



EIROPAS SAVIENĪBA

EIROPAS PARLAMENTS

PADOME

Strasbūrā, 2013. gada 11. decembrī
(OR. en)

2011/0294 (COD)
LEX 1407

PE-CONS 42/3/13
REV 3

TRANS 316
ECOFIN 533
ENV 546
RECH 265
CODEC 1403

**EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA
PAR SAVIENĪBAS PAMATNOSTĀDNĒM
EIROPAS TRANSPORTA TĪKLA ATTĪSTĪBAI
UN AR KO ATCEĻ LĒMUMU Nr. 661/2010/ES**

**EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES
REGULA (ES) Nr. .../2013**

(2013. gada 11. decembris)

**par Savienības pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai
un ar ko atceļ Lēmumu Nr. 661/2010/ES**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

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

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu¹,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu²,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru³,

¹ OV C 143, 22.5.2012., 130. lpp.

² OV C 225, 22.7.2012., 150. lpp.

³ Eiropas Parlamenta 2013. gada 19. novembra nostāja (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta) un Padomes 2013. gada 5. decembra lēmums.

tā kā:

- (1) Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmumu Nr. 1692/96/EK¹ skaidrības labad pārstrādāja ar Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmumu Nr. 661/2010/ES².
- (2) Plānojot, pilnveidojot un ekspluatējot Eiropas transporta tīklu, tiek sniegts ieguldījums Savienības nozīmīgāko mērķu sasniegšanā, kā *inter alia* izklāstīts stratēģijā "Eiropa 2020" un Komisijas Baltajā grāmatā ar nosaukumu "Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu" ("Baltā grāmata"), piemēram, raita iekšējā tirgus darbība un ekonomiskās, sociālās un teritoriālās kohēzijas nostiprināšana. To īpašie mērķi ir arī – nodrošināt personu un preču stabilu, drošu un ilgtspējīgu mobilitāti un visu Savienības reģionu pieejamību un savienojamību un sekmēt turpmāku ekonomikas izaugsmi un konkurētspēju globālā perspektīvā. Šos īpašos mērķus būtu jāsasniedz, izveidojot savstarpējus savienojumus starp valstu transporta tīkliem resursu ziņā efektīvā un ilgtspējīgā veidā un padarot tos savstarpēji izmantojamus. Piemēram, dzelzceļa savstarpējo izmantojamību varētu veicināt, izmantojot inovatīvus risinājumus, kuru mērķis ir uzlabot saderību starp sistēmām, piemēram, borta iekārtas un dažāda platuma sliežu ceļus.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmums Nr. 1692/96/EK (1996. gada 23. jūlijs) par Kopienas pamatnostādņem Eiropas transporta tīkla attīstībai (OV L 228, 9.9.1996., 1. lpp.).

² Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmums Nr. 661/2010/ES (2010. gada 7. jūlijs) par Savienības pamatnostādņem Eiropas transporta tīkla attīstībai (OV L 204, 5.8.2010., 1. lpp.)

- (3) Satiksmes pieauguma rezultātā ir palielinājušies sastrēgumi starptautiskā transporta jomā. Lai nodrošinātu pasažieru un preču starptautisku mobilitāti, Eiropas transporta tīkla jauda un minētās jaudas izmantojums būtu jāoptimizē un vajadzības gadījumā jāpaplašina, likvidējot infrastruktūras sastrēgumus un veidojot iztrūkstošos infrastruktūras savienojumus dalībvalstīs un starp tām, un, ja nepieciešams, arī kaimiņvalstīs un notiekošās sarunas ar kandidātvalstīm un iespējamām kandidātvalstīm.
- (4) Kā paziņots Baltajā grāmatā, transporta risinājumu lietderību un efektivitāti var lielā mērā pastiprināt, nodrošinot transporta veidu sekmīgāku integrāciju tīklā gan infrastruktūras, gan informācijas plūsmu un procedūru ziņā.
- (5) Baltajā grāmatā ir pausts aicinājums ieviest ar transportu saistītas informācijas un sakaru tehnoloģijas, lai nodrošinātu uzlabotu un integrētu satiksmes vadību un lai vienkāršotu administratīvās procedūras, pateicoties uzlabotai kravu loģistikai, kravu izsekošanai un lokalizēšanai, kā arī optimizētiem grafikiem un satiksmes plūsmām. Tā kā šie pasākumi veicinātu transporta infrastruktūras efektīvu pārvaldību un izmantošanu, tie būtu jāiekļauj šīs regulas darbības jomā.

- (6) Eiropas transporta tīkla politikā ir jāņem vērā transporta politikas attīstība un infrastruktūras īpašumtiesības. Dalībvalstis arvien vēl ir galvenās atbildīgās par transporta infrastruktūras izveidošanu un uzturēšanu. Taču citas struktūras, tostarp privātā sektora partneri, arī ir kļuvušas svarīgas multimodālu Eiropas transporta tīklu īstenošanai un ar tiem saistītajiem ieguldījumiem, tostarp reģionālās un vietējās iestādes, infrastruktūras pārvaldītāji, koncesionāri vai ostu un lidostu pārvaldes.
- (7) Eiropas transporta tīklā lielā mērā ietilpst esošā infrastruktūra. Lai pilnībā sasniegtu jaunās Eiropas transporta tīkla politikas mērķus, regulā būtu jānosaka vienotas prasības attiecībā uz infrastruktūru, kas jāievēro attiecībā uz Eiropas transporta tīkla infrastruktūru.
- (8) Eiropas transporta tīkls būtu jāattīsta, veidojot jaunu transporta infrastruktūru, atjaunojot un modernizējot esošo infrastruktūru un īstenojot pasākumus tās resursu ziņā efektīvas izmantošanas veicināšanai. Īpašos gadījumos, ja iepriekšējos gados nav veikti regulāri uzturēšanas darbi, ir nepieciešama dzelzceļa infrastruktūras atjaunošana. Atjaunošana ir process, kura rezultātā tiek panākta atbilstība esošās dzelzceļa infrastruktūras iekārtu sākotnējiem būvniecības parametriem vienlaicīgi ar šīs infrastruktūras kvalitātes uzlabojumu ilgtermiņā, salīdzinot ar tās pašreizējo stāvokli, atbilstoši šīs regulas prasībām un noteikumiem.

- (9) Īstenojot kopīgu interešu projektus, pienācīga uzmanība būtu jāpievērš katra atsevišķā projekta konkrētajiem apstākļiem. Ja iespējams, būtu jāizmanto sinerģijas ar citiem politikas virzieniem, piemēram, tūrisma aspektiem, ierīkojot inženierbūvēs, tostarp tiltos vai tuneļos, velotransporta infrastruktūru, kas nepieciešama tālsatiksmes riteņbraukšanas celiņiem, kādi ir, piemēram, EuroVelo maršruti.
- (10) Eiropas transporta tīklu vislabāk būtu pilnveidot, izmantojot divlīmeņu struktūru, ko veido visaptverošs tīkls un pamattīkls, pamatojoties uz kopīgu un pārredzamu metodiku. Abi minētie ir Savienības infrastruktūras plānošanas augstākie līmeņi.
- (11) Visaptverošajam tīklam vajadzētu būt Eiropas mēroga transporta tīklam, kas nodrošinātu visu Savienības reģionu, tostarp nomaļu reģionu, salu un tālāko reģionu, pieejamību un savienojamību, kas ir arī integrētās jūrlietu politikas mērķis, kā noteikts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. 1255/2011¹, un pastiprinātu to savstarpējo sociālo un ekonomisko kohēziju. Šajā regulā paredzētajās pamatnostādnēs ("pamatnostādnes") būtu jāizklāsta prasības, kas izvirzāmas visaptverošā tīkla infrastruktūrai, lai līdz 2050. gadam veicinātu augstas kvalitātes tīklu izveidošanu visā Savienībā.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1255/2011 (2011. gada 30. novembris), ar ko izveido programmu integrētas jūrlietu politikas turpmākas izstrādes atbalstam (OV L 321, 5.12.2011., 1. lpp.).

- (12) Baltajā grāmatā ir arī atzīts, ka starp Savienības austrumu un rietumu daļu joprojām saglabājas būtiskas atšķirības transporta infrastruktūras ziņā. Šīs atšķirības ir jānovērš, lai izveidotu pilnībā integrētu Eiropas transporta infrastruktūras tīklu.
- (13) Līdz 2030. gadam būtu jāidentificē pamattīkls un jāīsteno piemēroti pasākumi tā attīstībai kā prioritāte visaptverošā tīkla nodrošinātajā sistēmā. Pamattīklam būtu jāveido ilgtspējīga multimodālā transporta tīkla attīstības pamats un jāveicina visa visaptverošā tīkla pilnveidi. Tādējādi Savienības rīcību varētu galvenokārt orientēt uz tiem Eiropas transporta tīkla komponentiem, kam ir visaugstākā Eiropas pievienotā vērtība, jo īpaši pārrobežu posmiem, iztrūkstošajiem savienojumiem, multimodālo savienojumu punktiem un būtiskākajām vajajām vietām, palīdzot sasniegt Baltajā grāmatā izvirzīto mērķi — līdz 2050. gadam transporta nozares radīto siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināt par 60 % salīdzinājumā ar emisijas līmeni 1990. gadā.
- (14) Pienācīgi pamatotos gadījumos vajadzētu būt iespējai piešķirt atbrīvojumus no infrastruktūras prasībām attiecībā uz pamattīklu. Tam vajadzētu attiekties arī uz gadījumiem, kad ieguldījumus nevar pamatot, piemēram, mazapdzīvotos apgabalos.
- (15) Situācija, kad dzelzceļa tīkli ir izolēti vai daļēji izolēti, būtu jāuzskata par izņēmumu, piešķirot atbrīvojumu no dažām infrastruktūras prasībām.

- (16) Līdz 2023. gadam pārskatot pamattīkla ieviešanu, Komisijai būtu jāņem vērā valstu īstenošanas plāni un turpmāka paplašināšanās.
- (17) Eiropas transporta tīkls ir tikai daļa no esošajiem transporta tīkliem. Saistībā ar transporta pamattīkla ieviešanas pārskatīšanu, ko paredzēts veikt līdz 2023. gadam, Komisijai sadarbībā ar iesaistītajām dalībvalstīm būtu jāizvērtē, vai tīklā būtu jāiekļauj citas daļas, piemēram, konkrēti III klases iekšējie ūdensceļi. Saistībā ar minēto pārskatīšanu, Komisijai vajadzētu arī izvērtēt projektu īstenošanas pakāpi, un nepieciešamības gadījumā tai vajadzētu būt iespējai noteikt jaunus termiņus, ņemot vērā visus faktorus, kas var ietekmēt to ievērošanu.
- (18) Pārskatot pamattīkla ieviešanu līdz 2023. gadam Komisijai pēc apspriešanās ar dalībvalstīm būtu jāizvērtē, vai tīklā iekļaut citas daļas, jo īpaši tādas prioritārus projektus, kas minēti Lēmumā Nr. 661/2010/ES.
- (19) Lai pamat tīklu izveidotu koordinēti un laikus, tādējādi radot iespēju vairot tīkla sniegtās priekšrocības, attiecīgajām dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka tiek veikti piemēroti pasākumi, lai kopīgu interešu projekti tiktu pabeigti līdz 2030. gadam. Kas attiecas uz visaptverošo tīklu, dalībvalstīm būtu jāvelta maksimālas pūles, lai to pabeigtu un attiecīgo pamatnostādņu noteikumus izpildītu līdz 2050. gadam.

- (20) Ir nepieciešams identificēt kopīgu interešu projektus, kurus īstenojot tiks sniegts ieguldījums Eiropas transporta tīkla pabeigšanā un kuri sekmē mērķu sasniegšanu un atbilst pamatnostādņēs noteiktajām prioritātēm. To īstenošanai vajadzētu būt atkarīgai no to gatavības pakāpes, atbilstības Savienības un valstu juridiskajām procedūrām un finanšu resursu pieejamības, neietekmējot kādas dalībvalsts vai Savienības finanšu saistības.
- (21) Kopīgu interešu projektiem būtu jāaplūcina Eiropas pievienotā vērtība. Pārrobežu projektiem parasti ir augsta Eiropas pievienotā vērtība, tomēr tiem var būt zemāka tiešā ekonomiskā ietekme salīdzinājumā ar tikai vienā valstī īstenojamiem projektiem. Šādos pārrobežu projektos Savienībai būtu jāiesaistās pirmām kārtām, lai nodrošinātu, ka šie projekti tiek īstenoti.
- (22) Kopīgu interešu projektiem, priekš kuriem vēlas saņemt Savienības finansējumu, būtu jāpiemēro sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīzi, kuras pamatā būtu atzīta metodika, ņemot vērā visus attiecīgos ieguvumus un izmaksas sociālajā, ekonomikas, klimata un vides jomā. Izmaksu un ieguvumu analīzi klimata un vides jomā būtu jābalsta uz ietekmes uz vidi novērtējumu, kas veikts saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2011/92/ES¹.

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

- (23) Lai veicinātu transporta baltajā grāmatā noteikto klimata mērķu īstenošanu, proti, līdz 2050. gadam siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināt par 60 % salīdzinājumā ar emisijas līmeni 1990. gadā, būtu jānovērtē kopīgu interešu projektu — jaunu, paplašinātu vai modernizētu transporta infrastruktūru — ietekme attiecībā uz siltumnīcefekta gāzu emisiju.
- (24) Dažas tīkla daļas pārvalda citi dalībnieki, nevis dalībvalstis. Tomēr dalībvalstis ir atbildīgas par to, lai nodrošinātu, ka tīklu regulējošie noteikumi tiek pareizi piemēroti to teritorijā. Tā kā Eiropas transporta tīkla attīstīšana un īstenošana paredz šīs regulas vienotu piemērošanu, uz visām tīkla daļām būtu jāattiecas šajā regulā noteiktajām tiesībām un pienākumiem, kā arī tiem, kas noteikti citos Savienības un valstu tiesību aktos.
- (25) Lai nodrošinātu savienojumus starp attiecīgajiem infrastruktūras tīkliem un to savstarpējo izmantojamību, ir nepieciešama sadarbība ar kaimiņvalstīm un trešām valstīm. Tālab Savienībai būtu attiecīgi jāsekmē kopīgu interešu projekti ar minētajām valstīm.

- (26) Lai tīklā panāktu dažādu transporta veidu integrāciju, Eiropas transporta tīkls ir pienācīgi jāplāno. Šajā nolūkā visā tīklā ir arī jāizpilda konkrētas prasības attiecībā uz infrastruktūru, telemātikas lietojumprogrammām, aprīkojumu un pakalpojumiem. Tāpēc ir jānodrošina pienācīga un saskaņota šādu prasību izplatīšana visā Eiropā attiecībā uz katru transporta veidu un to savstarpējiem savienojumiem Eiropas transporta tīklā un ārpus tā, lai gūtu priekšrocības no tīkla darbības un lai dotu iespēju veikt efektīvas visas Eiropas mēroga transporta operācijas lielā attālumā.
- (27) Lai identificētu jau esošo un plānoto transporta infrastruktūru visaptverošajam un pamattīklam, būtu jānodrošina kartes un laika gaitā tās jāpielāgo, lai ņemtu vērā satiksmes plūsmu izmaiņas. Materiāli tehnisko bāzi kartēm nodrošina Eiropas transporta tīkla interaktīvo ģeogrāfiskās un tehniskās informācijas sistēmu (TENtec) sistēma, kurā ir sīkāka informācija par Eiropas transporta infrastruktūru.
- (28) Pamatnostādnēs būtu jānosaka prioritātes, lai noteiktajā laikā attīstītu Eiropas transporta tīklu.

