



EIROPAS SAVIENĪBA

EIROPAS PARLAMENTS

PADOME

**Briselē, 2024. gada 13. jūnijā
(OR. en)**

**2021/0420(COD)
LEX 2364**

**PE-CONS 56/1/24
REV 1**

**TRANS 121
CODEC 632**

**EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA
PAR SAVIENĪBAS PAMATNOSTĀDNĒM
EIROPAS TRANSPORTA TĪKLA ATTĪSTĪBAI
UN AR KO GROZA REGULAS (ES) 2021/1153
UN (ES) Nr. 913/2010 UN ATCEĻ REGULU (ES) Nr. 1315/2013**

**EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES
REGULA (ES) 2024/...**

(2024. gada 13. jūnijs)

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

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

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

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu¹,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu²,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru³,

¹ OV C 290, 29.7.2022., 120. lpp.

² OV C 498, 30.12.2022., 68. lpp.

³ Eiropas Parlamenta 2024. gada 24. aprīļa nostāja (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta) un Padomes 2024. gada 13. jūnija lēmums.

tā kā:

- (1) Komisijas 2019. gada 11. decembra paziņojumā “Eiropas zaļais kurss” ir noteikts klimatneitralitātes mērķis, kas Savienībai jāsasniedz līdz 2050. gadam, kā arī skaidrs mērķis līdz 2030. gadam samazināt siltumnīcefekta gāzu neto emisijas vismaz par 55 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni. Minētie mērķi ir noteikti kā mērķrādītājs Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2021/1119⁴.
- (2) Transporta emisijas veido aptuveni 25 % no Savienības kopējām siltumnīcefekta gāzu emisijām, un pēdējos gados šīs emisijas ir palielinājušās. Eiropas zaļajā kursā tādēļ pausts aicinājums par 90 % samazināt transporta radītās siltumnīcefekta gāzu emisijas un tādējādi Savienībai līdz 2050. gadam kļūt par klimatneitrālu ekonomiku, vienlaikus tiecoties uz nulles piesārņojuma mērķi, kā izklāstīts Komisijas 2021. gada 12. maija paziņojumā “Ceļš uz veselīgu planētu itin visiem. ES Gaisa, ūdens un augsnes nulles piesārņojuma rīcības plāns”.

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

- (3) Komisijas 2020. gada 9. decembra paziņojumā “Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija – Eiropas transporta virzība uz nākotni” (“Komisijas paziņojums par ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģiju”) ir noteikti starpposma mērķrādītāji, kas iezīmē Eiropas transporta sistēmas virzību uz ilgtspējīgas, viedas un noturīgas mobilitātes mērķu sasniegšanu. Tajā paredzēts, ka līdz 2030. gadam dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgus daļa jāpalielina par 50 % un līdz 2050. gadam – jādivkāršo; savukārt pārvadājumiem pa iekšējiem ūdensceļiem un tuvsatiksmes kuģošanai tirgus daļa līdz 2030. gadam būtu jāpalielina par 25 % un līdz 2050. gadam – par 50 %, un ātrgaitas dzelzceļa satiksmes apjoms līdz 2030. gadam jādivkāršo, bet līdz 2050. gadam – jātrīskāršo. Tāpat līdz 2030. gadam uz Savienības autoceļiem būtu jāekspluatē vismaz 30 miljoni bezemisiju vieglo automobiļu un 80 000 bezemisiju kravas automobiļu, un gandrīz visiem vieglajiem automobiļiem, furgoniem, autobusiem un jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem līdz 2050. gadam vajadzētu būt bezemisiju transportlīdzekļiem. Turklāt līdz 2030. gadam regulārajiem kolektīvajiem braucieniem ne vairāk kā 500 km attālumā Savienībā vajadzētu kļūt oglekļneitrāliem, un līdz 2030. gadam Eiropā vajadzētu būt vismaz 100 klimatneitrālām pilsētām.
- (4) Eiropas transporta tīkla īstenošana rada labvēlīgus apstākļus, veidojot tādu infrastruktūras pamatu, kas ļauj visus transporta veidus padarīt ilgtspējīgākus, cenas ziņā pieejamākus un iekļaujošākus, ilgtspējīgas alternatīvas padarīt plaši pieejamas multimodālā transporta sistēmā un ieviest pareizos stimulus, kas virzītu pārkārtošanos, jo īpaši nodrošinot taisnīgu pārkārtošanos saskaņā ar mērķiem, kas izklāstīti Padomes Ieteikumā (2022. gada 16. jūnijs) par to, kā nodrošināt taisnīgu pārkārtošanos uz klimatneitralitāti⁵.

⁵ OV C 243, 27.6.2022., 35. lpp.

- (5) Plānojot, attīstot un ekspluatējot Eiropas transporta tīklu, būtu jāsekmē ilgtspējīgi transporta veidi, jānodrošina uzlaboti multimodāli un sadarbībspējīgi transporta risinājumi un plašāka visas loģistikas ķēdes intermodālā integrācija, lai tādējādi veicinātu netraucētu iekšējā tirgus darbību, šādā nolūkā izveidojot maģistrāles, kas ir nepieciešamas netraucētām pasažieru un kravu pārvadājumu plūsmām visā Savienībā, un izveidojot vienkāršu transporta savienojumus ar kaimiņvalstīm. Turklāt tīkla mērķim vajadzētu būt ekonomiskās, sociālās un teritoriālās kohēzijas stiprināšanai, nodrošinot visu Savienības reģionu piekļūstamību un savienojamību, tostarp labāku savienojamību tālākajiem reģioniem un citiem attāliem, lauku, salu, perifēriem un kalnu reģioniem, kā arī mazapdzīvotiem apgabaliem. Eiropas transporta tīkla attīstībai būtu arī jāsekmē vienkāršu, drošu un ilgtspējīgu preču un personu mobilitāti visā to daudzveidībā un jāveicina turpmāka ekonomikas izaugsme un konkurētspēja globālā perspektīvā, resursefektīvi un ilgtspējīgi veidojot valstu transporta tīklu starpsavienojumus un savstarpējo izmantojamību.
- (6) Satiksmes pieauguma rezultātā ir palielinājusies satiksmes pārslodze starptautiskajā transportā. Lai nodrošinātu pasažieru un preču starptautisko mobilitāti, Eiropas transporta tīkla jauda un tās izmantojums būtu jāoptimizē un vajadzības gadījumā jāpaplašina, likvidējot infrastruktūras sastrēgumus un veidojot trūkstošos infrastruktūras savienojumus dalībvalstīs un starp tām, un, ja nepieciešams, arī ar kaimiņvalstīm, un ņemot vērā notiekošās sarunas ar kandidātvalstīm un iespējamām kandidātvalstīm.

- (7) Eiropas transporta tīklu lielā mērā veido jau esoša infrastruktūra. Lai pilnībā sasniegtu jaunās Eiropas transporta tīkla politikas mērķus, būtu jānosaka vienotas prasības attiecībā uz infrastruktūru.
- (8) Kopīgu interešu projektiem būtu jāsniedz ieguldījums Eiropas transporta tīkla attīstībā, veidojot jaunu transporta infrastruktūru, uzturot un modernizējot esošo infrastruktūru un īstenojot pasākumus, ar kuriem sekmē tā resursefektīvu izmantošanu un noturību. Kopīgu interešu projektiem būtu jāapliecina Eiropas pievienotā vērtība. Šādiem projektiem vajadzētu būt arī ekonomiski dzīvotspējīgiem. Projektiem mazapdzīvotos apgabalos vai infrastruktūras divējādam lietojumam būtiskiem projektiem, kuru ekonomisko dzīvotspēju varētu būt grūti pierādīt, jo sociālās un teritoriālās kohēzijas ieguvumi varētu būt svarīgāki, vajadzētu vismaz sniegt pozitīvu ieguldījumu tīkla attīstībā, pamatojoties uz sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīzi un ņemot vērā attiecīgā apgabala īpatnības un ierobežojumus.
- (9) Īstenojot kopīgu interešu projektus, pienācīga uzmanība būtu jāpievērš katra atsevišķā projekta konkrētajiem apstākļiem. Ja iespējams, būtu jāizmanto sinerģijas ar citiem politikas virzieniem, piemēram, ar Eiropas enerģētikas vai telekomunikāciju tīkliem vai ar militāriem nolūkiem paredzētu divējāda lietojuma infrastruktūru, kā arī ar tūrisma aspektiem, ierīkojot inženierbūvēs, tostarp tiltos vai tuneļos, velotransporta infrastruktūru veloceliņiem, tostarp, *EuroVelo* maršrutiem, vai sinerģijas ar drošības aspektiem, ierīkojot tādas jaunas tehnoloģijas kā, piemēram, sensorus tiltos.

