidostu kopējais ikgadējais pasažieru satiksmes apjoms ir vismaz 0,1 % no kopējā ikgadējā pasažieru satiksmes apjoma visās Savienības lidostās, ja vien attiecīgā lidosta neatrodas tālāk kā 100 km rādiusā no tuvākās lidostas visaptverošajā tīklā vai tālāk kā 200 km rādiusā, ja reģionā, kurā šī lidosta atrodas, ir ātrgaitas dzelzceļa līnija.

Dati par kopējo ikgadējo pasažieru satiksmes apjomu un kravu pārvadājumu apjomu pamatojas uz jaunākajiem pieejamajiem *Eurostat* publicētajiem statistikas datiem par vidējo rādītāju trīs gadu laikposmā.

33. pants

Transporta infrastruktūras prasības pamattīklam un visaptverošajam tīklam

1. Dalībvalstis nodrošina, ka:

- a) līdz 2040. gada 31. decembrim pamattīkla lidostas, kuru kopējais ikgadējais pasažieru satiksmes apjoms pārsniedz četrus miljonus pasažieru, ir savienotas ar Eiropas dzelzceļa tīklu un attiecīgajiem pilsētu mezgliem, izmantojot dzelzceļu, metro, vieglo dzelzceļu vai tramvajus, kā paredzēts II pielikumā, izņemot gadījumus, kad šādi savienojumi nav iespējami īpašu ģeogrāfisku vai būtisku fizisku ierobežojumu dēļ ;
- b) svītrots;
- c) visas lidostas, kas atrodas to teritorijā, piedāvā vismaz vienu termināli, kas bez diskriminācijas pieejams visiem operatoriem un lietotājiem un piemēro pārredzamas un nediskriminējošas maksas saskaņā ar Direktīvu (EK) Nr. 2009/12 ⁶⁴;
- d) gaisa transporta infrastruktūrai piemēro kopīgus pamatstandartus civilās aviācijas aizsardzībai pret nelikumīgu iejaukšanos, kurus Savienība pieņēmusi saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 300/2008 ⁶⁵;
- e) gaisa satiksmes vadības infrastruktūra ir tāda, kas ļauj īstenot Eiropas vienoto gaisa telpu saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 549/2004, (EK) Nr. 550/2004, (EK) Nr. 551/2004 un (ES) 2018/1139, izmantot gaisa transportu, lai uzlabotu Eiropas aviācijas sistēmas darbību un ilgtspēju, pildīt īstenošanas noteikumus un ievērot Savienības specifikācijas;
- f) lidostās ir ieviesta alternatīvo degvielu infrastruktūra, pilnībā ievērojot prasības, kas noteiktas Regulā (ES) [...] [par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu];

⁶⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/12/EK (2009. gada 11. marts) par lidostas maksām (OV L 70, 14.3.2009., 11. lpp.).

⁶⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 300/2008 (2008. gada 11. marts) par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas drošības jomā un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 2320/2002 (OV L 97, 9.4.2008., 72. lpp.).

- g) pamattīkla un visaptverošā tīkla lidostas, kuru kopējais ikgadējais pasažieru satiksmes apjoms pārsniedz četrus miljonus pasažieru, pamattīkla lidostās līdz 2030. gada 31. decembrim un visaptverošā tīkla lidostās līdz 2040. gada 31. decembrim nodrošina infrastruktūru iepriekš kondicionēta gaisa padevei stāvošiem gaisa kuģiem gaisa kuģu kontaktstāvvietās, kas tiek izmantotas komerciāliem pārvadājumiem.

- 2. Pēc dalībvalsts pieprasījuma pienācīgi pamatotos gadījumos Komisija ar īstenošanas aktiem piešķir atbrīvojumus no 1. punkta a) un g) apakšpunktos minētajām prasībām, pamatojoties uz īpašiem ģeogrāfiskiem vai būtiskiem fiziskiem ierobežojumiem, tostarp dzelzceļa sistēmas neesamību teritorijā, vai sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīzes negatīvu rezultātu, vai iespējamo negatīvo ietekmi uz vidi vai biodaudzveidību. Jebkuram šādam pieprasījumam jābūt pietiekami pamatotam. Dalībvalsts vienā pieprasījumā var lūgt piešķirt vairākus atbrīvojumus.

Komisija novērtē pieprasījumu, ņemot vērā saskaņā ar pirmo daļu sniegto pamatojumu.

Komisija var pieprasīt papildu informāciju dalībvalstij ne vēlāk kā trīsdesmit kalendārās dienas pēc pieprasījuma saņemšanas, ievērojot pirmo daļu. Ja Komisija uzskata, ka sniegtā informācija nav pietiekama, tā var lūgt dalībvalsti papildināt minēto informāciju trīsdesmit kalendāro dienu laikā pēc šīs informācijas saņemšanas.

Komisija pieņem lēmumu par pieprasīto atbrīvojumu ne vēlāk kā sešus mēnešus pēc tam, kad saņemts pieprasījums, ievērojot pirmo daļu, vai, ja attiecīgās dalībvalstis ir iesniegušas papildu informāciju, ievērojot trešo daļu, ne vēlāk kā četrus mēnešus pēc šādas informācijas saņemšanas, izvēloties vēlāko no šiem datumiem. Ja Komisija minētajos termiņos nav pieņēmusi konkrētu lēmumu, atbrīvojumu uzskata par piešķirtu.

Komisija informē pārējās dalībvalstis par atbrīvojumiem, kas piešķirti, ievērojot šo pantu.

Gaisa transporta infrastruktūras attīstības papildu prioritātes

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

- (a) lidostu energoefektivitātes un darbības efektivitātes palielināšana;
- b) atbalsts Eiropas vienotās gaisa telpas un savstarpēji izmantojamu sistēmu, jo īpaši to, kas izstrādātas *SESAR* projektā saskaņā ar Eiropas *ATM* ģenerālpilānu, īstenošanai, tostarp tādu, kuru mērķis ir nodrošināt jaunu gaisa kuģu – pilotējamu un bezpilota – drošu un pilnīgu integrāciju;
- c) digitalizācijas un automatizācijas procesu uzlabošana, jo īpaši ņemot vērā paaugstinātu drošumu un drošību;
- d) multimodālo starpsavienojumu uzlabošana starp lidostām un citu transporta veidu infrastruktūru, kā arī vajadzības gadījumā starp lidostām un pilsētu mezgliem;
- e) ilgtspējas uzlabošana, kā arī ietekmes uz klimatu un vidi un trokšņa radītās ietekmes samazināšana, jo īpaši ieviešot jaunas tehnoloģijas un inovācijas, alternatīvas degvielas, bezemisiju un mazemisiju gaisa kuģus un mazemisiju infrastruktūru;
- f) visaptverošā tīkla un pamattīkla lidostu, kuru kopējais ikgadējais pasažieru satiksmes apjoms ir mazāks par četriem miljoniem pasažieru, savienošana ar tīklu un attiecīgajiem pilsētu mezgliem, kā noteikts II pielikumā, izmantojot dzelzceļu, metro, vieglo dzelzceļu vai tramvajus;
- g) infrastruktūra iepriekš kondicionēta gaisa padevei stāvošiem gaisa kuģiem gaisa kuģu attālinātās stāvvietās un kontaktstāvvietās Eiropas transporta tīkla lidostās, kuru kopējais ikgadējais pasažieru satiksmes apjoms ir mazāks par četriem miljoniem pasažieru.

6. IEDAĻA

MULTIMODĀLO KRAVAS TERMINĀĻU INFRASTRUKTŪRA

35. pants

Multimodālo kravas termināļu identifikācija

1. Eiropas transporta tīkla multimodālie kravas termināļi ir termināļi, kas nediskriminējošā veidā ir pieejami visiem operatoriem un lietotājiem un ir:
 - a) atrodas Eiropas transporta tīkla jūras ostās vai blakus tām atbilstoši uzskaitījumam II pielikumā;
 - b) atrodas Eiropas transporta tīkla iekšējās ostās vai blakus tām atbilstoši uzskaitījumam II pielikumā;
 - ba) atrodas Eiropas transporta tīkla lidostās vai blakus tām atbilstoši uzskaitījumam II pielikumā; vai
 - c) svītrots.
 - d) klasificēti kā Eiropas transporta tīkla dzelzceļa termināļi vai termināļi pie iekšējiem ūdensceļiem atbilstoši uzskaitījumam II pielikumā.
2. Dalībvalstis dara visu iespējamo, lai nodrošinātu pietiekamu multimodālo kravas termināļu caurlaidspēju, kas apkalpo Eiropas transporta tīklu, ņemot vērā pašreizējās un turpmākās satiksmes plūsmas, jo īpaši plūsmas, kuras apkalpo pilsētu mezglus, rūpniecības centrus, ostas un loģistikas mezglus.

3. Trīs gadu laikā pēc šīs regulas stāšanās spēkā dalībvalstis veic tirgus un perspektīvas analīzi attiecībā uz multimodālajiem kravas termināļiem savā teritorijā. Šajā analīzē vismaz:
- a) izvērtē pašreizējās un turpmākās kravu satiksmes plūsmas, tostarp ar autotransportu pārvadāto kravu plūsmas;
 - b) nosaka esošos Eiropas transporta tīkla multimodālos kravas termināļus savā teritorijā un novērtē jaunu multimodālu kravas termināļu nepieciešamību vai papildu pārkraušanas jaudas nepieciešamību esošajos termināļos;
 - c) analizē, kā nodrošināt multimodālo kravas termināļu pienācīgu izvietojumu ar atbilstošu pārkraušanas jaudu, lai apmierinātu b) apakšpunktā minētās vajadzības. Šajā nolūkā ņem vērā termināļus, kas atrodas kaimiņos esošo dalībvalstu pierobežas zonās.

Dalībvalstis apspriežas ar kravu nosūtītājiem, transporta un loģistikas operatoriem, kas darbojas to teritorijā. Savā analīzē tās ņem vērā apspriežu rezultātus.

Dalībvalstis nekavējoties paziņo Komisijai analīzes rezultātus.

4. Ja saskaņā ar 3. punktu veiktajā analīzē tiek konstatēta jaunu multimodālu kravas termināļu nepieciešamība vai papildu pārkraušanas jaudas nepieciešamība esošajos termināļos, dalībvalstis izstrādā rīcības plānu multimodālu kravas termināļu tīkla attīstībai, tostarp vietās, kur šāda nepieciešamība ir konstatēta.
- 4.a Par rīcības plānu informē Komisiju ne vēlāk kā divpadsmit mēnešus pēc analīzes pabeigšanas saskaņā ar 3. punktu.
 - 4.b Pamatojoties uz šo rīcības plānu, dalībvalstis paziņo Komisijai sarakstu ar dzelzceļa termināļiem un termināļiem pie iekšējiem ūdensceļiem, kurus tās ierosina iekļaut I un II pielikumā.