- (29) Telemātikas lietojumprogrammas ir nepieciešamas, lai nodrošinātu pamatu, satiksmes un transporta operāciju un satiksmes drošības optimizācijai, kā arī uzlabotu ar tām saistītos pakalpojumus. Saskaņā ar Komisijas Regulu (ES) Nr. 454/2011¹ pasažieriem būtu jāsniedz informācija, tostarp informācija par biļešu pārdošanas un rezervēšanas sistēmām.
- (30) Pamatnostādnēs būtu jāparedz visaptverošā tīkla izveide pilsētas mezglos saskaņā ar Savienības mērķiem attiecībā uz ilgtspējīgu mobilitāti pilsētās, jo minētie punkti ir sākumpunkts vai galapunkts ("pēdējā jūdze") pasažieru un kravas kustībai Eiropas transporta tīklā un pārsēšanās/pārkraušanas punkti gan viena transporta veida infrastruktūras ietvaros, gan starp dažādiem transporta veidiem.
- (31) Lielā mēroga dēļ Eiropas transporta tīklam būtu jānodrošina pamats jaunu tehnoloģiju un inovāciju ieviešanai plašā mērogā, jo tās var, piemēram, palīdzēt uzlabot vispārējo Eiropas transporta nozares efektivitāti un mazināt tās radīto oglekļa dioksīda emisiju daudzumu. Tas palīdzēs sasniegt stratēģijas "Eiropa 2020" un Baltās grāmatas mērķus – līdz 2050. gadam siltumnīcefekta gāzu emisijas samazināt par 60 % (pamatojoties uz emisiju līmeņiem 1990. gadā) – un tajā pašā laikā palīdzēt īstenot mērķi – palielināt Savienības drošību nodrošinātības ar kurināmo/degvielu ziņā. Lai sasniegtu minētos mērķus, visā Eiropas transporta tīklā būtu jāuzlabo alternatīvās tīrās degvielas pieejamība. Alternatīvās tīrās degvielas pieejamības pamatā vajadzētu būt pieprasījumam pēc šādas degvielas, un nebūtu jānosaka prasība katrā degvielas uzpildes stacijā nodrošināt katra alternatīvās tīrās degvielas veida pieejamību.

¹ Komisijas Regula (ES) Nr. 454/2011 (2011. gada 5. maijs) par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas dzelzceļu sistēmas pasažieru pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammu apakšsistēmu (OV L 123, 12.5.2011., 11. lpp.).

- (32) Eiropas transporta tīklam ir jānodrošina efektīva multimodalitāte, lai varētu izdarīt labāku un ilgspējīgāku izvēli attiecībā uz to, kādam pasažieru un kravas transporta veidam dot priekšroku, un lai pārvadājumiem lielā attālumā varētu apvienot lielāku apjomu. Šādā veidā multimodalitāte pasažieriem, lietotājiem un kravas ekspeditoriem kļūs ekonomiski saistošāka.
- (33) Lai panāktu to, ka visu transporta veidu transporta infrastruktūra ir kvalitatīva un efektīva, Eiropas transporta tīkla attīstībā būtu jāņem vērā pasažieru un kravas aprites drošība un aizsargātība, ietekme uz klimata pārmaiņām un klimata pārmaiņu ietekme, dabas un cilvēka izraisītu katastrofu potenciālās sekas uz infrastruktūru, kā arī infrastruktūras pieejamība visiem transporta lietotājiem.
- (34) Dalībvalstīm un citiem projektu īstenotājiem infrastruktūras plānošanas procesā būtu jāpievērš pienācīga uzmanība riska novērtējumam un pielāgošanās pasākumiem, ar kuriem var pienācīgi uzlabot izturību pret klimata pārmaiņām un vides katastrofām.

- (35) Dalībvalstīm un citiem projektu īstenotājiem būtu jāveic plānu un projektu ietekmes uz vidi novērtējums, kā paredzēts Padomes Direktīvā 92/43/EEK¹, Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2000/60/EK², Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2001/42/EK³ un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2009/147/EK⁴, kā arī Direktīvā 2011/92/ES, lai novērstu vai, ja tas nav iespējams, mazinātu vai kompensētu negatīvo ietekmi uz vidi, piemēram, ainavu fragmentācija, augsnes pārklāšana ar mākslīgu segumu, gaisa, ūdens vai trokšņa piesārņojums, un lai iedarbīgā veidā aizsargātu bioloģisko daudzveidību.
- (36) Būtu jāņem vērā vides un bioloģiskās daudzveidības aizsardzība, kā arī stratēģiskās prasības attiecībā uz iekšējo ūdenseļu transportu.
- (37) Dalībvalstīm un citiem projektu īstenotājiem būtu jānodrošina, ka kopīgu interešu projektu novērtējumi tiek veikti efektīvi un bez liekas kavēšanās.

¹ Padomes Direktīva 92/43/EEK (1992. gada 21. maijs) par dabisko dzīvotņu, savvaļas faunas un floras aizsardzību (OV L 206, 22.7.1992., 7. lpp.).

² Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2000/60/EK (2000. gada 23. oktobris), ar ko izveido sistēmu Kopienas rīcībai ūdens resursu politikas jomā (OV L 327, 22.12.2000., 1. lpp.).

³ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2001/42/EK (2001. gada 27. jūnijs) par noteiktu plānu un programmu ietekmes uz vidi novērtējumu (OV L 197, 21.7.2001., 30. lpp.).

⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/147/EK (2009. gada 30. novembris) par savvaļas putnu aizsardzību (OV L 20, 26.1.2010., 7. lpp.).

- (38) Transporta infrastruktūrai būtu jāveicina pastāvīga mobilitāte un pieejamība attiecībā uz visiem lietotājiem, jo īpaši vecāka gadagājuma cilvēkiem, personām ar kustību traucējumiem un pasažieriem ar invaliditāti.
- (39) Dalībvalstīm būtu jāveic *ex-ante* novērtējums par infrastruktūras un ar to saistīto pakalpojumu pieejamību.
- (40) Pamattīklam vajadzētu būt visaptverošā tīkla apakškopai; abi tīkli pārklājas. Pamattīklā atbilstoši satiksmes vajadzībām būtu jāiekļauj stratēģiski svarīgākie Eiropas transporta tīkla mezgli un savienojumi. Pamattīklam vajadzētu būt multimodālam, respektīvi, tam būtu jāaptver visi transporta veidi un to savienojumi, kā arī attiecīgās satiksmes un informācijas vadības sistēmas.
- (41) Pamattīkls ir noteikts, pamatojoties uz objektīvas plānošanas metodiku. Izmantojot minēto metodiku, ir noteikti vissvarīgākie pilsētu mezgli, ostas un lidostas, kā arī robežšķērsošanas punkti. Minētie mezgli pēc iespējas tiek savienoti ar multimodāliem savienojumiem, ja tas ir ekonomiski pamatoti, ekoloģiski ilgtspējīgi un īstenojami līdz 2030. gadam. Ar šo metodiku nodrošina savienojumus starp visām dalībvalstīm un nozīmīgāko salu integrāciju pamattīklā.

- (42) Lai īstenotu pamattīklu atvēlētajā laika posmā, koridora pieeju varētu izmantot kā instrumentu, lai starp valstīm koordinētu dažādus projektus un sinhronizētu koridora izveidošanu, tādējādi gūstot maksimālu labumu no tīkla. Nevajadzētu uzskatīt, ka minētais instruments ir pamatā tam, lai dažiem pamattīkla projektiem piešķirtu augstāku prioritāti. Pamattīkla koridoriem būtu jāveicina pamattīkla infrastruktūras izveide tādā veidā, lai novērstu sastrēgumus, uzlabotu pārrobežu savienojumus un sekmētu efektivitāti un ilgtspēju. Ar tiem tiktu veicināta kohēzija, izmantojot labāku teritoriālo sadarbību.
- (43) Ar pamattīkla koridoriem būtu arī jāpievēršas plašākiem transporta politikas mērķiem un atvieglināt savstarpēju savietojamību, integrāciju starp dažādiem transporta veidiem un multimodālās darbības. Tam būtu jāpalīdz izveidot īpašus koridorus, kas būtu optimizēti emisiju ziņā, tādējādi līdz minimumam samazinot ietekmi uz vidi un palielinot konkurētspēju, un kas būtu piesaistoši sakarā ar to uzticamību, mazāku noslogotību un zemām ekspluatācijas un administratīvajām izmaksām. Koridora pieejai vajadzētu būt pārredzamai un skaidrai, un to pārvaldībai nebūtu jārada papildu administratīvais slogs vai izmaksas.

- (44) Vienojoties ar attiecīgajām dalībvalstīm, šajā regulā minētajiem Eiropas koordinatoriem būtu jāpalīdz veikt pasākumus, lai izveidotu pareizu pārvaldības struktūru un identificētu gan publiskā, gan privātā finansējuma avotus kompleksiem pārrobežu projektiem katram pamattīkla koridoram. Eiropas koordinatoriem būtu jāatviegļina pamattīkla koridoru koordinēta ieviešana.
- (45) Eiropas koordinatoriem ir ļoti būtiska nozīme koridoru izveidē un sadarbībā starp tiem.
- (46) Pamattīkla koridoriem būtu jāatbilst dzelzceļa kravu koridoriem, kas izveidoti saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 913/2010¹ un Eiropas plānu Eiropas dzelzceļa satiksmes pārvaldības sistēmas (ERTMS) ieviešanai, kas paredzēts Komisijas Lēmumā 2009/561/EK².

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 913/2010 (2010. gada 22. septembris) par Eiropas dzelzceļa tīklu konkurētspējīgiem kravas pārvadājumiem (OV L 276, 20.10.2010., 22. lpp.).

² Komisijas Lēmums 2009/561/EK (2009. gada 22. jūlijs) par grozījumiem Lēmumā 2006/679/EK, īstenojot savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas vilcienu vadības iekārtu un signalizācijas apakšsistēmu (OV L 194, 25.7.2009., 60. lpp.).

- (47) Lai iespējami palielinātu pamatnostādņu atbilstību attiecīgo Savienības līmenī pieejamo finanšu instrumentu plānošanai, Eiropas transporta tīkla finansēšanai būtu jāatbilst pamatā šai regulai, un tai jo īpaši vajadzētu būt pamatotai ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. .../2013^{*1}. Attiecīgi, veidojot finansējumu, būtu jācenšas saskaņot un kombinēt finansējumu no attiecīgajiem iekšējiem un ārējiem instrumentiem, tādiem kā struktūrfondi un kohēzijas fondi, kaimiņattiecību politikas ieguldījumu mehānisms (NIF) un Pirmspievienošanās palīdzības instruments (IPA)², un no Eiropas Investīciju bankas, Eiropas Rekonstrukcijas un attīstības bankas un citu finanšu iestāžu finansējuma.

* OV: Lūgums ievietot dokumentā PE-CONS 76/13 ietvertās regulas numuru un pabeigt 1. zemspītras piezīmi.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. .../2013 (...), ar ko izveido Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu, groza Regulu (ES) Nr. 913/2010 un atceļ Regulu (EK) Nr. 680/2007 un Nr. 67/2010 (OV L ...).

² Padomes Regula (EK) Nr. 1085/2006 (2006. gada 17. jūlijs), ar ko izveido Pirmspievienošanās palīdzības instrumentu (IPA) (OV L 210, 31.7.2006., 82. lpp.).

- (48) Lai atjauninātu kartes, kas iekļautas I pielikumā, ņemot vērā iespējamās izmaiņas, kas izriet no atsevišķu transporta infrastruktūras elementu faktiskās izmantošanas, salīdzinot ar iepriekš noteiktām kvantitatīvām robežvērtībām, pilnvaras pieņemt aktus attiecībā uz I un II pielikuma grozījumiem saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību ("LESD") 290. pantu un atbilstoši tā 172. pantam būtu jādeleģē Komisijai. Īpaši svarīgi, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, atbilstīgi apspriestos, tostarp ekspertu līmenī. Komisijai, sagatavojot un izstrādājot deleģētos aktus, būtu jānodrošina, lai attiecīgos dokumentus vienlaikus, savlaicīgi un pienācīgi nosūtītu Eiropas Parlamentam un Padomei.
- (49) Projektu plānošanas un izstrādes posmā būtu pienācīgi jāņem vērā reģionālo un vietējo iestāžu, kā arī tās vietējās pilsoniskās sabiedrības intereses, kuras ietekmē kopīgu interešu projekts.
- (50) Eiropas un valstu sistēmas transporta infrastruktūras plānošanai un ieviešanai, kā arī transporta pakalpojumu sniegšanai rada iespējas ieinteresētajām personām sniegt ieguldījumu šīs regulas mērķu īstenošanā. Jaunais instruments Eiropas transporta tīkla, proti, pamattīkla koridoru, ieviešanai ir spēcīgs līdzeklis, kā atrisīt ieinteresēto personu potenciālu attiecīgi sekmēt sadarbību starp tām un panākt lielāku papildināmību ar dalībvalstu darbībām.

- (51) Lai nodrošinātu vienotus nosacījumus šīs regulas īstenošanai, īstenošanas pilnvaras būtu jāpiešķir Komisijai. Šīs pilnvaras būtu jāīsteno atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (ES) Nr. 182/2011¹.
- (52) Ņemot vērā to, ka šīs regulas mērķus, proti, koordinētā veidā izveidot un attīstīt Eiropas transporta tīklu, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs un to, ka tādēļ, ņemot vērā vajadzību saskaņot šos mērķus, tos labāk var sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai.
- (53) Lēmums Nr. 661/2010/ES būtu jāatceļ.
- (54) Šai regulai būtu jāstājas spēkā nākamajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*, lai varētu savlaicīgi pieņemt deleģētos un īstenošanas aktus, kas paredzēti šajā regulā,

IR PIENĒMUŠAS ŠO REGULU.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.).

I NODAĻA

VISPĀRĪGI PRINCIPI

1. pants

Priekšmets

1. Šajā regulā noteiktas pamatnostādnes tāda Eiropas transporta tīkla izveidei, kas ietver divu līmeņu struktūru – visaptverošo tīklu un pamattīklu, kas ir izveidots uz visaptverošā tīkla pamata.
2. Šajā regulā ir noteikti kopīgu interešu projekti un konkretizētas prasības, kas jāievēro struktūrām, kuras ir atbildīgas par Eiropas transporta tīkla infrastruktūras pārvaldību.
3. Šajā regulā ir izklāstītas prioritātes Eiropas transporta tīkla attīstīšanai.
4. Šajā regulā ir paredzēti pasākumi Eiropas tīkla īstenošanai. Kopīgu interešu projektu īstenošana ir atkarīga no to gatavības pakāpes, atbilstības Savienības un valstu juridiskajām procedūrām un finanšu resursu pieejamības, neskarot kādas dalībvalsts vai Savienības finanšu saistības.

2. pants

Darbības joma

1. Šo regulu piemēro Eiropas transporta tīklam, kā izklāstīts I pielikumā ietvertajās kartēs. Minētajā pielikumā ietilpst transporta infrastruktūra un telemātikas lietojumprogrammas, kā arī pasākumiem, ar ko sekmē šādas infrastruktūras efektīvu pārvaldību un izmantojumu un nodrošina ilgtspējīgu un efektīvu transporta pakalpojumu izveidi un darbību.
2. Eiropas transporta tīkla infrastruktūra sastāv no dzelzceļu transporta, iekšējo ūdensceļu transporta, autotransporta, jūras transporta, gaisa transporta un multimodālā transporta infrastruktūras, kā noteikts II. nodaļas attiecīgajās iedaļās.

