



EUROPOS SĄJUNGA

EUROPOS PARLAMENTAS

TARYBA

Strasbūras, 2013 m. gruodžio 11 d.
(OR. en)

2011/0294 (COD)
LEX 1407

PE-CONS 42/3/13
REV 3

TRANS 316
ECOFIN 533
ENV 546
RECH 265
CODEC 1403

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS DĖL SĄJUNGOS TRANSEUROPINIO
TRANSPORTO TINKLO PLĖTROS GAIRIŲ, KURIUO PANAIKINAMAS SPRENDIMAS NR.
661/2010/ES

**EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS
REGLAMENTAS (ES) NR. .../2013**

2013 m. gruodžio 11 d.

**dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių,
kuriuo panaikinamas Sprendimas Nr. 661/2010/ES**

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SAJUNGOS TARYBA,

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

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę¹,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę²,

laikydami įprastos teisėkūros procedūros³,

¹ OL C 143, 2012 5 22, p. 130.

² OL C 225, 2012 7 22, p. 150.

³ 2013 m. lapkričio 19 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje) ir 2013 m. gruodžio 5 d. Tarybos sprendimas.

kadangi:

- (1) siekiant aiškumo Europos Parlamento ir Tarybos sprendimas Nr. 1692/96/EB¹, Europos Parlamento ir Tarybos sprendimu Nr. 661/2010/ES² buvo išdėstyta nauja redakcija;
- (2) planuojant, plėtojant ir eksploatuojant transeuropinius transporto tinklus prisidedama prie pagrindinių Sąjungos tikslų, nustatytų, *inter alia*, strategijoje „Europa 2020“ ir Komisijos Baltojoje knygoje „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“ (toliau – Baltoji knyga), pavyzdžiui, sklandaus vidaus rinkos veikimo ir ekonominės, socialinės bei teritorinės sanglaudos stiprinimo, įgyvendinimo. Jų konkrečiais tikslais taip pat siekiama, kad būtų sudarytos sąlygos sklandžiam, saugiam ir tvariam asmenų ir prekių judėjimui, taip pat užtikrintas susisiekimas ir jungtis su visais Sąjungos regionais ir prisidėta prie tolesnio ekonomikos augimo ir konkurencingumo pasauliniu mastu. Siekiant tų konkrečių tikslų turėtų būti kuriamos nacionalinių transporto tinklų jungtys ir užtikrinama jų sąveika efektyviai naudojant išteklius ir tvariai. Pavyzdžiui, geležinkelių sąveika galėtų būti pagerinta pasitelkus inovacinius sprendimus, susijusius, pavyzdžiui, su traukinio įranga ir kelių pločių geležinkelių vėžėmis, kuriais siekiama padidinti sistemų suderinamumą;

¹ 1996 m. liepos 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendimas Nr. 1692/96/EB pateikiantis Bendrijos gaires dėl transeuropinio transporto tinklo plėtros (OL L 228, 1996 9 9, p. 1).

² 2010 m. liepos 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendimas Nr. 661/2010/ES dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių (OL L 204, 2010 8 5, p. 1).

- (3) didėjant eismo intensyvumui, tarptautiniame transporte vis dažniau susidaro eismo spūsčių. Siekiant užtikrinti tarptautinį keleivių ir prekių judėjimą, transeuropinio transporto tinklo pajėgumas ir to pajėgumo naudojimas turėtų būti optimizuojamas ir, kai reikia, didinamas pašalinant infrastruktūros pralaidumo kliūtis, taip pat sukuriant trūkstamas infrastruktūros jungtis valstybėse narėse, tarp jų ir prireikus su kaimyninėmis šalimis, atsižvelgiant į vykstančias derybas su šalimis kandidatėmis bei potencialiomis šalimis kandidatėmis;
- (4) kaip nurodyta Baltojoje knygoje, transporto našumą ir veiksmingumą galima gerokai padidinti užtikrinant geresnį transporto rūšių integravimą visame tinkle infrastruktūros, informacijos srautų bei procedūrų atžvilgiu;
- (5) Baltojoje knygoje raginama diegti su transportu susijusias informacines ir ryšių technologijas, siekiant užtikrinti geresnį ir integruotą eismo valdymą, taip pat supaprastinti administracines procedūras gerinant krovinių logistiką, galimybes nustatyti krovinio buvimo vietą ir jį sekti, optimizuojant grafikus ir eismo srautus. Taikant tokias priemones skatinamas veiksmingas transporto infrastruktūros valdymas ir naudojimas, todėl šis reglamentas joms turėtų būti taikomas;

- (6) formuojant transeuropinio transporto tinklo politiką, reikia atsižvelgti į transporto politikos ir infrastruktūros valdymo pokyčius. Pagrindinis subjektas, atsakingas už transporto infrastruktūros kūrimą ir techninę priežiūrą, tebėra valstybės narės. Tačiau kiti subjektai, įskaitant privačiojo sektoriaus partnerius, taip pat tapo svarbūs diegiant daugiarūšiam transportui skirtą transeuropinį transporto tinklą ir darant susijusias investicijas, įskaitant regionines ir vietos valdžios institucijas, infrastruktūros valdytojus, koncesininkus arba uostų ir oro uostų administracijas;
- (7) transeuropinį transporto tinklą iš esmės sudaro esama infrastruktūra. Norint visiškai pasiekti naujos transeuropinio transporto tinklo politikos tikslus, reglamente turėtų būti nustatyti vienodi infrastruktūros reikalavimai, kad transeuropinio transporto tinklo infrastruktūra juos atitiktų;
- (8) transeuropinis transporto tinklas turėtų būti plėtojamas kuriant naują transporto infrastruktūrą, rekonstruojant ir modernizuojant esamą infrastruktūrą, taip pat taikant priemones, kuriomis būtų skatinamas tausiu išteklių naudojimu grindžiamas tinklo naudojimas. Tam tikrais atvejais dėl to, kad praeityje nebuvo atliekama reguliari techninė priežiūra, geležinkelio infrastruktūrą reikia rekonstruoti. Rekonstrukcija – tai procesas, kurį užbaigus užtikrinama, kad esami geležinkelio infrastruktūros įrenginiai atitiktų pirminės konstrukcijos parametrus, ir ilgam laikui pagerinama šios infrastruktūros kokybė, palyginti su jos dabartine būkle, taikant šiame reglamente nustatytus reikalavimus ir nuostatas;

- (9) įgyvendinant bendros svarbos projektus reikėtų tinkamai atsižvelgti į kiekvieno atitinkamo atskiro projekto konkrečias aplinkybes. Jeigu įmanoma, reikėtų išnaudoti sinergiją su kitų sričių politika, pavyzdžiui, su turizmo aspektais, į civilinės inžinerijos konstrukcijas, pavyzdžiui, tiltus arba tunelius, integruojant dviračių infrastruktūrą, skirtą tolimojo susisiekimo dviračių takams, pavyzdžiui, *EuroVelo* trasoms;
- (10) transeuropinis transporto tinklas turėtų būti plėtojamas laikantis dviejų lygmenų struktūros, apimančios visuotinį tinklą ir pagrindinį tinklą, remiantis bendra ir skaidria metodika; tie du lygmenys laikomi aukščiausiu infrastruktūros planavimo lygiu Sąjungoje;
- (11) visuotinis tinklas turėtų būti visą Europą aprėpiantis transporto tinklas, kuriuo būtų užtikrintas susisiekimas ir jungtis su visais Sąjungos regionais, įskaitant nutolusius, salų ir atokiausius regionus, kaip, be kita ko, siekiama ir įgyvendinant integruotą jūrų politiką, nustatytą Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) Nr. 1255/2011¹, ir didinama jų socialinė ir ekonominė sanglauda. Šiuo reglamentu nustatytose gairėse (toliau – gairės) turėtų būti nustatyti visuotinio tinklo infrastruktūros reikalavimai siekiant ne vėliau kaip 2050 m. skatinti aukštos kokybės tinklo plėtrą visoje Sąjungoje;

¹ 2011 m. lapkričio 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1255/2011, kuriuo sukuriama integruotos jūrų politikos tolesnio vystymo paramos programa (OL L 321, 2011 12 5, p. 1).

- (12) Baltojoje knygoje taip pat pripažįstama, kad išlieka esminių transporto infrastruktūros skirtumų tarp rytinės ir vakarinės Sąjungos dalių. Tuos skirtumus reikia naikinti, kad būtų sukurtas visiškai integruotas Europos transporto infrastruktūros tinklas;
- (13) remiantis visuotinio tinklo struktūra, pagrindinis tinklas turėtų būti apibrėžtas ir imtasi atitinkamų jo kūrimo priemonių ne vėliau kaip 2030 m. pirmumo tvarka. Pagrindinis tinklas turėtų būti pagrindas, kuriuo remiantis būtų plėtojamas tvarus daugiarūšio transporto tinklas, ir turėtų skatinti viso visuotinio tinklo plėtojamą. Jis turėtų suteikti galimybę Sąjungoje imtis veiksmų, kuriais daugiausia dėmesio būtų skiriama didžiausią Europos pridėtinę vertę turinčioms transeuropinio transporto tinklo dalims, visų pirma tarpvalstybinėms atkarpoms, trūkstantoms jungtims, daugiarūšio vežimo jungtims ir pagrindinėms pralaidumo kliūtims, taip padedant įgyvendinti Baltojoje knygoje nustatytą tikslą – ne vėliau kaip 2050 m. transporto sektoriuje išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį sumažinti 60 %, palyginti su 1990 m.;
- (14) tinkamai pagrįstais atvejais turėtų būti galimos pagrindiniam tinklui taikytinų infrastruktūros reikalavimų išimtys. Tai turėtų apimti atvejus, kai investicijų negalima pagrįsti, pavyzdžiui, retai apgyvendintose vietovėse;
- (15) izoliuotų ar iš dalies izoliuotų geležinkelių tinklų ypatinga padėtis turėtų būti pripažinta taikant jiems tam tikrų infrastruktūros reikalavimų išimtis;

- (16) atlikdama pagrindinio tinklo diegimo peržiūrą ne vėliau kaip 2023 m., Komisija turėtų atsižvelgti į nacionalinius diegimo planus ir būsimą plėtrą;
- (17) transeuropinis transporto tinklas apima tik dalį esamų transporto tinklų. Ne vėliau kaip 2023 m. atlikdama pagrindinio tinklo diegimo peržiūrą, Komisija kartu su atitinkamomis valstybėmis narėmis turėtų įvertinti, ar kitos dalys, pavyzdžiui, kai kurie III klasės vidaus vandenų keliai, turėtų būti integruoti į tinklą. Atlikdama tą peržiūrą, Komisija turėtų taip pat įvertinti projektų vykdymo pažangos lygį ir prireikus turėtų turėti galimybę persvarstyti jų terminus, atsižvelgdama į visus pokyčius, kurie gali daryti poveikį tų terminų laikymosi tikimybei;
- (18) atlikdama pagrindinio tinklo diegimo peržiūrą ne vėliau kaip 2023 m., Komisija po konsultacijų su valstybėmis narėmis turėtų įvertinti, ar įtraukti kitas tinklo dalis, ypač prioritetinius projektus, numatytus Sprendime Nr. 661/2010/ES;
- (19) siekiant pagrindinį tinklą kurti darniai bei laiku ir taip sudaryti sąlygas maksimaliai padidinti tinklo teikiamą naudą, atitinkamos valstybės narės turėtų užtikrinti, kad būtų imtasi atitinkamų priemonių siekiant ne vėliau kaip 2030 m. užbaigti bendros svarbos projektus. Valstybės narės turėtų dėti visas galimas pastangas siekdamos, kad ne vėliau kaip 2050 m. jis būtų baigtas kurti ir kad būtų įvykdytos atitinkamos gairių nuostatos;

- (20) būtina nustatyti bendros svarbos projektus, kuriuos vykdant bus prisidėta prie transeuropinio transporto tinklo sukūrimo, kuriais būtų padedama pasiekti tikslus ir kurie atitiktų gairėse nustatytus prioritetus. Jų vykdymas turėtų priklausyti nuo jų išbaigtumo laipsnio, nuo jų atitikties Sąjungos ir nacionalinėms teisinėms procedūroms ir nuo turimų finansinių išteklių, nedarant poveikio valstybės narės arba Sąjungos finansiniam įsipareigojimui;
- (21) bendros svarbos projektuose turėtų atsispindėti Europos pridėtinė vertė. Tarpvalstybiniai projektai paprastai turi didelę Europos pridėtinę vertę, tačiau šių projektų tiesioginis ekonominis poveikis, palyginti su išskirtinai nacionaliniais projektais, gali būti mažesnis. Siekiant užtikrinti, kad tokie tarpvalstybiniai projektai būtų įvykdyti, Sąjunga jų atžvilgiu turėtų imtis prioritetinių veiksmų;
- (22) turėtų būti atliekama bendros svarbos projektų, kuriems siekiama gauti Sąjungos finansavimą, socialinė ekonominė sąnaudų ir naudos analizė, grindžiama pripažinta metodika, kurią atliekant būtų atsižvelgiama į susijusią socialinę, ekonominę, su klimatu susijusią ir aplinkosauginę naudą ir sąnaudas. Su klimatu susijusių ir aplinkosauginių sąnaudų ir naudos analizė turėtų būti grindžiama pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2011/92/ES¹ atliktu poveikio aplinkai įvertinimu;

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

- (23) siekiant padėti įgyvendinti Baltojoje knygoje dėl transporto nustatytus su klimatu susijusius mažinimo tikslus – ne vėliau kaip 2050 m. išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį sumažinti 60 %, palyginti su 1990 m., – turėtų būti įvertintas bendros svarbos projektų, pagal kuriuos kuriama nauja, plečiama arba modernizuojama esama transporto infrastruktūra, poveikio aspektas, susijęs su šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis;
- (24) kai kurias tinklo dalis valdo ne valstybės narės, o kiti subjektai. Vis dėlto valstybės narės yra atsakingos už tai, kad būtų užtikrinta, kad tinklui taikomos taisyklės būtų tinkamai taikomos jų teritorijoje. Kadangi kuriant ir diegiant transeuropinį transporto tinklą šis reglamentas turi būti visuotinai taikomas, visos tinklo šalys turėtų turėti šiame reglamente nustatytas teises ir pareigas, taip pat teises ir pareigas, nustatytas kituose atitinkamuose Sąjungos ir nacionalinės teisės aktuose;
- (25) siekiant užtikrinti ryšius ir sąveiką tarp atitinkamų infrastruktūros tinklų, būtina bendradarbiauti su kaimyninėmis ir trečiosiomis šalimis. Todėl Sąjunga tam tikrais atvejais turėtų skatinti bendros svarbos projektus su tomis šalimis;

- (26) siekiant visame tinkle integruoti įvairias transporto rūšis, reikia užtikrinti tinkamą transeuropinio transporto tinklo planavimą. Tai reiškia ir specialių reikalavimų taikymą infrastruktūros, telematikos priemonių, įrangos ir paslaugų atžvilgiu visame tinkle. Todėl būtina užtikrinti, kad visoje Europoje kiekvienos transporto rūšies atžvilgiu tokie reikalavimai būtų diegiami tinkamai bei darniai ir kad būtų užtikrintas jų tarpusavio ryšis visame transeuropiniame transporto tinkle ir už jo ribų, siekiant pasinaudoti tinklo poveikio teikiama nauda ir sudaryti sąlygas veiksmingoms ilgųjų nuotolių transeuropinio transporto operacijoms;
- (27) siekiant apibrėžti visuotinio ir pagrindinio tinklo esamą ir planuojamą transporto infrastruktūrą, turėtų būti parengti žemėlapiai, o laikui bėgant jie turėtų būti pritaikomi atsižvelgiant į eismo srautų pokyčius. Sudarant tuos žemėlapius techninis pagrindas yra Transeuropinio transporto tinklo sąveikioji geografinės ir techninės informacijos sistema (toliau – TENtec), kurioje sukaupta išsamesnės informacijos apie transeuropinę transporto infrastruktūrą;
- (28) gairėse turėtų būti nustatyti prioritetai siekiant sudaryti galimybes transeuropinio transporto tinklui plėtoti per nustatytą laikotarpį;