5. Dzelzceļa terminālis vai terminālis pie iekšējiem ūdensceļiem ir daļa no Eiropas transporta tīkla un iekļauts II pielikumā, ja tas atbilst vismaz vienam no šiem nosacījumiem:
- a) tā ikgadējais kravu pārkraušanas apjoms pārsniedz 800 000 tonnu attiecībā uz iepakotu kravu, vai arī attiecībā uz beztaras kravu 0,1 % no attiecīgā kopējā ikgadējā apkalpoto kravu apjoma visās Savienības jūras ostās;
 - b) tas ir galvenais dzelzceļa terminālis, ko dalībvalsts norādījusi *NUTS 2* reģionam, ja šajā *NUTS 2* reģionā nav neviena dzelzceļa termināļa, kas atbilst a) apakšpunktam;
 - c) dalībvalsts to ierosina iekļaut I un II pielikumā saskaņā ar 4. punktu.

36. pants

Infrastruktūras komponenti

Multimodālos kravas termināļos jo īpaši ietilpst:

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

Prasības transporta infrastruktūrai

1. Dalībvalstis dara visu iespējamo, lai godīgā un nediskriminējošā veidā nodrošinātu, ka visi multimodālie kravas termināļi, kas bez diskriminācijas pieejami visiem operatoriem un lietotājiem un piemēro pārredzamas un nediskriminējošas maksas jūras un iekšējās ostās atbilstoši uzskaitījumam II pielikumā, kā arī visi I pielikumā norādītie dzelzceļa termināļi un termināļi pie iekšējiem ūdensceļiem atbilstoši uzskaitījumam II pielikumā atbilst šādām prasībām:
 - a) ir savienoti ar vismaz diviem attiecīgajā teritorijā pieejamajiem transporta veidiem;
 - b) terminālī vai 3 km attālumā no termināļa līdz 2030. gada 31. decembrim ir aprīkoti ar vismaz vienu uzlādes staciju, kā noteikts Regulas (ES) [...] [par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu] 2. panta 43. punktā, kas paredzēta lielas noslodzes transportlīdzekļu apkalpošanai;
 - c) līdz 2030. gada 31. decembrim ir aprīkoti ar digitāliem rīkiem, lai veicinātu:
 - i) efektīvu termināļa darbību, piemēram, attiecīgā gadījumā fotovārtus, termināļa darbības sistēmu, autovadītāja digitālu pieteikšanos/izrakstīšanos, kameras vai citus sensorus uz pārkraušanas aprīkojuma, kā arī sliežu ceļa kameru sistēmas;
 - ii) informācijas plūsmas terminālī un starp transporta veidiem loģistikas ķēdē un terminālī, kuru ietvaros var apmainīties ar informāciju ar atvērtām un sadarbībspējīgām sistēmām.
2. Dalībvalstis dara visu iespējamo, lai godīgā un nediskriminējošā veidā nodrošinātu, ka līdz 2030. gada 31. decembrim 37. panta 1. punktā minētie multimodālie kravas termināļi, kas savienoti ar dzelzceļa tīklu un veic vertikālu pārkraušanu, spēj apkalpot šāda veida pārvietojamās intermodālās kravas vienības: konteiners, intermodāliem pārvadājumiem piemērota noņemama virsbūve vai puspiekabe.

3. Dalībvalstis dara visu iespējamo, lai līdz 2040. gada 31. decembrim godīgā un nediskriminējošā veidā nodrošinātu, ka 37. panta 1. punktā minētie multimodālie kravas termināļi, kas savienoti ar dzelzceļa tīklu, spēj apkalpot 740 m garus vilcienus.

Šo punktu nepiemēro multimodāliem kravas termināļiem, kas ir savienoti tikai ar izolētiem dzelzceļa tīkliem.

4. Svītrots.

5. Pēc dalībvalsts pieprasījuma pienācīgi pamatotos gadījumos Komisija ar īstenošanas aktiem piešķir atbrīvojumus no 1.–3. punkta noteikumiem, pamatojoties uz īpašiem ģeogrāfiskiem vai būtiskiem fiziskiem ierobežojumiem, jo īpaši, ja terminālis atrodas telpiski ierobežotā teritorijā, vai pamatojoties uz sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīzes negatīvu rezultātu vai iespējamo negatīvo ietekmi uz vidi vai biodaudzveidību. Jebkuram šādam pieprasījumam jābūt pietiekami pamatotam. Dalībvalsts vienā pieprasījumā var lūgt piešķirt vairākus atbrīvojumus.

Komisija novērtē pieprasījumu, ņemot vērā saskaņā ar pirmo daļu sniegto pamatojumu.

Komisija var pieprasīt papildu informāciju dalībvalstij ne vēlāk kā trīsdesmit kalendārās dienas pēc pieprasījuma saņemšanas, ievērojot pirmo daļu. Ja Komisija uzskata, ka sniegtā informācija nav pietiekama, tā var lūgt dalībvalsti papildināt minēto informāciju trīsdesmit kalendāro dienu laikā pēc šīs informācijas saņemšanas.

Komisija pieņem lēmumu par pieprasīto atbrīvojumu ne vēlāk kā sešus mēnešus pēc tam, kad saņemts pieprasījums, ievērojot pirmo daļu, vai, ja attiecīgās dalībvalstis ir iesniegušas papildu informāciju, ievērojot trešo daļu, ne vēlāk kā četrus mēnešus pēc šādas informācijas saņemšanas, izvēloties vēlāko no šiem datumiem. Ja Komisija minētajos termiņos nav pieņēmusi konkrētu lēmumu, atbrīvojumu uzskata par piešķirtu.

Komisija informē pārējās dalībvalstis par atbrīvojumiem, kas piešķirti, ievērojot šo pantu.

38. pants

Multimodālā transporta infrastruktūras attīstības papildu prioritātes

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

- a) dažādu transporta veidu starpsavienojumu veicināšana;
- b) galveno multimodālā transporta attīstību kavējošo tehnisko un administratīvo šķēršļu likvidēšana, tai skaitā ieviešot *eFTI*;
- c) vienmērīgu informācijas plūsmu attīstība, kas nodrošina transporta pakalpojumus visā Eiropas transporta sistēmā;
- d) datu koplietošanas, datu pieejamības un datu atkalizmantošanas sadarbības veicināšana dažādos transporta veidos un starp tiem;
- e) vajadzības gadījumā 740 m garu vilcienu apkalpošanas bez manipulācijas veicināšana Eiropas transporta tīkla pievedceļos un multimodālajos kravas termināļos;
- f) atiešanas un pienākšanas pievedceļu paplašināšana un elektrifikācija, signalizācijas sistēmu pielāgošana un sliežu ceļa konfigurācijas uzlabojumi;
- g) vajadzības gadījumā pievedceļu pārejas uz Eiropas nominālo standarta sliežu ceļa platumu veicināšana.

7. IEDAĻA

PILSĒTU MEZGLI

39. pants

Pilsētu mezglu komponenti

1. Pilsētas mezglā jo īpaši ietilpst:
 - a) transporta infrastruktūra pilsētas mezglā, kas ir daļa no Eiropas transporta tīkla, tostarp apvedceļi;
 - b) Eiropas transporta tīkla piekļuves punkti, jo īpaši dzelzceļa stacijas un autoostas, multimodālie kravas termināļi, ostas vai lidostas;
 - c) svītrots.
2. Pilsētas, kas atrodas Eiropas transporta tīkla pilsētu mezglu centrā, ir uzskaitītas II pielikumā. Pilsētas mezgls ir daļa no Eiropas transporta tīkla un iekļauts II pielikumā, ja tajā ir 100 000 vai vairāk iedzīvotāju vai, ja *NUTS 2* reģionā šāda pilsētas mezgla nav, tas ir attiecīgā *NUTS 2* reģiona galvenais mezgls.

40. pants

Prasības pilsētu mezgliem

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

- a) alternatīvo degvielu uzlādes un uzpildes infrastruktūras pieejamību saskaņā ar Regulu (ES) [...] [par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu];
- b) līdz 2027. gada 31. decembrim:
 - i) IPMP pieņemšanu un uzraudzību katram pilsētas mezglam, tajā cita starpā ietverot pasākumus dažādus transporta veidu integrācijai un pāreju uz ilgtspējīgu mobilitāti efektīvas bezemisiju un mazemisiju mobilitātes, tai skaitā pilsētas loģistikas, veicināšanai, gaisa piesārņojuma un trokšņa piesārņojuma mazināšanai;
 - ii) pilsētu mobilitātes rādītāju vākšanu un iesniegšanu Komisijai par katru pilsētas mezglu, kā noteikts šā panta 2. punktā;
- c) tādu multimodālu pasažieru pārvadājumu mezglu attīstību līdz 2030. gada 31. decembrim, kuri atvieglotu pirmās un pēdējās jūdzes savienojumus un ir aprīkoti ar vismaz vienu uzlādes staciju, kā noteikts Regulas (ES) [...] [par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu] 2. panta 43. punktā, kas paredzēta autobusu un tālsatiksmes autobusu apkalpošanai;
- d) vismaz viena multimodāla kravas termināļa izveidi līdz 2040. gada 31. decembrim, kas nodrošina pietiekamu pārkraušanas jaudu pilsētas mezglā vai tā tuvumā, ja tas ir ekonomiski pamatoti un ja tāds terminālis jau nav izveidots.

Viens multimodāls kravas terminālis var apkalpot vairākus pilsētas mezglus un atrasties pilsētas mezglā vai tā tuvumā. Dalībvalstis attiecīgi informē Komisiju.

- 1.a Pieņemot un uzraugot IPMP, vietējās iestādes, attiecīgā gadījumā sadarbībā ar valsts iestādēm, dara visu iespējamo, lai nodrošinātu, ka IPMP atbilst V pielikuma pamatnostādnēm, vienlaikus ņemot vērā arī Eiropas transporta tālsatiksmes plūsmas.
2. Komisija ne vēlāk kā vienu gadu pēc šīs regulas stāšanās spēkā pieņem īstenošanas aktu, ar ko nosaka noteiktu skaitu rādītāju, kas saistīti ar 1. punkta b) apakšpunktā minēto transporta ilgtspēju un drošumu. Šajā īstenošanas aktā norāda arī atsevišķus termiņus katra rādītāja iesniegšanai. Noteiktie termiņi ir no 3 līdz 5 gadiem. Izstrādājot detalizētu rādītāju kopumu, ņem vērā datu pieejamību un piekļūstamību tiem reģionālā un vietējā līmenī. Minēto īstenošanas aktu pieņem saskaņā ar 59. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru.
3. Komisija ne vēlāk kā vienu gadu pēc šīs regulas stāšanās spēkā izveido arī interneta saskarni, kas ļauj attiecīgajām iestādēm iesniegt IPMP un 1. punkta b) apakšpunktā minētos rādītājus un ļauj dalībvalstīm nodrošināt, ka IPMP un rādītāji ir iesniegti.