3. pants

Definīcijas

Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

- a) "kopīgu interešu projekts" ir jebkurš projekts, kas veikts atbilstīgi šīs regulas prasībām un saskaņā ar tās noteikumiem;

- b) "kaimiņvalsts" ir valsts, kas ietilpst Eiropas kaimiņattiecību politikā, tostarp stratēģiskajā partnerībā, paplašināšanās politikā un Eiropas Ekonomikas zonā vai Eiropas Brīvās tirdzniecības asociācijā;
- c) "trešā valsts" ir jebkura Savienības kaimiņvalsts vai jebkura cita valsts, ar kuru Savienība var sadarboties, lai sasniegtu šajā regulā izvirzītos mērķus;
- d) "Eiropas pievienotā vērtība" ir projekta vērtība, kas papildus iespējamai vērtībai, ko varētu gūt attiecīgā dalībvalsts atsevišķi, rada būtisku transporta savienojumu vai transporta plūsmu uzlabojumu starp dalībvalstīm, ko var pierādīt, atsaucoties uz efektivitātes, ilgtspējības, konkurētspējas un kohēzijas uzlabojumiem saskaņā ar 4. pantā noteiktajiem mērķiem;
- e) "infrastruktūras pārvaldītājs" ir jebkura struktūra vai uzņēmums, kas ir atbildīgs jo īpaši par transporta infrastruktūras izveidi vai uzturēšanu. Tas var būt atbildīgs arī par infrastruktūras kontroles un drošības sistēmu pārvaldīšanu;

- f) "telemātikas lietojumprogrammas" ir sistēmas, kurās izmanto informācijas, sakaru, navigācijas vai pozicionēšanas/lokalizēšanas tehnoloģijas, lai efektīvi pārvaldītu infrastruktūru, mobilitāti un satiksmi Eiropas transporta tīklā un lai iedzīvotājiem un operatori nodrošinātu pakalpojumus ar pievienoto vērtību, tostarp tādu tīkla sistēmu izmantojumu, kas būtu drošs, aizsargāts, videi nekaitīgs un jaudas ziņā efektīvs. Par šādām sistēmām var tikt uzskatītas arī transportlīdzekļos uzstādītas iekārtas, ja vien tās veido nedalāmu sistēmu kopā ar attiecīgajiem infrastruktūras komponentiem. Tās ietver sistēmas, tehnoloģijas un pakalpojumus, kas minēti g) –l) apakšpunktā;
- g) "inteliģentas transporta sistēmas (ITS)" ir sistēmas, kas konkretizētas Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2010/40/ES¹;
- h) "gaisa satiksmes pārvaldības sistēma" ir sistēma, kā norādīts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 552/2004² un Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības (ATM) ģenerālpplānā, kā norādīts Padomes Regulā (EK) Nr. 219/2007³;

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

² Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 552/2004 (2004. gada 10. marts) par Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības tīkla savietojamību (Savietojamības regula) (OV L 96, 31.3.2004., 26. lpp.).

³ Padomes Regula (EK) Nr. 219/2007 (2007. gada 27. februāris), ar ko izveido Kopuzņēmumu, lai izstrādātu jaunas paaudzes Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības sistēmu (SESAR) (OV L 64, 2.3.2007., 1. lpp.).

- i) "kuģu satiksmes vadības un informācijas sistēmas" (VTMIS) ir sistēmas, kas ieviestas jūras satiksmes un transporta uzraudzībai un pārvaldībai, izmantojot informāciju no kuģu automātiskās identifikācijas sistēmām (AIS), sistēmām kuģu identifikācijai un uzraudzībai lielos attālumos (LRIT) un krasta radaru sistēmām un radiosakariem, kā noteikts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2002/59/EK¹ un ietver valstu jūrlietu informācijas sistēmu integrāciju ar SafeSeaNet palīdzību;
- j) "upju informācijas pakalpojumi (RIS)" ir informācijas un komunikācijas tehnoloģijas attiecībā uz iekšējiem ūdensceļiem, kā noteikts Parlamenta un Padomes Direktīvā 2005/44/EK²;
- k) "e-jūrnieceības pakalpojumi" ir pakalpojumi, kuros izmanto progresīvas un savstarpēji izmantojamas informācijas tehnoloģijas jūras transporta nozarē, lai vienkāršotu administratīvās procedūras un atvieglinātu kravu caurlaidspēju jūrā un ostu zonās, tostarp viena kontaktpunkta sistēmas, piemēram, Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2010/65/ES³ paredzētie vienotie integrētie jūrnieceības kontaktpunkti, ostu sistēmas un attiecīgās muitas informācijas sistēmas;

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2002/59/EK (2002. gada 27. jūnijs), ar ko izveido Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu un atceļ Padomes Direktīvu 93/75/EEK (OV L 208, 5.8.2002., 10. lpp.).

² Parlamenta un Padomes Direktīva 2005/44/EK (2005. gada 7. septembris) par saskaņotiem upju informācijas pakalpojumiem (RIS) attiecībā uz Kopienas iekšējiem ūdensceļiem (OV L 255, 30.9.2005., 152. lpp.).

³ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2010/65/ES (2010. gada 20. oktobris) par ziņošanas formalitātēm kuģiem, kuri ienāk dalībvalstu ostās un/vai iziet no tām, un ar ko atceļ Direktīvu 2002/6/EK (OV L 283, 29.10.2010., 1. lpp.).

- l) "Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēma (ERTMS)" ir sistēma, kas definēta Komisijas Lēmumā 2006/679/EK¹ un Komisijas Lēmumā 2006/860/EK²;
- m) "pārrobežu posms" ir posms, kas nodrošina kopīgu interešu projekta nepārtrauktību starp tuvākajiem pilsētas mezgliem divu dalībvalstu vai dalībvalsts un kaimiņvalsts robežas abās pusēs;
- n) "multimodālais transports" ir pasažieru vai kravas, vai abu pārvadājumi, izmantojot divus vai vairākus transporta veidus;
- o) "savstarpēja izmantojamība" ir infrastruktūras spēja, tostarp visi reglamentējošie, tehniskie un darbības nosacījumi, transporta veidā garantēt drošu un netraucētu transportlīdzekļu kustību, lai panāktu atbilstību prasītajiem minētās infrastruktūras vai transporta veida veikspējas līmeņiem;

¹ Komisijas Lēmums 2006/679/EK (2006. gada 28. marts) par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas kontroles, vadības un signalizācijas apakšsistēmu (OV L 284, 16.10.2006., 1. lpp.).

² Komisijas Lēmums 2006/860/EK (2006. gada 7. novembris), par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas ātrgaitas dzelzceļu sistēmas vilcienu vadības iekārtu un signalizācijas apakšsistēmu un grozījumiem A pielikumā Lēmumam 2006/679/EK par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas vilcienu vadības iekārtu un signalizācijas apakšsistēmu (OV L 342, 7.12.2006., 1. lpp.).

- p) "pilsētas mezgls" ir pilsētas teritorija, kas ietver Eiropas transporta tīkla transporta infrastruktūru, piemēram, ostas, tostarp pasažieru termināļus, lidostas, dzelzceļa stacijas, loģistikas platformas un kravas termināļus, kuri atrodas pilsētas teritorijā un tās tuvumā, un ir savienota ar citām šādas infrastruktūras daļām un ar reģionālās un vietējās satiksmes infrastruktūru;
- q) "problemātiskais posms" ir fizisks, tehnisks vai funkcionāls ierobežojums, kas pārtrauc sistēmas darbību, ietekmējot tālsatiksmes vai pārrobežu plūsmu nepārtrauktību, un kuru var pārvarēt, radot jaunu vai ievērojami modernizējot esošo infrastruktūru, kas varētu radīt vērā ņemamus uzlabojumus, atrisinot problemātiskā posma radītos ierobežojumus;
- r) "loģistikas platforma" ir zona, kas tieši saistīta ar Eiropas transporta tīkla transporta infrastruktūru, kurā ietilpst vismaz viens kravas terminālis, un kas dara iespējamu loģistikas darbību veikšanu;
- s) "kravas terminālis" ir struktūra, kas aprīkota pārkraušanai starp vismaz diviem transporta veidiem vai starp divām dažādām dzelzceļa sistēmām un kravas pagaidu uzglabāšanai, piemēram, ostas, iekšzemes ostas, lidostas un dzelzceļa termināļi;

- t) "sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīze" ir kvantitatīvs projekta *ex-ante* novērtējums, kura pamatā ir atzīta metodika, ņemot vērā visus attiecīgos ieguvumus un izmaksas sociālajā, ekonomikas, klimata un vides jomā. Izmaksu un ieguvumu analīzi klimata un vides jomā balsta uz ietekmes uz vidi novērtējumu, kas veikts saskaņā ar Direktīvu 2011/92/ES;
- u) "izolēts tīkls" ir dalībvalsts dzelzceļa tīkls vai šāda tīkla daļa ar sliežu ceļa platumu, kas ir atšķirīgs no Eiropas standarta nominālā sliežu platumā (1 435 mm), attiecībā uz kuru zināmus liela apjoma infrastruktūras ieguldījumus nevar pamatot izmaksu un ieguvumu nozīmē, ņemot vērā minētā tīkla specifiskās īpašības, ko nosaka tā ģeogrāfiskā nošķirtība vai atrašanās perifērijā;
- v) "NUTS reģions" ir reģions saskaņā ar definīciju statistikas teritoriālo vienību nomenklatūrā;
- w) "alternatīvas tīrās degvielas" ir degvielas, piemēram, elektrība, ūdeņradis, biodegvielas (šķidrās), sintētiskās degvielas, metāns (dabagāze (CNG un LNG) un biometāns) un sašķidrinātā naftas gāze (LPG), ar kurām enerģijas piegādē transportam vismaz daļēji aizstāj fosilās naftas avotus, veicina transporta dekarbonizāciju un uzlabo transporta nozares ekoloģiskos rādītājus.

4. pants

Eiropas transporta tīkla mērķi

Eiropas transporta tīkls stiprina Savienības sociālo, ekonomisko un teritoriālo kohēziju un sniedz ieguldījumu vienotas Eiropas transporta telpas izveidē, kas ir efektīva un ilgtspējīga, vairo labumu tās lietotājiem un atbalsta iekļaujošu izaugsmi. Tas parāda Eiropas pievienoto vērtību, veicinot turpmāk minētajās četrās kategorijās paredzēto mērķu sasniegšanu:

- a) kohēzija, ko nodrošina:
 - i) visu Savienības reģionu, tostarp nošķirto, tālāko reģionu, salu, perifēro un kalnu reģionu, kā arī mazapdzīvoto teritoriju pieejamība un savienojumi ar tiem;
 - ii) infrastruktūras kvalitātes atšķirību izlīdzināšana starp dalībvalstīm;
 - iii) gan attiecībā uz pasažieru, gan attiecībā uz kravu satiksmi – savstarpēji savienojumi starp transporta infrastruktūru tālsatiksmes satiksmei, no vienas puses, un reģionālo un vietējo satiksmi, no otras puses;
 - iv) transporta infrastruktūra, kas atspoguļo konkrētos apstākļus dažādās Savienības daļās un nodrošina visu Eiropas reģionu līdzsvarotu pārklājumu;

- b) efektivitāte, ko nodrošina:
- i) vājo punktu novēršana un savienojumu veidošana iztrūkstošajos posmos gan vienas transporta infrastruktūras ietvaros, gan savienojot punktus starp vairākām infrastruktūrām dalībvalstu teritorijās un starp tām;
 - ii) valstu transporta tīklu savstarpēji savienojumi un savstarpēja izmantojamība;
 - iii) visu transporta veidu optimāla integrācija un savstarpēji savienojumi;
 - iv) ekonomiski efektīva un kvalitatīva transporta veicināšana, sekmējot turpmāko ekonomikas izaugsmi un konkurētspēju;
 - v) jaunas un esošās infrastruktūras efektīva izmantošana;
 - vi) novatorisku tehnoloģisku un funkcionālu koncepciju piemērošana rentablā veidā;
- c) ilgtspējība, ko nodrošina:
- i) visu transporta veidu attīstība, tiecoties nodrošināt ilgtspējīgu un ekonomiski efektīvu transportu ilgtermiņā;
 - ii) ieguldījumi tādu mērķu sasniegšanā kā zems siltumnīcefekta gāzu emisiju līmenis, "tīrs" transports, kas nerada daudz oglekļa dioksīda, nodrošinātība ar degvielu, ārēju izmaksu samazināšana un vides aizsardzība;
 - iii) transporta ar zemu oglekļa dioksīda emisijas līmeni veicināšana, lai ievērojami samazinātu CO₂ emisijas līmeni atbilstīgi attiecīgajiem Savienības mērķiem par CO₂ emisijas samazināšanu līdz 2050. gadam;

- d) visiem lietotājiem pieejamu ieguvumu palielināšana, ko nodrošina:
 - i) lietotāju vajadzību apmierināšana mobilitātes un transporta jomā Savienībā un attiecībās ar trešām valstīm;
 - ii) droši, aizsargāti un kvalitatīvi standarti gan pasažieru, gan kravu pārvadājumu jomā;
 - iii) mobilitātes atbalsts pat dabas vai cilvēku izraisītu katastrofu gadījumos, un operatīvo un glābšanas dienestu pieejamības nodrošināšana;
 - iv) prasību noteikšana attiecībā uz infrastruktūru, jo īpaši savstarpējās izmantojamības, drošības un drošuma jomā, tādējādi nodrošinot transporta pakalpojumu kvalitāti, efektivitāti un ilgtspēju;
 - v) transporta tīkla pieejamība vecāka gadagājuma cilvēkiem, personām ar kustību traucējumiem un pasažieriem ar invaliditāti.

5. pants

Resursu ziņā efektīvs tīkls

- 1. Eiropas transporta tīklu plāno, attīsta un ekspluatē resursu ziņā efektīvā veidā:
 - a) izstrādājot, uzlabojot un uzturot esošo transporta infrastruktūru;
 - b) optimizējot infrastruktūras integrāciju un savstarpējos savienojumus;

- c) ieviešot jaunas tehnoloģijas un telemātikas lietojumprogrammas, kur tas ir ekonomiski pamatoti;
- d) ņemot vērā iespējamās sinerģijas ar citiem tīkliem, jo īpaši Eiropas enerģētikas vai telekomunikāciju tīkliem;
- e) ar attiecīgiem plāniem un programmām veicot stratēģisku ietekmes uz vidi uz klimata pārmaiņu seku mazināšanas novērtējumu;
- f) pieņemot pasākumus, lai plānotu un vajadzības gadījumā palielinātu infrastruktūras kapacitāti;
- g) pienācīgi ņemot vērā transporta infrastruktūras ietekmējamību saistībā ar klimata pārmaiņām, kā arī saistībā ar dabas vai cilvēka izraisītām katastrofām, lai risinātu minētās problēmas.

2. Plānojot un attīstot Eiropas transporta tīklu, dalībvalstis ņem vērā konkrētos apstākļus dažādās Savienības daļās, jo īpaši attiecīgo reģionu tūrisma aspektus un topogrāfiskās iezīmes. Tās var veikt maršrutu posmu detalizētus pielāgojumus robežās, kas norādītas 49. panta 4. punkta c) apakšpunktā, vienlaikus nodrošinot atbilstību tajā noteiktajām prasībām.

6. pants

Divlīmeņu Eiropas transporta tīkla struktūra

1. Eiropas transporta tīkla pakāpenisku izveidi konkrēti veic, it īpaši ar saskaņotu un pārredzamu metodisko pieeju īstenojot minētā tīkla divu līmeņu struktūru, ko veido visaptverošs tīkls un pamattīkls.
2. Visaptverošais tīkls sastāv no visa esošā un plānotā Eiropas transporta tīkla infrastruktūras, kā arī no pasākumiem, kas veicina šādas infrastruktūras efektīvu un sociāli un ekoloģiski ilgtspējīgu izmantošanu. Šo tīklu identificē un veido saskaņā ar II nodaļā izklāstītajiem noteikumiem.
3. Pamattīklā ietilpst tās visaptverošā tīkla daļas, kuras ir stratēģiski vissvarīgākās Eiropas transporta tīkla izveides mērķu sasniegšanai. To nosaka un veido saskaņā ar III nodaļā izklāstītajiem noteikumiem.