- (29) telematikos priemonės yra reikalingos, kad jomis būtų galima remtis optimizuojant eismą ir transporto operacijas bei eismo saugą ir tobulinant susijusias paslaugas. Informacija keleiviams, įskaitant informaciją apie bilietų pardavimo ir rezervavimo sistemas, turėtų būti teikiama vadovaujantis Komisijos reglamentu (ES) Nr. 454/2011¹;
- (30) gairėse turėtų būti numatytas visuotinio tinklo plėtojimas miestų transporto mazguose, vadovaujantis Sąjungos tvaraus judumo mieste tikslais, nes tie mazgai yra keleivių išvykimo ar krovinių išsiuntimo arba jų galutinės paskirties taškai („last mile“) transeuropiniame transporto tinkle, taip pat taškai, kuriuose pereinama į kitą tos pačios arba kitos rūšies transporto priemonę;
- (31) dėl jo didelio masto, transeuropinis transporto tinklas turėtų suteikti pagrindą plačiai diegti naujas technologijas ir inovacijas, kurios, pavyzdžiui, gali padėti padidinti bendrą Europos transporto sektoriaus veiksmingumą ir sumažinti jo anglies dioksido išmetimo rodiklį. Taip bus prisidėta prie strategijos „Europa 2020“ tikslų ir Baltojoje knygoje nustatyto tikslo – išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį ne vėliau kaip 2050 m. (palyginti su 1990 m. lygiu) sumažinti 60 % – pasiekimo; taip pat bus prisidedama prie siekio užtikrinti didesnę Sąjungos degalų tiekimo saugumą. Kad būtų pasiekti tie tikslai, transeuropiniame transporto tinkle turėtų būti padidintos galimybės naudoti alternatyviuosius ekologiškus degalus. Galimybės naudoti alternatyviuosius ekologiškus degalus turėtų būti grindžiamos tų degalų paklausa, ir neturėtų būti reikalavimo užtikrinti prieigą prie kiekvienos rūšies alternatyviųjų ekologiškų degalų kiekvienoje degalinėje;

¹ 2011 m. gegužės 5 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 454/2011 dėl transeuropinės geležinkelių sistemos telematikos priemonių keleivių vežimo paslaugoms posistemio techninės sąveikos specifikacijos (OL L 123, 2011 5 12, p. 11).

- (32) transeuropinis transporto tinklas privalo užtikrinti efektyvų įvairių transporto rūšių naudojimą, siekiant suteikti daugiau galimybių keleiviams ir krovinių vežimui rinktis tvaresnę transporto rūšį ir siekiant suteikti galimybę sujungti didelius krovinių kiekius pervežimui dideliais atstumais. Dėl to transporto daugiarūšiškumas keleiviams, naudotojams ir krovinių ekspeditoriams ekonominiu požiūriu taptų patrauklesnis;
- (33) siekiant sukurti visų rūšių transportą apimančią aukštos kokybės veiksmingą transporto infrastruktūrą, kuriant transeuropinį transporto tinklą turėtų būti atsižvelgta į keleivių ir krovinių vežimo saugumą ir saugą, poveikį klimato kaitai ir klimato kaitos daromą poveikį, galimų stichinių ir žmogaus sukeltų nelaimių poveikį infrastruktūrai ir prieinamumą visiems transporto naudotojams;
- (34) planuodamos infrastruktūrą valstybės narės ir kiti projektų rengėjai turėtų deramai atsižvelgti į rizikos įvertinimus ir apsvarstyti adaptacines priemones, kuriomis reikiamu mastu didinamas atsparumas klimato kaitai ir ekologinėms nelaimėms;

- (35) valstybės narės ir kiti projektų rengėjai turėtų įvertinti planų ir projektų poveikį aplinkai, kaip numatyta Tarybos direktyvoje 92/43/EEB¹, Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2000/60/EB², Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2001/42/EB³, Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2009/147/EB⁴ ir Direktyvoje 2011/92/ES, kad būtų išvengta neigiamo poveikio aplinkai, pvz., kraštovaizdžio suskaidymo, žemės užstatymo bei oro ir vandens taršos ir triukšmo, arba, jei išvengti neįmanoma, jis būtų sušvelnintas ar kompensuotas, ir veiksmingai apsaugota biologinė įvairovė;
- (36) turėtų būti atsižvelgta į aplinkos bei biologinės įvairovės apsaugą ir į strateginius reikalavimus vidaus vandenų transportui;
- (37) valstybės narės ir kiti projektų rengėjai turėtų užtikrinti, kad bendros svarbos projektų vertinimai būtų atliekami efektyviai, vengiant nereikalingo delsimo;

¹ 1992 m. gegužės 21 d. Tarybos direktyva 92/43/EEB dėl natūralių buveinių ir laukinės faunos bei floros apsaugos (OL L 206, 1992 7 22, p. 7).

² 2000 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2000/60/EB, nustatanti Bendrijos veiksmų vandens politikos srityje pagrindus (OL L 327, 2000 12 22, p. 1).

³ 2001 m. birželio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/42/EB dėl tam tikrų planų ir programų pasekmių aplinkai vertinimo (OL L 197, 2001 7 21, p. 30).

⁴ 2009 m. lapkričio 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/147/EB dėl laukinių paukščių apsaugos (OL L 20, 2010 1 26, p. 7).

- (38) turėtų būti skatinama, kad transporto infrastruktūroje būtų užtikrintas sklandus visų naudotojų, visų pirma vyresnio amžiaus žmonių, riboto judumo asmenų ir neįgalių keleivių, judumas ir tos infrastruktūros prieinamumas visiems naudotojams;
- (39) valstybės narės turėtų atlikti infrastruktūros prieinamumo ir su ja susijusių paslaugų *ex ante* įvertinimus;
- (40) pagrindinis tinklas turėtų būti sudedamoji visuotinio tinklo struktūros dalis. Pagrindiniame tinkle turėtų būti sujungti strateginiu atžvilgiu svarbiausi transeuropinio transporto tinklo transporto mazgai ir jungtys atsižvelgiant į eismo reikmes. Tai turėtų būti daugiarūšio vežimo tinklas, t. y. jis turėtų apimti visų rūšių transportą ir jų jungtis, taip pat atitinkamas eismo ir informacijos valdymo sistemas;
- (41) pagrindinis tinklas nustatytas remiantis objektyvia planavimo metodika. Taikant tą metodiką nustatyti svarbiausi miestų transporto mazgai, uostai ir oro uostai bei sienos perėjimo punktai. Tie mazgai, kai įmanoma, sujungti daugiarūšio transporto jungtimis, jeigu jie yra ekonomiškai perspektyvūs, aplinkos požiūriu tvarūs ir juos galima įgyvendinti iki 2030 m. Taikant šią metodiką užtikrintas visų valstybių narių sujungimas ir svarbiausių salų įtraukimas į pagrindinį tinklą;

- (42) siekiant pagrindinį tinklą sukurti per nurodytą laikotarpį, būtų galima laikytis koridoriaus naudojimu grindžiamo požiūrio, kuris būtų skirtingų projektų koordinavimo transnacionaliniu lygiu ir koridoriaus kūrimo derinimo priemonė, tokiu būdu maksimaliai padidinant tinklo teikiamą naudą. Ta priemonė neturėtų būti laikoma prioriteto suteikimo tam tikriems pagrindinio tinklo projektams pagrindu. Pagrindinio tinklo koridoriai turėtų padėti plėtoti pagrindinio tinklo infrastruktūrą tokiu būdu, kad būtų šalinamos pralaidumo kliūtys, gerinamos tarpvalstybinės jungtys ir didinamas veiksmingumas bei tvarumas. Jie turėtų prisidėti prie sanglaudos didinimo gerinant teritorinį bendradarbiavimą;
- (43) naudojant pagrindinio tinklo koridorius taip pat turėtų būti siekiama platesnių transporto politikos tikslų ir sudaromos palankesnės sąlygos sąveikai, įvairių transporto rūšių integracijai ir daugiarūšio vežimo operacijoms. Tai turėtų suteikti galimybę kurti specialius koridorius, tinkamai pritaikytus išmetamų teršalų kiekio atžvilgiu (taip sumažinant poveikį aplinkai ir didinant konkurencingumą), taip pat patrauklius dėl jų patikimumo, ribotų eismo spūsčių ir mažų eksploataavimo bei administracinių sąnaudų. Koridoriais grindžiamas požiūris turėtų būti skaidrus bei aiškus ir tokių koridorių valdymas neturėtų sukurti papildomos administracinės naštos ar sąnaudų;

- (44) susitarę su atitinkama valstybe nare, šiame reglamente numatyti Europos koordinatoriai turėtų sudaryti palankesnes sąlygas priemonėms, skirtoms kurti tinkamą valdymo struktūrą ir nustatyti kiekvieno pagrindinio tinklo koridoriaus sudėtingų tarpvalstybinių projektų finansavimo išteklius, tiek privačiajame, tiek viešajame sektoriuje. Europos koordinatoriai turėtų sudaryti palankesnes sąlygas darniai diegti pagrindinio tinklo koridorius;
- (45) Europos koordinatorių vaidmuo yra labai svarbus siekiant kurti koridorius ir bendradarbiauti išilgai koridorių;
- (46) pagrindinio tinklo koridoriai turėtų būti įrengti atsižvelgiant į krovinių vežimo geležinkeliais koridorius, įsteigtus pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 913/2010¹, taip pat į Komisijos sprendime 2009/561/EB² numatytą Europos geležinkelių transporto eismo valdymo sistemos (toliau – ERTMS) diegimo Europoje planą;

¹ 2010 m. rugsėjo 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 913/2010 dėl konkurencingo krovinių vežimo Europos geležinkeliais tinklo (OL L 276, 2010 10 20, p. 22).

² 2009 m. liepos 22 d. Komisijos sprendimas 2009/561/EB, iš dalies keičiantis Sprendimo 2006/679/EB nuostatas dėl transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos kontrolės, valdymo ir signalizacijos posistemio techninių sąveikos specifikacijų įgyvendinimo (OL L 194, 2009 7 25, p. 60).

- (47) siekiant kuo labiau suderinti gaires ir Sąjungos lygio atitinkamų finansinių priemonių programavimą, transeuropinio transporto tinklo finansavimas turėtų atitikti šį reglamentą ir turėtų būti grindžiamas visų pirma Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) Nr. .../2013^{*1}. Atitinkamai turėtų būti siekiama pagal atitinkamas vidines ir išorines priemones, pavyzdžiui, struktūrinius ir sanglaudos fondus, Kaimynystės investicinę priemonę ir Pasirengimo narystei pagalbos priemonę (toliau – PNPP)², gaunamą finansavimą derinti ir jungti su finansavimu, gaunamu iš Europos investicijų banko, Europos rekonstrukcijos ir plėtros banko ir kitų finansų įstaigų;

*
1 OL: prašom įrašyti dok. PE-CONS 76/13 esančio reglamento numerį ir papildyti 1 išnašą. ... m. ... d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. .../2013, kuriuo sukuriamas Europos infrastruktūros tinklų priemonė ir iš dalies pakeičiamas Reglamentas (ES) Nr. 913/2010 bei panaikinami reglamentai (EB) Nr. 680/2007 ir (EB) Nr. 67/2010 (OL L ...).

2 2006 m. liepos 17 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1085/2006, nustatantis Pasirengimo narystei pagalbos priemonę (IPA) (OL L 210, 2006 7 31, p. 82).

- (48) siekiant atnaujinti I priede pateiktus žemėlapius, kad būtų atsižvelgta į galimus pokyčius, kuriuos lėmė faktinis tam tikrų transporto infrastruktūros dalių naudojimas ir kurie analizuoti remiantis iš anksto apibrėžtomis kiekybinėmis ribinėmis vertėmis, Komisijai pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (toliau – SESV) 290 straipsnį ir laikantis jos 172 straipsnio turėtų būti suteikti įgaliojimai priimti aktus dėl I ir II priedų dalinio keitimo. Ypač svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi, taip pat ir su ekspertais. Atlikdama su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą ir rengdama jų tekstus Komisija turėtų užtikrinti, kad atitinkami dokumentai būtų vienu metu, laiku ir tinkamai perduodami Europos Parlamentui ir Tarybai;
- (49) projektų planavimo ir statybos etape reikėtų deramai atsižvelgti į regioninių bei vietos valdžios institucijų ir vietos pilietinės visuomenės, kurioms bendros svarbos projektas daro poveikį, interesus;
- (50) transporto infrastruktūros planavimui ir diegimui, taip pat transporto paslaugų teikimui skirtos Europos ir nacionalinės sistemos suteikia suinteresuotiesiems subjektams galimybių prisidėti siekiant šio reglamento tikslų. Naujoji transeuropinio transporto tinklo diegimo priemonė, t. y. pagrindinio tinklo koridoriai, yra labai veiksminga priemonė siekiant panaudoti atitinkamą suinteresuotųjų subjektų potencialą, skatinti jų bendradarbiavimą tarpusavyje ir stiprinti papildomumą su valstybių narių veiksmais;

- (51) siekiant užtikrinti vienodas šio reglamento įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamosi laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011¹;
- (52) kadangi šio reglamento tikslų – visų pirma, koordinuotai kurti ir plėtoti transeuropinį transporto tinklą – valstybės narės negali deramai pasiekti ir kadangi atsižvelgiant į tai, kad tuos tikslus būtina koordinuoti, tų tikslų būtų geriau siekti Sąjungos lygiu, laikydamosi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti;
- (53) Sprendimas Nr. 661/2010/ES turėtų būti panaikintas;
- (54) šis reglamentas turėtų įsigalioti kitą dieną po jo paskelbimo Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje, kad būtų sudarytos sąlygos laiku priimti deleguotuosius aktus ir įgyvendinimo aktus, numatytus pagal šį reglamentą,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

¹ 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai (OL L 55, 2011 2 28, p. 13).

I SKYRIUS

BENDRIEJI PRINCIPAI

1 straipsnis

Dalykas

1. Šiuo reglamentu nustatomos transeuropinio transporto tinklo, kurį sudaro dviejų dalių struktūra, sudaryta iš visuotinio tinklo ir pagrindinio tinklo, plėtros gairės; pastarasis yra nustatomas visuotinio tinklo pagrindu. Gairėse nustatomi transeuropinio transporto tinklo plėtros prioritetai.
2. Šiuo reglamentu nustatomi bendros svarbos projektai ir apibrėžiami reikalavimai, kurių turi būti laikomasi transeuropinio transporto tinklo infrastruktūros valdymo atžvilgiu.
3. Šiame reglamente nustatomi transeuropinio transporto tinklo plėtros prioritetai.
4. Šiame reglamente numatomos transeuropinio transporto tinklo įgyvendinimo priemonės. Bendros svarbos projektų įgyvendinimas priklauso nuo jų išbaigtumo laipsnio, atitikties Sąjungos ir nacionalinėms teisinėms procedūroms ir turimų finansinių išteklių, nedarant poveikio valstybės narės ar Sąjungos finansiniam įsipareigojimui.

2 straipsnis

Taikymo sritis

1. Šis reglamentas taikomas transeuropiniam transporto tinklui, kaip parodyta I priede esančiuose žemėlapiuose. Transeuropinis transporto tinklas apima transporto infrastruktūrą ir telematikos priemones, taip pat priemones, kuriomis skatinamas tokios infrastruktūros veiksmingas valdymas bei naudojimas ir sudaroma galimybė kurti ir teikti tvarias ir veiksmingas transporto paslaugas.
2. Transeuropinio transporto tinklo infrastruktūrą sudaro geležinkelių transporto, vidaus vandenų kelių transporto, kelių transporto, jūrų transporto, oro transporto ir daugiarūšio transporto infrastruktūra, kaip nustatyta atitinkamuose II skyriaus skirsniuose.