- (10) Lai panāktu to, ka visu transporta veidu infrastruktūra ir kvalitatīva, efektīva un noturīga, Eiropas transporta tīkla attīstībā būtu jāņem vērā pasažieru un kravu pārvadājumu drošums un drošība, ietekme uz klimata pārmaiņām, klimata pārmaiņu ietekme un iespējamu dabisku apdraudējumu un cilvēka izraisītu katastrofu ietekme uz infrastruktūru, kā arī infrastruktūras piekļūstamība visiem transporta lietotājiem, jo īpaši reģionos, kurus sevišķi smagi skar klimata pārmaiņu negatīvā ietekme.
- (11) Eiropas transporta tīklam būtu jāpalīdz uzlabot pakalpojumu kvalitāti, transporta darbinieku sociālos apstākļus un piekļūstamību visiem lietotājiem, tostarp personām ar invaliditāti vai ierobežotām pārvietošanās spējām un citām personām, kuras atrodas neaizsargātības situācijā, kā arī novērst un mazināt transporta nabadzību. Īpaša uzmanība būtu jāpievērš dzimuma dimensijai, lai nodrošinātu vienlīdzīgu piekļuvi pakalpojumiem un infrastruktūrai.
- (12) Dalībvalstīm un citiem projektu virzītājiem infrastruktūras plānošanas procesā būtu jāpievērš pienācīga uzmanība riska novērtējumam un pielāgošanās pasākumiem, kuru mērķis ir uzlabot noturību, piemēram, pret klimata pārmaiņām, dabiskiem apdraudējumiem un cilvēka izraisītām katastrofām. Nodrošinot papildu stimulus ilgtspējīgu transporta veidu attīstībai un īstenojot augsta līmeņa standartus zaļās transporta infrastruktūras jomā, Eiropas transporta tīkla īstenošana atbalstīs principu “nenodarīt būtisku kaitējumu” Eiropas Parlamenta un Padomes Taksonomijas regulas (ES) 2020/852⁶ 17. panta izpratnē.

⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2020/852 (2020. gada 18. jūnijs) par regulējuma izveidi ilgtspējīgu ieguldījumu veicināšanai un ar ko groza Regulu (ES) 2019/2088 (OV L 198, 22.6.2020., 13. lpp.).

- (13) Ņemot vērā Savienības infrastruktūras vajadzību attīstību un dekarbonizācijas mērķus, 2020. gada jūlija Eiropadomes secinājumus, saskaņā ar kuriem Savienības izdevumiem būtu jāatbilst Parīzes nolīguma mērķiem un principam “nenodarīt būtisku kaitējumu”, kopīgu interešu projekti būtu jānovērtē, lai nodrošinātu, ka Eiropas transporta tīkla politika ir saskaņota ar Savienības transporta, vides un klimata politikas mērķiem. Dalībvalstīm un citiem projektu virzītājiem būtu jāveic plānu un projektu vides novērtējumi, kuros attiecībā uz projektiem, kam līdz šīs regulas spēkā stāšanās dienai nav sāksis ietekmes uz vidi novērtējuma iepirkuma process, būtu jāiekļauj novērtējums attiecībā uz principu “nenodarīt būtisku kaitējumu”, pamatojoties uz jaunākajiem pieejamajiem norādījumiem un paraugpraksi.

- (14) Infrastruktūras projektiem saskaņā ar šo regulu vajadzētu būt noturīgiem pret klimata pārmaiņu iespējamo negatīvo ietekmi, un šādā nolūkā būtu jāveic klimatiskās neaizsargātības un riska novērtējums, kā arī attiecīgi pielāgošanās pasākumi. Projektiem, par kuriem jāveic ietekmes uz vidi novērtējums, būtu jāpiemēro klimatdrošināšana un izmaksu un ieguvumu analīzē būtu jāintegrē siltumnīcefekta gāzu emisiju izmaksas un klimata pārmaiņu mazināšanas pasākumu pozitīvā ietekme. Klimatdrošināšana būtu jāveic, pamatojoties uz jaunāko pieejamo paraugpraksi un norādījumiem. Tas veicina ar klimata pārmaiņām saistīto riska faktoru un klimata pārmaiņu kontekstā sagatavotu neaizsargātības un pielāgošanās novērtējumu integrēšanu investīciju un plānošanas lēmumos saskaņā ar Savienības budžetu. Neskarot citus Savienības tiesību aktus, jo īpaši īstenošanas aktus par nosacījumiem Savienības finansiālā atbalsta piešķiršanai kopīgu interešu projektiem saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2021/1153⁷, prasība veikt klimatdrošināšanu būtu jāpiemēro tikai tiem projektiem, attiecībā uz kuriem līdz šīs regulas spēkā stāšanās dienai vēl nav sākts ietekmes uz vidi novērtējuma iepirkuma process.
- (15) Dalībvalstīm un citiem projektu virzītājiem būtu jāveic plānu un projektu vides novērtējumi saskaņā ar attiecīgajiem tiesību aktiem, lai novērstu vai, ja novēršana nav iespējama, mazinātu vai kompensētu negatīvo ietekmi uz vidi, piemēram, ainavas fragmentāciju, augsnes noslēgšanu un gaisa un ūdens piesārņojumu, kā arī troksni, un lai efektīvi aizsargātu biodaudzveidību.

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

- (16) Projektu plānošanas un būvniecības posmā būtu pienācīgi jāņem vērā reģionālo un vietējo iestāžu intereses, kā arī tās sabiedrības daļas intereses, ko ietekmē kopīgu interešu projekts.
- (17) Eiropas transporta tīkla definīcijas pamatā vajadzētu būt vienotai un pārredzamai metodikai, un tai būtu jāatspoguļo visaugstākais infrastruktūras plānošanas līmenis Savienībā. Eiropas transporta tīklam vajadzētu būt multimodālam, respektīvi, tam būtu jāaptver visi transporta veidi un to savienojumi, kā arī attiecīgās satiksmes un ceļošanas informācijas pārvaldības sistēmas.
- (18) Eiropas transporta tīkls būtu pakāpeniski jāattīsta trīs posmos ar vispārējo mērķi izveidot multimodālu un savstarpēji izmantojamu Eiropas mēroga augstas kvalitātes standartu tīklu, vienlaikus ievērojot Savienības vispārējos klimatneitralitātes un vides mērķus: pamattīkla pabeigšana līdz 2030. gadam, paplašinātā pamattīkla pabeigšana līdz 2040. gadam un visaptverošā tīkla pabeigšana līdz 2050. gadam, ja vien šajā regulā nav noteikts citādi.
- (19) Papildus 2030. un 2050. gada termiņiem, kas jau ir ieviesti ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 1315/2013⁸, attiecībā uz paplašināto pamattīklu, kas ir daļa no Eiropas transporta koridoriem, būtu jāpievieno starpposma termiņš – 2040. gads –, kurā nodrošināma tīkla atbilstība šai regulai. Lai laikus varētu veikt vajadzīgās investīcijas, tas pats starpposma termiņš būtu jāpiemēro arī jauniem pamattīkla standartiem, kas ir ieviesti papildus Regulā (ES) Nr. 1315/2013 noteiktajām prasībām.

⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1315/2013 (2013. gada 11. decembris) par Savienības pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko atceļ Lēmumu Nr. 661/2010/ES (OV L 348, 20.12.2013., 1. lpp.).

- (20) Transporta infrastruktūra darbojas kā tīkls, tāpēc pat neliela posma neatbilstība vai darbotiespējas trūkums var kavēt visas sistēmas efektivitāti un konkurētspēju un liegt pilnībā izmantot tīkla priekšrocības.
- (21) Eiropas transporta tīklam vajadzētu būt Eiropas mēroga transporta tīklam, kas nodrošina piekļūstamību un savienojamību visos Savienības reģionos, tostarp tālākajos reģionos un citos attālos, lauku, salu, perifēros un kalnu reģionos, kā arī mazapdzīvotos apgabalos, un stiprina to savstarpējo sociālo, ekonomisko un teritoriālo kohēziju. Lai veicinātu augstas kvalitātes tīkla attīstību visā Savienībā, būtu jānosaka prasības Eiropas transporta tīkla infrastruktūrai.
- (22) Eiropas transporta tīklam vajadzētu būt pietiekami aprīkotam ar alternatīvo degvielu infrastruktūru saskaņā ar termiņiem, kas noteikti Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2023/1804⁹, lai nodrošinātu, ka tas efektīvi atbalsta pāreju uz bezemisiju un mazemisiju mobilitāti.
- (23) Papildus pamattīklam būtu jādefinē paplašināts pamattīkls, pamatojoties uz visaptverošā tīkla prioritārajiem posmiem, kas ir daļa no Eiropas transporta koridoriem.

⁹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2023/1804 (2023. gada 13. septembris) par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu un ar ko atceļ Direktīvu 2014/94/ES (OV L 234, 22.9.2023., 1. lpp.).

- (24) Pamattīkls ir noteikts, pamatojoties uz objektīvas plānošanas metodiku. Izmantojot minēto metodiku, ir noteikti vissvarīgākie pilsētu mezgli, ostas un lidostas, kā arī robežšķērsošanas punkti. Minētie mezgli pēc iespējas jāsavieno ar Eiropas transporta tīklu, izmantojot dzelzceļus vai autoceļus, vai abus, ja tas ir ekonomiski pamatoti un īstenojami. Ar šo metodiku nodrošina starpsavienojumus starp visām dalībvalstīm un nozīmīgāko salu integrāciju pamattīklā.
- (25) Pamattīklam, kura īstenošanas termiņš ir 2030. gads, un paplašinātajam pamattīklam, kura īstenošanas termiņš ir 2040. gads, ja vien šajā regulā nav noteikts citādi, vajadzētu būt ilgtspējīga multimodālā transporta tīkla pamatam, kurā atbilstoši satiksmes vajadzībām ietverti stratēģiski vissvarīgākie Eiropas transporta tīkla mezgli un savienojumi. Tiem būtu jāstimulē visa visaptverošā tīkla attīstība un jādod iespēja Savienības rīcībai koncentrēties uz tiem Eiropas transporta tīkla komponentiem, kuriem ir visaugstākā Eiropas pievienotā vērtība, jo īpaši pārrobežu posmiem, trūkstošajiem savienojumiem, multimodālajiem savienojuma punktiem un galvenajiem sastrēgumposmiem.
- (26) Daži spēkā esošie pamattīkla standarti būtu jāattiecina arī uz paplašināto pamattīklu un visaptverošo tīklu, lai pilnībā izmantotu tīkla priekšrocības, palielinātu tīklu veidu savstarpējo izmantojamību un ļautu veikt vairāk darbību, izmantojot ilgtspējīgākus transporta veidus, tostarp īstenojot plašāku digitalizāciju un citus tehnoloģiskos risinājumus.

- (27) Atbrīvojumiem no infrastruktūras prasībām, kas piemērojamas pamattīklam, paplašinātajam pamattīklam un visaptverošajam tīklam, vajadzētu būt iespējamiem tikai pienācīgi pamatotos gadījumos un ar konkrētiem nosacījumiem. Tam būtu jāietver gadījumi, kad investīcijas nevar pamatot vai kad pastāv īpaši ģeogrāfiski vai būtiski fiziski ierobežojumi, piemēram, tālākajos reģionos un citos attālos, salu, perifēros un kalnainos reģionos vai mazapdzīvotos apgabalos, vai blīvi apdzīvotās vietās, vai kad pastāv būtiska negatīva ietekme uz vidi vai biodaudzveidību. Novērtējot dalībvalstu pieprasījumus pēc atbrīvojumiem, Komisijai būtu pienācīgi jāapsver iespējamā ietekme uz tīkla savstarpējo izmantojamību un nepārtrauktību, kā arī to ietekme uz savienotajiem posmiem kaimiņos esošajās dalībvalstīs.
- (28) Dalībvalsts dzelzceļa tīklam vai tā daļai, kurā sliežu ceļa platums atšķiras no Eiropas standarta nominālā sliežu ceļa platuma, kas ir 1435 mm (šīs regulas nolūkos – “izolēts tīkls”), nebūtu jāpiemēro konkrēti šīs regulas standarti un prasības, jo tas, ņemot vērā izolētu tīklu specifiskās īpašības, nebūtu pamatoti ekonomisko izmaksu un ieguvumu izteiksmē. Šādas specifiskās īpašības nosaka izolētu tīklu nošķirtība no citiem tīkliem, kuru Eiropas standarta nominālais sliežu ceļa platums ir 1435 mm. Turklāt, lai gan dalībvalstīm būtu jāīsteno visi iespējamie centieni, lai visā tīklā varētu iedalīt minimālo skaitu vilcienu ceļu kravas vilcieniem, kuru garums ir vismaz 740 metri, tās, novērtējot šādus centienus, var ņemt vērā izolētu tīklu specifiskās iezīmes un problēmas, kā arī to, ka minētajos tīklos šāda iedalīšana ne vienmēr būtu pamatota no sociālekonomiskā viedokļa.

- (29) Būtu jānodrošina sauszemes infrastruktūras tīkla, kas izveidots, izmantojot pamattīklu, paplašināto pamattīklu un visaptverošo tīklu, integrācija ar Eiropas transporta tīkla jūras transporta dimensiju. Šajā nolūkā ciešā sadarbībā ar Eiropas makroreģionālajām un jūras baseinu stratēģijām būtu jāīsteno patiesi ilgtspējīga, vieda, vienlaidu un noturīga Eiropas jūras telpa, kurā būtu jāņem vērā agrākās “jūras maģistrāles”. Tai būtu jāaptver visi Eiropas transporta tīkla jūras infrastruktūras komponenti. Virzot kopīgu interešu projektus, īpaša uzmanība būtu jāpievērš tam, lai tiktu sekmēta labāka piekļuve tālākajiem reģioniem un citiem attāliem, salu un perifēriem reģioniem.
- (30) Dzelzceļa kravu pārvadājumu koridori, kas izveidoti, pamatojoties uz Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 913/2010¹⁰, un pamattīkla koridori, kas definēti Regulā (ES) Nr. 1315/2013, ir savstarpēji papildinoši politikas instrumenti, ar kuriem tiecas sasniegt cieši saistītus mērķus, jo īpaši veicināt ilgtspējīgus, efektīvus un drošus transporta pakalpojumus. Lai gan sadarbība daudzos aspektos ir bijusi sekmīga, dažos gadījumos ir konstatēta darbību pārklāšanās un vajadzība pēc labākas informācijas apmaiņas. Turklāt dzelzceļa kravu pārvadājumu koridori un pamattīkla koridori nav pilnībā ģeogrāfiski saskaņoti, un tas ierobežo koordinācijas iespēju, piemēram, tādos jautājumos kā Eiropas transporta tīkla infrastruktūras prasību ieviešana vai dzelzceļa pakalpojumu kvalitātes uzlabošana. Tāpēc ir ievērojams neizmantots racionalizācijas, uzlabotas efektivitātes un sinerģijas potenciāls.