7. pants

Kopīgu interešu projekti

1. Kopīgu interešu projekti sniedz ieguldījumu Eiropas transporta tīkla attīstībā, veidojot jaunu transporta infrastruktūru, atjaunojot un modernizējot esošo transporta infrastruktūru un īstenojot pasākumus tīkla izmantošanai resursu ziņā efektīvā veidā.
2. Kopīgu interešu projekts:
 - a) sniedz ieguldījumu to mērķu sasniegšanā, kas atbilst vismaz divām no 4. pantā izklāstītajām četrām kategorijām;
 - b) atbilst II nodaļas prasībām, un ja tas attiecas uz pamattīklu, tad papildus atbilst III nodaļas prasībām;
 - c) ir ekonomiskā ziņā dzīvotspējīgs, pamatojoties uz sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīzi;
 - d) tam piemīt Eiropas pievienotā vērtība.
3. Kopīgu interešu projekts var aptvert visu tā ciklu, tostarp priekšizpēti un procedūras atļaujas saņemšanai, izpildi un novērtējumu.

4. Dalībvalstis veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka projektus veic atbilstīgi attiecīgajiem Savienības un valstu tiesību aktiem, jo īpaši – Savienības tiesību aktiem par vidi, klimata aizsardzību, drošību, drošumu, konkurenci, valsts atbalstu, publisko iepirkumu, sabiedrības veselību un pieejamību.
5. Par kopīgu interešu projektiem ir tiesības saņemt Savienības finanšu palīdzību no Eiropas transporta tīklam pieejamajiem instrumentiem.

8. pants

Sadarbība ar trešām valstīm

1. Savienība var atbalstīt, tostarp finansiāli, kopīgu interešu projektus, lai savienotu Eiropas transporta tīklu ar kaimiņvalstu infrastruktūras tīkliem, ciktāl ar šādiem projektiem:
 - a) robežšķērsošanas punktos savieno pamattīklu un ciktāl tie attiecas uz infrastruktūru, kas nepieciešama, lai nodrošinātu netraucētu transporta plūsmu, robežu pārbaudes, robežu uzraudzību un citas robežu kontroles procedūras;
 - b) nodrošina savienojumu starp pamattīklu un trešo valstu transporta tīkliem, lai veicinātu lielāku ekonomikas izaugsmi un konkurētspēju;
 - c) pabeidz to transporta infrastruktūru trešās valstīs, kas kalpo kā saikne starp Savienības pamattīkla daļām;

- d) ievieš satiksmes vadības sistēmas minētajās valstīs;
- e) veicina jūras transportu un jūras maģistrāles, tomēr nesniedzot finanšu atbalstu trešo valstu ostām;
- f) sekmē iekšējo ūdensceļu transportu uz trešām valstīm un no tām.

Šādi projekti vairo vienā vai vairākās dalībvalstīs esošā Eiropas transporta tīkla kapacitāti vai nodarīgumu.

2. Neskarot 1. punktā izklāstīto, Savienība var sadarboties ar trešām valstīm, lai sekmētu arī citus projektus, nesniedzot finansiālu atbalstu, ciktāl ar šādiem projektiem plāno:

- a) veicināt Eiropas transporta tīkla un trešo valstu tīklu savstarpējo izmantojamību;
- b) veicināt to, lai Eiropas transporta tīkla politiku attiecinātu arī uz trešām valstīm;
- c) veicināt gaisa transportu ar trešām valstīm, lai sekmētu efektīvu un ilgtspējīgu ekonomikas izaugsmi un konkurētspēju, tostarp paplašinot Eiropas vienoto gaisa telpu un uzlabojot sadarbību gaisa satiksmes pārvaldības jomā;
- d) veicināt jūras transportu un sekmēt jūras maģistrāļu savienojumus ar trešām valstīm.

3. Projekti, saskaņā ar 2. punkta a) un d) apakšpunktu atbilst attiecīgajiem II nodaļas noteikumiem.
4. Regulas III pielikumā ir iekļautas orientējošas Eiropas transporta tīkla kartes, kuras ir paplašinātas, tajās iekļaujot konkrētas kaimiņvalstis.
5. Kopīgu interešu projektu sekmēšanai Savienība var izmantot pastāvošos koordinācijas un finanšu instrumentus ar kaimiņvalstīm, tādus kā kaimiņattiecību politikas ieguldījumu mehānisms (NIF) vai Pirmspievienošanās palīdzības instruments (IPA), vai izveidot un izmantot jaunus instrumentus.
6. Šā panta noteikumiem piemēro attiecīgas procedūras par starptautiskiem nolīgumiem, kā izklāstīts LESD 218. pantā.

II NODAĻA

VISAPTVEROŠAIS TĪKLS

9. pants

Vispārīgi noteikumi

1. Visaptverošais tīkls:
 - a) ir tāds, kā precizēts kartēs un sarakstos I pielikumā un II pielikuma 2. daļā;
 - b) ir sīkāk precizēts, pievienojot infrastruktūras komponentu aprakstu;
 - c) atbilst prasībām, kas attiecīgajai transporta infrastruktūrai izvirzītas šajā nodaļā;
 - d) veido pamatu kopīgu interešu projektu noteikšanai;
 - e) ņem vērā savstarpējās izmantojamības tehniskajās specifikācijās (SITS) norādītos dalībvalstu transporta infrastruktūru fiziskos ierobežojumus un topogrāfiskās īpatnības;
2. Dalībvalstis dara visu iespējamo ar mērķi pabeigt visaptverošo tīklu un panākt atbilstību attiecīgajiem šīs nodaļas noteikumiem līdz 2050. gada 31. decembrim.

10. pants
Vispārējās prioritātes

1. Attīstot visaptverošo tīklu, vispārēju prioritāti piešķir pasākumiem, kas vajadzīgi, lai:
 - a) nodrošinātu visu Savienības reģionu pieejamību un savienojumus starp tiem, vienlaikus ņemot vērā konkrētos gadījumus attiecībā uz salām, izolētām sistēmām un mazapdzīvotiem, nomaļiem un tālākajiem reģioniem;
 - b) nodrošinātu transporta veidu optimālu integrāciju un savstarpēju izmantojamību;
 - c) veidotu iztrūkstošos savienojumus un likvidētu problemātiskos posmus, jo īpaši pārrobežu posmos;
 - d) veicinātu infrastruktūras efektīvu un ilgtspējīgu izmantošanu un vajadzības gadījumā palielinātu tās jaudu;
 - e) uzlabotu un/vai uzturētu infrastruktūras kvalitāti šādos turpmākajos aspektos: drošības, drošuma, efektivitātes, klimata ziņā un attiecīgos gadījumos izturības pret katastrofām ziņā, ekoloģisko raksturojumu, sociālo nosacījumu, pieejamības visiem lietotājiem, tostarp vecāka gadagājuma cilvēkiem, personām ar kustību traucējumiem un pasažieriem ar invaliditāti, kā arī pakalpojumu kvalitātes un satiksmes plūsmu nepārtrauktības ziņā;

f) īstenotu un ieviestu telemātikas lietojumprogrammas, kā arī sekmētu novatoriskus sasniegumus tehnoloģiju jomā.

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

- a) garantētu nodrošinātību ar degvielu, uzlabojot energoefektivitāti un veicinot alternatīvu enerģijas avotu izmantošanu, it sevišķi tādus enerģijas avotus un piedziņas sistēmas, kas rada mazas oglekļa dioksīda emisijas vai tās nerada vispār;
- b) mazinātu negatīvo ietekmi, ko izraisa apstākļi, ka pilsētu teritorijas šķērso dzelzceļa transports un autotransports;
- c) novērstu administratīvos un tehniskos šķēršļus, jo īpaši šķēršļus visas Eiropas transporta tīkla savstarpējai izmantojamībai un konkurencei.

1. IEDAĻA
DZELZCEĻA TRANSPORTA INFRASTRUKTŪRA

11. pants
Infrastrukturāras komponenti

1. Dzelzceļa transporta infrastruktūrā konkrēti ietilpst:
 - a) ātrgaitas un parastā dzelzceļa līnijas, tostarp
 - i) staciju ceļi,
 - ii) tuneļi,
 - iii) tilti,
 - b) kravas termināļi un loģistikas platformas preču pārkraušanai starp dzelzceļiem un starp dzelzceļu un citiem transporta veidiem;
 - c) stacijas I pielikumā norādītajās līnijās pasažieru pārvadājumu savienojumiem ar cita veida dzelzceļu vai starp dzelzceļu un citiem transporta veidiem;
 - d) staciju, loģistikas platformu un kravas termināļu savienojumi ar citiem transporta veidiem Eiropas transporta tīklā;

- e) saistītais aprīkojums;
- f) telemātikas lietojumprogrammas.

2. Dzelzceļa līnijas ir šādas.

- a) Dzelzceļa līnijas ātrgaitas transportam, kuras ir:
 - i) īpaši izbūvētas ātrgaitas līnijas, kuras aprīkotas kustībai ar ātrumu, kas ir 250 km/h vai lielāks;
 - ii) īpaši modernizētas parastā dzelzceļa līnijas, kuras aprīkotas kustībai ar ātrumu, kas ir apmēram 200 km/h;
 - iii) īpaši modernizētas ātrgaitas līnijas, kurām topogrāfisku, reljefa vai pilsētvides nosacījumu dēļ ir īpašas pazīmes un kurās ātrums jāpielāgo katrā atsevišķā gadījumā. Šajā kategorijā iekļautas arī savienojuma līnijas starp ātrgaitas un parastajiem dzelzceļa tīkliem, līnijas staciju šķērsošanai, piebraukšanai pie termināļiem, depo u.tml., kuros ātrgaitas ritošais sastāvs brauc ar parastā ritošā sastāva ātrumu.
- b) Dzelzceļa līnijas pārvadājumiem pa parasto dzelzceļu.

3. Ar dzelzceļa līnijām saistītajā tehniskajā aprīkojumā var ietilpt elektrifikācijas sistēmas, aprīkojums pasažieru iekāpšanai un izkāpšanai un kravas iekraušanai un izkraušanai stacijās, loģistikas platformas un kravas termināļi. Tajā var ietilpt visas iekārtas, piemēram, automātiskas dzelzceļa riteņu platuma maiņas iekārtas, kas nepieciešamas, lai nodrošinātu drošu, aizsargātu un efektīvu transportlīdzekļu darbību, tostarp samazinātu to ietekmi uz vidi un palielinātu savstarpējo izmantojamību.

12. pants

Prasības transporta infrastruktūrai

1. Kravas termināļi ir savienoti ar visaptverošā tīkla autotransporta infrastruktūru vai – ja iespējams – ar iekšējo ūdensceļu infrastruktūru.
2. Dalībvalstis nodrošina, ka dzelzceļa infrastruktūra:
 - a) izņemot izolētos tīklus, ir aprīkota ar ERTMS;
 - b) atbilst Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai 2008/57/EK¹ un tās īstenošanas pasākumiem, lai nodrošinātu visaptverošā tīkla savstarpēju izmantojamību;

¹ Parlamenta un Padomes Direktīva 2008/57/EK (2008. gada 17. jūnijs) par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Kopienā (OV L 191, 18.7.2008., 1. lpp.).

- c) atbilst prasībām, kuras izvirzītas TSI, kas pieņemtas saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 6. pantu, izņemot attiecīgi pamatotus gadījumus, ja to ļauj attiecīgās TSI vai Direktīvas 2008/57/EK 9. pantā paredzētā procedūra;
 - d) izņemot izolētos tīklus, ir pilnībā elektrificēta attiecībā uz sliežu ceļiem un, ciktāl ir nepieciešams elektrisko vilcienu ekspluatācijai, attiecībā uz staciju ceļiem;
 - e) atbilst Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2012/34/ES¹ paredzētajām prasībām attiecībā uz piekļuvi kravas termināliem.
3. Pēc dalībvalsts lūguma attiecīgi pamatotos gadījumos Komisijai piešķir izņēmumus prasībām, kas pārsniedz Direktīvā 2008/57/EK noteiktās prasības attiecībā uz ERTMS un elektrifikāciju;

13. pants

Prioritātes dzelzceļa infrastruktūras attīstīšanai

Veicinot kopīgu interešu projektus, kas saistīti ar dzelzceļa infrastruktūru, un papildus vispārējām prioritātēm, kas minētas 10. pantā, prioritāti piešķir šādiem jautājumiem:

- a) ERTMS izvēršana,
- b) pāreja uz nominālo sliežu ceļa platumu 1 435 mm;

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2012/34/ES (2012. gada 21. novembris), ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu (OV L 343, 14.12.2012., 32. lpp.)

- c) dzelzceļa transporta radītā trokšņa un vibrācijas ietekmes samazināšana, jo īpaši, īstenojot ar ritošo sastāvu un infrastruktūru saistītus pasākumus, tostarp trokšņa aizsargbarjeras;
- d) ar infrastruktūru saistīto prasību ievērošana un savstarpējās izmantojamības palielināšana;
- e) dzelzceļa pārbrauktuvju drošības uzlabošana;
- f) attiecīgos gadījumos dzelzceļa transporta infrastruktūras savienošana ar iekšējo ūdensceļu ostu infrastruktūru.

2. IEDAĻA

IEKŠĒJO ŪDENSCEĻU TRANSPORTA INFRASTRUKTŪRA

14. pants

Infrastrukturāras komponenti

1. Iekšējo ūdensceļu infrastruktūrā konkrēti ietilpst:
 - a) upes;
 - b) kanāli;
 - c) ezeri;

- d) saistītā infrastruktūra, piemēram, slūžas, pacelāji, tilti, rezervuāri un saistīti plūdu novēršanas pasākumi, kas var labvēlīgi ietekmēt iekšējo ūdensceļu navigāciju;
- e) iekšējās ostas, tostarp infrastruktūra, kas nepieciešama transporta operācijām ostas teritorijā;
- f) saistītais aprīkojums;
- g) telemātikas lietojumprogrammas, tostarp RIS;
- h) iekšzemes ostu savienojumi ar citiem transporta veidiem Eiropas transporta tīklā.

2. Par visaptverošā tīkla sastāvdaļu uzskata tādas iekšzemes ostas, kuru ikgadējais kravu pārkraušanas apjoms pārsniedz 500 000 tonnas. Dati par kopējo ikgadējo kravu pārkraušanas apjomu ir balstīti uz jaunākajiem pieejamajiem Eurostat publicētajiem datiem par vidējiem rādītājiem trīs gadu laikposmā.

3. Ar iekšējiem ūdensceļiem saistītajā aprīkojumā var ietilpt aprīkojums kravas iekraušanai un izkraušanai iekšzemes ostās. Saistītās iekārtas jo īpaši var ietvert tādas vilces dzinēju un operētājsistēmas, kas mazīna piesārņojumu, piemēram, ūdens un gaisa piesārņojumu, enerģijas patēriņu un oglekļa dioksīda emisijas intensitāti. Minētajās iekārtās var ietilpt arī atkritumu pieņemšanas iekārtas, krasta elektroenerģijas pieslēguma iekārtas un izlietoto naftas produktu savākšanas iekārtas, kā arī aprīkojums ledus laušanai, hidroloģiskiem pakalpojumiem un ostu un ostas pievedceļu bagarēšanai, lai nodrošinātu kuģojamību visu gadu.

15. pants

Prasības transporta infrastruktūrai

1. Dalībvalstis nodrošina, ka iekšzemes ostas ir savienotas ar autotransporta vai dzelzceļa infrastruktūru.
2. Iekšzemes ostas piedāvā vismaz vienu kravas termināli, kas atvērts visiem operatoriem bez diskriminācijas un piemērojot pārskatāmas maksas.

3. Dalībvalstis nodrošina, ka:

- a) upes, kanāli un ezeri atbilst minimālajām prasībām attiecībā uz IV klases ūdensceļiem, kā noteikts Eiropas transporta ministru konferences (ECMT) iekšējo ūdensceļu jaunajā klasifikācijā, un tiek nodrošināts pastāvīgi pietiekams tiltu caurbraukšanas augstums, neskarot šīs regulas 35. un 36. pantu.