3 straipsnis

Terminų apibrėžtys

Šiame reglamente vartojamų terminų apibrėžtys:

- a) bendros svarbos projektas – projektas, vykdomas laikantis šio reglamento reikalavimų ir nuostatų;

- b) kaimyninė šalis – šalis, kuriai taikoma Europos kaimynystės politika, įskaitant strateginę partnerystę, plėtros politika ir Europos ekonominės erdvės arba Europos laisvosios prekybos asociacijos šalis;
- c) trečioji šalis – kaimyninė šalis ar bet kuri kita šalis, su kuria Sąjunga gali bendradarbiauti, kad pasiektų šiame reglamente numatytus tikslus;
- d) Europos pridėtinė vertė – projekto vertė, kuria, be galimos naudos vien atitinkamai valstybei narei, smarkiai pagerinamos transporto jungtys arba transporto srautai tarp valstybių narių, ir tai galima įrodyti remiantis patobulinimais veiksmingumo, tvarumo, konkurencingumo ar sanglaudos požiūriu, laikantis 4 straipsnyje nustatytų tikslų;
- e) infrastruktūros valdytojas – įstaiga ar įmonė, atsakinga visų pirma už transporto infrastruktūros kūrimą arba jos techninę priežiūrą. Infrastruktūros valdytojas taip pat gali būti atsakingas už infrastruktūros kontrolės ir saugos sistemų valdymą;

- f) telematikos priemonės – sistemos, kuriose naudojamos informacijos, ryšių, navigacijos ar vietos nustatymo ir (arba) lokalizavimo technologijos, siekiant transeuropiniame transporto tinkle veiksmingai valdyti infrastruktūrą, judumą bei eismo srautus ir piliečiams bei veiklos vykdytojams teikti pridėtinės vertės paslaugas, įskaitant sistemas, kurios leistų tinklą naudoti saugiai, patikimai, tausojant aplinką ir tinkamai paskirstant pajėgumus. Jos taip pat gali apimti transporto priemonėse sumontuotus prietaisus, jei su atitinkamomis infrastruktūros sudedamosiomis dalimis jie sudaro nedalomą sistemą. Joms priskiriamos ga–l punktuose nurodytos sistemos, technologijos ir paslaugos;
- g) intelektinė transporto sistema (toliau – ITS) – sistema, kaip nurodyta Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2010/40/ES¹;
- h) oro eismo valdymo sistema – sistema, kaip nurodyta Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 552/2004² ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 219/2007³ nurodytame pagrindiniame oro eismo valdymo Europoje plane;

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

² 2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 552/2004 dėl Europos oro eismo valdymo tinklo sąveikos (sąveikos reglamentas) (OL L 96, 2004 3 31, p. 26).

³ 2007 m. vasario 27 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 219/2007 dėl bendros įmonės naujos kartos Europos oro eismo vadybos sistemai (SESAR) sukurti įsteigimo (OL L 64, 2007 3 2, p. 1).

- i) laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemos (toliau – VTMIS) – jūrų transporto eismui valdyti ir stebėti įdiegtos sistemos, naudojančios informaciją, gaunamą iš laivų automatinio identifikavimo sistemų (toliau – AIS), laivų nuotolinio identifikavimo ir stebėjimo sistemų (toliau – LRIT) ir pakrantės radarų sistemų ir radijo ryšio sistemų, kaip numatyta Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2002/59/EB¹, įskaitant nacionalinių jūrų laivybos informacijos sistemų integravimą pasitelkiant *SafeSeaNet*;
- j) upių informacijos paslaugos (UIP) – Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2005/44/EB² nurodytos vidaus vandenų keliuose taikomos informacinės ir ryšių technologijos;
- k) e. jūrų laivybos paslaugos – paslaugos, naudojančios pažangias ir sąveikias informacines technologijas jūrų transporto sektoriuje siekiant supaprastinti administracines procedūras ir sudaryti palankesnes sąlygas krovinio transporto eismo pralaidumui jūroje ir uosto teritorijoje, įskaitant vieno langelio paslaugas, pavyzdžiui, vieno integruotojo jūrų sektoriaus langelio sistemą, numatytą Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2010/65/ES³, uostų bendruomenių sistemas ir susijusias muitinių informacines sistemas;

¹ 2002 m. birželio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/59/EB, įdiegianti Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemą ir panaikinanti Tarybos direktyvą 93/75/EEB (OL L 208, 2002 8 5, p. 10).

² 2005 m. rugsėjo 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2005/44/EB dėl suderintų upių informacijos paslaugų (UIP) Bendrijos vidaus vandenų keliuose (OL L 255, 2005 9 30, p. 152).

³ 2010 m. spalio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2010/65/ES dėl pranešimo formalumų, taikomų į valstybių narių uostus įplaukiantiems ir (arba) iš jų išplaukiantiems laivams, kuria panaikinama Direktyva 2002/6/EB (OL L 283, 2010 10 29, p. 1).

- l) Europos geležinkelių transporto eismo valdymo sistema (toliau – ERTMS) – sistema, apibrėžta Komisijos sprendime 2006/679/EB¹ ir Komisijos sprendime 2006/860/EB²;
- m) tarpvalstybinė atkarpa – atkarpa, kurioje užtikrinamas dviejų valstybių narių arba valstybės narės ir kaimyninės šalies sienos abiejose pusėse esančių artimiausių miestų transporto mazgų bendros svarbos projekto tęstinumas;
- n) daugiarūšis vežimas – keleivių arba krovinių vežimas arba ir keleivių, ir krovinių vežimas dviejų ar daugiau rūšių transportu;
- o) sąveika – transporto rūšies infrastruktūros gebėjimas, įskaitant visas reguliavimo, technines ir eksploatacines sąlygas, sudaryti sąlygas saugiems ir nenutrūkstamiems eismo srautams, kurie pasiekia tos infrastruktūros ar rūšies reikiamą eksploatacinių savybių lygį;

¹ 2006 m. kovo 28 d. Komisijos sprendimas 2006/679/EB dėl transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos kontrolės, valdymo ir signalizacijos posistemio techninių sąveikos specifikacijų (OL L 284, 2006 10 16, p. 1).

² 2006 m. lapkričio 7 d. Komisijos sprendimas 2006/860/EB dėl Europos greitųjų geležinkelių sistemos kontrolės, valdymo ir signalizavimo posistemiiui taikomos techninės sąveikos specifikacijos ir keičiantis 2006 m. kovo 28 d. Sprendimo 2006/679/EB dėl transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos kontrolės, valdymo ir signalizavimo posistemiiui taikomos techninės sąveikos specifikacijos A priedą (OL L 342, 2006 12 7, p. 1).

- p) miestų transporto mazgas – miesto zona, kurioje transeuropinio transporto tinklo transporto infrastruktūra, pavyzdžiui, uostai, įskaitant keleivių terminalus, oro uostai, geležinkelio stotys, logistikos centrai ir miestų zonose arba aplink jas esantys krovinių terminalai, sujungta su kitomis tos infrastruktūros dalimis, taip pat su regioninio ir vietos eismo infrastruktūra;
- q) pralaidumo kliūtis – fizinė, techninė arba funkcinė kliūtis, dėl kurios sistema sutrikdoma taip, kad paveikiamas tolumojo nuotolio arba tarpvalstybinių srautų tęstinumas, ir kurią galima pašalinti sukuriant naują infrastruktūrą arba iš esmės modernizuojant esamą infrastruktūrą; taip būtų galima užtikrinti svarbius patobulinimus, kuriais būtų pašalinti pralaidumo kliūčių sukelti suvaržymai;
- r) logistikos centras – su transeuropinio transporto tinklo transporto infrastruktūra tiesiogiai susieta zona, kurioje yra bent vienas krovinių terminalas, suteikianti galimybę vykdyti logistikos veiklą;
- s) krovinių terminalas – struktūra, pritaikyta perkrauti krovinius tarp bent dviejų rūšių transporto arba tarp dviejų skirtingų geležinkelių sistemų ir juos laikinai saugoti, pavyzdžiui, uostai, vidaus vandenų uostai, oro uostai bei kelių ir geležinkelių terminalai;

- t) socialinė ekonominė sąnaudų ir naudos analizė – kiekybinis projekto vertės *ex ante* vertinimas, grindžiamas pripažinta metodika, kurį atliekant atsižvelgiama į visą susijusią socialinę, ekonominę, su klimatu susijusią ir aplinkosauginę naudą ir sąnaudas. Su klimatu susijusių ir aplinkosauginių sąnaudų ir naudos analizė grindžiama pagal Direktyvą 2011/92/ES atliktu poveikio aplinkai įvertinimu;
- u) izoliuotas tinklas – valstybės narės geležinkelių tinklas ar jo dalis, kurio vėžės plotis skiriasi nuo Europos standartinio nominalaus vėžės pločio (1 435 mm), su kuriuo susijusių tam tikrų svarbiausių investicijų į infrastruktūrą negalima pagrįsti ekonomine nauda dėl to tinklo ypatumų, kuriuos lemia jo geografinė atskirtis ar periferinė padėtis;
- v) NUTS regionas – Teritorinių statistinių vienetų nomenklatūroje apibrėžtas regionas;
- w) alternatyvieji ekologiški degalai – degalai, pavyzdžiui, elektra, vandenilis, biodegalai (skystieji), sintetiniai degalai, metanas (gamtinės dujos (suslėgtos gamtinės dujos ir suskystintos gamtinės dujos) bei biometanas) ir suskystintos naftos dujos (SND), kurie bent iš dalies yra transporto energijos šaltinių organinio kuro išteklių pakaitalas, prisideda prie transporto priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo ir didina transporto sektoriaus aplinkosauginį veiksmingumą.

4 straipsnis

Transeuropinio transporto tinklo tikslai

Transeuropinis transporto tinklas stiprina Sąjungos socialinę, ekonominę ir teritorinę sanglaudą, prisideda prie efektyvios ir tvarios bendros Europos transporto erdvės kūrimo, didina naudą savo naudotojams ir remia integracinį augimą. Jis parodo Europos pridėtinę vertę padėdamas įgyvendinti tikslus, nustatytus šiose keturiose kategorijose:

- a) sanglaudos:
 - i) užtikrinant visų Sąjungos regionų susisiekimą ir jungtis, įskaitant nutolusius, atokiausius, salų, periferinius ir kalnuotus regionus, taip pat retai apgyvendintas vietas;
 - ii) mažinant valstybių narių infrastruktūros kokybės skirtumus;
 - iii) keleivinio ir krovinio transporto srityje sujungiant tolimojo susisiekimą transporto ir regioninio bei vietos transporto infrastruktūrą;
 - iv) užtikrinant, kad transporto infrastruktūra atitiktų specifines sąlygas skirtingose Sąjungos dalyse ir joje būtų numatyta subalansuota visų Europos regionų aprėptis;

- b) veiksmingumo:
- i) pašalinant transporto infrastruktūrą ir jų jungiamųjų taškų, esančių valstybių narių teritorijose ir jų valstybės sienos perėjimo punktuose, pralaidumo kliūtis ir sukuriant trūkstamas jungtis;
 - ii) sujungiant nacionalinius transporto tinklus ir užtikrinant jų sąveiką;
 - iii) optimaliai integruojant ir tarpusavyje susiejant visas transporto rūšis;
 - iv) skatinant naudoti ekonomiškai efektyvų, aukštos kokybės transportą, kuriuo būtų prisidedama prie tolesnio ekonomikos augimo ir konkurencingumo;
 - v) veiksmingai naudojant naują ir esamą infrastruktūrą;
 - vi) ekonomiškai efektyviai taikant novatoriškus technologinius ir veiklos principus;
- c) tvarumo:
- i) plėtojant visų rūšių transportą taip, kad būtų užtikrinta, kad ilgalaikėje perspektyvoje transportas būtų tvarus ir ekonomiškai efektyvus;
 - ii) prisidedant prie mažo išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio, mažą anglies dioksido kiekį į aplinką išmetančio ir ekologiško transporto, degalų tiekimo saugumo užtikrinimo, išorės sąnaudų mažinimo ir aplinkos apsaugos tikslų įgyvendinimo;
 - iii) skatinant mažą anglies dioksido kiekį išmetančio transporto naudojimą, kad ne vėliau kaip 2050 m. būtų pasiektas išmetamo CO₂ kiekio didelis sumažinimas, vadovaujantis atitinkamais Sąjungos tikslais išmetamo CO₂ kiekio mažinimo srityje;

- d) naudos jo naudotojams didinimo:
- i) tenkinant jo naudotojų judumo ir transporto poreikius Sąjungoje ir santykiuose su trečiosiomis šalimis;
 - ii) užtikrinant saugos, patikimumo ir aukštos kokybės standartus, taikomus keleivių ir krovinių transportui;
 - iii) padedant užtikrinti judumą net stichinių ar žmogaus sukeltų nelaimių atveju, ir užtikrinant galimybę pasinaudoti avarinėmis ir gelbėjimo tarnybomis;
 - iv) nustatant infrastruktūros reikalavimus, visų pirma sąveikos, saugos ir saugumo srityse, kuriais būtų užtikrinta transporto paslaugų kokybė, veiksmingumas ir tvarumas;
 - v) užtikrinant prieinamumą vyresnio amžiaus žmonėms, riboto judumo asmenims ir neįgaliems keleiviams.

5 straipsnis

Tausiai išteklius naudojantis tinklas

1. Transeuropinis transporto tinklas planuojamas, plėtojamas ir eksploatuojamas tausiai naudojant išteklius ir šiuo tikslu:
 - a) plėtojama ir tobulinama esama transporto infrastruktūra ir atliekama jos techninė priežiūra;
 - b) optimizuojama infrastruktūros integracija ir sujungimas;

- c) diegiamos naujos technologijos ir telematikos priemonės, jei toks diegimas ekonomiškai pagrįstas;
- d) atsižvelgiama į galimą sąveiką su kitais tinklais, visų pirma transeuropiniais energetikos arba telekomunikacijų tinklais;
- e) įvertinamas strateginis poveikis aplinkai, kartu rengiami atitinkami planai bei programos ir nustatomas poveikis klimato kaitos poveikio švelninimui;
- f) prireikus taikomos infrastruktūros pajėgumų planavimo ir didinimo priemonės;
- g) tinkamai atsižvelgiama į transporto infrastruktūros pažeidžiamumą, susijusį su klimato kaita, taip pat su stichinėmis ar žmogaus sukeltomis nelaimėmis, kad tos problemos būtų sprendžiamos.

2. Planuojant ir plėtojant transeuropinį transporto tinklą valstybės narės atsižvelgia į konkrečias aplinkybes įvairiose Sąjungos dalyse, pavyzdžiui, visų pirma į atitinkamų regionų turizmo aspektus ir topografines ypatybes. Jos gali detalų maršruto atkarpų planą koreguoti neperžengdamos 49 straipsnio 4 dalies c punkte nurodytų ribų ir kartu užtikrindamos, kad būtų laikomasi jame nustatytų reikalavimų.

6 straipsnis

Dviejų lygmenų transeuropinio transporto tinklo struktūra

1. Laipsniška transeuropinio transporto tinklo plėtra visų pirma užtikrinama įdiegiant nuosekliu ir skaidriu metodiniu požiūriu pagrįstą to tinklo dviejų lygmenų struktūrą, kurią sudaro visuotinis tinklas ir pagrindinis tinklas.
2. Visuotinį tinklą sudaro visa esama ir planuojama transeuropinio transporto tinklo transporto infrastruktūra, taip pat priemonės, kuriomis skatinamas veiksmingas ir socialiniu bei aplinkosaugos požiūriu tvarus tokios infrastruktūros naudojimas. Jis nustatomas ir plėtojamas laikantis II skyriaus.
3. Pagrindinį tinklą sudaro tos visuotinio tinklo dalys, kurios yra ypač strategiškai svarbios siekiant transeuropinio transporto tinklo plėtros tikslų. Jis nustatomas ir plėtojamas laikantis III skyriaus.