¹⁰ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 913/2010 (2010. gada 22. septembris) par Eiropas dzelzceļa tīklu konkurētspējīgiem kravu pārvadājumiem (OV L 276, 20.10.2010., 22. lpp.).

- (31) Kā norādīts Komisijas paziņojumā par ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģiju, pamattīkla koridori un dzelzceļa kravu pārvadājumu koridori ir jāintegrē “Eiropas transporta koridoros”, lai palielinātu sinerģiju starp infrastruktūras plānošanu un transporta darbību. Eiropas transporta koridoriem būtu jāklūst par instrumentu ilgtspējīgu un multimodālu kravu un pasažieru pārvadājumu plūsmu attīstībai Eiropā un savstarpēji izmantojamas augstas kvalitātes infrastruktūras un darbības rādītāju attīstībai. Tādējādi tiem vajadzētu būt arī instrumentam, ar ko īstenot redzējumu par ļoti konkurētspējīga dzelzceļa tīkla izveidi visā Savienībā.
- (32) Lai nodrošinātu pakalpojumu augstu kvalitāti, būtu jāpiemēro jaunas ekspluatācijas prioritātes Eiropas transporta koridoriem. Jo īpaši dzelzceļa kravu pārvadājumu pārvaldības struktūrām būtu jādara viss iespējamais, lai nodrošinātu, ka robežu starp divām dalībvalstīm šķērsojošo kravas vilcienu atrašanās laiks nepārsniedz vidēji 25 minūtes un ka lielākā daļa vilcienu, kas šķērso vismaz vienu Eiropas transporta koridora robežu, ierodas galamērķī vai pie Savienības ārējās robežas paredzētajā laikā vai ar mazāk nekā 30 minūšu kavēšanos. Atrašanās laika ierobežojums nebūtu jāpiemēro gadījumos, kad tiek mainīts sliežu platums. To nevajadzētu piemērot arī uz divu dalībvalstu robežas, uz kuras vēl nav atceltas kontroles, ko veic, piemērojot Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2016/399¹¹, ar kuru jo īpaši uzliek pienākumu veikt ārējās robežas šķērsojošo pasažieru un preču vilcienu pasažieru un apkalpes locekļu pārbaudes, un ja pārbaudes, ko veic vilcienos, piemērojot minēto regulu, neļauj ievērot šo laika ierobežojumu. Minētā sliežu platuma maiņa un vilcienos veicamās pārbaudes var izraisīt satiksmes pārslodzi un ilgāku gaidīšanas laiku uz robežas. Nebūtu arī jāņem vērā kavēšanās, kas notikusi trešās valstīs, ko šķērso kravas vilcieni, un kas ir attiecināma uz minētajām trešām valstīm.

¹¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2016/399 (2016. gada 9. marts) par Savienības Kodeksu par noteikumiem, kas reglamentē personu pārvietošanos pār robežām (Šengenas Robežu kodekss) (OV L 77, 23.3.2016., 1. lpp.).

- (33) Sākotnēji saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 913/2010 dalībvalstīm, kurām ir dzelzceļa tīkls ar sliežu ceļa platumu, kas atšķiras no galvenā dzelzceļa tīkla sliežu ceļa platuma Savienībā, nebija pienākuma piedalīties kravu pārvadājumu koridoru izveidē vai esošo koridoru pagarināšanā saskaņā ar minēto regulu. Šādām dalībvalstīm būtu jāļauj uz laiku, kas nepārsniedz 10 gadus, nolemt, ka infrastruktūras pārvaldītājs(-i), kas ir atbildīgs(-i) par dzelzceļa infrastruktūru to teritorijā, nepiedalās to teritorijā esošo kravu pārvadājumu koridoru apsaimniekotājvaldē.
- (34) Regulas (ES) Nr. 913/2010 galvenais mērķis ir organizēt un pārvaldīt starptautiskus dzelzceļa koridorus konkurētspējīgiem dzelzceļa kravu pārvadājumiem. Ņemot vērā Īrijas izolētību, tai nav dzelzceļa savienojuma ar citām dalībvalstīm. Turklāt saskaņā ar minēto regulu dalībvalstīm, kurām ir dzelzceļa tīkls ar sliežu ceļa platumu, kas atšķiras no galvenā dzelzceļa tīkla sliežu ceļa platuma Savienībā, nebija pienākuma piedalīties kravu pārvadājumu koridoru izveidē vai esošo koridoru pagarināšanā. Īrija izmantoja šo iespēju. Tādējādi Īrijas teritorijā netika izveidots neviens dzelzceļa kravu pārvadājumu koridors. Minētajos apstākļos, ņemot vērā to ierobežoto pievienoto vērtību Īrijas iestādēm un tās infrastruktūras pārvaldītājiem, ko sniedz dalība kravu pārvadājumu koridoru pārvaldībā saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 913/2010, Īrijai vajadzētu būt iespējai nolemt, ka tās iestāžu pārstāvji un infrastruktūras pārvaldītāji, kas ir atbildīgi par dzelzceļa infrastruktūru tās teritorijā, nepiedalās tās teritorijā esošo kravu pārvadājumu koridoru valdē vai apsaimniekotājvaldē, vai abās valdēs.

- (35) Eiropas transporta koridoriem būtu jāaptver vissvarīgākās tālsatiksmes transporta plūsmas, un tiem būtu jā sastāv no galvenajām Eiropas transporta multimodālajām asīm, kuru pamatā ir Eiropas transporta tīkla daļas, tiem vajadzētu šķērsot robežas, būt multimodāliem un atvērtiem visu to transporta veidu iekļaušanai, uz kuriem attiecas šī regula, un tie var ietvert arī kaimiņvalstis.
- (36) Lai Eiropas transporta tīklu izveidotu koordinēti un laikus, tādējādi radot iespēju maksimāli vairot tīkla ietekmi, attiecīgajām dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka tiek veikti piemēroti pasākumi, lai līdz noteiktajiem termiņiem, proti, 2030., 2040. un 2050. gadam, ja vien šajā regulā nav noteikts citādi, pabeigtu pamattīkla, paplašinātā pamattīkla un visaptverošā tīkla kopīgu interešu projektus. Šajā nolūkā dalībvalstīm būtu jānodrošina valsts transporta un investīciju plānu saskaņotība ar prioritātēm, kas noteiktas šajā regulā. Dalībvalstīm cita starpā būtu arī jāņem vērā prioritātes, kas izklāstītas Eiropas koordinatoru darba plānos un saskaņā ar šo regulu pieņemtajos īstenošanas aktos. Tomēr valsts plānu un programmu darbības joma, metodika vai grafiks paliek tikai dalībvalstu kompetencē.
- (37) Ir nepieciešams identificēt kopīgu interešu projektus, kurus īstenojot tiks sniegts ieguldījums Eiropas transporta tīkla pabeigšanā un kuri sekmē mērķu sasniegšanu un atbilst šajā regulā noteiktajām prioritātēm. To īstenošanai vajadzētu būt atkarīgai no to gatavības pakāpes, atbilstības Savienības un valstu juridiskajām procedūrām un finanšu resursu pieejamības, neietekmējot kādas dalībvalsts vai Savienības finanšu saistības.