Pēc dalībvalsts lūguma attiecīgi pamatotos gadījumos Komisija piešķir izņēmumus minimālajās prasībās attiecībā uz ieģirimi (mazāk par 2,50 m) un minimālo augstumu zem tiltiem (mazāk par 5,25 m);

- b) upes, kanāli un ezeri tiek uzturēti tā, lai tiktu saglabāts labs navigācijas statuss, vienlaikus ievērojot piemērojamos tiesību aktus vides jomā;
- c) upes, kanāli un ezeri ir aprīkoti ar upju informācijas pakalpojumiem (RIS).

16. pants

Prioritātes iekšējo ūdensceļu infrastruktūras attīstīšanai

Veicinot kopīgu interešu projektus, kas saistīti ar iekšējo ūdensceļu infrastruktūru, un papildus vispārējām prioritātēm, kas minētas 10. pantā, prioritāti piešķir šādiem jautājumiem:

- a) esošajiem iekšējiem ūdensceļiem – īstenošanas pasākumi, kas vajadzīgi, lai sasniegtu IV klases iekšējo ūdensceļu standartus;
- b) attiecīgā gadījumā – augstāku esošo ūdensceļu modernizācijas un jaunu ūdensceļu veidošanas standartu sasniegšana saskaņā ar ECMT infrastruktūras tehniskajiem aspektiem, lai apmierinātu tirgus prasības;
- c) telemātikas lietojumprogrammu, tostarp RIS, ieviešana;
- d) iekšējo ostu infrastruktūras savienošana ar dzelzceļa kravu pārvadājumu un autotransporta infrastruktūru;
- e) īpašas uzmanības pievēršana brīvi plūstošām upēm, kuru stāvoklis ir tuvs dabiskajam un uz kurām tāpēc var būt attiecināmi īpaši pasākumi;
- f) ilgtspējīga iekšējo ūdensceļu transporta veicināšana;
- g) ostas teritorijā veiktajām transporta operācijām nepieciešamās infrastruktūras modernizācija un paplašināšana.

3. IEDAĻA

AUTOTRANSPORTA INFRASTRUKTŪRA

17. pants

Infrastrukturāras komponenti

1. Autotransporta infrastruktūrā konkrēti ietilpst:
 - a) augstas kvalitātes ceļi, tostarp
 - i) tilti,
 - ii) tuneļi,
 - iii) krustojumi,
 - iv) pārbrauktuves,
 - v) pārvadi;
 - vi) apstāšanās vietas ārkārtas situācijām.
 - b) stāvvietas un atpūtas vietas;
 - c) saistītais aprīkojums;

- d) telemātikas lietojumprogrammas, tostarp ITS;
 - e) kravas termināļi un loģistikas platformas;
 - f) kravas termināļu un loģistikas platformu savienojumi ar citiem transporta veidiem Eiropas transporta tīklā;
 - g) autoostas.
2. Augstas kvalitātes ceļi, kas minēti 1. punkta a) apakšpunktā, ir tie, kam ir liela nozīme tālsatiksmes kravu un pasažieru pārvadājumos, kas nodrošina savienojumus ar galvenajiem pilsētu un ekonomiskajiem centriem, ir savienoti ar citiem transporta veidiem un kas savieno kalnainus, nomaļus, izolētus un perifērus NUTS 2 reģionus ar Savienības centrālajiem reģioniem. Šos ceļus pienācīgi uztur, lai nodrošinātu drošu satiksmi.
3. Augstas kvalitātes ceļi ir speciāli projektēti un būvēti autotransportam, un tie ir vai nu automaģistrāles, ātrsatiksmes ceļi vai arī parasti stratēģiskas nozīmes ceļi.
- a) Automaģistrāle ir mehānisko transportlīdzekļu satiksmei īpaši projektēts un būvēts ceļš, kas neapkalpo īpašumus tā malā un kuram:
 - i) visur, izņemot atsevišķas vietas vai uz laiku, ir atsevišķas brauktuves divvirzienu satiksmei, kuras vienu no otras šķir sadalošā josla, kas nav paredzēta satiksmei, vai kuras izņēmuma kārtā ir atdalītas citādi;

- ii) nav viena līmeņa krustojumu ar ceļiem, dzelzceļiem vai tramvaja sliežu ceļiem, riteņbraucēju vai gājēju ceļiem; un
 - iii) ir īpaša ceļazīme "automaģistrāle".
 - b) Ātrsatiksmes ceļš ir ceļš mehānisko transportlīdzekļu satiksmei, uz kura uzbraukšana iespējama galvenokārt no ceļu pārvadiem vai regulētiem krustojumiem un kuram:
 - i) ir aizliegta apstāšanās vai stāvēšana uz tā braucamās daļas, un
 - ii) nav viena līmeņa krustojumu ar dzelzceļiem vai tramvaja sliežu ceļiem.
 - c) Parasts stratēģiskas nozīmes ceļš ir ceļš, kas nav automaģistrāle vai ātrsatiksmes ceļš, tomēr ir augstas kvalitātes ceļš, kā minēts 1. un 2. punktā.
4. Aprīkojumā, kas ir saistīts ar autoceļiem, var ietilpt, piemēram, aprīkojums, kas paredzēts satiksmes pārvaldībai, informācijas un maršrutu vadībai, lietošanas maksas iekasēšanai, drošībai, negatīvās ietekmes uz vidi mazināšanai, alternatīvas piedziņas transportlīdzekļu degvielas uzpildei vai uzlādēšanai, kā arī drošām autostāvvietām komerciāliem transportlīdzekļiem.

18. pants
Prasības transporta infrastruktūrai

Dalībvalstis nodrošina, ka:

- a) ceļi atbilst 17. panta 3. punkta a), b) vai c) noteikumiem;
- b) autotransporta infrastruktūras drošību garantē, uzrauga un vajadzības gadījumā uzlabo saskaņā ar procedūrām, kas noteiktas Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2008/96/EK¹;
- c) autoceļu tuneļi, kuri ir garāki par 500 m, atbilst Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai 2004/54/EK²;
- d) attiecīgos gadījumos ceļu lietošanas nodevu iekasēšanas sistēmu savietojamību nodrošina saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2004/52/EK³ un ar Komisijas Lēmumu 2009/750/EK⁴;

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2008/96/EK (2008. gada 19. novembris) par ceļu infrastruktūras drošības pārvaldību (OV L 319, 29.11.2008., 59. lpp.).

² Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2004/54/EK (2004. gada 29. aprīlis) par minimālajām drošības prasībām Eiropas ceļu tīkla tuneļiem (OV L 167, 30.4.2004., 39. lpp.).

³ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2004/52/EK (2004. gada 29. aprīlis) par ceļu lietotāju nodokļa elektronisko iekasēšanas sistēmu savstarpēju izmantojamību Kopienā (OV L 166, 30.4.2004., 124. lpp.).

⁴ Komisijas Lēmums 2009/750/EK (2009. gada 6. oktobris) par Eiropas ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmas un tās tehnisko elementu definēšanu (OV L 268, 13.10.2009., 11. lpp.).

- e) visas inteliģentās transporta sistēmas, ko ieviesusi valsts autotransporta infrastruktūras iestāde, atbilst Direktīvai 2010/40/ES un ir ieviestas tā, ka tās atbilst deleģētajiem tiesību aktiem, kas pieņemti saskaņā ar minēto direktīvu.

19. pants

Prioritātes autoceļu infrastruktūras attīstīšanai

Veicinot kopīgu interešu projektus, kas saistīti ar autoceļu infrastruktūru, un papildus vispārējām prioritātēm, kas minētas 10. pantā, prioritāti piešķir šādiem jautājumiem:

- a) ceļu satiksmes drošības uzlabošana un veicināšana;
- b) ITS izmantojums, jo īpaši multimodālās informācijas un satiksmes pārvaldības sistēmu un integrēto sakaru un maksājumu sistēmu ieviešana;
- c) jaunu tehnoloģiju un inovāciju ieviešana, lai veicinātu transporta ar zemu oglekļa dioksīda emisiju līmeni izmantošanu;
- d) piemērotu stāvvietu ierīkošana komerciālajiem lietotājiem, nodrošinot attiecīgu drošības un drošuma pakāpi.
- e) pārslogotības mazināšana uz esošajiem ceļiem.

4. IEDAĻA

JŪRAS TRANSPORTA INFRASTRUKTŪRA UN JŪRAS MAĢISTRĀLES

20. pants

Infrastrukturāras komponenti

1. Jūras transporta infrastruktūrā konkrēti ietilpst:
 - a) jūras telpa;
 - b) jūras kanāli;
 - c) jūras ostas, tostarp infrastruktūra, kas nepieciešama transporta darbībām ostas teritorijā;
 - d) ostu savienojumi ar pārējiem transporta veidiem Eiropas transporta tīklā;
 - e) dambji, slūžas un doki;
 - f) navigācijas līdzekļi;
 - g) ostu pievedceļi un kuģu ceļi;
 - h) viļņlauži;

- i) jūras maģistrāles;
- j) saistītais aprīkojums;
- k) telemātikas lietojumprogrammas, tostarp e-jūrniecības pakalpojumi un VTMS.

2. Jūras ostas ir ieejas un izejas punkti visaptverošā tīkla sauszemes infrastruktūrai. Tie atbilst vismaz vienam no šādiem kritērijiem:

- a) kopējais ikgadējais pasažieru satiksmes apjoms pārsniedz 0,1 % no kopējā ikgadējā pasažieru apjoma visās Savienības jūras ostās. Atsauces summa šim kopējam apjomam ir jaunākie rīcībā esošie dati par vidējiem rādītājiem trīs gadu laikposmā, pamatojoties uz Eurostat publicēto statistisko informāciju;
- b) kopējais ikgadējais kravu apjoms, apkalpojot gan beramkravas, gan cita veida kravas, pārsniedz 0,1 % no attiecīgā ikgadējā kopējā apkalpoto kravu apjoma visās Savienības jūras ostās. Atsauces summa šim kopējam apjomam ir jaunākie rīcībā esošie dati par vidējiem rādītājiem trīs gadu laikposmā, pamatojoties uz Eurostat publicēto statistisko informāciju;
- c) jūras osta atrodas uz salas un nodrošina vienīgo piekļuves punktu NUTS 3. reģionam visaptverošajā tīklā;
- d) jūras osta atrodas tālākā reģionā vai perifērā zonā, tālāk nekā 200 km rādiusā no citas tuvākās ostas visaptverošajā tīklā.

3. Ar jūras transporta infrastruktūru saistītajā aprīkojumā jo īpaši var ietilpt aprīkojums satiksmes un kravu pārvaldībai, nelabvēlīgās ietekmes, tai skaitā nelabvēlīgas ietekmes uz vidi, samazināšanai, un alternatīvas degvielas izmantošanai, kā arī aprīkojums, ar ko nodrošina iespēju kuģot visu gadu, tostarp aprīkojums ledus laušanai, hidroloģiskajai analīzei, ostu un ostas pievedceļu bagarēšanai, uzturēšanai un aizsardzībai.

21. pants

Jūras maģistrāles

1. Jūras transporta maģistrāles, kas palīdz nodrošināt Eiropas jūras transporta telpu bez šķēršļiem, veido tuvsatiksmes maršruti, ostas, saistītā jūras infrastruktūra un aprīkojums, iekārtas, kā arī vienkāršotas administratīvas formalitātes, kas dod iespēju veikt tuvsatiksmes kuģošanu vai nodrošināt jūras–upju pakalpojumus starp vismaz divām ostām, tostarp savienojumus ar ostām pieguļošu teritoriju. Jūras maģistrālēs ietilpst:
 - a) jūras maršrutu savienojumi starp visaptverošā tīkla jūras ostām vai starp visaptverošā tīkla ostām un trešo valstu ostām, ja Savienībai šādi savienojumi ir stratēģiski svarīgi;

- b) ostu iekārtas, kravas termināļi, loģistikas platformas un kravas centri, kas atrodas ārpus ostas teritorijas, bet ir saistīti ar ostas darbībām, informācijas un komunikācijas tehnoloģijas (IKT), piemēram, elektroniskās loģistikas vadības sistēmas, kā arī drošības un administratīvās un muitas procedūras vismaz vienā dalībvalstī;
- c) infrastruktūra tiešai piekļuvei sauszemei un jūrai.

2. Kopīgu interešu projektus attiecībā uz Eiropas transporta tīkla jūras maģistrālēm ierosina vismaz divas dalībvalstis. Tie ietver:

- a) jūras maršruta un tā sauszemes savienojumu pamattīklā starp divām vai vairākām pamattīkla ostām; vai
- b) jūras maršruta un tā sauszemes savienojumu starp pamattīkla ostu un visaptverošā tīkla ostām, īpašu vērību veltot pamattīkla un visaptverošā tīkla ostu sauszemes savienojumiem.

3. Kopīgu interešu projekti Eiropas transporta tīkla jūras maģistrālēm var attiekties arī uz darbībām, kas sniedz plašāku labumu un nav saistīti ar konkrētām ostām, proti, pakalpojumiem un darbībām, kuru mērķis ir atbalstīt cilvēku un preču mobilitāti, darbībām, ar kurām paredzēts uzlabot vides aizsardzības prasību ievērošanu, piemēram, elektrības nodrošināšanu piekrastē, kas ļautu kuģiem samazināt to emisijas, darīt pieejamas ledus laušanas iekārtas, nodrošināt iespēju kuģot visu gadu, bagarēšanas darbības un alternatīvas degvielas uzpildes iekārtas, kā arī optimizēt procesus, procedūras un cilvēkfaktoru, IKT platformas un informācijas sistēmas, tostarp satiksmes vadības un elektroniskās ziņošanas sistēmas.
4. Divu gadu laikā pēc Eiropas Jūras maģistrāļu koordinatora iecelšanas saskaņā ar 45. pantu, viņš iesniedz detalizētu jūras maģistrāļu īstenošanas plānu, pamatojoties uz pieredzi un attīstību Savienības jūras transporta jomā, kā arī prognozēto satiksmi par jūras maģistrālēm.

22. pants

Prasības transporta infrastruktūrai

1. Dalībvalstis nodrošina, ka:
 - a) jūras ostas ir savienotas ar visaptverošā tīkla dzelzceļa līnijām vai autoceļiem un, ja vien iespējams, iekšējiem ūdensceļiem, izņemot gadījumus, ja šādu savienojumu neļauj fiziski ierobežojumi;
 - b) jebkura jūras osta, kuru izmanto kravu pārvadājumiem, bez diskriminācijas piedāvā vismaz vienu termināli, kas atvērts lietotājiem, un piemēro pārskatāmas maksas;
 - c) jūras kanāli, kuģu ceļi ostās un estuāri savieno divas jūras vai pa jūru nodrošina piekļuvi jūras ostām, un tie atbilst vismaz VI klases iekšējiem ūdensceļiem.
2. Dalībvalstis nodrošina, ka ostās ietilpst aprīkojums, kas nepieciešams, lai palīdzētu kuģiem ostās ievērot vides aizsardzības prasības, jo īpaši iekārtas, kas paredzētas kuģu atkritumu un kravu atlieku uzņemšanai saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2000/59/EK¹ un atbilstīgi citiem attiecīgiem Savienības tiesību aktiem.
3. Dalībvalstis īsteno VTMISS un SafeSeaNet, kā noteikts Direktīvā 2002/59/EK un izmanto e-jūrniecības pakalpojumus, tostarp jo īpaši viena kontaktpunkta jūrniecības pakalpojumus, kā noteikts Direktīvā 2010/65/ES.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2000/59/EK (2000. gada 27. novembris) par ostas iekārtām, kas paredzētas kuģu atkritumu un kravu atlieku uzņemšanai (OV L 332, 28.12.2000., 81. lpp.).