7 straipsnis

Bendros svarbos projektai

1. Bendros svarbos projektais prisidedama prie transeuropinio transporto tinklo plėtojimo kuriant naują transporto infrastruktūrą, rekonstruojant ir modernizuojant esamą transporto infrastruktūrą, taip pat taikant priemones, kuriomis skatinamas tausiu išteklių naudojimu grindžiamas tinklo naudojimas.
2. Bendros svarbos projektas yra toks:
 - a) kuriuo prisidedama siekiant tikslų, priskiriamų bent dviem iš keturių kategorijų, nustatytų 4 straipsnyje;
 - b) kuris atitinka II skyrių ir, jei jis susijęs su pagrindiniu tinklu – ir III skyrių;
 - c) kuris yra ekonomiškai perspektyvus remiantis socialine ekonomine sąnaudų ir naudos analize;
 - d) kuris parodo Europos pridėtinę vertę.
3. Bendros svarbos projektas gali aprėpti visą ciklą, įskaitant galimybių studijas, leidimų išdavimo procedūras, įgyvendinimą ir vertinimą.

4. Valstybės narės imasi visų būtinų priemonių siekdamos užtikrinti, kad projektai būtų vykdomi laikantis atitinkamos Sąjungos ir nacionalinės teisės, visų pirma Sąjungos aplinkos, klimato apsaugos, saugos, saugumo, konkurencijos, valstybės pagalbos, viešųjų pirkimų, visuomenės sveikatos ir susisiekimo sričių teisės aktų.
5. Bendros svarbos projektai atitinka reikalavimus Sąjungos finansinei paramai gauti pagal transeuropiniam transporto tinklui numatytas priemones.

8 straipsnis

Bendradarbiavimas su trečiosiomis šalimis

1. Siekdama transeuropinį transporto tinklą sujungti su kaimyninių šalių infrastruktūros tinklais, Sąjunga gali remti, be kita ko, finansiškai, bendros svarbos projektus, jei vykdamas tokius projektus:
 - a) pagrindinis tinklas sujungiamas sienos perėjimo punktuose ir tokie projektai yra susiję su infrastruktūra, reikalinga sklandžiam eismo srautui, patikrinimams kertant sieną, sienų stebėjimui ir kitoms sienų kontrolės procedūroms užtikrinti;
 - b) užtikrinamas pagrindinio tinklo sujungimas su trečiųjų šalių transporto tinklais siekiant padidinti ekonomikos augimą ir konkurencingumą;
 - c) užbaigiama kurti transporto infrastruktūrą trečiosiose šalyse, kuri sujungia pagrindinio tinklo Sąjungoje dalis;

- d) tose šalyse diegiamos eismo valdymo sistemos;
- e) skatinamas jūrų transportas ir jūrų greitkeliai, išskyrus finansinę paramą trečiųjų šalių uostams;
- f) sudaromos palankesnės sąlygos susisiekimui vidaus vandenų keliais su trečiosiomis šalimis.

Tokiais projektais didinamas transeuropinio transporto tinklo pajėgumas ar naudingumas vienoje ar daugiau valstybių narių.

2. Nedarant poveikio 1 daliai, Sąjunga, neteikdama finansinės paramos, gali bendradarbiauti su trečiosiomis šalimis, siekdama skatinti kitus projektus, jei vykdant tokius projektus siekiama:
- a) skatinti transeuropinio transporto tinklo sąveiką su trečiųjų šalių tinklais;
 - b) skatinti transeuropinio transporto tinklo politikos taikymą ir trečiosiose šalyse;
 - c) sudaryti palankesnes sąlygas oro susisiekimui su trečiosiomis šalimis siekiant skatinti veiksmingą ir tvarų ekonomikos augimą bei konkurencingumą, įskaitant Bendro Europos dangaus išplėtimą ir bendradarbiavimo oro eismo valdymo srityje gerinimą;
 - d) sudaryti palankesnes sąlygas jūrų transportui ir skatinti jūrų greitkelių su trečiosiomis šalimis naudojimą.

3. 2 dalies a ir d punktuose nurodyti projektai turi atitikti atitinkamas II skyriaus nuostatas.
4. III priede pateikiami į tam tikras kaimynines šalis išplėsto transeuropinio transporto tinklo orientaciniai žemėlapiai.
5. Siekdama skatinti bendros svarbos projektus, Sąjunga su kaimyninėmis šalimis gali naudoti turimas ar parengti ir naudoti naujas veiklos koordinavimo ir finansavimo priemones, pavyzdžiui, Kaimynystės investicinę priemonę arba Pasirengimo narystei pagalbos priemonę (toliau – PNPP).
6. Šio straipsnio nuostatomis taikomos atitinkamos SESV 218 straipsnyje nustatytos procedūros dėl tarptautinių susitarimų.

II SKYRIUS

VISUOTINIS TINKLAS

9 straipsnis

Bendrosios nuostatos

1. Visuotinis tinklas:
 - a) nurodomas I priede ir II priedo 2 dalyje pateiktuose žemėlapiuose ir sąrašuose;
 - b) išsamiau apibrėžiamas pateikiant infrastruktūros sudedamųjų dalių apibūdinimą;
 - c) atitinka šiame skyriuje nustatytus reikalavimus, taikomus transporto infrastruktūrai;
 - d) sudaro pagrindą bendros svarbos projektams nustatyti;
 - e) juo atsižvelgiama į techninėse sąveikos specifikacijose (toliau – TSS) nurodytus valstybių narių transporto infrastruktūros fizinius apribojimus ir topografinius ypatumus.
2. Valstybės narės deda visas galimas pastangas siekdamos baigti kurti visuotinį tinklą ir atitikti atitinkamas šio skyriaus nuostatas ne vėliau kaip 2050 m. gruodžio 31 d.

10 straipsnis
Bendrieji prioritetai

1. Plėtojant visuotinį tinklą, bendras prioritetas teikiamas priemonėms, kurių reikia siekiant:
 - a) visiems Sąjungos regionams užtikrinti didesnę prieinamumą ir jungtis, kartu atsižvelgiant į konkrečius salų, izoliuotų tinklų ir retai apgyvendintų, nutolusių ir atokiausių regionų atvejus;
 - b) užtikrinti transporto rūšių optimalią integraciją ir sąveiką tos pačios rūšies transporte;
 - c) sukurti trūkstamas jungtis ir pašalinti pralaidumo kliūtis, visų pirma tarpvalstybinėse atkarpose;
 - d) skatinti veiksmingai bei tvariai naudoti infrastruktūrą ir, prireikus, didinti pajėgumą;
 - e) gerinti arba išlaikyti infrastruktūros kokybę atsižvelgiant į saugą, saugumą, veiksmingumą, atsparumą klimato ir atitinkamais atvejais nelaimių poveikiui, aplinkosauginį veiksmingumą, socialines sąlygas, prieinamumą visiems naudotojams, įskaitant vyresnio amžiaus asmenis, riboto judumo asmenis ir neįgalius keleivius, bei paslaugų kokybę ir eismo srautų nenutrūkstumą;

f) įgyvendinti ir plėtoti telematikos priemones bei skatinti novatoriškų technologijų plėtrą.

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

- a) užtikrinti degalų tiekimo saugumą didinant energijos vartojimo efektyvumą ir skatinant alternatyvių ir, visų pirma, labai mažai anglies dioksido išskiriančių arba visiškai jo neišskiriančių energijos išteklių ir varymo sistemų naudojimą;
- b) mažinti neigiamą tranzitinio geležinkelių ir kelių transporto poveikį miestų zonoms;
- c) pašalinti administracines ir technines kliūtis, visų pirma kliudančias transeuropinio transporto tinklo sąveikai ir konkurencijai.

1 SKIRSNIS
GELEŽINKELIŲ TRANSPORTO INFRASTRUKTŪRA

11 straipsnis
Infrastruktūros sudedamosios dalys

1. Geležinkelių transporto infrastruktūrą visų pirma sudaro:
 - a) greitojo ir paprastojo geležinkelio linijos, įskaitant:
 - i) šalutinius geležinkelio kelius;
 - ii) tunelius;
 - iii) tiltus;
 - b) krovinių terminalai ir logistikos centrai, skirti krovinių perkrovimui geležinkelių transporte ir iš geležinkelių transporto į kitos rūšies transportą;
 - c) I priede nurodytų geležinkelio linijų stotys, kuriose keleiviai persėda geležinkelių transporte ir iš geležinkelių transporto į kitos rūšies transportą;
 - d) stočių, krovinių terminalų ir logistikos centrų sujungimo su transeuropinio transporto tinklo kitų rūšių transportu punktai;

- e) susijusi įranga;
- f) telematikos priemonės.

2. Geležinkelio linijos yra:

- a) greitųjų geležinkelių linijos – tai:
 - i) specialiai nutiestos greitųjų traukinių linijos, paprastai įrengtos važiuoti ne mažesniu kaip 250 km/h greičiu;
 - ii) specialiai atnaujintos greitųjų traukinių linijos, skirtos važiuoti maždaug 200 km/h greičiu;
 - iii) specialiai atnaujintos greitųjų traukinių linijos, turinčios specialių funkcijų dėl topografinių, reljefo ar miesto planavimo apribojimų, važiavimo kuriomis greitis kiekvienu atveju turi būti priderintas. Šiai kategorijai taip pat priskiriamos greitųjų ir paprastųjų geležinkelių tinklus jungiančios linijos, stotis kertančios linijos, terminalų ir depų prieigos ir pan., pro kurias įprastu greičiu pravažiuoja greitųjų geležinkelių riedmenys;
- b) paprastojo transporto geležinkelio linijos.

3. Su geležinkelio linijomis susijusiai techninei įrangai gali būti priskiriamos elektrifikavimo sistemos, keleivių įlaipinimo ir išlaipinimo įranga ir krovinių pakrovimo bei iškrovimo įranga stotyse, logistikos centruose ir krovinių terminaluose. Tokiai įrangai gali būti priskiriami bet kokie įrenginiai, pavyzdžiui, automatiniai geležinkelio vėžės pločio keitimo įrenginiai, reikalingi saugiam, patikimam ir veiksmingam transporto priemonių eksploatavimui užtikrinti, įskaitant mažesnę jų poveikį aplinkai ir didesnę sąveiką.

12 straipsnis

Transporto infrastruktūros reikalavimai

1. Krovinių terminalai sujungiami su kelių infrastruktūra arba, kai įmanoma, su visuotinio tinklo vidaus vandenų infrastruktūra.
2. Valstybės narės užtikrina, kad geležinkelių infrastruktūra atitiktų šiuos reikalavimus:
 - a) išskyrus izoliuotų tinklų atvejį, joje būtų įrengta ERTMS;
 - b) geležinkelių infrastruktūra atitiktų Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2008/57/EB¹ ir jos įgyvendinimo priemones siekiant užtikrinti visuotinio tinklo sąveiką;

¹ 2008 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/57/EB dėl geležinkelių sistemos sąveikos Bendrijoje (OL L 191, 2008 7 18, p. 1).

- c) geležinkelių infrastruktūra atitiktų TSS reikalavimus, priimtus pagal Direktyvos 2008/57/EB 6 straipsnį, išskyrus atvejus, kai tai leidžiama pagal atitinkamą TSS arba Direktyvos 2008/57/EB 9 straipsnyje numatytą procedūrą;
 - d) išskyrus izoliuotų tinklų atvejį, ji yra visiškai elektrifikuota geležinkelių kelių ir, kiek tai yra būtina elektrinių traukinių eksploatavimui, šalutinių geležinkelio kelių atžvilgiu;
 - e) atitinka Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2012/34/ES¹ nustatytus reikalavimus, susijusius su prieiga prie krovinių terminalų.
3. Valstybės narės prašymu, tinkamai pagrįstai atvejais, Komisija leidžia taikyti reikalavimų, viršijančių Direktyvoje 2008/57/EB nustatytus reikalavimus dėl ERTMS ir elektrifikavimo, išimtis.

13 straipsnis

Geležinkelių infrastruktūros plėtros prioritetai

Skatinant su geležinkelių infrastruktūra susijusius bendros svarbos projektus, be 10 straipsnyje nustatytų bendrųjų prioritetų, pirmenybė teikiama:

- a) ERTMS diegimui;
- a) perėjimui prie 1 435 mm nominalaus vežės pločio;

¹ 2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2012/34/ES, kuria sukuriama bendra Europos geležinkelių erdvė (OL L 343, 2012 12 14, p. 32).

- c) geležinkelių transporto skleidžiamo triukšmo ir vibracijos poveikio mažinimui, visų pirma taikant riedmenims ir infrastruktūrai skirtas priemones, įskaitant apsaugos nuo triukšmo užtvartas;
- d) infrastruktūros reikalavimų atitikimui ir sąveikos gerinimui;
- e) geležinkelio pervažų saugos didinimui;
- f) atitinkamais atvejais geležinkelių transporto infrastruktūros sujungimui su vidaus vandenų uostų infrastruktūra.

2 SKIRSNIS

VIDAUS VANDENŲ KELIŲ TRANSPORTO INFRASTRUKTŪRA

14 straipsnis

Infrastruktūros sudedamosios dalys

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

- d) susijusi infrastruktūra, pavyzdžiui, šliuzai, keltuvai, tiltai, vandens saugyklos ir susijusios potvynių prevencijos priemonės, galinčios padaryti teigiamą poveikį vidaus vandenų kelių laivybai;
 - e) vidaus vandenų uostai, įskaitant uosto akvatorijoje transporto operacijoms reikalingą infrastruktūrą;
 - f) susijusi įranga;
 - g) telematikos priemonės, įskaitant UIP;
 - h) vidaus vandenų uostų sujungimo su transeuropinio transporto tinklo kitų rūšių transportu punktai.
2. Tam, kad vidaus vandenų uostai sudarytų visuotinio tinklo dalį, juose per metus turi būti perkraunama daugiau nei 500 000 t krovinių. Bendras metinis perkraunamų krovinių kiekis grindžiamas paskutiniu turimu trejų metų vidurkiu pagal Eurostato paskelbtus duomenis.

3. Su vidaus vandenų keliais susijusiai įrangai gali būti priskiriama krovinių pakrovimo ir iškrovimo vidaus vandenų uostuose įranga. Susijusiai įrangai visų pirma gali būti priskiriamos varymo ir eksploatacinės sistemos, kuriomis mažinama tarša, pavyzdžiui, vandens ir oro tarša, energijos vartojimas ir taršos anglies dioksidu intensyvumas. Jai taip pat gali būti priskiriami atliekų priėmimo įrenginiai, elektros energijos tiekimo iš uosto įrenginiai ir panaudotos alyvos surinkimo įrenginiai, taip pat ledų laužymo, hidrologinių tyrimų ir uosto bei uosto prieigų dugno gilinimo įranga, skirta laivybai visus metus užtikrinti.

15 straipsnis

Transporto infrastruktūros reikalavimai

1. Valstybės narės užtikrina, kad vidaus vandenų uostai būtų sujungti su kelių arba geležinkelių infrastruktūra.
2. Vidaus vandenų uostuose turi būti bent vienas krovinių terminalas, kurio naudojimo galimybė nediskriminuojant ir taikant skaidrius mokesčius suteikiama visiems veiklos vykdytojams.

3. Valstybės narės užtikrina, kad:

- a) upės, kanalai ir ežerai atitiktų Europos transporto ministrų konferencijos (toliau – ETMK) naujoje vidaus vandenų kelių klasifikacijoje nustatytus būtiniausius reikalavimus IV klasės vandenų keliams ir kad juose nuolat būtų patiltės gabaritas, nedarant poveikio šio reglamento 35 ir 36 straipsniams.