41. pants

Pilsētu mezglu papildu prioritātes

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

- (a) pirmās un pēdējās jūdzes savienojumi starp 39. panta 1. punkta b) apakšpunktā minētajiem Eiropas transporta tīkla piekļuves punktiem un uz tiem, lai uzlabotu Eiropas transporta tīkla, piemēram, metro vai tramvaju, darbību;

- (b) vienmērīgs starpsavienojums starp Eiropas transporta tīkla infrastruktūru un ilgtspējīga reģionālā un vietējā transporta infrastruktūru. Tas var ietvert iespēju pasažieriem piekļūt informācijai, rezervēt, apmaksāt braucienus un saņemt biļetes, izmantojot multimodālus digitālos mobilitātes pakalpojumus, un iespēju kravu un pilsētu loģistikas iekārtām uzlabot piegāžu konsolidāciju pilsētu teritorijās, piemēram, mikromezglos un veloloģistikas mezglos, jo īpaši tajos, kas savienoti ar dzelzceļa un ūdensceļu transporta infrastruktūru;
- ba) ilgtspējīgi, netraucēti un droši pasažieru pārvadājumu infrastruktūras starpsavienojumi starp dzelzceļu, autoceļiem, aktīvajiem transporta veidiem un attiecīgā gadījumā iekšējo ūdensceļu, gaisa un jūras transportu;
- bb) ilgtspējīgi, netraucēti un droši kravu pārvadājumu infrastruktūras starpsavienojumi starp dzelzceļu, autoceļiem un attiecīgā gadījumā iekšējo ūdensceļu, gaisa un jūras transportu, kā arī piemēroti savienojumi ar loģistikas platformām un iekārtām;
- c) pilsētu teritorijas šķērsojoša dzelzceļa un autotransporta izraisītās negatīvās ietekmes mazināšana;
- d) efektīva un zema trokšņa līmeņa bezemisiju transporta un mobilitātes veicināšana, tostarp pasažieru un kravu autoparku zaļināšana pilsētās;
- e) sabiedriskā transporta un aktīvo transporta veidu modālā īpatsvara palielināšana, kā arī pasākumi, kas vērsti galvenokārt uz pasažieru mobilitāti, dodot priekšroku šiem veidiem;
- f) svītrots;
- g) tādas kravu piegādes sekmēšana pilsētās, kas būtu efektīva gan zema trokšņa līmeņa, gan zemu oglekļa emisiju ziņā.

IV NODAĻA

NOTEIKUMI PAR VIEDU UN NOTURĪGU TRANSPORTU

42. pants

Transporta IKT sistēmas

1. Transporta IKT sistēmas ļauj veikt caurlaidspējas un satiksmes pārvaldību un informācijas apmaiņu dažādos transporta veidos un starp tiem, lai veiktu multimodālā transporta pārvadājumus un sniegtu ar transportu saistītus pievienotās vērtības pakalpojumus, uzlabotu noturību, drošumu, drošību, palielinātu veiktspēju satiksmes pārslodzes, ekspluatācijas un vides jomā, kā arī vienkāršotu administratīvās procedūras. Transporta IKT sistēmas arī veicina vienmērīgu savienojumu starp infrastruktūru un mobilajiem aktīviem.
2. Lai nodrošinātu sadarbaspējīgu pamatspēju kopumu visās dalībvalstīs, saskaņā ar Savienības tiesību aktos paredzētajiem īpašajiem noteikumiem un to ietvaros visā Savienībā ievieš šādas transporta IKT sistēmas:
 - a) dzelzceļiem: *ERTMS*, telemātikas lietojumprogrammas kravu un pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem, kā minēts savstarpējas izmantojamības tehniskajā specifikācijā, jo īpaši kopuzņēmumu *Shift2Rail* un "Eiropas dzelzceļš" darba rezultāti;
 - b) iekšējiem ūdensceļiem: upju informācijas sistēma (*RIS*);
 - c) autotransportam un tā saskarnēm ar citiem transporta veidiem: *ITS*;
 - d) jūras transportam: *VTMIS* pakalpojumi kuģu satiksmes pārvaldībai un Eiropas Jūras vienloga sistēmas vide (*EMSW*) informācijas apmaiņai;
 - e) gaisa transportam: *ATM/ANS* sistēmas, jo īpaši tās, kas ir *SESAR* projekta rezultāts;
 - f) multimodālajam transportam: *eFTI*.

3. Svītrots.

43. pants

Ilgtspējīgi kravu pārvadājumu pakalpojumi

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

Jaunās tehnoloģijas un inovācija

Lai Eiropas transporta tīkls neatpaliktu novatorisku tehnoloģiju izstrādes un ieviešanas ziņā, mērķis jo īpaši ir:

- a) atbalstīt un veicināt transporta dekarbonizāciju, koordinēti un sinhronizēti veicot pāreju uz bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļiem, peldlīdzekļiem un gaisa kuģiem, kā arī citām novatoriskām un ilgtspējīgām transporta un tīkla tehnoloģijām;
- b) sekmēt visu transporta veidu dekarbonizāciju, veicinot energoefektivitāti, ieviest bezemisiju un mazemisiju risinājumus, tostarp ūdeņraža un elektroapgādes sistēmas, kā arī citus jaunus risinājumus, piemēram, ilgtspējīgas degvielas, un nodrošināt piemērotu infrastruktūru, ja iespējams, sekmējot sinerģiju ar *TEN-E*. Šādā infrastruktūrā var ietilpt piekļuve enerģētikas tīkliem un citas iekārtas, kas nepieciešamas enerģijas piegādei, un var ņemt vērā attiecīgo infrastruktūras–transportlīdzekļa saskarni un ietvert transporta IKT sistēmas. Transporta infrastruktūra var būt enerģētikas centrs dažādu transporta veidu apkalpošanai, lai vietējā līmenī saražoto tīro enerģiju savienotu ar bezemisiju mobilitātes lietojumprogrammām. Transporta infrastruktūra var arī palīdzēt izvērst citas tehnoloģijas, tādējādi paātrinot ekonomikas dekarbonizāciju;
- c) atbalstīt jaunu digitālo tehnoloģiju ieviešanu un izmantošanu, jo īpaši veicināt datu apmaiņu un savienojamības infrastruktūru ar nepārtrauktu pārklājumu visā tīklā, lai nodrošinātu visaugstāko digitālās infrastruktūras veiktspējas līmeni un sasniegtu augstāku automatizācijas līmeni;
- d) uzlabot personu pārvietošanās un preču pārvadājumu drošumu un ilgtspēju;

- e) uzlabot tīkla darbību, pārvaldību, piekļūstamību, savstarpēju izmantojamību, multimodalitāti un efektivitāti, tai skaitā attīstot multimodālus digitālos mobilitātes pakalpojumus;
- f) veicināt efektīvus veidus, kā visiem lietotājiem un transporta pakalpojumu sniedzējiem nodrošināt pieejamu un saprotamu informāciju par starpsavienojumiem, savstarpējo izmantojamību un multimodalitāti, kā arī par viņu izvēlēta transporta veida ietekmi uz vidi;
- g) svītrots;
- h) veicināt pasākumus negatīvās ārējās ietekmes samazināšanai, piemēram, satiksmes pārslodzi, kaitējumu veselībai un visa veida piesārņojumu, tostarp trokšņa piesārņojumu un emisijas;
- i) ieviest drošības tehnoloģijas;
- j) uzlabot transporta infrastruktūras noturību pret traucējumiem un klimata pārmaiņām, tālab modernizējot un plānojot infrastruktūru, kā arī izmantojot digitālus, pret kibernetiskiem aizsargātus risinājumus, kas paredzēti, lai aizsargātu tīklu pret dabas un cilvēka izraisītām katastrofām;
- k) turpināt IKT sistēmu un jaunu transportam paredzētu tehnoloģiju tālāku izstrādi un ieviešanu dažādos transporta veidos un starp tiem.

45. pants

Droša un aizsargāta infrastruktūra

Svītrots.

Noturīga infrastruktūra

1. Dalībvalstis dara visu iespējamo, lai nodrošinātu, ka, plānojot un īstenojot kopīgu interešu projektus, tiek ņemta vērā infrastruktūras drošība un noturība pret klimata pārmaiņām, dabiskiem apdraudējumiem, cilvēka izraisītām katastrofām, negadījumiem un darbības pārtraukumiem, kā arī tīšiem traucējumiem, kas ietekmē Savienības transporta sistēmas darbību. Jo īpaši pienācīgi jāņem vērā:
 - a) savstarpējās atkarības, saiknes un lavīnveida ietekme ar citiem tīkliem, piemēram, telesakaru un elektroenerģijas tīklu;
 - b) drošums, drošība un veiktspēja situācijās, kad pastāv vairāki apdraudējumi;
 - c) infrastruktūras strukturālā kvalitāte visā tās dzīves ciklā, īpašu uzmanību pievēršot turpmākajiem prognozētajiem klimatiskajiem apstākļiem;
 - d) civilās aizsardzības vajadzības reaģēšanai uz traucējumiem;
 - e) kibernetiskā drošība un infrastruktūras noturība, īpašu uzmanību pievēršot pārrobežu infrastruktūrai.
2. Kopīgu interešu projektiem, kuriem saskaņā ar Direktīvu 2011/92/ES ir jāveic ietekmes uz vidi novērtējums, veic klimatdrošināšanu. Klimatdrošināšanu veic, ņemot vērā jaunāko pieejamo paraugpraksi un norādījumus, lai nodrošinātu, ka transporta infrastruktūras ir noturīgas pret klimata pārmaiņu nelabvēlīgo ietekmi, šādā nolūkā veicot klimatiskās neaizsargātības un riska novērtējumu, arī veicot attiecīgus pielāgošanās pasākumus, un siltumnīcefekta gāzu emisiju izmaksas integrējot izmaksu un ieguvumu analīzē. Neskarot noteikumus, kas paredzēti citos ES tiesību aktos, šāda prasība neattiecas uz projektiem, kuriem pirms šīs regulas stāšanās spēkā ir uzsākts ietekmes uz vidi novērtējuma iepirkuma process.

47. pants

Drošības un sabiedriskās kārtības apdraudējumi

1. Dalībvalstis pieliek visas iespējamās pūles, lai nodrošinātu, ka Eiropas transporta tīkls ir aizsargāts pret iespējamām drošības un sabiedriskās kārtības apdraudējumiem, ko rada kāda trešās valsts uzņēmuma dalība vai iemaksas kopīgu interešu projektā.
2. Neskarot Regulu (ES) 2019/452, attiecībā uz katru dalībvalsti, kura ir vienīga atbildīgā par savu valsts drošību, kā noteikts LES 4. panta 2. punktā, un attiecībā uz katras dalībvalsts tiesībām aizstāvēt savas būtiskās drošības intereses saskaņā ar LESD 346. pantu, ja dalībvalsts uzskata, ka kādas trešās valsts fiziskas personas vai kāda trešās valsts uzņēmuma dalība vai jebkāda to veikta iemaksa, iespējams, ietekmē Eiropas transporta tīkla infrastruktūru drošības vai sabiedriskās kārtības ziņā, dalībvalsts informē Komisiju par jebkādiem piemērotiem pasākumiem, kas ir pieņemti šāda apdraudējuma mazināšanai.