- (38) Kopīgu interešu projektiem, kuru mērķis ir attīstīt Eiropas transporta tīklu saskaņā ar šajā regulā noteiktajām prasībām, ir Eiropas pievienotā vērtība, jo tie veicina augstas kvalitātes, noturīgu, savstarpēji izmantojamu un multimodālu Eiropas tīklu, palielinot ilgtspēju, kohēziju, efektivitāti vai lietotāju ieguvumus. Eiropas pievienotā vērtība ir lielāka, ja tā papildus iespējamajai vērtībai, ko gūst tikai attiecīgā dalībvalsts, būtiski uzlabo transporta savienojumus vai transporta plūsmas starp dalībvalstīm vai starp dalībvalsti un trešo valsti. Šādos pārrobežu projektos Savienībai būtu jāiesaistās pirmām kārtām, lai nodrošinātu, ka šie projekti tiek īstenoti.
- (39) Lai izpildītu šīs regulas prasības, dalībvalstīm un citiem projektu virzītājiem būtu jānodrošina, ka kopīgu interešu projektu novērtējumi tiek veikti efektīvi un bez liekas kavēšanās, un attiecīgā gadījumā saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2021/1187¹² dalībvalstīm būtu jādara viss iespējamais, lai nodrošinātu, ka minētie projekti tiek īstenoti laikus un efektīvi.

¹² Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2021/1187 (2021. gada 7. jūlijs) par pasākumu racionalizēšanu ar mērķi veicināt Eiropas transporta tīkla (*TEN-T*) ieviešanu (OV L 258, 20.7.2021., 1. lpp.).

- (40) Veicot sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīzi, dalībvalstīm būtu jāievēro atzīta un saskaņota pieeja, lai tādējādi darītu iespējamu kopīgu interešu projektu pārredzamu un salīdzinošu izvērtējumu. Izmaksu un ieguvumu analīzei klimata un vides jomā vajadzētu balstīties uz ietekmes uz vidi novērtējumu, kas veikts, ievērojot Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2011/92/ES¹³.
- (41) Sadarbība ar trešām valstīm, tostarp kaimiņvalstīm, ir nepieciešama, lai nodrošinātu Savienības un minēto valstu infrastruktūras tīklu savienojumus un savstarpēju izmantojamību. Savienībai attiecīgā gadījumā būtu jāvirza kopīgu interešu projekti ar minētajām valstīm, nodrošinot, ka tiek ievēroti Eiropas transporta tīkla mērķi un savstarpējas izmantojamības prasības. Šādi projekti būtu arī jāsaista ar mērķi līdz 2050. gadam Savienībā panākt klimatneitralitāti, un tiem būtu jānodrošina vienlīdzīgi konkurences apstākļi transporta nozarē, jo īpaši, novēršot oglekļa emisiju pārvirzi.
- (42) Eiropas transporta tīkla noturība ir apdraudēta, un tam nākas izturēt pārbaudījumus, ko uzlikusi Krievijas agresijas kara pret Ukrainu postošā ietekme. Šī agresija ir pārveidojusi ģeopolitisko ainavu, atklājot Savienības neaizsargātību pret neparedzētiem graujošiem notikumiem ārpus Savienības robežām. Tās būtiskā ietekme uz pasaules tirgiem, piemēram, pārtikas nodrošinājumu pasaulē, ir vērsusi uzmanību uz to, ka Savienības politikas veidošanā Savienības iekšējo tirgu un tās transporta tīklu nevar aplūkot nošķirti. Patlaban vairāk nekā jebkad agrāk ir vajadzīgi labāki savienojumi ar Savienībai kaimiņos esošām partnervalstīm.

¹³ 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.).

- (43) Ņemot vērā šo jauno ģeopolitisko kontekstu, Komisijas 2022. gada 12. maija paziņojumā “Rīcības plāns ES un Ukrainas solidaritātes joslām Ukrainas lauksaimniecības produktu eksporta un divpusējās tirdzniecības ar ES atvieglošanai” ir apzinātas vairākas būtiskas transporta infrastruktūras problēmas, kas Savienībai un tās kaimiņvalstīm jārisina, lai atbalstītu Ukrainas ekonomiku un atveseļošanu, ļautu lauksaimniecības produktiem un citām precēm nonākt Savienības un pasaules tirgos un nodrošinātu, ka savienojamība ar Savienību ievērojami uzlabojas gan eksporta, gan importa jomā. Lai ļautu veidot labāku savienojamību ar Savienību, minētajā paziņojumā tika ierosināts izvērtēt Eiropas transporta koridoru paplašināšanu uz Ukrainu un Moldovas Republiku.
- (44) Ņemot vērā Krievijas agresijas karu pret Ukrainu un Baltkrievijas nostāju šajā konfliktā, sadarbība starp Savienību un Krieviju un Baltkrieviju Eiropas transporta tīkla politikas jomā nav ne lietderīga, ne Savienības interesēs esoša. Tāpēc nebūtu jāturpina Eiropas transporta tīkla izveide abās minētajās trešās valstīs. Tā rezultātā labāki pārrobežu savienojumi ar Krieviju un Baltkrieviju vairs nav augsta prioritāte dalībvalstu teritorijā. Patlaban pastāv savienojumi starp Somiju, Igauniju, Latviju, Lietuvu un Poliju un abām minētajām trešām valstīm. Lai atspoguļotu to, ka šo savienojumu būvniecībai un modernizācijai tagad ir mazāka prioritāte, visu attiecīgo pārrobežu savienojumu ar Krieviju un Baltkrieviju pēdējo jūdžu, kas patlaban iekļautas pamattīklā, statuss šajā regulā iekļautajās kartēs būtu jāpazemina, iekļaujot tās visaptverošajā tīklā, kuram ir paredzēts tikai vēlāks īstenošanas termiņš, proti, 2050. gads. Tomēr gadījumā, ja Baltkrievijā notiktu pāreja uz demokrātiju, saskaņā ar visaptverošo ekonomikas plānu demokrātiskai Baltkrievijai valsts pārrobežu savienojumu ar Savienību būvniecībai un modernizācijai tiktu piešķirta augsta prioritāte, tai skaitā no jauna iekļaujot valsti regulā.

- (45) Jaunais ģeopolitisks konteksts, kas izriet no Krievijas agresijas kara pret Ukrainu, ir parādījis, cik svarīgi ir vienlaidu transporta savienojumi Savienības teritorijā un ar kaimiņvalstīm. Dzelzceļa sliežu ceļa platums, kurš atšķiras no Eiropas standarta nominālā sliežu ceļa platuma 1435 mm, būtiski kavē dzelzceļa tīklu savstarpēju izmantojamību visā Savienībā un pat ietekmē minēto izolēto dzelzceļa tīklu konkurētspēju. Tāpēc jaunas pamattīkla vai paplašinātā pamattīkla dzelzceļa līnijas būtu jāizbūvē tikai ar Eiropas standarta nominālo sliežu ceļa platumu 1435 mm. Turklāt dalībvalstīm, kurām ir tīkls ar sliežu ceļa platumu, kas atšķiras no Eiropas standarta nominālā sliežu ceļa platuma 1435 mm, būtu jāizvērtē Eiropas transporta koridoru esošo līniju pāreja uz Eiropas standarta nominālo sliežu ceļa platumu 1435 mm. Šis pienākums nebūtu jāpiemēro salu un tālākajiem reģioniem, jo to transporta tīkls to ģeogrāfiskā stāvokļa dēļ ir pilnībā nošķirts no jebkura sauszemes savienojuma Savienības teritorijā.