23. pants

Prioritātes jūras infrastruktūras attīstīšanai

Veicinot kopīgu interešu projektus, kas saistīti ar jūras infrastruktūru, un papildus vispārējām prioritātēm, kas minētas 10. pantā, prioritāti piešķir šādiem jautājumiem:

- a) jūras maģistrāļu, tostarp tuvsatiksmes kuģošanas, veicināšana, savienojumu izveides ar iekšzemi sekmēšana, jo īpaši veicot pasākumus, lai uzlabotu jūras transporta ekoloģiskos raksturlielumus atbilstīgi piemērojamo Savienības tiesību aktu vai attiecīgo starptautisko nolīgumu prasībām;
- b) jūras ostu un iekšējo ūdensceļu savstarpējie savienojumi;
- c) kuģu satiksmes vadības un informācijas sistēmu (VTMIS) un e-jūrniecības pakalpojumu īstenošana;
- d) jaunu tehnoloģiju un inovāciju ieviešana, lai veicinātu alternatīvu degvielas veidu, tostarp sašķidrinātas dabasgāzes, un energoefektīva jūras transporta izmantošanu;
- e) ostas teritorijā veiktajām transporta darbībām nepieciešamās infrastruktūras modernizācija un paplašināšana.

5. IEDAĻA
GAISA TRANSPORTA INFRASTRUKTŪRA

24. pants
Infrastrukturāras komponenti

1. Gaisa transporta infrastruktūrā konkrēti ietilpst:
 - a) gaisa telpa, maršruti un gaisa ceļi, gaisa trases;
 - b) lidostas;
 - c) lidostu savienojumi ar pārējiem transporta veidiem Eiropas transporta tīklā;
 - d) saistīts aprīkojums;
 - e) gaisa navigācijas sistēmas, tostarp jaunākās paaudzes Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības sistēma ("SESAR sistēma").

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

Dati par kopējo ikgadējo kravu pārvadājumu apjomu ir balstīti uz jaunākajiem pieejamajiem Eurostat publicētajiem datiem par vidējo rādītāju trīs gadu laikposmā.

25. pants

Prasības transporta infrastruktūrai

1. Dalībvalstis nodrošina, ka jebkura lidosta, kas atrodas to teritorijā, piedāvā vismaz vienu termināli, kas atvērts visiem operatoriem, bez diskriminācijas un piemēro pārskatāmas, atbilstīgas un taisnīgas maksas.

2. Dalībvalstis nodrošina, ka visaptverošā tīkla gaisa transporta infrastruktūrai piemēro kopējos pamatstandartus attiecībā uz civilās aviācijas aizsardzību pret nelikumīgu iejaukšanos, kā pieņēmusi Savienība saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 300/2008¹.
3. Dalībvalstis nodrošina, ka, lai uzlabotu Eiropas aviācijas sistēmas darbību un ilgtspēju, kā arī īstenošanas noteikumu un Savienības noteikto specifiku piemērošanu, gaisa satiksmes pārvaldības infrastruktūra ir tāda, kas rada priekšnosacījumus Eiropas vienotās gaisa telpas un gaisa transporta operāciju īstenošanai atbilstīgi šādiem tiesību aktiem: Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 549/2004², Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 550/2004³, Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 551/2004⁴ un Regulai (EK) Nr. 552/2004.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 300/2008 (2008. gada 11. marts) par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas drošības jomā un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 2320/2002 (OV L 97, 9.4.2008., 72. lpp.).

² Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 549/2004 (2004. gada 10. marts), ar ko nosaka pamatu Eiropas vienotās gaisa telpas izveidošanai (Pamatregula) (OV L 96, 31.3.2004., 1. lpp.).

³ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 550/2004 (2004. gada 10. marts) par aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu vienotajā Eiropas gaisa telpā (Pakalpojumu sniegšanas regula) (OV L 96, 31.3.2004., 10. lpp.).

⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 551/2004 (2004. gada 10. marts) par gaisa telpas organizāciju un izmantošanu vienotajā Eiropas gaisa telpā (Gaisa telpas regula) (OV L 96, 31.3.2004., 20. lpp.).

26. pants

Prioritātes gaisa transporta infrastruktūras attīstīšanai

Veicinot kopīgu interešu projektus, kas saistīti ar gaisa transporta infrastruktūru, un papildus vispārējām prioritātēm, kas minētas 10. pantā, prioritāti piešķir šādiem jautājumiem:

- a) palielināt lidostu jaudu;
- b) atbalstīt Eiropas vienotās gaisa telpas un gaisa satiksmes pārvaldības sistēmu ieviešanu, jo īpaši tādu, ar kurām ievieš SESAR sistēmu;
- c) uzlabot multimodālos savienojumus starp lidostām, kā arī citu transporta veidu infrastruktūru;
- d) uzlabot ilgtspējību un mazināt aviācijas ietekmi uz vidi;

6. IEDAĻA

MULTIMODĀLĀ TRANSPORTA INFRASTRUKTŪRA

27. pants

Infrastrukturāras komponenti

Kravas termināļi vai loģistikas platformas atbilst vismaz vienam no šādiem kritērijiem:

- a) to ikgadējais kravu pārkraušanas apjoms attiecībā uz kravu, kas nav beramkrava, pārsniedz 800 000 tonnu vai pārsniedz 0,1 % no attiecīgā ikgadējā kopējā apkalpoto kravu apjoma visās Savienības jūras ostās.
- b) ja NUTS 2 reģionā nav neviena kravas termināļa vai loģistikas platformas, kas atbilst a) apakšpunktam, tad attiecīgais terminālis vai platforma ir attiecīgās dalībvalsts norādītais galvenais kravas terminālis vai loģistikas platforma, kas saistīts vismaz ar ceļiem un dzelzceļiem šai NUTS 2 reģionā, vai – gadījumā, ja attiecīgajā dalībvalstī nav dzelzceļu sistēmas, – saistīts vienīgi ar autoceļiem.

28. pants

Prasības transporta infrastruktūrai

1. Dalībvalstis taisnīgā un nediskriminējošā veidā nodrošina, ka:
 - a) transporta mezgli ir savienoti kādā no šādām vietām: kravas termināļos, pasažieru stacijās, iekšzemes ostās, lidostās un jūras ostās, lai būtu iespējams multimodāls pasažieru un kravu transports;
 - b) neskarot Savienības un valsts tiesību aktus, kravas termināļiem un loģistikas platformām, iekšzemes un jūras ostām un lidostām, caur kurām notiek kravu tranzīts, tiek aprīkoti tā, lai būtu iespējama raita informācijas plūsma šajā attiecīgajā infrastruktūrā un starp transporta veidiem dažādos loģistikas ķēdes posmos. Šīm sistēmām jo īpaši jāsniedz reālā laika informācija par pieejamo infrastruktūras jaudu, satiksmes plūsmām un pozicionēšanu, izsekošanu un lokalizēšanu, un jānodrošina drošība un drošums visa multimodālā pārvadājuma gaitā;
 - c) neskarot Savienības un valsts tiesību aktus, nepārtrauktā pasažieru plūsma visaptverošajā tīklā būtu jāatvieglina ar piemērotām iekārtām un telemātikas lietojumprogrammām, kas pieejamas dzelzceļa stacijās, autoostās, lidostās un attiecīgā gadījumā jūras un iekšējo ūdensceļu ostās.

2. Kravas termināļi ir apgādāti ar celtņiem, konveijeriem un citām ierīcēm kravu pārvietošanai starp dažādiem transporta veidiem, kā arī kravu pozicionēšanai un uzglabāšanai.

29. pants

Prioritātes multimodālās transporta infrastruktūras attīstīšanai

Veicinot kopīgu interešu projektus, kas saistīti ar multimodālo transporta infrastruktūru, un papildus vispārējām prioritātēm, kas minētas 10. pantā, prioritāti piešķir šādiem jautājumiem:

- a) nodrošināt efektīvus visaptverošā tīkla savstarpējus savienojumus un integrāciju, tostarp izmantojot piekļuves infrastruktūru, ja tas vajadzīgs, kā arī kravas termināļus un loģistikas platformas;
- b) likvidēt galvenos tehniskos un administratīvos šķēršļus multimodālajam transportam;
- c) veidot raitu informācijas apriti starp transporta veidiem un radīt priekšnosacījumus multimodālo un viena transporta veida pakalpojumu sniegšanai visā Eiropas transporta sistēmā.

7. IEDAĻA

KOPĪGIE NOTEIKUMI

30. pants

Pilsētu mezgli

Dalībvalstis, attīstot visaptverošo tīklu pilsētu mezglos, ja iespējams, nodrošina, lai:

- a) pasažieru pārvadājumiem – nodrošinātu savstarpējus savienojumus starp visaptverošā tīkla dzelzceļa, autotransporta, gaisa un attiecīgā gadījumā iekšējo ūdensceļu un jūras transporta infrastruktūru;
- b) kravu pārvadājumiem – nodrošinātu savstarpējus savienojumus starp visaptverošā tīkla dzelzceļa, autotransporta un attiecīgā gadījumā iekšējo ūdensceļu, gaisa un jūras transporta infrastruktūru;
- c) pilsētas mezglā nodrošinātu pienācīgus savienojumus starp dažādām visaptverošā tīkla dzelzceļa stacijām, ostām vai lidostām;
- d) nodrošinātu tiešu savienojumu starp visaptverošā tīkla infrastruktūru un reģionālās un vietējās satiksmes, kā arī kravu piegādes infrastruktūru pilsētās, tostarp loģistikas konsolidēšanas un sadales centriem;

- e) mazinātu negatīvo ietekmi, ko izraisa apstākļi, ka pilsētu teritorijas šķērso dzelzceļa transports un autotransports, kas var ietvert izvairīšanos no pilsētu teritoriju šķērsošanas;
- f) sekmētu tādu kravu piegādi pilsētās, kas būtu efektīva gan zema trokšņa līmeņa, gan zemu oglekļa emisiju ziņā.

31. pants

Telemātikas lietojumprogrammas

1. Telemātikas lietojumprogrammas ļauj veikt satiksmes pārvaldību un informācijas apmaiņu vienā transporta veidā un starp dažādiem transporta veidiem, kas paredzēti multimodālām transporta operācijām un ar transportu saistītiem pakalpojumiem ar pievienoto vērtību, lai uzlabotu drošību, aizsargātību un vides standartu ievērošanu, kā arī vienkāršo administratīvās procedūras. Telemātikas lietojumprogrammas atvieglo tiešu savienojumu starp visaptverošā tīkla infrastruktūru un reģionālā un vietējā transporta infrastruktūru.
2. Telemātikas lietojumprogrammas izmanto, kur iespējams, visā Savienībā, lai nodrošinātu, ka visās dalībvalstīs pastāv savstarpēji izmantojamu pamatspēju kopums.

3. Saistībā ar attiecīgajiem transporta veidiem šajā pantā minētajās telemātikas lietojumprogrammās īpaši ietilpst tie, kas paredzēti:
- dzelzceļiem – ERTMS;
 - iekšējiem ūdensceļiem – RIS,
 - autotransportam – ITS,
 - jūras transportam – VTMS un e-jūrniecības pakalpojumi, tostarp viena kontaktpunkta jūrniecības sistēmas pakalpojumi, piemēram, vienotie jūrniecības kontaktpunkti, ostu sistēmas un attiecīgas muitas informācijas sistēmas;
 - gaisa transportam – gaisa satiksmes pārvaldības sistēmas, jo īpaši tās, kas izriet no SESAR sistēmas.

32. pants

Ilgtspējīgi kravu pārvadājumu pakalpojumi

Dalībvalstis īpašu uzmanību pievērš kopīgu interešu projektiem, kuri gan nodrošina efektīvus kravu pārvadājumu pakalpojumus, kas izmanto visaptverošā tīkla infrastruktūru, gan sniedz ieguldījumu, lai samazinātu oglekļa dioksīda emisijas un cita veida nelabvēlīgu ietekmi uz vidi, un kuru mērķis ir:

- a) uzlabot transporta infrastruktūras ilgtspējīgu izmantojumu, tostarp tā efektīvu pārvaldību;
- b) sekmēt novatorisku transporta sistēmu ieviešanu, tostarp izmantojot jūras maģistrāles, telemātikas lietojumprogrammas un izstrādājot palīginfrastruktūru, kas nepieciešama, lai sasniegtu šo pakalpojumu mērķus galvenokārt vides un drošības jomā, kā arī izveidojot piemērotas pārvaldības struktūras;
- c) atvieglināt multimodālā transporta pakalpojumu darbības, tostarp nepieciešamās saistītās informācijas plūsmas, un uzlabot sadarbību starp transporta pakalpojumu sniedzējiem;
- d) stimulēt efektivitāti resursu izmantojuma un oglekļa dioksīda emisiju ziņā, jo īpaši tādās jomās kā piedziņa, vadīšanas režīms, sistēmu un ekspluatācijas plānošana;

- e) analizēt un nodrošināt informāciju par flotes raksturlielumiem un veiktspēju, administratīvajām prasībām un cilvēkresursiem;
- f) uzlabot savienojumus ar Savienības neaizsargātākajām un izolētākajām daļām, jo īpaši ar tālākajiem reģioniem, salām, nomaļiem un kalnu reģioniem.

33. pants

Jaunās tehnoloģijas un inovācija

Lai visaptverošais tīkls neatpaliktu inovatīvu tehnoloģiju izstrādes un ieviešanas ziņā, mērķis konkrēti ir:

- a) atbalstīt un veicināt priekšnosacījumus transporta dekarbonizācijai, veicot pāreju uz novatoriskām un ilgtspējīgām transporta tehnoloģijām;
- b) radīt priekšnosacījumus visu transporta veidu dekarbonizācijai, veicinot energoefektivitāti, alternatīvu dzinēju un elektroapgādes sistēmu, tostarp elektroapgādes sistēmu, ieviešanu un attiecīgas infrastruktūras nodrošināšanu. Šādā infrastruktūrā var ietilpt enerģētikas tīkli un citas iekārtas, kas nepieciešamas enerģijas piegādei, ņemot vērā attiecīgo infrastruktūras—transportlīdzekļa saskarni un aptverot telemātikas lietojumprogrammas;
- c) uzlabot personu pārvietošanās un preču pārvadājumu drošību un ilgtspēju;

- d) uzlabot tīkla darbību, pārvaldību, pieejamību, savietojamību, multimodalitāti un efektivitāti, tostarp biļešu pārdošanu multimodālajiem pārvadājumiem un braukšanas grafiku saskaņošanu;
- e) veicināt efektīvus veidus, kā visiem iedzīvotājiem nodrošināt pieejamu un saprotamu informāciju par savstarpējiem savienojumiem, savietojamību un multimodalitāti;
- f) veicināt pasākumus, lai samazinātu ārējās izmaksas, piemēram, no sastrēgumiem, kaitējuma veselībai un visa veida piesārņojuma, tostarp trokšņa piesārņojuma un emisijām;
- g) tīklos ieviest drošības tehnoloģijas un savietojamus identifikācijas standartus;
- h) uzlabot spēju izturēt klimata pārmaiņas;
- i) turpināt telemātikas lietojumprogrammu tālāku izstrādi un ieviešanu vienā transporta veidā un starp dažādiem transporta veidiem.

34. pants

Droša un aizsargāta infrastruktūra

Dalībvalstis nopietni apsver to, kā nodrošināt, lai transporta infrastruktūra sekmētu pasažieru un kravu drošu un aizsargātu kustību.

35. pants

Pret klimata pārmaiņām un dabas katastrofām izturīga infrastruktūra

Dalībvalstis infrastruktūras plānošanas procesā veltī pienācīgu vērību, lai uzlabotu izturību pret klimata pārmaiņām un vides katastrofām.

36. pants

Vides aizsardzība

Plānu un projektu vides ietekmes novērtējumu veic saskaņā ar Savienības tiesību aktiem vides jomā, tostarp Direktīvu 92/43/EEK, 2000/60/EK, 2001/42/EK, 2009/147/EK un 2011/92/ES.

37. pants

Pieejamība visiem lietotājiem

Transporta infrastruktūrai būtu jāveicina vienmērīga mobilitāte un pieejamība attiecībā uz visiem lietotājiem, jo īpaši veciem cilvēkiem, personām ar kustību traucējumiem un pasažieriem invalīdiem.