48. pants

Uzturēšana un projekta dzīves cikls

1. Neskarot dalībvalstu atbildību par infrastruktūras uzturēšanas plānošanu un to kompetenci attiecībā uz infrastruktūras pārvaldību un finansēšanu un attiecīgā gadījumā budžeta gada pārskata principu, dalībvalstis dara visu iespējamo, lai nodrošinātu:

- a) Eiropas transporta tīkla infrastruktūras uzturēšanu tā, lai tās darbмūža laikā nodrošinātu augstu pakalpojumu un drošības līmeni, kas pielāgots satiksmes plūsmai, un uzlabotu tās noturību, un lai būvniecības vai modernizācijas plānošanas posmā tiktu ņemtas vērā preventīvas uzturēšanas vajadzības un aplēstās izmaksas visā Eiropas transporta infrastruktūras darbмūža laikā;
- b) autoceļu un attiecīgā gadījumā iekšējo ūdensceļu infrastruktūras ilgtermiņa uzturēšanas plānošanu;
- c) svītrots.
- d) dzelzceļa infrastruktūras gadījumā – atbilstību starp uzturēšanas un atjaunošanas vajadzībām, kas saistītas ar Eiropas transporta tīkla attīstību, un indikatīvo dzelzceļa infrastruktūras attīstības stratēģiju, kas minēta Direktīvas 2012/34/ES 8. panta 1. punktā, un līgumisko vienošanos, kas minēta Direktīvas 2012/34/ES 30. pantā.

49. pants

Pieejamība visiem lietotājiem

Eiropas transporta infrastruktūrai būtu jāveicina netraucēta mobilitāte un pieejamība visiem lietotājiem, jo īpaši:

- personām, kas atrodas neaizsargātības situācijā, tostarp personām ar invaliditāti vai ierobežotām pārvietošanās spējām; kā arī
- personām, kas dzīvo tālākajos reģionos un citos attālos, lauku, salu, perifēros un kalnu reģionos, kā arī mazapdzīvotos apgabalos.

V NODAĻA

EIROPAS TRANSPORTA KORIDORU INSTRUMENTU UN HORIZONTĀLO PRIORITĀŠU ĪSTENOŠANA

50. pants

Eiropas transporta koridoru instruments un horizontālās prioritātes

1. Eiropas transporta koridori ir instruments, ar ko veicināt Eiropas transporta tīkla pamattīkla un paplašinātā pamattīkla daļu koordinētu īstenošanu, un tie jo īpaši paredzēti, lai uzlabotu pārrobežu savienojumus, pabeigtu trūkstošos savienojumus un likvidētu sastrēgumposmus Savienībā.
2. Lai izveidotu resursefektīvu multimodālu transportu un palielinātu kohēziju, uzlabojot teritoriālo sadarbību, Eiropas transporta koridori ir vērsti uz:
 - a) transporta veidu integrāciju, lai īpaši stiprinātu videi nekaitīgākos transporta veidus, jo sevišķi dzelzceļu, iekšējo ūdensceļu transportu un tuvsatiksmes kuģošanu;
 - b) savstarpēju izmantojamību;
 - c) koordinētu infrastruktūras attīstību, jo īpaši pārrobežu posmos, galvenokārt, lai visā Savienībā attīstītu savstarpēji izmantojamu dzelzceļa kravu pārvadājumu sistēmu, kā arī veikspējīgu tālsatiksmes, tostarp ātrgaitas, dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tīklu;
 - d) atbalstu koordinētu un integrētu novatorisku risinājumu izstrādei un ieviešanai, lai nodrošinātu transporta digitalizāciju un savstarpēju izmantojamību;
 - e) alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanas veicināšanu.

3. Eiropas transporta koridori ļauj dalībvalstīm panākt koordinētu un sinhronizētu pieeju investīcijām infrastruktūrā.
4. *ERTMS* un Eiropas jūras telpa ir Eiropas transporta tīkla īstenošanas divas horizontālās prioritātes. Instrumenti, kas izveidoti saskaņā ar šo nodaļu, veicina *ERTMS* savlaicīgu izvēršanu un jūras transporta infrastruktūras un pakalpojumu integrāciju Eiropas transporta tīklā.

51. pants

Eiropas transporta koridoru un horizontālo prioritāšu koordinēšana

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

5. Eiropas koordinatori:

- a) atbalsta attiecīgā Eiropas transporta koridora vai attiecīgās horizontālās prioritātes koordinētu īstenošanu;
- b) kopā ar attiecīgajām dalībvalstīm izstrādā darba plānu un uzrauga tā īstenošanu saskaņā ar 53. pantu;
- c) apspriežas attiecīgi ar koridora forumu vai horizontālo prioritāšu konsultatīvo forumu saistībā ar minēto darba plānu un tā īstenošanu un regulāri informē forumu par darba plāna īstenošanu;
- d) lai saņemtu palīdzību piemērotu risinājumu rašanā, ziņo dalībvalstīm, Komisijai un attiecīgā gadījumā visām pārējām struktūrām, kas ir tieši iesaistītas Eiropas transporta koridora vai horizontālās prioritātes attīstībā, par jebkādam grūtībām, kas radušās, un jo īpaši, ja ir traucēta koridora vai horizontālās prioritātes attīstība;
- e) iesniedz ikgadēju stāvokļa pārskata ziņojumu Eiropas Parlamentam, Padomei, Komisijai un attiecīgajām dalībvalstīm par gūtajiem panākumiem Eiropas transporta koridoru un horizontālo prioritāšu īstenošanā. Šajā ikgadējā stāvokļa pārskata ziņojumā lielākā uzmanība tiek pievērsta gūtajiem panākumiem saistībā ar galvenajām prioritātēm un investīcijām, aprakstīta to īstenošanā radušos problēmu būtība un var tikt ierosināti iespējami risinājumi.

6. Neskarot dzelzceļa kravu pārvadājumu pārvaldības kompetenci saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 913/2010 un dalībvalstu kompetenci attiecībā uz infrastruktūras pārvaldību un finansēšanu, Eiropas transporta koridoru Eiropas koordinatori:

- a) cieši sadarbojas ar dzelzceļa kravu pārvadājumu pārvaldības struktūrām un attiecīgajām dalībvalstīm, lai palīdzētu noteikt un sakārtot prioritātes un investīciju vajadzības dzelzceļa kravu pārvadājumiem Eiropas transporta koridoru dzelzceļa kravu pārvadājumu līnijās;
- b) cieši sadarbojoties ar dzelzceļa kravu pārvadājumu pārvaldības struktūrām, uzrauga dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu un vajadzības gadījumā apzina iespējamās šķēršļus, piemēram, tehniskos un operatīvos šķēršļus, un šajā sakarā sniedz ieteikumus.

7. Eiropas transporta koridoru Eiropas koordinatori:

- a) cieši sadarbojas ar attiecīgajām dalībvalstīm, lai palīdzētu noteikt prioritātes un investīciju vajadzības Eiropas transporta koridoru dzelzceļa pasažieru pārvadājumu līnijās;
- b) ciešā sadarbībā ar infrastruktūras pārvaldītājiem uzrauga dzelzceļa pasažieru pārvadājumu darbības rādītājus.

8. Saskaņā ar Regulas (ES) 2021/1153 14. panta 4. punktu Komisija, izskatot pieteikumus Savienības finansējuma saņemšanai no Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta (EISI) Eiropas transporta koridoriem vai horizontālajām prioritātēm, pieprasa Eiropas koordinators konsultatīvu atzinumu atbilstīgi Eiropas koordinators pilnvarām, lai nodrošinātu katra koridora vai horizontālās prioritātes atbilstību un turpmāku virzību. Eiropas koordinators pārbauda, vai projekti, ko dalībvalstis ir ierosinājušas EISI līdzfinansējuma saņemšanai, atbilst darba plāna prioritātēm.

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

Eiropas transporta koridoru un horizontālo prioritāšu pārvaldība

1. Katrā Eiropas transporta koridorā un horizontālajā prioritātē attiecīgajam Eiropas koordinatoram uzdevumu veikšanā saistībā ar darba plānu un tā īstenošanu palīdz sekretariāts un konsultatīvais forums, attiecīgi "koridora forums" un "horizontālās prioritātes konsultatīvais forums".
2. Koridora forumu oficiāli izveido un vada Eiropas koordinators. Attiecīgās dalībvalstis vienojas par dalību koridora forumā savā Eiropas transporta koridora daļā un nodrošina dzelzceļa kravu pārvadājumu pārvaldības struktūru pārstāvību.
3. Ar attiecīgo dalībvalstu piekrišanu Eiropas koordinators var izveidot un vadīt koridora darba grupas, kas lielāko uzmanību velta:
 - a) jaunu tehnoloģiju un infrastruktūras savstarpējai izmantojamībai un ieviešanai;
 - b) koordinētai infrastruktūras projektu izstrādei un īstenošanai pārrobežu posmos;
 - c) pārrobežu dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem;
 - d) operacionāliem sastrēgumposmiem;
 - e) pilsētu mezgliem;
 - f) sadarbībai ar trešām valstīm;
 - g) citiem tematiem, ko uzskata par nepieciešamiem.

Attiecīgā gadījumā Eiropas koordinators sadarbojas ar dzelzceļa kravu pārvadājumu pārvaldības struktūrām un ar tām koordinē darba grupu darbības, lai nepieļautu darba dublēšanos.

4. Horizontālās prioritātes konsultatīvo forumu izveido un vada Eiropas koordinators. Tajā var piedalīties attiecīgās dalībvalstis un, attiecīgā gadījumā un vienojoties ar dalībvalstīm, attiecīgo nozaru pārstāvji. Dalībvalstis norīko pārstāvi, kas piedalās *ERTMS* konsultatīvajā forumā. Eiropas koordinators var arī izveidot *ad hoc* darba grupas.
5. Attiecīgās dalībvalstis sadarbojas ar Eiropas koordinatoru, piedalās koridora forumā un horizontālās prioritātes konsultatīvajā forumā un sniedz Eiropas koordinatoram informāciju, kas vajadzīga, lai veiktu šajā pantā noteiktos uzdevumus, tostarp informāciju par koridoru attīstību, kura ietverta attiecīgajos valsts plānos un programmās, ar ko palīdz attīstīt Eiropas transporta tīklu.
6. Eiropas koordinators saistībā ar darba plānu un tā īstenošanu var apspriesties ar reģionālajām un vietējām iestādēm, infrastruktūras pārvaldītājiem, transporta operatoriem, jo īpaši tiem, kas ir dzelzceļa kravu pārvadājumu pārvaldības struktūru locekļi, piegādes nozari, transporta lietotājiem un attiecīgajām ieinteresētajām personām. Turklāt par *ERTMS* atbildīgais Eiropas koordinators cieši sadarbojas ar Eiropas Savienības Dzelzceļa aģentūru un kopuzņēmumu "Eiropas dzelzceļš", bet Eiropas jūras telpas koordinators – ar Eiropas Jūras drošības aģentūru.