Valstybės narės prašymu, tinkamai pagrįstais atvejais, Komisija leidžia taikyti būtiniausių reikalavimų dėl grimzlės gylio (mažiau kaip 2,50 m) ir mažiausio patiltės aukščio (mažiau kaip 5,25 m) išimtis;

- b) upės, kanalai ir ežerai būtų prižiūrimi taip, kad būtų užtikrintas jų tinkamumas laivybai, laikantis taikytinos aplinkos teisės;
- c) upėse, kanaluose ir ežeruose būtų įrengta UIP įranga.

16 straipsnis

Vidaus vandenų kelių infrastruktūros plėtros prioritetai

Skatinant su vidaus vandenų kelių infrastruktūra susijusius bendros svarbos projektus, be 10 straipsnyje nustatytų bendrųjų prioritetų, pirmenybė teikiama:

- a) esamų vidaus vandenų kelių atžvilgiu – atitiktį IV klasės vidaus vandenų kelių standartams užtikrinti reikalingų priemonių įgyvendinimui;
- b) atitinkamais atvejais, siekiant patenkinti rinkos paklausą, aukštesnių esamų vandenų kelių modernizavimo ir naujų vandenų kelių kūrimo standartų užtikrinimui atsižvelgiant į ETMK infrastruktūros techninius aspektus;
- c) telematikos priemonių, įskaitant UIP, diegimui;
- d) vidaus vandenų uosto infrastruktūros sujungimui su geležinkelių krovinio ir kelių transporto infrastruktūra;
- e) ypatingo dėmesio sutelkimui laisvai gamtoje susiformavusioms ir laisvai tekančioms upėms, kurioms dėl šios priežasties gali būti taikomos specialios priemonės;
- f) tvaraus vidaus vandenų transporto skatinimui;
- g) uosto akvatorijoje transporto operacijoms būtinos infrastruktūros pajėgumų modernizavimui ir didinimui.

3 SKIRSNIS
KELIŲ TRANSPORTO INFRASTRUKTŪRA

17 straipsnis
Infrastruktūros sudedamosios dalys

1. Kelių transporto infrastruktūrą visų pirma sudaro:
 - a) aukštos kokybės keliai, įskaitant:
 - i) tiltus;
 - ii) tunelius;
 - iii) jungtis;
 - iv) sankryžas;
 - v) transporto mazgus;
 - vi) šonines saugos juostas;
 - b) stovėjimo ir poilsio aikštelės;
 - c) susijusi įranga;

- d) telematikos priemonės, įskaitant ITS;
 - e) krovinių terminalai ir logistikos centrai;
 - f) krovinių terminalų ir logistikos centrų sujungimo su transeuropinio transporto tinklo kitų rūšių transportu punktai;
 - g) autobusų stotys.
2. 1 dalies a punkte nurodyti aukštos kokybės keliai – keliai, kurie yra svarbūs tolimojo susisiekimo krovininio ir keleivinio transporto eismui ir kurie jungia pagrindinius miestų ir ekonominius centrus, sujungia su kitų rūšių transportu, taip pat kalnuotus, nutolusius, prieigos prie jūros neturinčius ir periferinius NUTS 2 regionus sujungia su centriniais Sąjungos regionais. Siekiant užtikrinti saugų ir patikimą eismą, atliekama tinkama tų kelių techninė priežiūra.
3. Aukštos kokybės keliai yra specialiai suprojektuoti ir nutiesti variklinių transporto priemonių eismui ir yra arba automagistralės, arba greitkeliai, arba strategiškai svarbūs paprastieji keliai.
- a) Automagistralė – specialiai variklinių transporto priemonių eismui suprojektuotas ir nutiestas kelias, kuris nenaudojamas šalia jo esančioms teritorijoms aptarnauti ir:
 - i) kurį sudaro (išskyrus specialius taškus ar laikinus atvejus) atskiros dviejų krypčių važiuojamosios kelio dalys, viena nuo kitos atskirtos transporto priemonių eismui nenumatyta skiriamąja juosta arba, išimtiniais atvejais, kitais būdais;

- ii) kuris tame pačiame lygyje nekerta jokio kelio, geležinkelio arba tramvajaus bėgių, dviračių tako ar pėsčiųjų tako; ir
 - iii) kuris specialiai paženklintas kaip automagistralė.
 - b) Greitkelis – variklinių transporto priemonių eismui suprojektuotas kelias, į kurį įmanoma įvažiuoti pirmiausia per skirtingo lygio arba reguliuojamas sankryžas ir:
 - i) kurio važiuojamojoje dalyje draudžiama sustoti ir stovėti; ir
 - ii) kuris tame pačiame lygyje nekerta jokių geležinkelio arba tramvajaus bėgių.
 - c) Strategišškai svarbus paprastas kelias – kelias, kuris nėra nei automagistralė, nei greitkelis, tačiau kuris vis tiek yra 1 ir 2 dalyse nurodytas aukštos kokybės kelias.
4. Su keliais susijusiai įranga gali būti priskiriama visų pirma eismo valdymo, informavimo ir maršruto nurodymo, kelių naudotojų rinkliavos surinkimo, saugos užtikrinimo, neigiamo poveikio aplinkai mažinimo, transporto priemonių su alternatyviosiomis varymo sistemomis degalų papildymo ar įkrovimo įranga ir komercinėms transporto priemonėms skirtų saugių stovėjimo aikštelių įranga.

18 straipsnis
Transporto infrastruktūros reikalavimai

Valstybės narės užtikrina, kad:

- a) keliai atitiktų 17 straipsnio 3 dalies a, b arba c punktų nuostatas;
- b) kelių transporto infrastruktūros sauga būtų užtikrinama, stebima ir, jei reikia, gerinama laikantis Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2008/96/EB¹ nustatytos tvarkos;
- c) ilgesni nei 500 m ilgio kelių tuneliai atitiktų Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2004/54/EB²;
- d) kai taikytina, kelių rinkliavos surinkimo sistemų sąveika būtų užtikrinama pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2004/52/EB³ ir Komisijos sprendimą 2009/750/EB⁴;

¹ 2008 m. lapkričio 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/96/EB dėl kelių infrastruktūros saugumo valdymo (OL L 319, 2008 11 29, p. 59).

² 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/54/EB dėl transeuropinio kelių tinklo tunelių būtiniausių saugos reikalavimų (OL L 167, 2004 4 30, p. 39).

³ 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/52/EB dėl elektroninių kelių rinkliavos sistemų sąveikumo Bendrijoje (OL L 166, 2004 4 30, p. 124).

⁴ 2009 m. spalio 6 d. Komisijos sprendimas 2009/750/EB dėl Europos elektroninės rinkliavos paslaugos apibrėžimo ir techninių elementų (OL L 268, 2009 10 13, p. 11).

- e) kelių transporto infrastruktūros viešosios valdžios institucijos diegiama intelektinė transporto sistema atitiktų Direktyvą 2010/40/ES ir jos diegimas vyktų laikantis pagal tą direktyvą priimtų deleguotųjų aktų.

19 straipsnis

Kelių infrastruktūros plėtros prioritetai

Skatinant su kelių infrastruktūra susijusius bendros svarbos projektus, be 10 straipsnyje nustatytų bendrųjų prioritetų, pirmenybė teikiama:

- a) kelių eismo saugos didinimui ir skatinimui;
- b) ITS, visų pirma informavimo apie daugiarūšį vežimą ir eismo valdymo sistemų, ir integruotų ryšio ir mokėjimų sistemų naudojimui;
- c) naujų technologijų ir inovacijų diegimui, siekiant skatinti mažą anglies dioksido kiekį išskiriančio transporto naudojimą;
- d) komercinių naudotojų aprūpinimui tinkamu kiekiu stovėjimo vietų, užtikrinant tinkamą saugos ir patikimumo lygį;
- e) spūsčių esamuose keliuose sumažinimui.

4 SKIRSNIS

JŪRŲ TRANSPORTO INFRASTRUKTŪRA IR JŪRŲ GREITKELIAI

20 straipsnis

Infrastruktūros sudedamosios dalys

1. Jūrų transporto infrastruktūrą sudaro visų pirma:
 - a) jūrų erdvė;
 - b) jūrų kanalai;
 - c) jūrų uostai, įskaitant uosto akvatorijoje transporto operacijoms būtiną infrastruktūrą;
 - d) uostų sujungimo su transeuropinio transporto tinklo kitų rūšių transportu punktai;
 - e) užtvankos, šliuzai ir dokai;
 - f) navigacijos įrenginiai;
 - g) uostų prieigos ir farvateriai;
 - h) bangolaužiai;

- i) jūrų greitkeliai;
- j) susijusi įranga;
- k) telematikos priemonės, įskaitant e. jūrų laivybos paslaugas ir VTMISS.

2. Jūrų uostai yra atvykimo į visuotinio tinklo sausumos infrastruktūrą ir išvykimo iš jos taškai. Jie atitinka bent vieną iš šių kriterijų:

- a) bendras metinis keleivių srautas viršija 0,1 % bendro metinio keleivių srauto visuose Sąjungos jūrų uostuose. Šio bendro kiekio atskaitos rodiklis – paskutinis turimas trejų metų vidurkis, grindžiamas Eurostato paskelbtais statistiniais duomenimis;
- b) bendras metinis krovinių (perkraudų birių ar nebirių krovinių) kiekis viršija 0,1 % atitinkamo bendro metinio krovinių, kurie perkrauti visuose Sąjungos jūrų uostuose, kiekio. Šio bendro kiekio atskaitos rodiklis – paskutinis turimas trejų metų vidurkis, grindžiamas Eurostato paskelbtais statistiniais duomenimis;
- c) jūrų uostas yra saloje ir tik per jį užtikrinama prieiga į visuotinio tinklo NUTS 3 regioną;
- d) jūrų uostas yra atokiausiame regione ar kitame periferiniame regione ir nuo kito artimiausio visuotinio tinklo uosto yra nutolęs didesniu nei 200 km atstumu.

3. Su jūrų transporto infrastruktūra susijusiai įrangai visų pirma gali būti priskiriama eismo ir krovinių valdymo, neigiamo poveikio, įskaitant neigiamą poveikį aplinkai, mažinimo, alternatyvaus kuro naudojimo įranga ir tinkamumą laivybai visus metus užtikrinanti įranga, įskaitant ledų laužymo, hidrologinių tyrimų, uosto ir uosto prieigų dugno gilinimo, jų techninės priežiūros ir apsaugos įranga.

21 straipsnis

Jūrų greitkeliai

1. Jūrų greitkeliai, esantys transeuropinio transporto tinklo jūrine sudedamąja dalimi, padeda kurti Europos jūrų transporto erdvę be kliūčių. Juos sudaro trumpųjų nuotolių jūrų maršrutai, uostai, susijusi jūrų infrastruktūra ir įranga, taip pat įrenginiai ir supaprastinti administraciniai formalumai, kuriais sudaromos sąlygos laivybai trumpųjų nuotolių maršrutais arba susisiekimui jūra ir (arba) upe veikti tarp bent dviejų uostų, įskaitant jungtis iš pakrantės su atokesne teritorija. Jūrų greitkelius sudaro:
 - a) jūrų jungtys tarp visuotinio tinklo jūrų uostų arba tarp vieno visuotinio tinklo uosto ir uosto trečiojoje šalyje, kai tokios jungtys Sąjungai strategiškai svarbios;

- b) uostų infrastruktūra, už uosto akvatorijos esantys, bet uosto veiklai skirti krovinių terminalai, logistikos centrai ir krovinių centrai, informacinės ir ryšių technologijos (toliau – IRT), pavyzdžiui, elektroninės logistikos valdymo sistemos, bei saugos ir saugumo, taip pat administracinės ir muitinės procedūros bent vienoje valstybėje narėje;
- c) tiesioginės prieigos prie sausumos ir jūros infrastruktūra.

2. Jūrų greitkeliams transeuropiniame transporto tinkle skirtus bendros svarbos projektus siūlo bent dvi valstybės narės. Jie apima:

- a) jūrų jungtį tarp dviejų ar daugiau pagrindinio tinklo uostų ir jos jungtis iš pakrantės su atokesne teritorija pagrindiniame tinkle; arba
- b) jūrų jungtį tarp pagrindinio tinklo uosto ir visuotinio tinklo uostų ir jos jungtis iš pakrantės su atokesne teritorija, ypatingą dėmesį skiriant susisiekimui tarp pagrindinio ir visuotinio tinklo uostų jungtims iš pakrantės su atokesne teritorija.

3. Jūrų greitkeliams transeuropiniame transporto tinkle skirti bendros svarbos projektai taip pat gali aprėpti veiklą, kuri teikia daugiau naudos ir nėra susijusi su konkrečiais uostais, pavyzdžiui, paslaugas ir veiksmus, kuriais prisidedama prie asmenų ir prekių judumo, aplinkosauginio veiksmingumo didinimo veiklą, pavyzdžiui, elektros energijos tiekimą iš uosto, kuriuo laivams būtų padėta sumažinti išmetamą teršalų kiekį, ledo laužymo įrangos tiekimą, tinkamumo laivybai visus metus užtikrinimo veiklą, dugno gilinimo operacijas ir alternatyvaus kuro papildymo įrenginius, taip pat procesų, procedūrų ir žmogiškojo veiksnio optimizavimą, IRT centrus ir informacines sistemas, įskaitant eismo valdymo ir elektroninio pranešimo sistemas.
4. Per dvejus metus nuo Europos jūrų greitkelių koordinatoriaus paskyrimo pagal 51 straipsnį, jis, remdamasis įgyta patirtimi ir atsižvelgdamas į Sąjungos jūrų transporto pokyčius, taip pat į prognozuojamą eismą jūrų greitkeliais, pateikia detalų jūrų greitkelių įgyvendinimo planą.

22 straipsnis

Transporto infrastruktūros reikalavimai

1. Valstybės narės užtikrina, kad:
 - a) jūrų uostai būtų sujungti su visuotinio tinklo geležinkelio linijomis arba keliais ir, kai įmanoma, vidaus vandenų keliais, išskyrus atvejus, kai tokiam sujungimui trukdo fizinės kliūtys;
 - b) jūrų uoste, kuriame aptarnaujamas krovininis transportas, būtų bent vienas terminalas, kurio naudojimo galimybė nediskriminuojant ir taikant skaidrius mokesčius būtų suteikta naudotojams;
 - c) jūrų kanalai, uostų farvateriai ir upių žiotys jungtų dvi jūras arba kad jais būtų patenkama iš jūros į jūrų uostus, ir kad jie atitiktų bent VI klasės vidaus vandenų keliams taikomus reikalavimus.
2. Valstybės narės užtikrina, kad uostuose būtų įranga, reikalinga laivų aplinkosauginiam veiksmingumui uostuose užtikrinti, visų pirma laivuose susidariusių atliekų ir krovinių likučių priėmimo įrenginiai pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2000/59/EB¹, ir atitinkanti kitą atitinkamą Sąjungos teisę.
3. Valstybės narės įdiegia Direktyvoje 2002/59/EB numatytą VTMISS ir sistemą *SafeSeaNet*, taip pat diegia e. jūrų laivybos paslaugas, įskaitant visų pirma Direktyvoje 2010/65/ES numatytą vieno langelio jūrų laivybos paslaugų sistemą.

¹ 2000 m. lapkričio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2000/59/EB dėl uosto priėmimo įrenginių, skirtų laivuose susidarančioms atliekoms ir krovinių likučiams (OL L 332, 2000 12 28, p. 81).