Transporta infrastruktūras projektēšana un būvniecība atbilst attiecīgajām prasībām, kas izklāstītas Savienības tiesību aktos.

III NODAĻA

PAMATTĪKLS

38. pants

Pamattīkla identificēšana

1. Pamattīkls, kā izklāstīts I pielikumā ietvertajās kartēs, sastāv no tām visaptverošā tīkla daļām, kuras stratēģiski ir vissvarīgākās Eiropas transporta tīkla politikas mērķu sasniegšanai un atbilst mainīgajām satiksmes prasībām un multimodālā transporta vajadzībām. Tas jo īpaši palīdz risināt arvien pieaugošās mobilitātes jautājumus, nodrošināt augstus drošības standartus un veidot transporta sistēmu ar zemu oglekļa dioksīda emisiju līmeni.
2. Pamattīkls ir savstarpēji vienots, izmantojot mezglus, un tas nodrošina savienojumus starp dalībvalstīm un ar kaimiņvalstu transporta infrastruktūras tīkliem.
3. Neskarot 1. panta 4. punktu un 41. panta 2. un 3. punktu, dalībvalstis veic piemērotus pasākumus ar mērķi līdz 2030. gada 31. decembrim izstrādāt tādu pamattīklu, kas atbilstu šīs nodaļas prasībām.

Saskaņā ar 54. pantu Komisija līdz 2023. gada 31. decembrim izvērtē pamattīkla īstenošanu.

39. pants

Prasības infrastruktūrai

1. Lai nodrošinātu resursu ziņā efektīvu gan pasažieru, gan kravu transporta infrastruktūras izmantojumu un lai nodrošinātu pietiekamu jaudu, tiek ņemtas vērā inovatīvas tehnoloģijas, telemātikas lietojumprogrammas un pārvaldības pasākumi infrastruktūras izmantojuma administrēšanai.
2. Pamattīkla infrastruktūra atbilst visām prasībām, kas izklāstītas II nodaļā. Turklāt, neskarot šā panta 3. punktu, pamattīkla infrastruktūra atbilst arī šādām prasībām:
 - a) dzelzceļa transporta infrastruktūrai –
 - i) sliežu ceļu un – ciktāl tas ir nepieciešams elektrisko vilcienu ekspluatācijai – atzarojumu pilna elektrifikācija;
 - ii) pamattīkla kravu pārvadājumu līnijas, kā norādīts I pielikumā: ass slodze – vismaz 22,5 t, līnijas ātrums – 100 km/h un iespēja izmantot vilcienus, kuru garums ir 740 m;
 - iii) pilnībā izvērsta ERTMS;

- iv) jaunu dzelzceļa līniju nominālais sliežu ceļa platums: jaunu dzelzceļa līniju nominālais sliežu ceļa platums – 1 435 mm, izņemot gadījumos, kad jaunā līnija ir tāda tīkla paplašinājums, kur sliežu ceļa platums ir atšķirīgs, un kas ir atdalīts no Savienības galvenajām sliežu ceļa līnijām;

Uz izolētajiem tīkliem neattiecina i) līdz iii) daļā noteiktās prasības.

- b) iekšējo ūdensceļu un jūras transporta infrastruktūrai –
 - alternatīvu tīru degvielu pieejamība;
- c) autotransporta infrastruktūrai –
 - no 17. panta 3. punkta a) vai b) apakšpunkta izrietošas prasības;
 - atpūtas vietu izveide uz maģistrālēm aptuveni ik pēc 100 km saskaņā ar sabiedrības, tirgus un vides vajadzībām, lai tādējādi komerciālajiem profesionālajiem ceļu lietotājiem *inter alia* nodrošinātu piemērotas stāvvietas, kurās būtu pienācīgs drošības un aizsargātības līmenis;
 - alternatīvu tīru degvielu pieejamība;
- d) gaisa transporta infrastruktūrai –
 - spēja nodrošināt alternatīvas tīrās degvielas pieejamību.

3. Neskarot Direktīvu 2008/57/EK, attiecībā uz dzelzceļu transporta infrastruktūru pēc kādas dalībvalsts lūguma Komisija pienācīgi pamatotos gadījumos var piešķirt atbrīvojumus attiecībā uz vilcienu garumu, ERTMS, ass slodzi, elektrifikāciju un līnijas ātrumu.

Attiecībā uz autotransporta infrastruktūru pēc kādas dalībvalsts lūguma Komisija pienācīgi pamatotos gadījumos, ja ir nodrošināta pienācīga drošības pakāpe, var piešķirt atbrīvojumus no 17. panta 3. punkta a) vai b) apakšpunkta.

Šajā punktā minētie pienācīgi pamatotie gadījumi ietver arī gadījumus, kad ieguldījumus infrastruktūrā nevar pamatot no sociālekonomisko izdevumu un ieguvumu viedokļa.

40. pants

Pamattīkla attīstība

Pamattīklā ietvertu transporta infrastruktūru veido saskaņā ar II nodaļas attiecīgajiem noteikumiem.

41. pants
Pamattīkla mezgli

1. Pamattīkla mezgli ir izklāstīti II pielikumā, un tie ietver:
 - a) pilsētas mezglus, tostarp to ostas un lidostas;
 - b) jūras ostas un iekšējo ūdensceļu ostas;
 - c) robežšķērsošanas punktus ar kaimiņvalstīm;
 - d) dzelzceļa termināļus;
 - e) pasažieru un kravu pārvadājumiem paredzētas lidostas.

2. Šīs regulas II pielikuma 2. daļā norādītās pamattīkla jūras ostas savieno ar Eiropas transporta tīkla dzelzceļa un autotransporta, un, ja iespējams, ar iekšējo ūdensceļu transporta infrastruktūru vēlākais līdz 2030. gada 31. decembrim, izņemot gadījumus, ja šādu savienošanu neļauj fiziski ierobežojumi.

3. Šīs regulas II pielikuma 2. daļā norādītās galvenās lidostas savieno ar Eiropas transporta tīkla dzelzceļa un autotransporta infrastruktūru vēlākais līdz 2050. gada 31. decembrim, izņemot gadījumus, ja šādu savienošanu neļauj fiziski ierobežojumi. Ņemot vērā iespējamo satiksmes pieprasījumu, šādas lidostas, ja vien iespējams, integrē ātrgaitas dzelzceļa tīklā.

IV NODAĻA

PAMATTĪKLA ĪSTENOŠANA AR PAMATTĪKLA KORIDORU TĪKLU

42. pants

Pamattīkla koridoru instruments

1. Pamattīkla koridori ir instruments, lai atvieglotu pamattīkla koordinētu īstenošanu. Lai panāktu resursu ziņā efektīvu multimodālo transportu, kas ar labākas teritoriālās sadarbības starpniecību sekmētu kohēziju, pamattīkla koridori tiks vērsti uz:
 - a) modālo integrāciju,
 - b) savstarpēju savietojamību, un
 - c) koordinētu infrastruktūras attīstību, jo īpaši pierobežas reģionos un vājajās vietās.
2. Pamattīkla koridori palīdz dalībvalstīm panākt koordinētu un sinhronizētu pieeju attiecībā uz ieguldījumiem infrastruktūrā tā, lai kapacitāte tiktu pārvaldīta iespējami efektīvā veidā. Pamattīkla koridori atbalsta savstarpēji izmantojamu satiksmes pārvaldības sistēmu visaptverošu ieviešanu un, ja iespējams, izmanto inovācijas un jaunas tehnoloģijas.

43. pants

Pamattīkla koridoru definīcija

1. Pamattīkla koridori aptver vissvarīgākās tālsatiksmes plūsmas pamattīklā, un tie ir it īpaši paredzēti, lai uzlabotu pārrobežu saiknes Savienībā.
2. Pamattīkla koridori ir multimodāli un atvērti, lai tajos iekļautu visus transporta veidus, uz kuriem attiecas šī regula. Tie šķērso vismaz divas robežas un ietver, ja iespējams, vismaz trīs transporta veidus, tostarp attiecīgos gadījumos jūras maģistrāles.

44. pants

Pamattīkla koridoru saraksts

1. Pamattīkla koridoru saraksts ir norādīts Regulas (ES) Nr. .../2013* I pielikuma I daļā. Dalībvalstis, kā noteikts šajā nodaļā, piedalās minētajos pamattīkla koridoros.
2. Komisija sabiedrībai viegli pieejamā formātā publisko shematisku indikatīvu karti ar pamattīkla koridoriem.

* OV: lūgums ievietot dokumentā PE-CONS 76/13 ietvertās regulas numuru.

45. pants

Pamattīkla koridoru koordinēšana

1. Lai atvieglinātu pamattīkla koridoru, ERTMS un jūras maģistrāļu koordinētu īstenošanu, Komisija, vienojoties ar attiecīgajām dalībvalstīm un apspriežoties ar Eiropas Parlamentu un Padomi, izraugās vienu vai vairākas personas, kuras dēvē par "Eiropas koordinatoriem".
2. Eiropas koordinatoru īpaši izvēlas, pamatojoties uz viņa zināšanām par jautājumiem, kas attiecas uz transporta un finanšu jomu un/vai galveno projektu sociālekonomisko un vides novērtējumu, kā arī pamatojoties uz viņa pieredzi saistībā ar Eiropas iestādēm.
3. Komisijas lēmumā par Eiropas koordinatora izraudzīšanu norāda, kā veicami 5. punktā minētie uzdevumi.
4. Eiropas koordinatori rīkojas Komisijas vārdā un tās labā, kas viņam sniedz vajadzīgos sekretariāta pakalpojumus. Eiropas koordinatora pārziņā ir viens vienīgs pamattīkla koridors vai attiecīgi ERTMS vai jūras maģistrāļu ieviešana.

5. Eiropas koordinators:

- a) sniedz atbalstu attiecīgā pamattīkla koridora koordinētai īstenošanai un jo īpaši lai savlaicīgi tiktu īstenots darba plāns minētajam pamattīkla koridoram;
- b) kopā ar dalībvalstīm izstrādā koridora darba plānu un uzrauga tā īstenošanu;
- c) apspriežas ar koridora forumu par minēto plānu un tā īstenošanu;
- d) ziņo dalībvalstīm, Komisijai un attiecīgā gadījumā visām citām struktūrām, kas tieši iesaistītas pamattīkla koridora izstrādē, par visām grūtībām, kas radušās, un jo īpaši ja koridora izveide tiek kavēta, lai palīdzētu rast piemērotus risinājumus;
- e) ik gadu sagatavo ziņojumu Eiropas Parlamentam, Padomei, Komisijai un attiecīgajām dalībvalstīm par pamattīkla koridora īstenošanas gaitu;
- f) izskata transporta pakalpojumu pieprasījumu, finansējuma iespējas un ieguldījumu finansēšanu, kā arī veicamos pasākumus un nosacījumus, kas jāizpilda, lai atvieglinātu piekļuvi šādiem līdzekļiem vai finansējumam, un sniedz attiecīgus ieteikumus.

6. Eiropas koordinators kopā ar attiecīgajām dalībvalstīm var apspriesties ar reģionālajām un vietējām iestādēm, transporta pārvadātājiem, transporta lietotājiem un pilsoniskās sabiedrības pārstāvjiem par darba plānu un tā īstenošanu.
7. Attiecīgās dalībvalstis sadarbojas ar Eiropas koordinatoru un sniedz koordinatoram visu informāciju, kas nepieciešama, lai izpildītu šajā pantā minētos uzdevumus, tostarp informāciju par koridoru izveidi visos attiecīgajos valsts infrastruktūras plānos.
8. Neskarot Savienības un valstu tiesību aktus, Komisija, lai nodrošinātu katra koridora atbilstību un attīstību, var lūgt Eiropas koordinatora viedokli, kad tā pārbauda pieteikumus uz Savienības finansējumu pamattīkla koridoriem, kuri Eiropas koordinatoram ir uzticēti.
9. Ja Eiropas koordinators savus pienākumus nepilda apmierinoši un atbilstīgi šajā pantā noteiktajām prasībām, Komisija jebkurā brīdī var, vienojoties ar attiecīgajām dalībvalstīm, atcelt norīkošanu. Aizvietotājs var tikt norīkots saskaņā ar 1. punktā aprakstīto procedūru.

46. pants

Pamattīkla koridoru pārvaldība

1. Attiecībā uz katru pamattīkla koridoru sekretariāts un konsultatīvs forums (koridora forums) palīdz attiecīgajam Eiropas koordinatoram veikt tā izdevumus saistībā ar darba plānu un tā īstenošanu. Vienojoties ar attiecīgajām dalībvalstīm, tiek izveidots koridora forums, kuru vada Eiropas koordinators. Attiecīgās dalībvalstis vienojas par dalību koridora forumā attiecībā uz to daļu pamattīkla koridorā.
2. Ar attiecīgo dalībvalstu piekrišanu koordinators var izveidot un vadīt koridoru darba grupas, kuras īpašu uzmanību pievērš:
 - a) modālai integrācijai;
 - b) savstarpējai izmantojamībai,
 - c) koordinētai infrastruktūras attīstībai pierobežas reģionos.

47. pants
Darba plāns

1. Ikviens Eiropas koordinators līdz ... * iesniedz attiecīgajām dalībvalstīm darba plānu, kurā analizēta koridora attīstība. Pēc tam, kad attiecīgās dalībvalstis to apstiprinājušas, darba plānu informatīvos nolūkos iesniedz Eiropas Parlamentam, Padomei un Komisijai.

Darba plānā it īpaši iekļauj pamattīkla koridora raksturojumu, pierobežas reģionu un uzdevumu aprakstu, izmantojot 4. un 10. pantā izklāstītos uzdevumus un prioritātes. Darba plānā iekļauj analīzi par:

- a) savstarpēji izmantojamu satiksmes pārvaldības sistēmu izvēršanu;
- b) plānu fizisko, tehnisko, funkcionālo un administratīvo šķēršļu likvidēšanai starp transporta veidiem un viena transporta veida ietvaros, kā arī efektīva multimodālā transporta un pakalpojumu sekmēšanai;
- c) vajadzības gadījumā par pasākumiem nolūkā uzlabot administratīvo un tehnisko spēju iecerēt, plānot, projektēt, iepirkt, īstenot un pārraudzīt kopīgu interešu projektus;

* OV: lūgums ievietot datumu: vienu gadu pēc šīs regulas stāšanās spēkā.

- d) klimata pārmaiņu iespējamo ietekmi uz infrastruktūru un attiecīgā gadījumā ierosinātajiem pasākumiem izturības pret klimata pārmaiņām uzlabošanai;
- e) pasākumiem, kas jāveic, lai mazinātu siltumnīcefekta gāzu emisijas, troksni un attiecīgos gadījumos citu veidu nelabvēlīgu ietekmi uz vidi;

Darba plānā ir iekļauta sīkāka informācija par sabiedrisko apspriešanu, ar ko tiek atbalstīta darba plāna izveide un tā īstenošana.

Darba plānā iekļauj arī nepieciešamo investīciju analīzi, tostarp:

- sarakstu ar projektiem transporta infrastruktūras paplašināšanai, atjaunošanai un rekonstrukcijai, kā minēts 2. panta 2. punktā, attiecībā uz katru no pamattīkla koridorā iesaistītajiem transporta veidiem;
- dažādos partnerībā ar attiecīgajām dalībvalstīm paredzētos finansējuma un ieguldījumu avotus starptautiskā, valsts, reģionu, vietējā un Savienības līmenī, tostarp, ja vien iespējams, izmantotās vispārējās finansējuma sistēmas, kā arī privāto kapitālu, līdztekus saistībām, kuras jau uzņemtas, un attiecīgā gadījumā atsauci uz plānoto Savienības ieguldījumu atbilstīgi Savienības finanšu programmām.