Eiropas koordinatora darba plāns

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

Izstrādājot darba plānu, Eiropas koordinators ņem vērā īstenošanas plānu, kas minēts Regulas (ES) Nr. 913/2010 9. pantā.
3. Eiropas transporta koridora darba plānā sniedz sīku attiecīgā koridora īstenošanas stāvokļa analīzi, kur jo īpaši ietverts:
 - a) koridora raksturlielumu apraksts, jo īpaši tā pārrobežu posmu apraksts;
 - b) analīze par koridora atbilstību šīs regulas prasībām attiecībā uz transporta infrastruktūru un ar to saistīto progresu;
 - c) norāde uz trūkstošajiem savienojumiem un sastrēgumposmiem, tostarp operacionāliem šķēršļiem, kas kavē koridora attīstību un īstenošanu, jo īpaši pārrobežu posmos;

- d) nepieciešamo investīciju analīze, tai skaitā dažādie finansēšanas un finansējuma avoti, kas piešķirti un/vai paredzēti, lai īstenotu koridora, jo īpaši tā [...] pārrobežu posmu, attīstībai un pabeigšanai vajadzīgos projektus;
- e) apraksts par iespējamajiem risinājumiem investīciju vajadzību apmierināšanai un sastrēgumposmu likvidēšanai, jo īpaši koridora pasažieru un kravu pārvadājumu līnijās un koridora savienojumos;
- f) plāns, kurā var būt iekļauti tūlītēji nesaistoši starpposma mērķi fizisko, tehnisko, digitālo, operacionālo un administratīvo šķēršļu likvidēšanai dažādos transporta veidos un starp tiem un efektīvai multimodālā transporta uzlabošanai, īpašu uzmanību pievēršot pārrobežu posmiem un valstu trūkstošajiem savienojumiem.

Lai analizētu investīcijas un sagatavotu plānu, Eiropas koordinators:

- sadarbojas ar Regulas (ES) Nr. 913/2010 11. pantā minētā koridora valdi un apsaimniekotājvaldi attiecībā uz dzelzceļa kravu pārvadājumu aspektiem;
- saistībā ar multimodālajiem kravas termināļiem ņem vērā ar koridoru saistītos analīzes elementus, rīcības plānus, ko dalībvalstis izstrādājušas saskaņā ar 35. panta 4. punktu, un Regulas (ES) Nr. 913/2010 18. panta b) punktā minēto sarakstu.
- attiecībā uz aspektu, kas saistīts ar pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem, ņem vērā saskaņā ar 51. panta 7. punkta b) apakšpunktu veiktās uzraudzības rezultātus;

- g) rezultāti, kas gūti, dzelzceļa kravu pārvadājumu pārvaldības struktūrām veicot dzelzceļa kravu pārvadājumu darbības rādītāju uzraudzību saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 913/2010 19. panta 2. punktu, un saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 913/2010 9. panta 1. punktu noteikto koridora mērķu, mērķrādītāju un pasākumu sarakstu kā līdzekli šīs regulas 18. pantā noteikto ekspluatācijas prasību izpildei;
- h) sadarbībā ar attiecīgajām dalībvalstīm un attiecīgajām vietējām iestādēm – tādu pasākumu noteikšana pilsētu mezglos, kuri, vienlaikus būdami saskaņā ar attiecīgajiem ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plāniem, var kravu un pasažieru pārvadājumiem palīdzēt efektīvi darboties koridorā un sasniegt Eiropas transporta tīkla mērķus.
- i) kopā ar attiecīgajām dalībvalstīm noteikta norāde uz koridora attīstības prioritātēm;
- j) analīze par klimata pārmaiņu iespējamo ietekmi uz infrastruktūru un attiecīgā gadījumā ierosinātie pasākumi, ar ko uzlabot noturību pret klimata pārmaiņām;
- k) pasākumi, kas jāveic, lai mazinātu siltumnīcefekta gāzu emisijas, troksni un attiecīgā gadījumā citu negatīvu ārējo ietekmi.

4. Eiropas koordinators atbalsta dalībvalstis darba plāna īstenošanā, jo īpaši:

- a) pēc attiecīgās dalībvalsts pieprasījuma – valsts plānošanas prioritāšu noteikšanā, palīdzot apzināt īstenošanas problēmas un sastrēgumposmus, tostarp operacionālas problēmas, katrā koridorā vai katrai horizontālajai prioritātei;
- b) pēc attiecīgās dalībvalsts pieprasījuma – projekta un investīciju plānošanā, saistītajām izmaksām un īstenošanas grafiku, kas paredzēts Eiropas transporta koridoru vai horizontālās prioritātes īstenošanai;

- c) darbā, ko uzraudzības padomē vai attiecīgā gadījumā līdzīgā vienotās struktūras vadības struktūrā veic pārrobežu infrastruktūras projektu koordinēšanai, būvniecībai un/vai pārvaldībai saskaņā ar 8. panta 5. punktā izklāstītajiem noteikumiem.

54. pants

Īstenošanas akti

1. Svītrots.
2. Neskarot 8. panta 4.a punktu un saņēmusi attiecīgo dalībvalstu apstiprinājumu saskaņā ar LESD 172. pantu, Komisija var pieņemt īstenošanas aktus, ar ko īsteno Eiropas transporta koridoru pārrobežu posmus vai horizontālās prioritātes. Pēc attiecīgās(-o) dalībvalsts(-u) pieprasījuma Komisija var arī pieņemt īstenošanas aktus, ar ko īsteno citus konkrētus Eiropas transporta koridoru posmus attiecīgajās dalībvalstīs, lai minētajai infrastruktūrai un investīciju plānošanai nodrošinātu saskaņotu prioritāšu noteikšanu, izvirzot indikatīvus starpposma mērķrādītājus attiecīgo būtisko trūkstošo savienojumu īstenošanai un sastrēgumposmu novēršanai. Īstenošanas aktus izstrādā ciešā sadarbībā ar attiecīgajām dalībvalstīm un atjaunina ik pēc četriem gadiem vai pēc dalībvalstu pieprasījuma.
3. Īstenošanas aktus, kas minēti 2. punktā, pieņem saskaņā ar 59. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru. Komisija groza īstenošanas aktus saskaņā ar tādu pašu procedūru, lai ņemtu vērā gūtos panākumus, konstatētos kavējumus vai atjauninātās valstu programmas.
4. Līdz pilnīgai īstenošanas aktā paredzēto pasākumu īstenošanai, ja vien īstenošanas aktā nav norādīts citādi, attiecīgās dalībvalstis ik pēc diviem gadiem iesniedz Komisijai gada ziņojumu par gūtajiem panākumiem, jo īpaši, norādot saistības, ko uzņēmušās valsts budžeta plānā. Ziņojumā var atsaukties uz informāciju, kas savākta saskaņā ar 55. pantu.

VI NODAĻA

KOPĪGI NOTEIKUMI

55. pants

Ziņošana un uzraudzība

1. Dalībvalstis regulāri, visaptveroši un pārskatāmi informē Komisiju par panākumiem, kas gūti, lai pabeigtu Eiropas transporta tīklu, īstenojot kopīgu interešu projektus, un šajā nolūkā veiktajām investīcijām.
- 1.a Šajā informācijā ir ietverti ikgadējie tehniskie dati, kas saistīti ar šīs regulas III nodaļā izklāstītajām transporta infrastruktūras prasībām, ja vien šāda informācija jau nav savākta Eiropas transporta tīkla līmenī citu Savienības lietotņu vai datubāzu vajadzībām.
- 1.b Nodrošina, lai šī nosūtīšana notiktu automātiski pa interaktīvo Eiropas transporta tīkla ģeogrāfiskās un tehniskās informācijas sistēmu (*TENtec*). Kamēr *TENtec* sistēmā vēl pilnībā nedarbojas automatizētās datu apmaiņas funkcija, šo nosūtīšanu nodrošina ik pēc diviem gadiem.
- 1.c Attiecībā uz investīcijām, kas saistītas ar kopīgu interešu projektiem, dalībvalstis ik pēc diviem gadiem nosūta finanšu datus kā apkopotus ikgadējus datus par katru transporta veidu un tīklu (pamattīkls, paplašinātais tīkls un visaptverošais tīkls).
- 1.d Komisija ar īstenošanas aktiem, kas pieņemti saskaņā ar 59. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru, precizē to tehnisko datu sarakstu, kuri, ievērojot 1.a punktu, ir jānosūta.

2. Komisija nodrošina, ka *TENtec* ir publiski un viegli pieejama, ļauj veikt automatizētu datu apmaiņu ar valstu sistēmām un citām attiecīgām Savienības lietojumprogrammām un datu avotiem. *TENtec* par katru konkrētu projektu satur atjauninātu informāciju par Savienības līdzfinansējuma veidiem un summām, kā arī par katra projekta gaitu.

Komisija arī nodrošina, ka *TENtec* nepublisko informāciju, kas ir konfidenciāla informācija vai kas varētu kaitēt kādam publiskā iepirkuma procesam dalībvalstī vai nepamatoti ietekmēt tādu procesu.

3. Komisija un dalībvalstis pieliek visas iespējamās pūles, lai nodrošinātu *TENtec* informācijas sistēmas datu kvalitāti, pilnīgumu un atbilstību. Tās sadarbojas, lai starp valstu sistēmām un datu avotiem un *TENtec* nodrošinātu automatizētu datu apmaiņu.

56. pants

Tīkla atjaunināšana

1. Saņēmusi attiecīgo dalībvalstu apstiprinājumu saskaņā ar LESD 172. panta otro daļu, Komisija saskaņā ar 60. pantu ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus, lai grozītu I un II pielikumu nolūkā:
- a) ņemt vērā izmaiņas, kas izriet no kvantitatīvajām robežvērtībām, kuras ir noteiktas 20. panta 3. punkta a) apakšpunktā, 24. panta 4. punkta a) un b) apakšpunktā un 32. panta 2. punktā, un kas izriet no kvantitatīvajām robežvērtībām un kvalitatīvajām prasībām, kuras ir izklāstītas 24. panta 4. punkta ba) apakšpunktā. Saistībā ar minēto Komisija:
 - i) visaptverošajā tīklā iekļauj iekšējās ostas, jūras ostas un lidostas, ja ir uzskatāmi apliecināts, ka pēdējo trīs gadu laikā to vidējais satiksmes apjoms pārsniedz attiecīgo robežvērtību;
 - ii) no visaptverošā tīkla izslēdz jūras ostas un lidostas, ja ir uzskatāmi apliecināts, ka pēdējos sešos gados to vidējais satiksmes apjoms ir zemāks par 85 % attiecīgās robežvērtības, vai pēc attiecīgās dalībvalsts lūguma;

- b) iekļaut pilsētu mezglus Eiropas transporta tīklā, ja ir pierādīts, ka tie atbilst 39. panta 2. punktā noteiktajām prasībām, vai pēc attiecīgās dalībvalsts lūguma izslēgt pilsētu mezglus no Eiropas transporta tīkla;
- c) iekļaut Eiropas transporta tīklā dzelzceļa termināļus un termināļus pie iekšējiem ūdensceļiem, ko dalībvalsts noteikusi saskaņā ar 35. panta 5. punktu, pēc attiecīgās dalībvalsts lūguma izslēgt dzelzceļa termināļus no Eiropas transporta tīkla vai pēc attiecīgo dalībvalstu lūguma izslēgt 35. panta 1. punkta a), b) un ba) apakšpunktā minēto multimodālo kravas termināli;
- d) pamatojoties uz informāciju, ko attiecīgā dalībvalsts ir sniegusi saskaņā ar 55. panta 1. punktu, pielāgot autoceļu, dzelzceļa un iekšējo ūdensceļu infrastruktūras kartes tikai tādā mērā, lai tās atspoguļotu tīkla izveidē gūtos panākumus. Pielāgojot minētās kartes, Komisija nepieļauj nevienu maršruta izvietojuma pielāgojumu, kas atšķiras no tā, kas ir atļauts ar attiecīgo projekta apstiprināšanas lēmumu.