- (46) Lai transporta nozari pārveidotu par patiesi multimodālu ilgtspējīgas un viedas mobilitātes pakalpojumu sistēmu, Savienībai būtu jāizveido augstas kvalitātes transporta tīkls, kurā paredzēti minimālie ātrumi dzelzceļa pasažieru un kravu pārvadājumu pakalpojumu nodrošināšanai. Virzot kopīgu interešu projektus, Savienībai būtu arī jāpievērš pienācīga uzmanība divceļu līniju infrastruktūras ieviešanai tādā dzelzceļa infrastruktūrā, kurā ir jaudas nepietiekamība. Konkurētspējīgam ātrgaitas pasažieru dzelzceļam ir liels potenciāls transporta dekarbonizācijā. Ir jāizveido saskaņots un savstarpēji izmantojams Eiropas ātrgaitas dzelzceļa tīkls, kas savieno Eiropas galvaspilsētas un lielākās pilsētas. Esošo ātrgaitas līniju papildināšanai ar līnijām, kuru projektētais ātrums ir vismaz 160 km/h, savukārt būtu jārada ietekme tīklā, jāuzlabo tīkla saskaņotība un jāpalielina dzelzceļa pasažieru skaits. Projektētā ātruma prasības, kas paredzētas pasažieru un kravu pārvadājumu līnijām, būtu jāierobežo līdz noteiktai procentuālai daļai no attiecīgajiem dzelzceļa posmiem, lai ņemtu vērā vajadzību pēc elastīguma attiecībā uz dzelzceļa posmiem ar īpašām iezīmēm topogrāfisko, reljefa vai pilsētplānošanas ierobežojumu dēļ, kuriem katrā atsevišķā gadījumā jāpielāgo ātrums, tostarp arī savienojuma līnijām, līnijām staciju šķērsošanai, piekļūšanai termināļiem un apkopes centriem vai depo. Komisijai pēc dalībvalsts pieprasījuma būtu jāpiešķir atbrīvojumi, lai vajadzības gadījumā un pamatotos gadījumos nodrošinātu lielāku elastību, pārsniedzot šajā regulā noteiktās konkrētās procentuālās vērtības. Modernizējot infrastruktūru, dalībvalstis tiek mudinātas izskatīt iespējas, projektējot paredzēt lielāku ātrumu, nekā noteikts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2016/797¹⁴ I pielikumā. Papildus ātrgaitas vilcieniem nakts vilcieni ir ilgtspējīgs veids tālsatiksmes ceļošanai visā Savienībā.

¹⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/797 (2016. gada 11. maijs) par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Eiropas Savienībā (OV L 138, 26.5.2016., 44. lpp.).

- (47) Lai veicinātu multimodālā un kombinētā transporta konkurētspēju, visā Eiropā būtu jāizveido ilgtspējīgāks, noturīgāks un uzticamāks dzelzceļa kravu pārvadājumu tīkls. Kombinēto dzelzceļa pārvadājumu infrastruktūra un termināļu infrastruktūra būtu jāmodernizē, lai nodrošinātu, ka intermodālos pārvadājumus galvenokārt veic pa dzelzceļu, iekšējiem ūdensceļiem vai ar tuvsatiksmes kuģošanu un ka visi sākuma vai beigu posmi, vai abi minētie posmi, ko veic pa autoceļiem, ir pēc iespējas īsāki.
- (48) Intermodālie pārvadājumi veido aptuveni pusi no dzelzceļa kravu tonnkilometriem Eiropā, un to īpatsvars pieaug. Lai sasniegtu mērķus, kas noteikti Komisijas paziņojumā par ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģiju, proti, divkāršot dzelzceļa kravu pārvadājumu daļu, īpaša uzmanība būtu jāpievērš pārvadājumiem, kuros kombinēts dzelzceļa transports brauciena lielākajā daļā un kravas autotransports pirmās un pēdējās jūdzes posmos. Lai veicinātu intermodālo pārvadājumu pieaugumu, infrastruktūrai būtu jānodrošina tādu kravas vilcienu kustība, kuri pārvadā līdz 4 metriem augstas standarta puspiekabes, kas uzkrautas vismaz 27 cm augstumā virs sliežu ceļa augšējā līmeņa, un vienlaikus būtu jāsekmē minimālais augstums – 33 cm. Tomēr minētās prasības ievērošana ir saistīta ar daudziem, dažkārt dārgiem pielāgojumiem. Tādēļ ir svarīgi rast līdzsvarotu pieeju šīs prasības īstenošanai un nodrošināt, ka tās īstenošana tiek veikta izmaksu ziņā efektīvā veidā. Šajā sakarā dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka prasība tiek īstenota tā, lai tiktu nodrošināta vismaz viena iekšzemes tiešā līnija, viens tiešais dzelzceļa kravu pārvadājumu līnijas savienojums ar kaimiņos esošu dalībvalsti vai dalībvalstīm un viens savienojums ar vismaz vienu dzelzceļa–autoceļa termināli vai multimodālu kravas termināli, kas atrodas jūras ostā vai blakus tai, kura ir daļa no Eiropas transporta koridora dalībvalsts teritorijā.

Turklāt, ja viens vai vairāki koridora galapunkti atrodas dalībvalsts teritorijā, vajadzētu būt vismaz vienai tiešajai līnijai, kas atbilst minētajai prasībai, ar vismaz vienu no šiem galapunktiem. Izvēloties attiecīgās līnijas, dalībvalstīm būtu jāņem vērā pašreizējās un turpmākās dzelzceļa kravu pārvadājumu plūsmas. Izvērtējot pieprasījumus piešķirt atbrīvojumu no prasības, kas attiecas uz puspiekabju pārvadāšanu saskaņā ar šo regulu, Komisijai jo īpaši būtu jāņem vērā sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīzes rezultāti, kā arī iespējamie pakalpojumu traucējumi, ko rada darbs, kas nepieciešams, lai izpildītu šo standartu. Turklāt, izvērtējot pieprasījumus pēc atbrīvojumiem no prasībām, kas piemērojamas paplašinātā pamattīkla dzelzceļa infrastruktūrai, Komisijai jo īpaši būtu jāņem vērā visas būtiskās investīcijas, ko attiecīgā dalībvalsts veikusi paralēlā līnijā, kura atrodas netālu no jaunizbūvējamām līnijām.

- (49) Ņemot vērā to, ka Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēmas (*ERTMS*) ieviešana Eiropā paātrinās un ka vairākas dalībvalstis jau ir pieņēmušas plānus priekšlaikus ieviest *ERTMS* visos savos valsts dzelzceļa tīklos, ir jāņem vērā šī paradigmas maiņa un jānosaka vērienīgāka pieeja *ERTMS* ieviešanai visaptverošajā tīklā.

- (50) Dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka *ERTMS* visaptverošajā tīklā tiek ieviesta līdz 2050. gadam, paplašinātajā pamattīklā līdz 2040. gadam un pamattīklā līdz 2030. gadam. Ieviešot *ERTMS* visaptverošajā tīklā, prioritāte laika ziņā būtu jāpiešķir līnijām, kuras var veicināt drošu un efektīvu pārrobežu starptautisko dzelzceļa transportu. Tā kā uz radiosakariem balstītas *ERTMS* ieviešana vēl vairāk palīdz atcelt valstu noteikumus, kas ietekmē ekspluatāciju, dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka no 2030. gada jaunās līnijās vai no 2040. gada esošajās līnijās gadījumā, ja tiek modernizēta signalizācijas sistēma, ir ieviesta uz radiosakariem balstīta *ERTMS* un ka līdz 2050. gadam viss Eiropas transporta tīkls ir aprīkots ar uz radiosakariem balstītu *ERTMS*.
- (51) B klases sistēmu ekspluatācijas izbeigšana infrastruktūras pārvaldītājiem sniedz būtiskus uzturēšanas izdevumu ietaupījumus, ņemot vērā izmaksas, ko rada *ERTMS* ieviešana un papildu lauka iekārtu sistēmu uzturēšana ilgāku laiku, un to sarežģītību. Dalībvalstīm būtu, izņemot konkrētos gadījumos, jānodrošina, ka B klases sistēmu ekspluatācija pamattīklā tiek izbeigta līdz 2040. gadam, paplašinātajā pamattīklā līdz 2045. gadam un visaptverošajā tīklā līdz 2050. gadam, ar noteikumu, ka ir garantēts pienācīgs drošuma līmenis, vienlaikus nodrošinot visu attiecīgo pušu savlaicīgu informēšanu par šādu ekspluatācijas izbeigšanu un *ERTMS* ieviešanu.