23 straipsnis

Jūrų infrastruktūros plėtros prioritetai

Skatinant su jūrų infrastruktūra susijusius bendros svarbos projektus, be 10 straipsnyje nustatytų prioritetų, pirmenybė teikiama:

- a) jūrų greitkelių naudojimo, įskaitant trumpųjų nuotolių jūrų laivybą, skatinimui, palankesnių sąlygų jungčių iš pakrantės su atokesne teritorija plėtojimo sudarymui, visų pirma priemonių, kuriomis didinamas jūrų transporto aplinkosauginis veiksmingumas pagal taikytinus Sąjungos teisės ar atitinkamų tarptautinių susitarimų reikalavimus, plėtojimui;
- b) jūrų uostų sujungimui su vidaus vandenų keliais;
- c) VTMISS ir e. jūrų laivybos paslaugų įgyvendinimui;
- d) naujų technologijų ir inovacijų diegimui siekiant skatinti alternatyvaus kuro, įskaitant suskystintas gamtines dujas, naudojimą ir efektyvų energijos vartojimą jūrų transporto srityje;
- e) uosto akvatorijoje transporto operacijoms būtinos infrastruktūros pajėgumų modernizavimui ir didinimui.

5 SKIRSNIS

ORO TRANSPORTO INFRASTRUKTŪRA

24 straipsnis

Infrastruktūros sudedamosios dalys

1. Oro transporto infrastruktūrą sudaro visų pirma:
 - a) oro erdvė, maršrutai ir oro keliai;
 - b) oro uostai;
 - c) oro uostų sujungimo su transeuropinio transporto tinklo kitų rūšių transportu punktai;
 - d) susijusi įranga;
 - e) oro navigacijos sistemos, įskaitant naujos kartos Europos oro eismo vadybos sistemą (toliau – SESAR sistema).

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

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

25 straipsnis

Transporto infrastruktūros reikalavimai

1. Valstybės narės užtikrina, kad kiekviename jų teritorijoje esančiame oro uoste bent vieno terminalo naudojimo galimybė nediskriminuojant ir taikant skaidrius, tiesiogiai susijusius ir sąžiningus mokesčius būtų suteikta visiems veiklos vykdytojams.

2. Valstybės narės užtikrina, kad visuotinio tinklo oro transporto infrastruktūrai būtų taikomi pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 300/2008¹ Sąjungos priimti bendrieji pagrindiniai civilinės aviacijos apsaugos nuo neteisėto kišimosi standartai.
3. Valstybės narės užtikrina, kad oro eismo valdymo infrastruktūra būtų tokia, kad sudarytų sąlygas įgyvendinti Bendro Europos dangaus sistemą pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 549/2004², Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 550/2004³, Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 551/2004⁴ ir Reglamentą (EB) Nr. 552/2004 ir vykdyti oro transporto operacijas, siekiant pagerinti Europos aviacijos sistemos įgyvendinimo taisyklių ir Sąjungos specifikacijų veikimą ir tvarumą.

¹ 2008 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 300/2008 dėl civilinės aviacijos saugumo bendrųjų taisyklių ir panaikinantis Reglamentą (EB) Nr. 2320/2002 (OL L 97, 2008 4 9, p. 72).

² 2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 549/2004, nustatantis bendro Europos dangaus sukūrimo pagrindą (pagrindų reglamentas) (OL L 96, 2004 3 31, p. 1).

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

⁴ 2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 551/2004 dėl bendro Europos dangaus oro erdvės organizavimo ir naudojimo (oro erdvės reglamentas) (OL L 96, 2004 3 31, p. 20).

26 straipsnis

Oro transporto infrastruktūros plėtros prioritetai

Skatinant su oro transporto infrastruktūra susijusius bendros svarbos projektus, be 10 straipsnyje nustatytų prioritetų, pirmenybė teikiama:

- a) oro uostų pajėgumo didinimui;
- b) paramai Bendro Europos dangaus ir oro eismo valdymo sistemų diegimui, visų pirma plėtojant SESAR sistemą;
- c) oro uostų ir kitų rūšių transporto infrastruktūros daugiaryšio transporto jungčių tobulinimui;
- d) tvarumo gerinimui ir aviacijos poveikio aplinkai sušvelninimui.

6 SKIRSNIS

DAUGIARŪŠIO VEŽIMO INFRASTRUKTŪRA

27 straipsnis

Infrastruktūros sudedamosios dalys

Krovinių terminalai arba logistikos centrai turi atitikti bent vieną iš šių kriterijų:

- a) jų metinis perkrautų nebirių krovinių kiekis viršija 800 000 tonų arba jų metinis perkrautų birių krovinių kiekis viršija 0,1 % atitinkamo bendro metinio krovinių, kurie perkrauti visuose Sąjungos jūrų uostuose, kiekio;
- b) jei NUTS 2 regione nėra a punkto reikalavimus atitinkančio krovinių terminalo ar logistikos centro, atitinkamas terminalas ar centras yra atitinkamos valstybės narės paskirtas pagrindinis krovinių terminalas ar logistikos centras, sujungtas bent su to NUTS 2 regiono keliais ir geležinkeliais, o tuo atveju, kai valstybėje narėje nėra geležinkelių sistemos – sujungtas tik su keliais.

28 straipsnis

Transporto infrastruktūros reikalavimai

1. Valstybės narės teisingomis ir nediskriminacinėmis sąlygomis užtikrina, kad:
 - a) įvairių rūšių transportas būtų susietas bet kurioje iš šių vietų: krovinių terminaluose, keleivių stotyse, vidaus vandenų uostuose, oro uostuose ir jūrų uostuose, siekiant suteikti galimybę įvairiarūšiu transportu vežti keleivius ir krovinius;
 - b) nedarant poveikio taikytinai Sąjungos ir nacionalinei teisei, krovinių terminalai ir logistikos centrai, vidaus vandenų ir jūrų uostai bei oro uostai, kuriuose perkraunami kroviniai, turi būti įrengti taip, kad šioje infrastruktūroje ir logistikos grandinėje tarp transporto rūšių būtų užtikrintas informacijos srautas. Tokiomis sistemomis visų pirma turi būti sudaryta galimybė teikti realaus laiko informaciją apie turimus infrastruktūros pajėgumus, transporto srautus ir išsidėstymą, vietos nustatymą bei stebėjimą ir jomis užtikrinama sauga ir saugumas daugiarūšio vežimo metu;
 - c) nedarant poveikio taikytinai Sąjungos ir nacionalinei teisei, palankesnės sąlygos nenutrūkstamam keleivinio transporto eismui visuotiniame tinkle sudaromos naudojant atitinkamą įrangą ir užtikrinant telematikos priemonių prieinamumą geležinkelio stotyse, autobusų stotyse, oro uostuose ir, prireikus, atitinkamuose jūrų ir vidaus vandenų uostuose.

2. Krovinių terminaluose įrengiami kranai, konvejeriai ir kiti įrenginiai kroviniams perkrauti tarp skirtingų rūšių transporto, taip pat kroviniams išdėstyti bei saugoti.

29 straipsnis

Daugiarūšio vežimo infrastruktūros plėtros prioritetai

Skatinant su daugiarūšio vežimo infrastruktūra susijusius bendros svarbos projektus, be 10 straipsnyje nustatytų bendrųjų prioritetų, pirmenybė teikiama:

- a) veiksmingo visuotinio tinklo infrastruktūros sujungimo ir integravimo užtikrinimui, be kita ko, prireikus pasitelkiant prieigos infrastruktūrą, taip pat krovinių terminalus ir logistikos centrus;
- b) daugiarūšiam vežimui kylančių pagrindinių techninių ir administracinių kliūčių šalinimui;
- c) sklandaus informacijos srauto tarp transporto rūšių plėtojimui ir galimybės transeuropinėje transporto sistemoje teikti daugiarūšio vežimo bei vežimo vienos rūšies transportu paslaugas užtikrinimui.

7 SKIRSNIS
BENDROSIOS NUOSTATOS

30 straipsnis
Miestų transporto mazgai

Plėtodamos visuotinį tinklą miestų transporto mazguose, valstybės narės, kai įmanoma, siekia užtikrinti, kad:

- a) keleivinio transporto sektoriuje būtų sujungta visuotinio tinklo geležinkelių, kelių, oro ir, jei reikia, vidaus vandenių, taip pat jūrų transporto infrastruktūra;
- b) krovinio transporto sektoriuje būtų sujungta visuotinio tinklo geležinkelių, kelių ir, jei reikia, vidaus vandenių, oro ir jūrų transporto infrastruktūra;
- c) miestų transporto mazguose būtų sujungtos visuotinio tinklo skirtingos geležinkelio stotys, uostai arba oro uostai;
- d) visuotinio tinklo infrastruktūra būtų sklandžiai sujungta su regioninio bei vietinio eismo ir krovinių vežimo mieste infrastruktūra, įskaitant logistikos konsolidavimą ir skirstymo centrus;

- e) būtų mažinamas neigiamas tranzitinio geležinkelių ir kelių transporto poveikis miestų zonoms; ši veikla gali apimti miestų zonų aplenkimą;
- f) būtų skatinamas netriukšmingas ir mažą anglies dioksido kiekį išskiriantis veiksmingas krovinių vežimas mieste.

31 straipsnis

Telematikos priemonės

1. Telematikos priemonės turi būti tokios, kad suteiktų galimybę valdyti eismą ir keistis informacija tarp vienos rūšies transporto ir įvairių rūšių transporto atliekant daugiarūšio transporto operacijas ir teikiant su transportu susijusias pridėtinės vertės paslaugas, kad būtų gerinama sauga, saugumas ir aplinkosauginis veiksmingumas, ir būtų paprastesnės administracinės procedūros. Telematikos priemonės padeda visuotinio tinklo infrastruktūrą sklandžiai sujungti su regioninio ir vietos transporto infrastruktūra.
2. Telematikos priemonės, kai įmanoma, diegiamos visoje Sąjungoje, siekiant sudaryti galimybes turėti sąveikius pagrindinius pajėgumus visose valstybėse narėse.

3. Šiame straipsnyje nurodytos telematikos priemonės atitinkamų transporto rūšių atveju visų pirma apima:
- geležinkelių transporto sektoriuje – ERTMS;
 - vidaus vandenų transporto sektoriuje – UIP;
 - kelių transporto sektoriuje – ITS;
 - jūrų transporto sektoriuje – VTMS ir e. jūrų laivybos paslaugos, įskaitant vieno langelio paslaugas, pavyzdžiui, jūrų sektoriaus vieno langelio sistemą, uostų bendruomenių sistemas ir susijusias muitinių informacines sistemas;
 - oro transporto sektoriuje – oro eismo valdymo sistemas, visų pirma sukurtas pagal SESAR sistemą.

32 straipsnis

Tvaraus krovinių vežimo paslaugos

Valstybės narės ypač daug dėmesio skiria bendros svarbos projektams, kuriais užtikrinamos veiksmingos krovinių vežimo paslaugos, kurias teikiant naudojamos visuotinio tinklo infrastruktūra, ir prisidedama prie išmetamo anglies dioksido kiekio bei kitokio neigiamo poveikio aplinkai mažinimo ir kuriais siekiama:

- a) pagerinti tvarų transporto infrastruktūros naudojimą, įskaitant veiksmingą jos valdymą;
- b) skatinti novatoriškų vežimo paslaugų teikimą, be kita ko, pasitelkiant jūrų greitkelius, telematikos priemones ir pagalbinės infrastruktūros, kuri būtina siekiant pirmiausia aplinkosauginių ir tų paslaugų su sauga susijusių tikslų, plėtojimą, taip pat atitinkamą valdymo struktūrų kūrimą;
- c) sudaryti palankesnes sąlygas teikti daugiarūšio vežimo paslaugas, įskaitant būtiną susijusios informacijos srautų perdavimą, ir pagerinti transporto paslaugų teikėjų bendradarbiavimą;
- d) skatinti tausų išteklių naudojimą ir didinti anglies dioksido efektyvumą, visų pirma transporto priemonių traukos, varymo ir (arba) eigos, sistemų ir operacijų planavimo srityse;

- e) analizuoti laivyno charakteristikas ir eksploatacinius parametrus, administracinius reikalavimus bei žmogiškuosius išteklius ir apie tai teikti informaciją;
- f) gerinti jungtis su labiausiai pažeidžiamomis ir izoliuotomis Sąjungos teritorijomis, ypač su atokiausiais, salų, nutolusiais ir kalnų regionais.

33 straipsnis

Naujos technologijos ir inovacijos

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

- a) remti ir skatinti transporto priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimą pereinant prie inovacinių ir tvarių transporto technologijų;
- b) sudaryti galimybes mažinti visų rūšių transporto priklausomybę nuo iškastinio kuro, skatinant efektyvų energijos naudojimą, diegti alternatyvias varymo sistemas, įskaitant elektros energijos tiekimo sistemas, ir kurti atitinkamą infrastruktūrą. Tokia infrastruktūra gali apimti elektros tinklus ir kitus elektros energijai perduoti būtinus įrenginius, telematikos priemones ir ją taikant gali būti atsižvelgiama į infrastruktūros ir transporto priemonės sąsają;
- c) gerinti asmenų judėjimo ir prekių vežimo saugą ir tvarumą;

- d) gerinti tinklo veikimą, valdymą, prieinamumą, sąveiką, vežimo tinklu daugiarūšiškumą ir tinklo veiksmingumą, įskaitant per bendrą daugiarūšio transporto bilietų sistemą ir judėjimo tvarkaraščių derinimą;
- e) skatinti veiksmingus būdus visiems piliečiams teikti prieinamą ir suprantamą informaciją apie transporto jungtis, sąveiką ir daugiarūšiškumą;
- f) skatinti priemones išorinėms išlaidoms, pavyzdžiui, dėl eismo grūsčių, žalos sveikatai ir bet kokios rūšies taršos, įskaitant triukšmą ir išmetamus teršalus, mažinti;
- g) diegti tinkluose saugumo užtikrinimo technologijas ir suderinamus identifikavimo standartus;
- h) didinti atsparumą klimato kaitai;
- i) toliau skatinti telematikos priemonių plėtojimą ir diegimą tos pačios rūšies ir skirtingų rūšių transporte.

34 straipsnis

Saugi ir patikima infrastruktūra

Valstybės narės deda reikiamas pastangas tam, kad transporto infrastruktūra būtų užtikrintas saugus ir patikimas keleivių ir krovinių vežimas.

35 straipsnis

Infrastruktūros atsparumas klimato kaitai ir ekologinėms nelaimėms

Planuodamos infrastruktūrą valstybės narės deramą dėmesį skiria atsparumo klimato kaitai ir ekologinėms nelaimėms didinimui.

36 straipsnis

Aplinkos apsauga

Planų ir projektų poveikio aplinkai įvertinimas atliekamas laikantis Sąjungos aplinkos teisės, įskaitant direktyvas 92/43/EEB, 2000/60/EB, 2001/42/EB, 2009/147/EB ir 2011/92/ES.

37 straipsnis

Prieinamumas visiems naudotojams

Sukuriama tokia transporto infrastruktūra, kad būtų užtikrinamas nenutrūkstamas visų naudotojų, visų pirma vyresnio amžiaus žmonių, riboto judumo asmenų ir neįgalių keleivių, judumas ir kad jiems būtų suteikiamas prieinamumas.

Transporto infrastruktūra projektuojama ir statoma laikantis atitinkamų Sąjungos teisėje nustatytų reikalavimų.

III SKYRIUS

PAGRINDINIS TINKLAS

38 straipsnis

Pagrindinio tinklo identifikavimas

1. Pagrindinį tinklą, kaip parodyta I priede pateiktuose žemėlapiuose, sudaro tos visuotinio tinklo dalys, kurios yra ypač didelės strateginės svarbos transeuropinio transporto tinklo politikos tikslams pasiekti, be to, jame atsispindi kintantys eismo poreikiai ir daugiarūšio vežimo reikalingumas. Juo visų pirma prisidedama prie didėjančio judumo problemos sprendimo ir aukštų saugos standartų užtikrinimo, taip pat prisidedama prie transporto sistemos, kurią naudojant būtų išmetamas mažas anglies dioksido kiekis, plėtojimo.
2. Pagrindinis tinklas sujungiamas transporto mazgais, ir jame numatomos jungtys tarp valstybių narių ir su kaimyninių šalių transporto infrastruktūros tinklais.
3. Nedarant poveikio 1 straipsnio 4 daliai ir 41 straipsnio 2 bei 3 dalims, valstybės narės imasi tinkamų priemonių pagrindiniam tinklui kurti, kad jis ne vėliau kaip 2030 m. gruodžio 31 d. atitiktų šio skyriaus nuostatas.