Izdarot pirmās daļas a) un b) apakšpunktā minētos pielāgojumus, pamatojas uz jaunākajiem pieejamajiem *Eurostat* publicētajiem statistikas datiem vai, ja minētie dati nav pieejami, uz jaunākajiem dalībvalstu statistikas biroju statistikas datiem.

- 1.a Deleģētajā aktā, tostarp attiecībā uz pilsētas mezglu, kas saskaņā ar 1. punkta b) apakšpunktu iekļauts II pielikumā:
- a) pagarina 40. panta 1. punkta b) un c) apakšpunktā noteiktos termiņus par trīs gadiem, attiecīgi līdz 2030. gada 31. decembrim un 2033. gada 31. decembrim; attiecībā uz II pielikumā iekļautajiem pilsētu mezgliem, kuriem 40. panta 1. punkta b) vai c) apakšpunktā noteiktais termiņš ir beidzies, minētos termiņus pagarina par trīs gadiem pēc minētā deleģētā akta stāšanās spēkā;
 - b) pagarina 40. panta 1. punkta d) apakšpunktā minēto prasību izpildei piemērojamo termiņu par pieciem gadiem, proti, līdz 2045. gada 31. decembrim; attiecībā uz II pielikumā iekļautajiem pilsētu mezgliem, kuriem 40. panta 1. punkta d) apakšpunktā noteiktais termiņš ir beidzies, minēto termiņu pagarina par pieciem gadiem pēc minētā deleģētā akta stāšanās spēkā.

1.b Deleģētajā aktā, tostarp attiecībā uz saskaņā ar 1. punkta c) apakšpunktu I un II pielikumā iekļauto dzelzceļa termināli:

- a) pagarina 37. panta 1. punkta b) un c) apakšpunktā noteiktos termiņus par trīs gadiem, līdz 2033. gada 31. decembrim; attiecībā uz I un II pielikumā iekļautajiem dzelzceļa termināļiem, kuriem 37. panta 1. punkta c) apakšpunktā vai 37. panta 2. punktā noteiktais termiņš ir beidzies, minētos termiņus pagarina par trīs gadiem pēc minētā deleģētā akta stāšanās spēkā;
- b) pagarina 37. panta 3. punktā noteiktos termiņus par pieciem gadiem, līdz 2045. gada 31. decembrim; attiecībā uz I un II pielikumā iekļautajiem dzelzceļa termināļiem, kuriem 37. panta 3. punktā noteiktais termiņš ir beidzies, minēto termiņu pagarina par pieciem gadiem pēc minētā deleģētā akta stāšanās spēkā.

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

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

3. Ņemot vērā LESD 172. panta otro daļu, Komisija saskaņā ar šīs regulas 60. pantu ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus nolūkā izdarīt grozījumus IV pielikumā, lai iekļautu vai pielāgotu kaimiņvalstu transporta infrastruktūras tīklu indikatīvās kartes. Šādu deleģēto aktu pamatā ir augsta līmeņa nolīgumi par transporta infrastruktūras tīkliem starp Savienību un attiecīgajām kaimiņvalstīm.

57. pants

Sadarbība ar publiskā un privātā sektora ieinteresētajām personām

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

58. pants

Valstu plānu saskaņošana ar Savienības transporta politiku

1. Dalībvalstis nodrošina, lai valsts plāni un programmas, kas veicina Eiropas transporta tīkla attīstību, būtu saskanīgi ar Savienības transporta politiku un šajā regulā noteiktajām prioritātēm un termiņiem. Tajos cita starpā ņem vērā arī prioritātes, kas noteiktas attiecīgajām dalībvalstīm paredzētajos darba plānos par attiecīgajiem koridoriem un horizontālajām prioritātēm.
2. Svītrots.
3. Dalībvalstis, cik vien iespējams drīz un pēc tam, kad ir sāкта sabiedriskā apspriešana par šo plānu vai programmu, iesniedz Komisijai attiecīgā(-o) valsts plāna(-u) vai programmas(-u) projektu(-us), ar kuriem tiek veicināta Eiropas transporta tīkla attīstība, vai to kopsavilkumu, kā arī visus būtiskos grozījumus šajos plānos vai programmās. Dalībvalstis pēc pieņemšanas iesniedz Komisijai arī galīgo(-os) valsts plānu(-us) vai programmu(-as).

59. pants

Komiteju procedūra

1. Komisijai palīdz komiteja. Minētā komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē.
2. Piemērojot 22. panta 3. punktu, Komisijai palīdz komiteja, kas izveidota saskaņā ar Padomes Direktīvas 91/672/EEK ⁶⁶ 7. pantu.
3. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu. Ja komiteja atzinumu nesniedz, Komisija īstenošanas akta projektu nepieņem, un tiek piemērota Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. panta 4. punkta trešā daļa.

60. pants

Deleģēšanas īstenošana

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.
2. Pilnvaras pieņemt 11. panta 3. punktā un 56. panta 1. un 3. punktā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz piecu gadu laikposmu no [šīs regulas spēkā stāšanās diena]. Komisija sagatavo ziņojumu par pilnvaru deleģēšanu vēlākais deviņus mēnešus pirms piecu gadu laikposma beigām. Pilnvaru deleģēšana tiek automātiski pagarināta uz tāda paša ilguma laikposmiem, ja vien Eiropas Parlaments vai Padome neiebilst pret šādu pagarinājumu vēlākais trīs mēnešus pirms katra laikposma beigām.

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

3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 11. panta 3. punktā, 56. panta 1. un 3. punktā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.
- 3.a Pirms deleģētā akta pieņemšanas Komisija apspriežas ar katras dalībvalsts ieceltajiem ekspertiem saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu.
4. Tiklīdz Komisija pieņem deleģēto aktu, tā par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.
5. Saskaņā ar 11. panta 3. punktu, 56. panta 1. un 3. punktu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.

61. pants

Pārskatīšana

1. Līdz 2033. gada 31. decembrim Komisija, vajadzīgā mērā apspriedusies ar dalībvalstīm, un ar Eiropas koordinātoru palīdzību novērtē pamattīkla īstenošanu, izvērtējot jo īpaši tā atbilstību šīs regulas prasībām.

Šajā novērtējumā ņem vērā ikgadējo stāvokļa pārskata ziņojumu un darba plānus, ko sagatavojuši Eiropas koordinatori attiecīgi saskaņā ar 51. panta 5. punkta e) apakšpunktu un 53. panta 1. punktu.

2. Līdz 2033. gada 31. decembrim Komisija, vajadzīgā mērā apspriedusies ar dalībvalstīm, un ar Eiropas koordinatoru palīdzību pārskata paplašinātā pamattīkla un visaptverošā tīkla īstenošanu, izvērtējot:

- a) atbilstību šai regulai;
- b) šīs regulas īstenošanā gūtos panākumus;
- c) izmaiņas pasažieru un kravu pārvadājumu plūsmās;
- d) to, kā noris valstu investīcijas transporta infrastruktūrā;
- e) vajadzību veikt grozījumus šajā regulā.

Šajā izvērtējumā ņem vērā arī satiksmes modeļu attīstības ietekmi un attiecīgās norises infrastruktūras investīciju plānos.

3. Veicot šo pārskatīšanu, Komisija, vienlaikus ņemot vērā ekonomisko un budžeta situāciju Savienībā un atsevišķās dalībvalstīs, izvērtē, vai šajā regulā paredzētais paplašinātais pamattīkls un visaptverošais tīkls attiecīgi līdz 2040. gada 31. decembrim un 2050. gada 31. decembrim atbilst II, III un IV nodaļas noteikumiem. Komisija, apspriežoties ar dalībvalstīm, izvērtē arī to, vai paplašinātais pamattīkls un visaptverošais tīkls būtu jāgroza, lai ņemtu vērā jaunākās izmaiņas transporta plūsmās un valstu investīciju plānos.

62. pants

Kavēšanās pamattīkla, paplašinātā pamattīkla un visaptverošā tīkla pabeigšanā

1. Ja, sākot vai beidzot darbu saistībā ar pamattīkla, paplašinātā pamattīkla un visaptverošā tīkla izveidi, notiek būtiska kavēšanās, Komisija var lūgt attiecīgajai dalībvalstij vai dalībvalstīm iesniegt informāciju par šādas kavēšanās iemesliem. Dalībvalsts vai dalībvalstis šādus paskaidrojumus sniedz trīs mēnešu laikā pēc pieprasījuma. Pamatojoties uz saņemto atbildi, Komisija apspriežas ar attiecīgo dalībvalsti vai dalībvalstīm, lai atrisinātu problēmu, kas izraisījusi kavēšanos.
2. Ja aizkavētais posms attiecas uz Eiropas transporta koridoru, problēmas risināšanā iesaista Eiropas koordinatoru, lai tas palīdzētu dalībvalstīm atrisināt problēmu.
3. Neskarot LESD 258. pantā noteikto procedūru un 8. panta 4.a punktu, Komisija, apsvērusi iemeslus, ko attiecīgā dalībvalsts vai dalībvalstis sniegušas saskaņā ar 1. punktu, gadījumā, ja būtiska kavēšanās pamattīkla, paplašinātā pamattīkla vai visaptverošā tīkla darba sākšanā vai pabeigšanā ir piedēvējama dalībvalstij vai dalībvalstīm bez pienācīga pamatojuma, var attiecīgajai(-ām) dalībvalstij(-īm) sniegt nesaistošus ieteikumus, lai novērstu minēto kavēšanos un/vai novērstu vai samazinātu turpmākus kavējumus.
4. Svītrots.

63. pants

Atbrīvojumi

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

16.a panta noteikumus, kas attiecas uz nominālo Eiropas standarta sliežu ceļa platumu dzelzceļam, nepiemēro salām un tālākajiem reģioniem .

64. pants

Regulas (ES) 2021/1153 grozījumi

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

65. pants

Regulas (ES) Nr. 913/2010 grozījumi

Regulu (ES) Nr. 913/2010 groza šādi:

- 1) regulas 1. pantu aizstāj ar šādu:

Priekšmets un darbības joma

1. Šajā regulā izklāstīti noteikumi par to, kā organizēt, pārvaldīt un apsaimniekot starptautiskus dzelzceļu koridorus konkurētspējīgiem dzelzceļa kravu pārvadājumiem, lai attīstītu Eiropas dzelzceļa tīklu konkurētspējīgiem kravu pārvadājumiem. Tajā ir izklāstīti kravu pārvadājumu koridoru atlases, organizācijas, apsaimniekošanas un indikatīvas ieguldījumu plānošanas noteikumi.