- (52) Eiropas iekšējiem ūdensceļiem ir raksturīga neviendabīga hidromorfoloģija, kas kavē saskaņotu darbību visos ūdensceļu posmos. Iekšējos ūdensceļus, jo īpaši posmus, kuros ir brīva plūsma, var smagi ietekmēt klimatiskie un laikapstākļi. Lai nodrošinātu uzticamu starptautisko satiksmi, vienlaikus ievērojot hidromorfoloģiju un piemērojamās tiesību aktus vides jomā, Eiropas transporta tīkla prasībās būtu jāņem vērā katra ūdensceļa konkrētā hidromorfoloģija (piemēram, brīvi plūstošas vai regulētas upes), kā arī vides un biodaudzveidības politikas mērķi. Šajā nolūkā būtu jānosaka ūdens atsaucēs līmeņi katram Eiropas transporta koridoram, ūdensceļam vai ūdensceļa posmam, vienlaikus ņemot vērā klimata pārmaiņu ietekmi. Nosakot ūdens atsaucēs līmeņus, Komisijai būtu cieši jāsadarbojas ar attiecīgajām dalībvalstīm un Eiropas koordinatoriem, un ar attiecīgajām upju navigācijas komisijām, kas izveidotas ar starptautiskiem nolīgumiem, lai nodrošinātu saskaņotu pieeju attiecībā uz iekšējo ūdensceļu infrastruktūras prasībām nolūkā veicināt šo transporta veidu.
- (53) Būvējot vai modernizējot iekšējo ūdensceļu infrastruktūru, īpaša uzmanība būtu jāpievērš tam, lai izvairītos no iespējamām šķēršļiem brīvi plūstošu upju savienojamībai.

- (54) Jūras ostas ir Eiropas transporta tīkla sauszemes infrastruktūras ieejas un izejas punkti, tāpēc tām ir svarīga ģeostratēģiska nozīme kā pārrobežu multimodāliem mezgliem, kas ne tikai kalpo kā transporta mezgli, bet var būt arī vārti tirdzniecībai, industriālās kopas, militārās mobilitātes un enerģētikas centri. Kā uzsvērts Komisijas 2022. gada 18. maija paziņojumā “Plāns *RePowerEU*”, ir nepieciešams dažādot enerģijas piegādes un paātrināt atjaunīgo energoresursu izvēršanu. Jūras ostas var palīdzēt sasniegt šo mērķi, ieviešot atkrastes vēja enerģijas iekārtas, ražojot zaļo ūdeņradi un transportējot un uzglabājot sašķidrinātu dabasgāzi. Lai stiprinātu sinerģijas starp transporta nozari un enerģētikas nozari centienos dekarbonizēt Savienības ekonomiku, jūras ostas varētu iesaistīties arī oglekļa dioksīda transportēšanā pa cauruļvadiem vai izmantojot citus transporta veidus.
- (55) Tuvsatiksmes kuģošana var sniegt būtisku ieguldījumu transporta dekarbonizācijā, pārvadājot vairāk kravu un pasažieru pa jūru, cita starpā, lai samazinātu autoceļu satiksmes pārslodzi Savienības teritorijā un uzlabotu piekļuvi perifēriem un salu reģioniem un valstīm. Tomēr ir nepieciešams labāk integrēt tuvsatiksmes kuģošanas savienojumus, kas veido Eiropas transporta tīkla jūras dimensiju, ar sauszemes tīklu un likt lielāku uzsvāru uz visu transporta un loģistikas ķēdi gan attiecībā uz jūru, gan iekšzemi. Jaunā Eiropas jūras telpas visaptverošā koncepcija būtu jāveicina, izveidojot vai modernizējot tuvsatiksmes kuģošanas maršrutus un attīstot jūras ostas un to savienojumus ar iekšzemi, lai nodrošinātu efektīvu un ilgtspējīgu integrāciju ar citiem transporta veidiem. Turklāt minētajai jaunajai koncepcijai būtu jāveicina ilgtspējīgi tuvsatiksmes kuģošanas savienojumi ar mērķi koncentrēt kravu plūsmas jūras loģistikas maršrutos tā, lai uzlabotu esošos jūras savienojumus vai izveidotu jaunus dzīvotspējīgus, regulārus un biežus jūras savienojumus.

- (56) Autotransports Savienībā veido trīs ceturtdaļas no kopējiem iekšzemes kravu pārvadājumiem (pamatojoties uz veiktajiem tonnkilometriem) un aptuveni 90 % no kopējā iekšzemes pasažieru pārvadājumu apjoma (pamatojoties uz kopējo pasažierkilometru skaitu). Ņemot vērā autotransporta nozīmi un apņemšanos uzlabot ceļu satiksmes drošību saskaņā ar Komisijas paziņojumā par ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģiju minēto starpposma mērķrādītāju, ir jāuzlabo autoceļu infrastruktūras drošums. Dalībvalstīm jo īpaši būtu jānodrošina autotransporta infrastruktūras drošums un tas, ka minētais drošums tiek pārraudzīts un vajadzības gadījumā uzlabots saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2008/96/EK¹⁵. Šajā sakarā minētā direktīva pilnvaro Komisiju pieņemt īstenošanas aktus, lai noteiktu kopīgas specifikācijas, kuru mērķis ir nodrošināt ceļa apzīmējumu un ceļa zīmju operatīvu izmantošanu, pēc tam, kad ekspertu grupa ir novērtējusi iespēju izveidot šādas specifikācijas.
- (57) Lai garantētu piekļuvi, jo īpaši profesionālu transportlīdzekļu vadītāju piekļuvi, atbilstīgām atpūtas vietām, būtu jāattīsta atpūtas zonas visā Eiropas transporta tīklā un drošas un aizsargātas stāvvietas pamattīklā un paplašinātajā pamattīklā.

¹⁵ 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.).

- (58) Lai nodrošinātu alternatīvas īsajiem lidojumiem, dalībvalstīm būtu, izņemot gadījumus, kad šādi savienojumi nav iespējami īpašu ģeogrāfisku vai būtisku fizisku ierobežojumu dēļ, jānodrošina Eiropas transporta tīkla lidostu, kuru satiksmes apjoms pārsniedz 12 miljonus pasažieru, savienošana ar Eiropas dzelzceļa tīklu, tostarp, ja iespējams, ātrgaitas dzelzceļa tīklu, ļaujot nodrošināt tālsatiksmes pārvadājumu pakalpojumus, vai attiecībā uz lidostām, kuru kopējais ikgadējais pasažieru satiksmes apjoms pārsniedz 4 miljonus un nepārsniedz 12 miljonus pasažieru un kuras atrodas Eiropas dzelzceļa tīkla pilsētas mezglā vai tā tuvumā, šādas lidostas savienošana ar minēto mezglu, izmantojot dzelzceļu, metro, vieglo dzelzceļu, tramvajus, trošu vagonus vai izņēmuma kārtā citus bezemisiju sabiedriskā transporta risinājumus. Šādi savienojumi būtu jāveicina attiecībā uz lidostām, kuru kopējais ikgadējais pasažieru satiksmes apjoms ir mazāks nekā 4 miljoni pasažieru.
- (59) Lai veicinātu inovāciju gaisa transporta jomā, kosmodromi būtu jāiekļauj gaisa transporta infrastruktūras komponentu sarakstā. Tomēr minētajai iekļaušanai nebūtu jāskar Savienības kompetence kosmosa jomā atbilstīgi Līguma par Eiropas Savienību darbību (LESD) 4. panta 3. punktam un LESD 189. pantam, kas dalībvalstu normatīvo aktu saskaņošanu neparedz. Turklāt kosmodromu iekļaušanai gaisa transporta infrastruktūras komponentu sarakstā saskaņā ar šo regulu nevajadzētu novest pie spēkā esošo vai turpmāko Savienības tiesību aktu par gaisa transporta infrastruktūru piemērošanu kosmodromiem, ja vien tas nav skaidri paredzēts šādos tiesību aktos.