2. Saskaņā ar 1. panta 4. punktu un 54. pantu un pēc tam, kad attiecīgās dalībvalstis ir sniegušas apstiprinājumu, Komisija var pieņemt īstenošanas aktus par pamattīkla koridoru darba plānu pārrobežu un horizontālajām dimensijām.

Pēc tam, kad minētie īstenošanas akti ir pieņemti, Komisija pēc attiecīgo dalībvalstu apstiprinājuma tos pielāgo, lai ņemtu vērā gūtos panākumus, notikušos kavējumus vai atjauninātās valstu programmas.

Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 52. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

3. Eiropas koordinators atbalsta dalībvalstis darba plāna īstenošanā, it īpaši attiecībā uz:
- a) ieguldījumu plānu, saistītajām izmaksām un īstenošanas grafiku, ko uzskata par nepieciešamu pamattīkla koridoru izveidei;
 - b) pasākumu noteikšanu, ar kuriem paredzēts sekmēt jaunu tehnoloģiju ieviešanu satiksmes un jaudas pārvaldības jomā un attiecīgā gadījumā samazināt ārējās izmaksas, jo īpaši saistībā ar siltumnīcefekta gāzu emisijām un trokšņa piesārņojumu.

48. pants

Sadarbība ar dzelzceļa kravu koridoriem

1. Nodrošina atbilstīgu saskaņošanu starp pamattīkla koridoriem un dzelzceļa kravu koridoriem, kā noteikts Regulā (ES) Nr. 913/2010, lai novērstu darbību dublēšanu, jo īpaši, gatavojot darba plānu vai veidojot darba grupas.
2. Šīs nodaļas noteikumi neskar pārvaldības struktūras, kas izklāstītas Regulā (ES) Nr. 913/2010.

V NODAĻA
KOPĪGI NOTEIKUMI

49. pants

Atjaunināšana un ziņošana

1. Dalībvalstis regulāri, visaptveroši un pārskatāmi informē Komisiju par rezultātiem, kas sasniegti kopīgu interešu projektu īstenošanā un par šajā nolūkā veiktajiem ieguldījumiem. Tas ietver gada datu nosūtīšanu, ciktāl tas ir iespējams, izmantojot Eiropas transporta tīkla interaktīvo ģeogrāfiskās un tehniskās informācijas sistēmu (TENtec). Tajā iekļauj visus būtiskos datus par kopīgu interešu projektiem, kuri saņem Savienības finansējumu.

Komisija nodrošina, lai TENtec būtu publiski un viegli pieejama un lai tajā būtu ietverta ar konkrētu projektu saistīta un atjaunināta informācija par Savienības līdzfinansējuma veidiem un apjomu, kā arī par katra projekta virzību.

Komisija nodrošina, lai TENtec nedarītu publiski pieejamu informāciju, kas ir komerciāli konfidenciāla vai kas varētu kaitēt publiskā iepirkuma procesam dalībvalstī vai nepamatoti to ietekmēt.

Komisija dara pieejamu informāciju par finansiālo palīdzību, ko sniedz saskaņā ar citiem Savienības tiesību aktiem, tostarp no Kohēzijas fonda, Eiropas Reģionālās attīstības fonda un "Apvārsnis 2020" un Eiropas Investīciju bankas noteiktu aizdevumu un finanšu instrumentu veidā.

2. Dalībvalstis iesniedz Komisijai kopsavilkumu par valsts plāniem un programmām, ko tās izstrādā, lai attīstītu Eiropas transporta tīklu. Tiklīdz valsts plāni un programmas ir pieņemtas, dalībvalstis tās nosūta Komisijai informatīvos nolūkos.

3. Ik pēc diviem gadiem pēc šīs regulas* stāšanās spēkā Komisija publicē progresa ziņojumu par tās izpildi, kurš informatīvos nolūkos tiek iesniegts Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai. Ziņojumā aplūko 1. punktā minēto dažādo finansiālās palīdzības veidu izmantojumu saistībā ar dažādiem transporta veidiem un citiem pamattīkla un visaptverošā tīkla elementiem katrā dalībvalstī.

Ziņojumā tiek analizēta arī Eiropas transporta tīkla attīstība. Tajā apraksta arī to, kā Komisija koordinē visus finansiālā atbalsta veidus, lai palīdzētu saskaņoti piemērot pamatnostādnes, ievērojot to mērķus un prioritātes.

4. Saskaņā ar LESD 172. panta otro daļu Komisijai ir pilnvaras saskaņā ar šīs regulas 53. pantu pieņemt deleģētos aktus nolūkā izdarīt pielāgojumus I un II pielikumā, lai ņemtu vērā iespējamās izmaiņas, kas radušās sakarā ar šīs regulas 14., 20., 24. un 27. pantā noteiktajām kvantitatīvajām robežvērtībām. Izdarot minētos pielikumus, Komisija:
- a) visaptverošajā tīklā iekļauj loģistikas platformas, kravas termināļus, dzelzceļa termināļus, iekšzemes ostas, jūras ostas un lidostas, ja tiek uzskatāmi apliecināts, ka pēdējo divu gadu laikā to vidējais satiksmes apjoms pārsniedz attiecīgo robežvērtību;

* OV: lūgums ievietot šīs regulas spēkā stāšanās dienu.

- b) no visaptverošā tīkla izslēdz loģistikas platformas, kravas termināļus, dzelzceļa termināļus, iekšzemes ostas, jūras ostas un lidostas, ja tiek uzskatāmi apliecināts, ka pēdējos sešos gados to vidējais satiksmes apjoms ir zemāks par attiecīgo robežvērtību;
- c) autotransporta, dzelzceļa un iekšējo ūdensceļu infrastruktūras kartes pielāgo tikai tādā mērā, lai tās atspoguļotu tīkla izveidē gūtos panākumus. Pielāgojot minētās kartes, Komisija nepieļauj nevienu pielāgojumu maršruta izvietojumā, kas novirzītos no tā izvietojuma, attiecībā uz kuru ir piešķirta atļauja attiecīgajā projektu apstiprināšanas procedūrā.

Izdarot pielāgojumus atbilstīgi a) un b) apakšpunktam, pamatojas uz jaunākajiem pieejamiem statistikas datiem, ko publicējis Eurostat, vai, ja minētie dati nav pieejami, uz jaunākajiem dalībvalstu statistikas biroju statistikas datiem. Izdarot pielāgojumus atbilstīgi c) apakšpunktam, pamatojas uz attiecīgās dalībvalsts saskaņā ar 54. panta 1. punktu sniegto informāciju.

5. Kopīgu interešu projekti, kas attiecas uz infrastruktūru un kas ar deleģētu aktu ir tikko iekļauti Eiropas transporta tīklā, ir tiesīgi saņemt finanšu palīdzību 7. panta 5) apakšpunkta nozīmē no dienas, kad stājas spēkā minētie deleģētie akti, kas pieņemti saskaņā ar šā panta 4. punktu.

Kopīgu interešu projekti, kas attiecas uz infrastruktūru un kas ir izslēgti no Eiropas transporta tīkla, vairs nav tiesīgi saņemt finanšu palīdzību no dienas, kad stājas spēkā deleģētie akti saskaņā ar šā panta 4. punktu. Tiesību izbeigšanās neietekmē lēmumus par finansējumu vai piešķirumiem, kurus Komisija pieņēmusi pirms minētā datuma.

6. Saskaņā ar LESD 172. panta otro daļu Komisijai ir pilnvaras pieņemt deleģētos aktus atbilstīgi šīs regulas 53. pantam attiecībā uz III pielikuma pielāgošanu, lai iekļautu vai pielāgotu kaimiņvalstu orientējošās kartes, kuru pamatā ir augsta līmeņa nolīgumi starp Savienību un attiecīgajām kaimiņvalstīm par transporta infrastruktūras tīkliem.

50. pants

Sadarbība ar publiskā un privātā sektora ieinteresētajām personām

1. Kopīgu interešu projekti attiecas uz visām tieši iesaistītajām ieinteresētajām personām. Tajos var būt iesaistītas vienības, kas nav dalībvalstis, un tajos var būt iekļautas reģionālās un vietējās iestādes, infrastruktūras pārvaldītāji un lietotāji, kā arī ražotāji un pilsoniskā sabiedrība.
2. Attiecīgos gadījumos projekta plānošanas un izstrādes posmā ievēro valstu procedūras attiecībā uz reģionālām un vietējām iestādēm, kā arī pilsonisko sabiedrību, kuru ietekmē kopīgu interešu projekts. Komisija šajā ziņā veicina paraugprakses apmaiņu.

3. Šā panta 1. punktā minētās ieinteresētās personas var savu kompetenču robežās papildus Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentam un Kohēzijas fondam izmantot arī citas konkrētas Eiropas programmas, jo īpaši tās, ar kurām sniedz atbalstu reģionu attīstībai – "Eiropas teritoriālā sadarbība", "Pētniecība un inovācija" vai "Vides un klimata pasākumu programma". Minētās ieinteresētās personas var sniegt ieguldījumu šīs regulas mērķu sasniegšanā un turklāt konkrēti stiprināt:
- a) reģionālās mobilitātes veicināšanu, tādējādi sekmējot piekļuvi visas Eiropas transporta tīklam attiecībā uz visiem Savienības reģioniem;
 - b) pārrobežu projektu veicināšanu;
 - c) pilsētas mezglu integrāciju visas Eiropas transporta tīklam (tostarp ilgtspējīgu pilsētas mezglu veicināšanu);
 - d) ilgtspējīgu transporta risinājumu veicināšanu, piemēram, uzlabotu pieejamību sabiedriskajam transportam, telemātikas lietojumprogrammas, intermodālus termināļus/multimodālas transporta ķēdes, transporta risinājumus ar zemu oglekļa dioksīda emisiju līmeni un citām inovācijām, kā arī uzlabojumus vides jomā;
 - e) ciešāku sadarbību starp dažādām ieinteresētajām personām.

51. pants

Sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīzes un Eiropas pievienotās vērtības novērtējuma pamatprincipi

Pamatojoties uz 4. pantā izklāstītajiem mērķiem, Komisija publicē sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīzes un Eiropas pievienotās vērtības novērtējumā izmantotos pamatprincipus attiecībā uz kopīgu interešu projektiem, kuri cenšas piesaistīt Savienības finansējumu.

52. pants

Komitejas procedūra

1. Komisijai palīdz komiteja. Minētā komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē.
2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu. Ja komiteja nesniedz atzinumu, Komisija nepieņem īstenošanas akta projektu, un tiek piemērota Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. panta 4. punkta trešā daļa.

53. pants

Deleģēšanas izmantošana

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.
2. Pilnvaras pieņemt 49. panta 4. un 6. punktā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz piecu gadu laikposmu no ... *. Komisija sagatavo ziņojumu par pilnvaru deleģēšanu vēlākais deviņus mēnešus pirms piecu gadu laikposma beigām. Pilnvaru deleģēšana tiek automātiski pagarināta uz tāda paša ilguma laikposmiem, ja vien Eiropas Parlaments vai Padome neiebilst pret šādu pagarinājumu vēlākais trīs mēnešus pirms katra laikposma beigām.
3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 49. panta 4. un 6. punktā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus..
4. Tiklīdz tā pieņem deleģētu aktu, Komisija par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.

* OV: lūgums ievietot šīs regulas spēkā stāšanās dienu.

5. Saskaņā ar 49. panta 4. un 6. punktu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus, vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.

54. pants

Pārskatīšana

1. Līdz 2023. gada 31. decembrim Komisija, vajadzīgā mērā apspriedusies ar dalībvalstīm un ar Eiropas koordinātoru palīdzību pārskata pamattīkla ieviešanu, izvērtējot:
- a) atbilstību šajā regulā paredzētajiem noteikumiem;
 - b) šīs regulas īstenošanā panākto progresu;
 - c) pasažieru un kravu pārvadājumu plūsmu izmaiņas;
 - d) jaunākos notikumus attiecībā uz investīcijām valsts transporta infrastruktūrā;
 - e) vajadzību veikt grozījumus šajā regulā.

Šajā novērtējumā *inter alia* ņem vērā arī satiksmes modeļu attīstības ietekmi un jaunākos notikumus attiecībā uz plāniem veikt investīcijas infrastruktūrā.

Papildus šai pārskatīšanai Komisija sadarbībā ar dalībvalstīm izvērtē, vai pamattīklā būtu jāiekļauj jauni posmi, piemēram, daži bijušie prioritārie pārrobežu projekti, kas minēti Lēmumā Nr. 661/2010/ES. Komisija, ja vajadzīgs, iesniedz priekšlikumu tiesību aktam.

2. Veicot minēto pārskatīšanu, Komisija izvērtē, vai var panākt to, ka šajā regulā paredzētais pamattīkls līdz 2030. gadam atbilstu III nodaļā izklāstītajām prasībām, ņemot vērā ekonomikas un budžeta stāvokli Savienībā un atsevišķās dalībvalstīs. Komisija, apspriežoties ar dalībvalstīm, izvērtē arī to, vai pamattīkls būtu jāmaina, ņemot vērā transporta plūsmu tendences un valstu ieguldījumu plānošanu. Nepieciešamības gadījumā Komisija var iesniegt priekšlikumu šīs regulas grozījumiem.

Minētajā priekšlikumā Komisija var arī norādīt datumu, līdz kuram jāpabeidz visaptverošā tīkla izveide, kā izklāstīts 9. panta 2. punktā.

55. pants

Vienota kontaktiestāde

Lai atvieglinātu un koordinētu atļauju piešķiršanas procesu kopīgu interešu projektiem un it īpaši pārrobežu projektiem, dalībvalstis saskaņā ar piemērojamajiem Savienības tiesību aktiem var iecelt vienotu kontaktiestādi.

56. pants

Kavēšanās pamattīkla pabeigšanā

Ja, sākot vai beidzot darbu ar pamattīkla izveidi, notiek būtiska kavēšanās, Komisija var pieprasīt attiecīgajām dalībvalstīm iesniegt informāciju par šādas aizkavēšanās iemesliem. Dalībvalstis šādus paskaidrojumus sniedz trīs mēnešu laikā. Pamatojoties uz saņemto atbildi, Komisija apspriežas ar visām attiecīgajām dalībvalstīm, lai atrisinātu problēmu, kas izraisījusi kavēšanos.

57. pants

Atbrīvojumi

Noteikumus saistībā ar dzelzceļiem, it īpaši ar jebkādu prasību savienot lidostas un ostas ar dzelzceļiem, nepiemēro Kiprai un Maltai tik ilgi, kamēr to teritorijā nav izveidota dzelzceļa sistēma.

58. pants

Pārejas noteikumi

1. Uz finansējuma lēmumiem, kas pieņemti saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 680/2007¹ un balstīti uz Lēmumu Nr. 661/2010/ES un kuri jau ir piemērojami šīs regulas spēkā stāšanās dienā, turpina attiekties Lēmums Nr. 661/2010/ES tādā redakcijā, kādā tas ir ...*.
2. Atsauces uz "prioritāriem projektiem", kā minēts Lēmuma Nr. 661/2010/ES III pielikumā, saprot kā atsauces uz "pamattīklu", kā tas noteikts šajā regulā.

59. pants

Atcelšana

Neskarot šīs regulas 58. pantu un Regulas (ES) Nr. .../2013** 7. panta 2. punkta d) apakšpunktu, Lēmumu Nr. 661/2010/ES atceļ.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 680/2007 (2007. gada 20. jūnijs), ar ko paredz vispārīgus noteikumus Kopienas finansiālā atbalsta piešķiršanai Eiropas transporta un enerģētikas tīklu jomā (OV L 162, 22.6.2007., 1. lpp.).

* OV: lūgums ievietot datumu – vienu dienu pirms šīs regulas spēkā stāšanās dienas.

** OV: lūgums ievietot dokumentā PE-CONS 76/13 ietvertās regulas numuru.

60. pants
Stāšanās spēkā

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

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

Strasbūrā,

Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs

Padomes vārdā —
priekšsēdētājs