2. Šo regulu piemēro kravu pārvadājumu koridoros iekļautās dzelzceļa infrastruktūras pārvaldībai, apsaimniekošanai un izmantošanai, neskarot dalībvalstu pienākumus attiecībā uz šādas infrastruktūras plānošanu un finansēšanu.";

1.a) regulas 2. panta 1. punkta atsauci "Direktīvas 2001/14/EK 2. pantā" aizstāj ar atsauci "Direktīvas 2012/34/ES 3. pantā";

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

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

- a) "kravu pārvadājumu koridors" ir kravas dzelzceļa līnijas Eiropas transporta koridorā, kas definēts Regulas [.. jaunā *TEN-T* regula]* 11. panta 1. punktā un minētās regulas III pielikumā, arī dzelzceļa infrastruktūra un tās aprīkojums, un attiecīgie dzelzceļa pakalpojumi saskaņā ar Direktīvu 2012/34/EK;
- b) "īstenošanas plāns" ir dokuments, kurā izklāstīti līdzekļi, stratēģija un pasākumi, ko attiecīgās iesaistītās personas plāno īstenot un kas ir vajadzīgi un pietiekami kravu pārvadājumu koridora organizēšanai un pārvaldībai;
- c) "terminālis" ir iekārta, kas atrodas kravu pārvadājumu koridorā un ir īpaši pielāgota, lai varētu veikt preču iekraušanu kravas vilcienos un/vai izkraušanu no tiem un savienot dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumus ar autotransporta, jūras, upju un gaisa transporta pakalpojumiem, un lai varētu saformēt vai pārformēt kravas vilcienu sastāvu, un lai vajadzības gadījumā varētu veikt robežšķērsošanas procedūras pie Eiropas trešo valstu robežām;

- d) "Eiropas koordinators" ir koordinators, kas minēts Regulas [.. jaunā *TEN-T* regula] 51. pantā.

* Regula [...]"

- 3) regulas II nodaļas nosaukumu aizstāj ar šādu:

"KRAVU PĀRVADĀJUMU KORIDORU ORGANIZĒŠANA UN PĀRVALDĪBA";

- 4) regulas 3. pantu aizstāj ar šādu:

"3. pants

Kravu pārvadājumu koridoru organizēšana un pārvaldība

1. Svītrots.
 2. No regulas [.. jaunā *TEN-T* regula] spēkā stāšanās dienas vai gadījumā, ja Eiropas transporta koridora izvietojums tiek grozīts saskaņā ar minētās regulas 11. panta 3. punktu, dalībvalstis un infrastruktūras pārvaldītāji, kas atbild par attiecīgā Eiropas transporta koridora kravu pārvadājumu koridora daļu, 18 mēnešu laikā no izmaiņu izdarīšanas dienas pielāgo kravu pārvadājumu koridora pārvaldību. Pienācīgi pamatotos gadījumos un pēc Komisijas piekrišanas laikposmu var pagarināt līdz 24 mēnešiem. Kravu pārvadājumu koridora valde un apsaimniekotājvalde pieņem pasākumus, kas vajadzīgi, lai koridora organizāciju un apsaimniekošanu pielāgotu jaunajam ģeogrāfiskajam izvietojumam saskaņā ar 9.–19. pantu.
 3. Kravu pārvadājumu koridora valde var nolemt attiecībā uz starptautisko dzelzceļa pasažieru pārvadājumiem koridorā izskatīt administratīvos, ekspluatācijas un savstarpējas izmantojamības aspektus. Uz šiem pakalpojumiem neattiecas 11. un 14. pantā izklāstītie noteikumi."
- 5) regulas 4.–7. pantu svītro;

6) regulas 8. pantu groza šādi:

a) panta 1. punktam pievieno šādu teikumu:

"Valde regulāri novērtē vispārīgo mērķu un to mērķu saskaņu, kurus apsaimniekotājvalde noteikusi saskaņā ar 9. panta 1. punkta c) apakšpunktu.";

ab) panta 2. punkta atsauci "Direktīvas 2001/14/EK 14. panta 2. punktā" aizstāj ar atsauci "Direktīvas 2012/34/ES 7. panta 2. punktā";

ac) pievieno šādu 2.a punktu:

"Dalībvalsts, kas izmantojusi šīs regulas 5. panta 4. punktu tā sākotnējā redakcijā, var nolemt, ka laikposmā, kas nepārsniedz 10 gadus no [pārskatītās *TEN-T* regulas spēkā stāšanās diena], infrastruktūras pārvaldītājs(-i), kas tās teritorijā ir atbildīgs(-i) par dzelzceļa infrastruktūru, nepiedalās apsaimniekotājvaldē, kas izveidota saskaņā ar šā panta 2. punktu. Attiecīgā dalībvalsts par savu lēmumu nekavējoties paziņo Komisijai un pārējām dalībvalstīm, kas piedalās attiecīgajā kravu pārvadājumu koridorā.

Šādā gadījumā attiecīgā dalībvalsts un attiecīgais infrastruktūras pārvaldītājs sadarbojas ar apsaimniekotājvaldi, ja tas ir vajadzīgs minētās valdes funkciju izpildei.

Dalībvalsts, kas izmanto šā punkta pirmo daļu, pēc tam jebkurā tur minētā 10 gadu laikposma laikā var nolemt, ka infrastruktūras pārvaldītājs(-i), kas tās teritorijā ir atbildīgs(-i) par dzelzceļa infrastruktūru, piedalās saskaņā ar šā panta 2. punktu izveidotajā apsaimniekotājvaldē. Tā par savu lēmumu nekavējoties paziņo Komisijai un pārējām dalībvalstīm, kas piedalās attiecīgajā kravu pārvadājumu koridorā.";

ad) pievieno šādu 2.a punktu:

"Īrija var nolemt, ka tās iestāžu pārstāvji un infrastruktūras pārvaldītājs(-i), kas ir atbildīgs(-i) par dzelzceļa infrastruktūru tās teritorijā, nepiedalās valdē un/vai apsaimniekotājvaldē, kas izveidota saskaņā ar šā panta 1. un 2. punktu. Īrija par savu lēmumu nekavējoties paziņo Komisijai un pārējām dalībvalstīm, kas piedalās attiecīgajā kravu pārvadājumu koridorā.

Šādā gadījumā iestādes un attiecīgais(-ie) infrastruktūras pārvaldītājs (-i) sadarbojas ar apsaimniekotājvaldi, ja tas ir vajadzīgs minēto valžu funkciju izpildei.

Īrija pēc tam jebkurā laikā var nolemt, ka tās iestāžu pārstāvji un infrastruktūras pārvaldītājs(-i), kas ir atbildīgs(-i) par dzelzceļa infrastruktūru tās teritorijā, piedalās valdē un/vai apsaimniekotājvaldē, kas izveidota saskaņā ar šā panta 1. un 2. punktu. Tā par savu lēmumu nekavējoties paziņo Komisijai un pārējām dalībvalstīm, kas piedalās attiecīgajā kravu pārvadājumu koridorā.";

ae) panta 4. punktu aizstāj ar šādu:

"Valde lēmumu pieņem, pamatojoties uz savstarpēju vienošanos starp attiecīgo dalībvalstu iestāžu pārstāvjiem, kuras piedalās minētajā valdē.";

af) panta 5. punktu aizstāj ar šādu:

- "5. Apsaimniekotājvalde pieņem lēmumus, tostarp lēmumus par tās juridisko statusu, organizatoriskās struktūras izveidi, resursiem un personālu, pamatojoties uz savstarpēju attiecīgo infrastruktūras pārvaldītāju vienošanos, kuri piedalās minētajā valdē. Apsaimniekotājvalde var būt patstāvīga juridiska persona. To var izveidot kā Eiropas Ekonomisko interešu grupu Padomes Regulas (EEK) Nr. 2137/85 (1985. gada 25. jūlijs) par Eiropas Ekonomisko interešu grupām (EEIG) nozīmē.";

ag) panta 6. punkta atsauci "Direktīvas 91/440/EEK 4. panta 2. punktā" aizstāj ar atsauci "Direktīvas 2012/34/ES 4. panta 2. punktā";

b) panta 7. punktu aizstāj ar šādu:

"7. Apsaimniekotājvalde izveido padomdevēju grupu, kurā ir kravu pārvadājumu koridora termināļu, tai skaitā vajadzības gadījumā jūras un iekšējo ūdensceļu ostu, pārvaldītāji un īpašnieki. Minētā padomdevēju grupa var sniegt atzinumu par visiem apsaimniekotājvaldes priekšlikumiem, kas tieši ietekmē investīcijas un termināļu pārvaldību. Tā var arī sniegt pašiniciatīvas atzinumus. Apsaimniekotājvalde ņem vērā visus šos atzinumus. Ja pastāv domstarpības starp apsaimniekotājvaldi un padomdevēju grupu, padomdevēju grupa var domstarpību izšķiršanas nolūkā vērsties pie valdes. Valde informē attiecīgo Eiropas koordinatoru un darbojas kā starpnieks un laikus sniedz atzinumu par šo jautājumu. Attiecīgais Eiropas koordinators var arī laikus sniegt atzinumu par šo jautājumu. Tomēr galīgo lēmumu pieņem apsaimniekotājvalde.";

c) panta 8. punktam pievieno šādu teikumu:

"Ja pastāv domstarpības starp apsaimniekotājvaldi un padomdevēju grupu, padomdevēju grupa var domstarpību izšķiršanas nolūkā vērsties pie valdes. Valde informē Eiropas koordinatoru un Direktīvas 2012/34 55. pantā minētās regulatīvās iestādes, uz kurām attiecas kravu pārvadājumu koridors. Valde darbojas kā starpnieks un savu atzinumu šajā jautājumā sniedz laikus. Attiecīgais Eiropas koordinators var arī laikus sniegt atzinumu par šo jautājumu. Galīgo lēmumu pieņem apsaimniekotājvalde.";

d) pantam pievieno šādu 10. punktu:

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

7) regulas 9. pantu aizstāj ar šādu:

"9. pants

Pasākumi kravu pārvadājumu koridora attīstībai

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

Šajā plānā iekļauj:

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

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

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

2. Apsaimniekotājvalde periodiski, vismaz reizi četros gados, pārskata īstenošanas plānu, ņemot vērā tā īstenošanā gūtos panākumus, dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgu kravu pārvadājumu koridorā un darbības rādītājus, kas novērtēti saskaņā ar 1. punkta c) apakšpunktā minētajiem mērķiem.
3. Apsaimniekotājvalde veic un periodiski atjaunina pētījumu par transporta tirgu saistībā ar novērotajām un paredzamajām izmaiņām satiksmē kravu pārvadājumu koridorā, aptverot dažādus satiksmes veidus attiecībā uz kravu un pasažieru pārvadājumiem. Šajā pētījumā vajadzības gadījumā pārskata arī sociālekonomiskās izmaksas un ieguvumus, kas izriet no kravu pārvadājumu koridora attīstības.
4. Īstenošanas plānā ņem vērā termināļu attīstību, tostarp tirgus un multimodālo kravas termināļu perspektīvo analīzi, kā arī kravu pārvadājumu koridora dalībvalstu rīcības plānus, kas minēti regulas [... jaunā *TEN-T* regula] 35. panta 3. un 4. punktā.
5. Apsaimniekotājvalde vajadzības gadījumā veic pasākumus nolūkā sadarboties ar reģionālajām un/vai vietējām administrācijām saistībā ar īstenošanas plānu.";