Pagal 54 straipsnį Komisija ne vėliau kaip 2023 m. gruodžio 31 d. įvertina pagrindinio tinklo diegimą.

39 straipsnis
Infrastruktūros reikalavimai

1. Siekiant užtikrinti tausiu išteklių naudojimu pagrįstą tiek keleivinio, tiek krovinio transporto infrastruktūros naudojimą ir numatyti pakankamus pajėgumus, atsižvelgiama į inovacines technologijas, telematikos priemones ir reguliavimo bei valdymo priemones, skirtas infrastruktūros naudojimui valdyti.
2. Pagrindinio tinklo infrastruktūra turi atitikti visus II skyriuje nustatytus reikalavimus. Be to, nedarant poveikio 3 daliai, pagrindinio tinklo infrastruktūra turi atitikti šiuos reikalavimus:
 - a) geležinkelio transporto infrastruktūra:
 - i) visiškas geležinkelio bėgių kelių ir, kiek tai yra būtina elektrinių traukinių eksploatavimui, šalutinių geležinkelio kelių elektrifikavimas;
 - ii) pagrindinio tinklo krovinio transporto linijos, kaip nurodyta I priede – ašies apkrova bent 22,5 t aširačiui, greitis linijoje 100 km/h ir numatoma traukinių, kurių ilgis 740 m, važiavimo galimybė;
 - iii) visiškai įdiegta ERTMS;

- iv) naujų geležinkelio linijų nominalus vėžės plotis – 1 435 mm, išskyrus atvejus, kai nauja linija yra tinklo, kurio vėžės plotis yra kitoks ir kuris atskirtas nuo pagrindinių geležinkelio linijų Sąjungoje, pratęsimas.

Izoliuotiems tinklams netaikomi i–iii papunkčiuose nustatyti reikalavimai;

- b) vidaus vandenų kelių ir jūrų transporto infrastruktūra:

- galimybė naudoti alternatyvius ekologiškus degalus;

- c) kelių transporto infrastruktūra:

- reikalavimai pagal 17 straipsnio 3 dalies a arba b punktą;

- poilsio aikštelių įrengimas automagistralėse maždaug kas 100 km atsižvelgiant į visuomenės, rinkos ir aplinkos poreikius, siekiant, *inter alia*, komercinius kelių naudotojus aprūpinti tinkamu kiekiu stovėjimo vietų ir užtikrinti tinkamą saugos ir saugumo lygį;

- galimybė naudoti alternatyvius ekologiškus degalus;

- d) oro transporto infrastruktūra:

- gebėjimas užtikrinti galimybę naudoti alternatyvius ekologiškus degalus.

3. Nedarant poveikio Direktyvai 2008/57/EB, geležinkelių transporto infrastruktūros atžvilgiu valstybės narės prašymu tinkamai pagrįstais atvejais Komisija gali leisti taikyti išimtis dėl traukinio ilgio, ERTMS, ašies apkrovos, elektrifikavimo ir greičio linijoje.

Kelių transporto infrastruktūros atžvilgiu valstybės narės prašymu tinkamai pagrįstais atvejais Komisija gali leisti taikyti 17 straipsnio 3 dalies a arba b punktų nuostatų išimtis, jei užtikrinamas tinkamas saugos lygis.

Šioje dalyje nurodyti tinkamai pagrįsti atvejai apima atvejus, kai investicijos į infrastruktūrą negalima pagrįsti socialine ir ekonomine nauda.

40 straipsnis

Pagrindinio tinklo plėtra

I pagrindinį tinklą įtraukta transporto infrastruktūra plėtojama laikantis atitinkamų II skyriaus nuostatų.

41 straipsnis

Pagrindinio tinklo transporto mazgai

1. Pagrindinio tinklo transporto mazgai yra nustatyti II priede ir apima:
 - a) miestų transporto mazgus, įskaitant jų uostus ir oro uostus;
 - b) jūrų uostus ir vidaus vandenų uostus;
 - c) sienos perėjimo į gretimas šalis punktus;
 - d) kelių ir geležinkelių terminalus;
 - e) keleivinius ir krovinius oro uostus.
2. II priedo 2 dalyje nurodyti pagrindinio tinklo jūrų uostai su transeuropinio transporto tinklo geležinkelių ir kelių transporto infrastruktūra ir, jei įmanoma, su vidaus vandenų kelių transporto infrastruktūra sujungiami ne vėliau kaip 2030 m. gruodžio 31 d., išskyrus atvejus, kai tokiam sujungimui trukdo fizinės kliūtys.
3. II priedo 2 dalyje nurodyti pagrindiniai oro uostai su transeuropinio transporto tinklo geležinkelių ir kelių transporto infrastruktūra sujungiami ne vėliau kaip 2050 m. gruodžio 31 d., išskyrus atvejus, kai tokiam sujungimui trukdo fizinės kliūtys. Atsižvelgiant į galimą eismo poreikį, tokie oro uostai, jei įmanoma, integruojami į greitųjų geležinkelių tinklą.

IV SKYRIUS

PAGRINDINIO TINKLO DIEGIMAS NAUDOJANT PAGRINDINIO TINKLO KORIDORIUS

42 straipsnis

Pagrindinio tinklo koridorių priemonė

1. Pagrindinio tinklo koridoriai yra priemonė, kuria siekiama sudaryti palankesnes sąlygas koordinuotai diegti pagrindinį tinklą. Kad daugiarūšis transportas taptų grindžiamas tausiu išteklių naudojimu, tokiu būdu geresniu teritoriniu bendradarbiavimu prisidedant prie sanglaudos didinimo, pasitelkus pagrindinio tinklo koridorius daugiausia dėmesio skiriama:
 - a) įvairių transporto rūšių integravimui,
 - b) sąveikai, ir
 - c) koordinuotam infrastruktūros plėtojimui, visų pirma tarpvalstybinėse atkarpose ir ten, kur yra pralaidumo kliūčių.
2. Pagrindinio tinklo koridoriais valstybėms narėms sudaroma galimybė užtikrinti suderintą ir sinchronizuotą požiūrį į investicijas į infrastruktūrą, kad pajėgumai būtų valdomi kuo veiksmingiau. Pagrindinio tinklo koridoriais prisidedama prie visuotinio sąveikių eismo valdymo sistemų diegimo, atitinkamais atvejais naudojant inovacijas ir naujas technologijas.

43 straipsnis

Pagrindinio tinklo koridorių apibrėžtis

1. Pagrindinio tinklo koridoriai apima svarbiausius tolimojo susisiekimo transporto srautus pagrindiniame tinkle ir yra skirti visų pirma tarpvalstybinėms jungtims Sąjungoje gerinti.
2. Pagrindinio tinklo koridoriai yra daugiarūšiai ir atviri visoms transporto rūšims, kurioms taikomas šis reglamentas. Jie kerta bent dvi sienas ir, jei įmanoma, apima bent tris transporto rūšis, įskaitant atitinkamais atvejais jūrų greitkelius.

44 straipsnis

Pagrindinio tinklo koridorių sąrašas

1. Pagrindinio tinklo koridorių sąrašas pateiktas Reglamento (ES) Nr. .../2013^{*} I priedo I dalyje. Kaip numatyta šioje dalyje, valstybės narės dalyvauja tuose pagrindinio tinklo koridoriuose.
2. Komisija pateikia pagrindinio tinklo koridorių orientacinius scheminius žemėlapius visuomenei lengvai prieinama forma.

* OL: prašom įrašyti dok. PE-CONS 76/13 esančio reglamento numerį.

45 straipsnis

Pagrindinio tinklo koridorių koordinavimas

1. Siekiant sudaryti palankesnes sąlygas koordinuotai diegti pagrindinio tinklo koridorius, ERTMS ir jūrų greitkelius, Komisija, gavusi atitinkamų valstybių narių sutikimą ir pasikonsultavusi su Europos Parlamentu ir Taryba, skiria vieną ar kelis Europos koordinatorius.
2. Europos koordinatorius parenkamas visų pirma atsižvelgiant į klausimų, susijusių su transportu ir su pagrindinių projektų finansavimu ir (arba) jų socialiniu ir ekonominiu bei aplinkosauginiu vertinimu, išmanymą, taip pat į jo patirtį, susijusią su Europos institucijomis.
3. Komisijos sprendime, kuriuo skiriamas Europos koordinatorius, nurodoma, kaip turi būti atliekamos 5 dalyje nurodytos užduotys.
4. Europos koordinatorius veikia Komisijos vardu ir jos naudai; Komisija teikia reikalingas sekretoriato paslaugas. Europos koordinatoriaus įgaliojimai susiję tik su vienu pagrindinio tinklo koridoriumi arba atitinkamai su ERTMS diegimu ar jūrų greitkelių diegimu.

5. Europos koordinatorius:

- a) remia atitinkamo pagrindinio tinklo koridoriaus suderintą diegimą ir visų pirma to pagrindinio tinklo koridoriaus darbo plano įgyvendinimą tinkamu laiku;
- b) kartu su valstybėmis narėmis rengia koridoriaus darbo planą ir atlieka jo įgyvendinimo stebėseną;
- c) konsultuojasi su Koridorių forumu dėl to plano ir jo įgyvendinimo;
- d) valstybėms narėms, Komisijai ir, jei reikia, visiems kitiems subjektams, tiesiogiai dalyvaujantiems plėtojant pagrindinio tinklo koridorių, praneša apie visus iškilusius sunkumus, visų pirma, kai kyla kliūčių koridoriaus plėtojimui, kad būtų padedama ieškoti tinkamų sprendimų;
- e) Europos Parlamentui, Tarybai, Komisijai ir atitinkamoms valstybėms narėms kasmet parengia pagrindinio tinklo koridoriaus diegimo pažangos ataskaitą;
- f) analizuoja transporto paslaugų poreikį, lėšų skyrimo investicijoms ir investicijų finansavimo galimybes, taip pat veiksmus, kurių reikia imtis, ir sąlygas, kurių reikia laikytis, kad būtų sudarytos palankesnės sąlygos gauti tokių lėšų ar finansavimą, ir teikia atitinkamas rekomendacijas.

6. Europos koordinatorius kartu su atitinkamomis valstybėmis narėmis gali konsultuotis regioninėmis ir vietos valdžios institucijomis, transporto operatoriais, transporto naudotojais ir pilietinės visuomenės atstovais dėl darbo plano ir jo įgyvendinimo.
7. Atitinkamos valstybės narės bendradarbiauja su Europos koordinatoriumi ir jam pateikia informaciją, reikalingą šiame straipsnyje nurodytoms užduotims atlikti, įskaitant informaciją atitinkamuose nacionaliniuose infrastruktūros planuose apie koridorių plėtojimą.
8. Nedarydama poveikio taikytinai Sąjungos ir nacionalinei teisei, Komisija gali paprašyti, kad Europos koordinatorius pareikštų nuomonę, nagrinėjant Sąjungai pateiktus prašymus skirti lėšų pagrindinio tinklo koridoriams, su kuriais susiję to Europos koordinatoriaus įgaliojimai, siekiant užtikrinti nuoseklumą ir pažangą kiekvieno koridoriaus atžvilgiu.
9. Jeigu Europos koordinatorius negali tinkamai ir laikydamasis šiame straipsnyje nustatytų reikalavimų vykdyti savo įgaliojimų, Komisija, gavusi atitinkamų valstybių narių sutikimą, gali bet kada nutraukti tuos įgaliojimus. Kitas asmuo gali būti paskirtas vadovaujantis 1 dalyje nustatyta tvarka.

46 straipsnis

Pagrindinio tinklo koridorių valdymas

1. Kiekvieno pagrindinio tinklo koridoriaus atžvilgiu atitinkamam Europos koordinatoriui vykdyti jo užduotis, susijusias su darbo planu ir jo įgyvendinimu, padeda sekretoriatas ir konsultacinis forumas (Koridorių forumas). Gavus atitinkamų valstybių narių sutikimą, įsteigiamas Koridorių forumas, kuriam pirmininkauja Europos koordinatorius. Atitinkamos valstybės narės susitaria dėl narystės Koridorių forume joms priklausančios pagrindinio tinklo koridoriaus dalies atžvilgiu.
2. Gavęs atitinkamos valstybės narės sutikimą, koordinatorius gali sudaryti koridorių darbo grupes ir joms pirmininkauti; šios darbo grupės daugiausia dėmesio skiria:
 - a) įvairių transporto rūšių integravimui,
 - b) sąveikai,
 - c) koordinuotam infrastruktūros plėtojimui tarpvalstybinėse atkarpose.

47 straipsnis

Darbo planas

1. Ne vėliau kaip ...^{*} kiekvienas Europos koordinatorius atitinkamoms valstybėms narėms pateikia darbo planą, kuriame analizuojami koridoriaus plėtojimo klausimai. Atitinkamoms valstybėms narėms patvirtinus darbo planą, jis perduodamas Europos Parlamentui, Tarybai ir Komisijai susipažinti.

Darbo plane visų pirma aprašomos pagrindinio tinklo koridoriaus charakteristikos, tarpvalstybinės atkarpos ir tikslai, taikant 4 ir 10 straipsniuose išdėstytus tikslus ir prioritetus. Darbo plane, be kita ko, analizuojama:

- a) sąveikių eismo valdymo sistemų diegimas;
- b) fizinių, techninių, eksploatacinių ir administracinių kliūčių, išskylančių naudojantis tiek skirtingų rūšių, tiek tos pačios rūšies transportu, šalinimo ir veiksmingo daugiarūšio vežimo bei paslaugų gerinimo planas;
- c) atitinkamais atvejais priemonės, kuriomis siekiama gerinti administracinius ir techninius pajėgumus bendros svarbos projektams kurti, planuoti, projektuoti, aprūpinti, įgyvendinti ir stebėti;

^{*} OL: prašom įrašyti datą: vieni metai po šio reglamento įsigaliojimo dienos.

- d) galimas klimato kaitos poveikis infrastruktūrai ir, prireikus, siūlomos atsparumo klimato kaitos poveikiui didinimo priemonės;
- e) priemonės, kurių reikia imtis siekiant sumažinti išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, triukšmą ir atitinkamais atvejais kitą neigiamą poveikį aplinkai.

Darbo plane pateikiama išsami informacija apie viešas konsultacijas, kuriomis remiamas darbo plano rengimas ir jo įgyvendinimas.

Darbo plane, be kita ko, pateikiama reikalingų investicijų analizė, įskaitant:

- 2 straipsnio 2 dalyje nurodytų transporto infrastruktūros išplėtimo, atnaujinimo ar perkėlimo projektų, skirtų pagrindinio tinklo koridoriuje naudojamam kiekvienos rūšies transportui, sąrašą;
- įvairius lėšų skyrimo ir finansavimo šaltinius, numatytus palaikant partnerystę su atitinkamomis valstybėmis narėmis, tarptautiniu, nacionaliniu, regiono, vietos ir Sąjungos lygiais, įskaitant, jei įmanoma, paskirtas kryžminio finansavimo sistemas ir privatų kapitalą, kartu nurodant jau prisiimtų įsipareigojimų dydį ir, jei taikoma, nuorodą į numatomą Sąjungos įnašą pagal Sąjungos finansavimo programas.

2. Laikantis 1 straipsnio 4 dalies ir 54 straipsnio ir gavus atitinkamų valstybių narių pritarimą, Komisija gali priimti įgyvendinimo aktus dėl pagrindinio tinklo koridorių darbo planų tarpvalstybinių ir horizontaliųjų aspektų.

Tuos priimtus įgyvendinimo aktus Komisija, gavusi atitinkamų valstybių narių pritarimą, pritaiko, kad būtų atsižvelgta į padarytą pažangą, vėlavimą vykdyti ar atnaujintas nacionalines programas.

Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 52 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

3. Europos koordinatorius remia valstybes nares įgyvendinant darbo planą, visų pirma šiose srityse:

- a) investicijų planavimo, susijusių išlaidų ir įgyvendinimo tvarkaraščio, kurie laikomi būtinais, kad būtų įdiegti pagrindinio tinklo koridoriai;
- b) apibrėžiant priemones, kuriomis siekiama skatinti naujų technologijų diegimą eismo ir pajėgumų valdymo srityje ir, atitinkamais atvejais, mažinti išorines išlaidas, visų pirma išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį ir triukšmą.

48 straipsnis

Bendradarbiavimas su krovinių vežimo geležinkeliais koridoriais

1. Užtikrinamas tinkamas koordinavimas tarp pagrindinio tinklo koridorių ir krovinių vežimo geležinkeliais koridorių, kaip numatyta Reglamente (ES) Nr. 913/2010, siekiant išvengti veiklos dubliavimo, visų pirma rengiant darbo planą ar sudarant darbo grupes.
2. Šio skyriaus nuostatos nedaro poveikio Reglamente (ES) Nr. 913/2010 nustatytoms valdymo struktūroms.

V SKYRIUS

BENDROSIOS NUOSTATOS

49 straipsnis

Atnaujinimas ir ataskaitų teikimas

1. Valstybės narės reguliariai, išsamiai ir skaidriai informuoja Komisiją apie pažangą, padarytą įgyvendinant projektus, ir tam tikslui skirtas investicijas. Tai apima metinių duomenų perdavimą kuo plačiau naudojantis Transeuropinio transporto tinklo sąveikiąja geografinės ir techninės informacijos sistema (toliau – TENtec). Ji apima visus atitinkamus duomenis, susijusius su bendros svarbos projektais, kuriems teikiamas Sąjungos finansavimas.

Komisija užtikrina, kad TENtec būtų vieša bei lengvai prieinama ir kad joje būtų pateikiama informacija apie konkrečius projektus ir atnaujinta informacija apie Sąjungos bendro finansavimo rūšis ir sumas, taip pat apie kiekvieno projekto įgyvendinimo pažangą.

Komisija užtikrina, kad TENtec nebūtų viešai skelbiama informacija, kuri yra konfidenciali komerciniu požiūriu arba kuria galėtų būti pakenkta ar padaryta netinkama įtaka viešiesiems pirkimams valstybėje narėje.

Komisija pateikia informaciją apie finansinę paramą, teikiamą pagal kitus Sąjungos teisės aktus, įskaitant Sanglaudos fondą, Europos regioninės plėtros fondą bei programą „Horizontas 2020“ ir paramą, teikiamą Europos investicijų banko paskolomis ir finansinėmis priemonėmis.

2. Valstybės narės pateikia Komisijai nacionalinių planų ir programų, kuriuos jos rengia siekdamos plėtoti transeuropinį transporto tinklą, santraukas. Priėmus nacionalinius planus ir programas, valstybės narės informavimo tikslais juos siunčia Komisijai.

3. Kas dvejus metus nuo ...* Komisija skelbia jo įgyvendinimo pažangos ataskaitą, kuri pateikiama Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonominių ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui susipažinti. Ataskaitoje pateikiama informacija apie 1 dalyje nurodytos įvairių formų finansinės paramos, skirtos įvairioms transporto rūšims ir kitiems pagrindinio ir visuotinio tinklų elementams kiekvienoje valstybėje narėje, naudojimą.

Ataskaitoje taip pat pateikiama transeuropinio transporto tinklo plėtros analizė. Joje taip pat trumpai apibrėžiamas Komisijos vykdomas visų rūšių finansinės paramos koordinavimas siekiant remti nuoseklų gairių taikymą atsižvelgiant į jų tikslus ir prioritetus.

4. Remiantis SESV 172 straipsnio antra pastraipa, Komisijai pagal šio reglamento 53 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus dėl I ir II priedų pritaikymo, kad būtų atsižvelgta į galimus pakeitimus, padarytus remiantis šio reglamento 14, 20, 24 ir 27 straipsniuose nustatytais kiekybinėmis ribinėmis vertėmis. Pritaikydama tuos priedus, Komisija:
- a) į visuotinį tinklą įtraukia logistikos centrus, krovinių terminalus, kelių ir geležinkelių terminalus, vidaus vandenų uostus, jūrų uostus ir oro uostus, jei įrodoma, kad paskutinis dvejų metų jų transporto srauto vidurkis viršija atitinkamą ribinę vertę;

* OL: prašom įrašyti šio reglamento įsigaliojimo datą.

- b) iš visuotinio tinklo pašalina logistikos centrus, krovinių terminalus, kelių ir geležinkelių terminalus, vidaus vandenų uostus, jūrų uostus ir oro uostus, jei įrodoma, kad pastarųjų šešerių metų jų transporto srauto vidurkis yra mažesnis už atitinkamą ribinę vertę;
- c) tikslina kelių, geležinkelių ir vidaus vandenų kelių infrastruktūros žemėlapius; šių veiksmų paskirtis yra griežtai ribota – atspindėti pažangą kuriant tinklą. Tikslindama tuos žemėlapius, Komisija netvirtina maršruto koregavimo, išskyrus tai, kas leidžiama taikant atitinkamą leidimo projektui suteikimo procedūrą.

Pritaikymai pagal a ir b punktus grindžiami Eurostato paskelbtais naujausiais statistikos duomenimis, o jei tie statistikos duomenys nepaskelbti, valstybių narių nacionalinių statistikos tarnybų paskelbtais duomenimis. Pakeitimai pagal c punktą grindžiami atitinkamos valstybės narės pagal 1 dalį pateikta informacija.

5. Bendros svarbos projektai dėl infrastruktūros, kuri vadovaujantis deleguotuoju aktu naujai įtraukta į transeuropinį transporto tinklą, atitinka 7 straipsnio 5 dalies reikalavimus nuo tų deleguotųjų aktų, priimtų pagal šio straipsnio 4 dalį, įsigaliojimo dienos.

Su infrastruktūra, kuri pašalinta iš transeuropinio transporto tinklo, susiję bendros svarbos projektai nustoja būti atitinkančiais reikalavimus nuo deleguotųjų aktų, priimtų pagal šio straipsnio 4 dalį, įsigaliojimo dienos. Atitikties reikalavimams pasibaigimas neturi įtakos iki tos dienos priimtiems Komisijos sprendimams dėl finansavimo ar subsidijų.

6. Remiantis SESV 172 straipsnio 2 dalimi, Komisijai pagal šio reglamento 56 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus dėl III priedo pritaikymo siekiant įtraukti arba pritaikyti kaimyninių šalių orientacinius žemėlapius, remiantis aukšto lygio susitarimais dėl transporto infrastruktūros tinklų tarp Sąjungos ir atitinkamų kaimyninių šalių.

50 straipsnis

Bendradarbiavimas su viešaisiais ir privačiais suinteresuotaisiais subjektais

1. Bendros svarbos projektai yra susiję su visais tiesiogiai susijusiais suinteresuotaisiais subjektais. Tai gali būti subjektai, kurie nėra valstybės narės – kurie gali apimti regionines ir vietos valdžios institucijas, infrastruktūros valdytojus ir naudotojus, taip pat pramonės sektorių ir pilietinę visuomenę.
2. Atitinkamais atvejais projekto planavimo ir statybos etapuose laikomasi nacionalinių procedūrų, susijusių su regioninėmis bei vietos valdžios institucijomis ir pilietine visuomene, kurioms turi įtakos bendros svarbos projektas. Komisija skatina keistis gerosios patirties pavyzdžiais šioje srityje.

3. 1 dalyje nurodyti suinteresuotieji subjektai, laikydamiesi savo kompetencijos, be Europos infrastruktūros tinklų priemonės ir Sanglaudos fondo, taip pat gali naudotis kitomis konkrečiomis Europos programomis, visų pirma tomis, kuriomis remiamas regionų vystymasis, Europos teritorinis bendradarbiavimas, moksliniai tyrimai ir inovacijos arba Aplinkos ir klimato politikos programa. Tokiu būdu tie suinteresuotieji subjektai gali prisidėti prie šio reglamento tikslų įgyvendinimo ir, be to, ypač stiprinti:
- a) regionų judumo didinimą, tokiu būdu skatinant visų Sąjungos regionų prieigą prie transeuropinio transporto tinklo;
 - b) tarpvalstybinių projektų skatinimą;
 - c) miestų transporto mazgų integravimą į transeuropinį transporto tinklą (įskaitant tvaraus judumo mieste skatinimą);
 - d) tvarių transporto sprendimų, pavyzdžiui, geresnių galimybių naudotis visuomeniniu transportu, telematikos priemonių, įvairiarūšio transporto terminalų / daugiarūšio transporto grandinių, mažą anglies dioksido kiekį išmetančio transporto bei kitų inovacinių transporto sprendimų ir aplinkos apsaugos gerinimo skatinimą;
 - e) įvairių suinteresuotųjų subjektų bendradarbiavimo skatinimą.

51 straipsnis
Socialinės ekonominės sąnaudų ir
naudos vertinimo analizės bei
Europos pridėtinės vertės pagrindiniai principai

Remdamasi 4 straipsnyje nustatytais tikslais, Komisija skelbia pagrindinius principus, kuriuos ji taiko vertindama socialinę ekonominę sąnaudų ir naudos analizę bei Europos pridėtinę vertę bendros svarbos projektų, kuriems siekiama gauti Sąjungos finansavimą, atžvilgiu.

52 straipsnis
Komiteto procedūra

1. Komisijai padeda komitetas. Tas komitetas – tai komitetas, kaip nustatyta Reglamente (ES) Nr. 182/2011.
2. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnis. Jei komitetas nuomonės nepateikia, Komisija įgyvendinimo akto projekto nepriima ir taikoma Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnio 4 dalies trečia pastraipa.

53 straipsnis
Įgaliojimų delegavimas

1. Įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytomis sąlygomis.
2. 49 straipsnio 4 ir 6 dalyse nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami penkerių metų laikotarpiui nuo ...^{*}. Likus ne mažiau kaip devyniems mėnesiams iki penkerių metų laikotarpio pabaigos Komisija parengia naudojimosi deleguotaisiais įgaliojimais ataskaitą. Įgaliojimai savaime pratęsimi tokios pačios trukmės laikotarpiais, išskyrus atvejus, kai Europos Parlamentas ar Taryba pareiškia prieštaravimų dėl tokio pratęsimo ne vėliau kaip likus trims mėnesiams iki kiekvieno laikotarpio pabaigos.
3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti 49 straipsnio 4 ir 6 dalyse nurodytus deleguotuosius įgaliojimus. Sprendimu dėl įgaliojimų atšaukimo nutraukiami tame sprendime nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Jis nedaro poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų galiojimui.
4. Apie priimtą deleguotąjį aktą Komisija nedelsdama vienu metu praneša Europos Parlamentui ir Tarybai.

^{*} OL: prašom įrašyti šio reglamento įsigaliojimo datą.

5. Pagal 49 straipsnio 4 ir 6 dalis priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui ir Europos Parlamentas, ir Taryba praneša Komisijai, kad prieštaravimų nereikš. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais.

54 straipsnis

Peržiūra

1. Ne vėliau kaip 2023 m. gruodžio 31 d. Komisija, prireikus pasikonsultavusi su valstybėmis narėmis ir padedama Europos koordinatorių, atlieka pagrindinio tinklo diegimo peržiūrą ir įvertina:
- a) atitiktį šiame reglamente išdėstytoms nuostatomis;
 - b) pažangą, padarytą įgyvendinant šį reglamentą;
 - c) keleivinio ir krovininio transporto srautų pokyčius;
 - d) investicijų į nacionalinę transporto infrastruktūrą raidą;
 - e) poreikį iš dalies keisti šį reglamentą.

Be to, įvertinime, *inter alia*, apsvarstomas kintančių eismo modelių ir atitinkamų investavimo į infrastruktūrą planų pokyčių poveikis.

Komisija, bendradarbiaudama su valstybėmis narėmis, atlikdama tą peržiūrą, taip pat įvertina, ar naujos atkarpos, pavyzdžiui, tam tikri tarpvalstybiniai projektai, kuriems anksčiau buvo teikiama pirmenybė ir kurie išvardyti Sprendime Nr. 661/2010/ES, turi būti įtrauktos į pagrindinį tinklą. Komisija prireikus pateikia pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto.

2. Atlikdama tą peržiūrą, Komisija įvertina, ar šiame reglamente numatytas pagrindinis tinklas ne vėliau kaip 2030 m. atitiks III skyriaus nuostatas, kartu atsižvelgdama į ekonomikos ir biudžeto padėtį Sąjungoje ir atskirose valstybėse narėse. Komisija, konsultuodamasi su valstybėmis narėmis, taip pat įvertina, ar pagrindinis tinklas turėtų būti pakoreguotas atsižvelgiant į transporto srautų pokyčius ir nacionalinių investicijų planavimą. Prireikus Komisija gali pateikti pasiūlymą dėl šio reglamento dalinių pakeitimų.

Tame pasiūlyme Komisija taip pat gali nustatyti datą, iki kurios turi būti užbaigtas 9 straipsnio 2 dalyje nurodyto visuotinio tinklo kūrimas.

55 straipsnis

Viena kontaktinė institucija

Siekdamos sudaryti palankesnes sąlygas leidimų bendros svarbos projektams, visų pirma tarpvalstybiniam projektams, išdavimo procesą ir jį koordinuoti, valstybės narės, remdamosi taikytina Sąjungos teise, gali paskirti vieną kontaktinę instituciją.

56 straipsnis

Vėlavimas baigti kurti pagrindinį tinklą

Tais atvejais, kai iš esmės vėluojama pradėti ar užbaigti su pagrindiniu tinklu susijusius darbus, Komisija gali atitinkamų valstybių narių paprašyti nurodyti vėlavimo priežastis. Valstybės narės tokias priežastis nurodo per tris mėnesius. Remdamasi pateiktu atsakymu, Komisija konsultuojasi su atitinkamomis valstybėmis narėmis, kad būtų pašalinta vėlavimo priežastis.

57 straipsnis

Išimtys

Nuostatos, susijusios su geležinkeliais, visų pirma dėl reikalavimo sujungti oro uostus ir uostus su geležinkeliais, netaikomos Kiprui ir Maltai tol, kol jų teritorijoje nėra geležinkelių sistemos.

58 straipsnis

Pereinamojo laikotarpio nuostatos

1. Pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 680/2007¹ priimtiems finansavimo sprendimams, grindžiamiems Sprendimu Nr. 661/2010/ES, kurie yra vykdomi šio reglamento įsigaliojimo metu, toliau taikoma Sprendimo Nr. 661/2010/ES redakcija, galiojusi ...*.
2. Laikoma, kad Sprendimo Nr. 661/2010/ES III priede išvardytos nuorodos į prioritetinius projektus yra nuorodos į šiame reglamente apibrėžtą „pagrindinį tinklą“.

59 straipsnis

Panaikinimas

Nedarant poveikio šio reglamento 58 straipsniui ir Reglamento (ES) Nr. .../2013^{**} 7 straipsnio 2 dalies d punktui, Sprendimas Nr. 661/2010/ES panaikinamas.

¹ 2007 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 680/2007, nustatantis bendrąsias taisykles dėl Bendrijos finansinės paramos teikimo transeuropinių transporto ir energetikos tinklų srityse (OL L 162, 2007 6 22, p. 1).

* OL: prašom įrašyti datą: viena diena prieš šio reglamento įsigaliojimo datą.

** OL: prašom įrašyti dok. PE-CONS 76/13 esančio reglamento numerį.

60 straipsnis

Įsigaliojimas

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

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Strasbūre

Europos Parlamento vardu

Pirmininkas

Tarybos vardu

Pirmininkas