8) regulas 11. pantu aizstāj ar šādu:

"11. pants

Investīciju plānošana

1. Lai atbalstītu Regulas (ES) [... jaunā *TEN-T* regula] 53. pantā minētā darba plāna izstrādi, kravu pārvadājumu koridora valde un apsaimniekotājvalde sadarbojas ar Eiropas koordinatoru, kura pārziņā ir attiecīgais kravu pārvadājumu koridors, saistībā ar infrastruktūras un investīciju vajadzībām, kas izriet no dzelzceļa kravu pārvadājumu satiksmes.
2. Apsaimniekotājvalde apspriež infrastruktūras attīstības un investīciju vajadzības ar 8. panta 7. un 8. punktā minētajām padomdevēju grupām. Apspriešanās pamatā ir atbilstoši, atjaunināti dokumenti par infrastruktūras plānošanu koridora un valsts līmenī. Padomdevēju grupu atzinumiem par ieguldījumiem dod pietiekamu pamatojumu. Apsaimniekotājvalde nodrošina atbilstošu koordināciju starp šo apspriešanos un valsts līmeņa koordinācijas mehānismiem, kas noteikti Direktīvas 2012/34/ES 7.e pantā.
3. Sadarbība un apspriešanās jo īpaši attiecas uz:
 - a) caurlaidspēju, kas ir vajadzīga dzelzceļa kravu pārvadājumiem un ir būtiska, plānojot infrastruktūru un investīcijas, jo īpaši attiecībā uz kravas vilcieniem, kuru garums nav mazāks par 740 m, ņemot vērā caurlaidspēju, kas ir vajadzīga saskaņā ar 14. panta 2. punktu, un visu infrastruktūru, kas, ievērojot Direktīvas 2012/34/ES 47. pantu, ir atzīta par pārslogotu;
 - b) *TEN-T* infrastruktūras prasībām, kas attiecas uz dzelzceļa kravu pārvadājumiem, kā definēts Regulas (ES) [... jaunā *TEN-T* regula] II un III nodaļā;
 - c) nepieciešamību veikt mērķorientētas investīcijas, lai likvidētu vietējos sastrēgumposmus, uzlabotu mezglus un dzelzceļa piekļuves ceļus vai tehnisko aprīkojumu, kas ļauj uzlabot darbības rezultātus.";

8.a) pievieno jaunu 12.a pantu:

"12.a pants

Ekspluatācijas prasības dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoriem

1. Valde ciešā sadarbībā ar apsaimniekotājvaldi pieliek visas iespējamās pūles, lai līdz 2030. gada 31. decembrim nodrošinātu, ka to pakalpojumu kvalitāte, kurus sniedz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, un tehniskās un ekspluatācijas prasības infrastruktūras izmantošanai neliedz dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu darbības rādītājiem kravu pārvadājumu koridoros sasniegt šādus mērķrādītājus:
 - a) katrā iekšējā pārrobežu posmā visu to kravas vilcienu atrašanās laiks, kuri šķērso robežu starp divām dalībvalstīm, vidēji nepārsniedz 25 minūtes, izņemot tos posmus, kuros tiek mainīts sliežu platums vai kuros vilcieniem vēl nav atceltas pārbaudes uz robežas, jo tiek piemērots Regulas (ES) 2016/399 ⁶⁷ VI pielikuma 1.2. punkts, un tādēļ tajos nevar ievērot šo laika ierobežojumu. Vilciena atrašanās laiks pārrobežu posmā ir kopējais papildu tranzīta laiks, ko var attiecināt uz robežas šķērsošanu, neatkarīgi no procedūrām vai no infrastruktūras un ekspluatācijas apsvērumiem vai infrastruktūras tehniskiem un administratīviem apsvērumiem. Vilciena atrašanās laikā neietilpst tas laiks, ko nevar attiecināt uz robežas šķērsošanu, piemēram, ekspluatācijas procedūras, ko veic objektos, kuri atrodas robežšķērsošanas tuvumā, bet nav ar to cieši saistīti;

⁶⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2016/399 (2016. gada 9. marts) par Savienības Kodeksu par noteikumiem, kas reglamentē personu pārvietošanos pār robežām (Šengenas Robežu kodekss) (OV L 77, 23.3.2016., 1.–52. lpp.).

- b) vismaz 75 % no kravas vilcieniem, kuri šķērso vismaz vienu kravas pārvadājumu koridora robežu, ierodas galamērķī vai pie Savienības ārējās robežas, ja to galamērķis ir ārpus Savienības, paredzētajā laikā vai ar mazāk nekā 30 minūšu kavēšanos tādu iemeslu dēļ, kas nav attiecināmi uz infrastruktūras pārvaldītāju(-iem). Neņem vērā kavēšanos, kas notikusi trešās valstīs, ko šķērso kravas vilcieni, un kas ir attiecināma uz tām.

2. Svītrots.

8.b) regulas 13. pantu groza šādi:

a) panta 2. punktā atsauci "Direktīvas 2001/14/EK " aizstāj ar atsauci "Direktīvas 2012/34/ES";

b) panta 4. punktā:

atsauci " 14. panta 2. punktā Direktīvā 2001/14/EK" aizstāj ar atsauci "14. panta 2. punktā Direktīvā 2012/34/ES";

atsauci "minētās direktīvas 13. pantu un III nodaļu" aizstāj ar atsauci "minētās direktīvas 38. pantu un IV nodaļas 3. iedaļu";

8.c) regulas 14. pantu groza šādi:

a) panta 1. punkta atsauci "Direktīvas 2001/14/EK 14. panta 1. punktu" aizstāj ar atsauci "Direktīvas 2012/34/ES 39. pantu";

b) panta 3. punktā:

– atsauci "Direktīvas 2001/14/EK 15. pantā " aizstāj ar atsauci "Direktīvas 2012/34/ES 40. pantā";

– atsauci "Direktīvas 2001/14/EK III pielikumā" aizstāj ar atsauci "Direktīvas 2012/34/ES VII pielikum";

c) panta 5. punkta atsauci "Direktīvas 2001/14/EK 23. pantā" aizstāj ar atsauci "Direktīvas 2012/34/ES 48. pantā";

d) panta 1. punkta atsauci "Direktīvas 2001/14/EK 19. panta 1. punktā" aizstāj ar atsauci "Direktīvas 2012/34/ES 44. panta 1. punktā";

e) panta 10. punkta atsauci "Direktīvas 2001/14/EK 14. panta 2. punktā" aizstāj ar atsauci "Direktīvas 2012/34/ES 7. panta 2. punktā";

8.c) regulas 15. pantā:

– atsauci "Direktīvas 2001/14/EK 16. panta 1. punkta" aizstāj ar atsauci "Direktīvas 2012/34/ES 41. panta 1. punkta";

– atsauci "Direktīvas 91/440/EK 10. panta 5. punktu" aizstāj ar atsauci "Direktīvas 2012/34/ES 28. pantu";

8.d) regulas 17. panta 2. punktā atsauci "Direktīvas 2001/14/EK 3. pantā" aizstāj ar atsauci "Direktīvas 2012/34/ES 27. pantā";

8.e) 18. panta a) punktā atsauci "Direktīvas 2001/14/EK 3. pantā" aizstāj ar atsauci "Direktīvas 2012/34/ES 27. pantā";

9) regulas 19. pantu aizstāj ar šādu:

"19. pants

Pakalpojumu kvalitāte kravu pārvadājumu koridorā

1. Kravu pārvadājumu koridora apsaimniekotājvalde veicina darbības uzlabošanas shēmu saderību visā kravu pārvadājumu koridorā, kā minēts Direktīvas 2012/34/ES 35. pantā.

2. Apsaimniekotājvalde uzrauga to pakalpojumu izpildi, kurus infrastruktūras pārvaldītāji sniedz pretendentiem, pildot savas pamatfunkcijas, ciktāl tas ir 12.–18. panta darbības jomā, un dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu izpildi kravu pārvadājumu koridorā. Izpildes uzraudzību veic kvalitatīvi un kvantitatīvi, vajadzības gadījumā pamatojoties uz darbības rādītājiem, kas saistīti ar kravu pārvadājumu koridora mērķiem un mērķrādītājiem, kuri noteikti saskaņā ar 9. panta 1. punkta c) apakšpunktu. Apsaimniekotājvalde apspriež attiecīgos darbības rādītājus ar 8. panta 7. un 8. punktā minētajām padomdevēju grupām un Eiropas koordinatoru.
3. Apsaimniekotājvalde novērtē darbības uzraudzības rezultātus attiecībā pret mērķiem un mērķrādītājiem, kas noteikti saskaņā ar 9. panta 1. punkta c) apakšpunktu, un ekspluatācijas prasībām 12.a pantā.
4. Apsaimniekotājvalde sagatavo un publicē gada ziņojumu, kurā izklāstīti saskaņā ar šo pantu veikto darbību rezultāti. Tā izklāsta 8. panta 7. un 8. punktā minēto padomdevēju grupu viedokļus un sniedz to darbības novērtējumu īpašā ziņojuma sadaļā. Apsaimniekotājvalde iesniedz gada ziņojumu apstiprināšanai valdē.";

9.a) regulas 20. pantu groza šādi:

a) panta 1. punktā:

– atsauci "Direktīvas 2001/14/EK 30. pantā " aizstāj ar atsauci "Direktīvas 2012/34/ES 55. pantā";

– otro teikumu aizstāj ar šādu teikumu: "Jo īpaši tās nodrošina piekļuvi koridoram bez diskriminācijas, un tās ir atbildīgas par apelāciju, kas paredzēta minētās direktīvas 30. panta 2. punktā."

b) panta 6. punktā atsauci "Direktīvas 2001/14/EK 15. panta 1. punktā" aizstāj ar atsauci "Direktīvas 2012/34/ES 40. panta 1. un 2. punktā";

9.b) regulas 21. pantu svītro;

10) regulas 22. un 23. pantu aizstāj ar šādu:

"22. pants

Īstenošanas uzraudzība

Reizi četros gados pēc kravu pārvadājumu koridora izveides 8. panta 1. punktā minētā valde iesniedz Komisijai šā koridora īstenošanas plāna rezultātus. Komisija analizē šos rezultātus un paziņo par savu analīzi Direktīvas 2012/34 62. pantā minētajai komitejai."

23. pants

Ziņošana

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

11) šīs regulas pielikumu svītro.

66. pants

Atcelšana

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

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

67. pants

Stāšanās spēkā

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

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

Strasbūrā,

Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētāja

Padomes vārdā —
priekšsēdētājs