- (60) Attīstot Eiropas transporta tīklu, Komisijai un dalībvalstīm būtu jāpievērš īpaša uzmanība pasākumiem, kas nodrošina efektīvu robežšķērsosanu kravu pārvadājumiem, ņemot vērā gaidīšanas laiku un pārtraukumus uz robežas, ko izraisa, piemēram, transportlīdzekļu apstrāde un pārbaudes un pārbaudes vilcienos uz Savienības robežām, vai kas rodas administratīvu, ekspluatācijas, drošības, tehnisku vai savstarpējas izmantojamības iemeslu dēļ.
- (61) Eiropas transporta tīklā būtu jānodrošina efektīva multimodalitāte, lai varētu izdarīt labāku un ilgtspējīgāku izvēli attiecībā uz to, kādam pasažieru vai kravas transporta veidam dot priekšroku, un lai pārvadājumiem lielā attālumā varētu apvienot lielākus apjomus. Lai sasniegtu minēto mērķi, liela nozīme būtu jāpiešķir multimodāliem termināļiem.
- (62) Dalībvalstīm būtu jāveic tirgus un perspektīvas analīze attiecībā uz to teritorijā esošajiem multimodālajiem kravas termināļiem un jāizstrādā rīcības plāns multimodālu kravas termināļu tīkla attīstībai. Šajā nolūkā tās varētu atsaukties uz esošiem pētījumiem un plāniem. Dalībvalstu sagatavotajam rīcības plānam būtu jāveicina multimodālu kravas termināļu attīstība. Tomēr rīcības plānam nevajadzētu radīt pienākumu privātajam sektoram investēt termināļos, un uz to nevajadzētu attiecināt stratēģisko vides novērtējumu.

- (63) Pilsētu mezgliem ir svarīga nozīme Eiropas transporta tīklā, jo tie ir sākumpunkts vai galamērķis (“pēdējā jūdze”) pasažieriem un kravām, kas pārvietojas Eiropas transporta tīklā, un pārsēšanās/pārkraušanas punkti dažādos transporta veidos vai starp dažādiem transporta veidiem. Būtu jānodrošina, ka jaudas nepietiekamība un nepietiekama tīkla savienojamība pilsētu mezglos vairs nekavē multimodalitāti Eiropas transporta tīklā. Eiropas transporta tīkla politikā galvenā uzmanība būtu jāpievērš vienlaidu satiksmes plūsmas veicināšanai no tīklā esošajiem pilsētu mezgliem, uz tiem un starp tiem. Vietējā savienojamība pilsētu mezglos būtu jārisina kompetentajām vietējām, reģionālajām vai valsts iestādēm, jo īpaši, izmantojot attiecīgus to ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānu (IPMP) pasākumus.
- (64) Attiecībā uz katru pilsētas mezglu kā efektīvs vienots satvars pilsētu mobilitātes problēmu risināšanai būtu jāpieņem IPMP, kas ir visaptverošs ilgtermiņa integrēts kravu un pasažieru mobilitātes plāns visai funkcionālajai pilsētas teritorijai. Tajā varētu iekļaut mērķus, mērķrādītājus un rādītājus, kas ir pilsētu transporta sistēmas pašreizējo un turpmāko darbības rādītāju pamatā. Dalībvalstīm būtu jānodrošina pilsētu mobilitātes datu vākšana par katru pilsētas mezglu ilgtspējas, drošības un piekļūstamības jomā, lai nodrošinātu pamatu Eiropas transporta tīkla pašreizējiem un turpmākajiem darbības rādītājiem. Lai pārraudzītu piekļūstamību visiem lietotājiem, būtu jāveicina datu sadalīšana pēc vecuma, dzimuma un invaliditātes, ja iespējams un saskaņā ar valsts tiesību aktiem.

- (65) Dalībvalstīm būtu jāveicina IPMP ieviešana, lai uzlabotu koordināciju starp reģioniem, pilsētām un mazpilsētām. Minētajā nolūkā dalībvalstīm būtu jāizveido valsts IPMP programma ar mērķi atbalstīt vietējās iestādes kvalitatīvu IPMP izstrādē un IPMP īstenošanas pārraudzības un izvērtēšanas pastiprināšanā, izmantojot atbilstošus pasākumus, norādījumus, spēju veidošanu, palīdzību un, iespējams, finansiālu atbalstu. Dalībvalstīm būtu arī jāizraugās valsts IPMP kontaktpunkts, kas sniedz palīdzību IPMP sagatavošanā un īstenošanā saskaņā ar šajā regulā izklāstītajām pamatnostādnēm.
- (66) Aktīvo transporta veidu veicināšana, jo īpaši pilsētu mezglos, sekmē Savienības klimata mērķu sasniegšanu, uzlabo sabiedrības veselību, mazina satiksmes pārslodzi, piedāvā “pēdējās jūdzes” risinājumu pasažieriem un sniedz ekonomiskus ieguvumus. Plānojot vai modernizējot transporta infrastruktūru, būtu pienācīgi jāņem vērā aktīvo transporta veidu infrastruktūras, tostarp kājāmgājējiem un riteņbraucējiem paredzētas infrastruktūras.
- (67) Saskaņā ar pamatprogrammu “Apvārsnis Eiropa”, kas izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2021/695 (“Apvārsnis Eiropa”)¹⁶, izveidotās misijas “Klimatneitrālas un viedas pilsētas” mērķis ir panākt, lai līdz 2030. gadam Savienībā būtu 100 klimatneitrālas pilsētas. Misijas izpildē iesaistītās pilsētas darbosies kā eksperimentu un inovācijas centri, lai līdz 2050. gadam tām varētu sekot arī citas.

¹⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/695 (2021. gada 28. aprīlis), ar ko izveido pētniecības un inovācijas pamatprogrammu “Apvārsnis Eiropa”, nosaka tās dalības un rezultātu izplatīšanas noteikumus un atceļ Regulas (ES) Nr. 1290/2013 un (ES) Nr. 1291/2013 (OV L 170, 12.5.2021., 1. lpp.).

- (68) Multimodāli digitāli mobilitātes pakalpojumi palīdz uzlabot dažādu transporta veidu integrāciju, apvienojot vairākus transporta piedāvājumus vienā. To turpmākai attīstībai būtu jāveicina uzvedināšana izmantot visilgtspējīgākos transporta veidus, sabiedrisko transportu un aktīvos transporta veidus, piemēram, iešanu kājām un riteņbraukšanu, kā arī tas, ka pilnībā tiek izmantotas “mobilitātes kā pakalpojuma” priekšrocības.
- (69) Informācijas un komunikācijas tehnoloģiju (IKT) sistēmas transportam ir nepieciešamas, lai nodrošinātu pamatu satiksmes un transporta operāciju un satiksmes drošības optimizācijai, kā arī uzlabotu saistītos pakalpojumus. Būtu jāveicina informācijas plūsmas transporta un mobilitātes tīklā, tostarp izvēršot Savienības mobilitātes datu telpu. Pasažieriem un kravu pārvadājumu operatoriem vajadzētu būt pieejamai informācijai, tostarp informācijai par multimodālām biļešu pārdošanas un rezervēšanas sistēmām, un minētā informācija būtu jāuzlabo, lai virzītos uz Eiropas digitālu un sadarbspējīgu informācijas sistēmu izstrādi.
- (70) Būtu jāveicina tādu IKT sistēmu izmantošana, kuras ļauj veikt viedu izpildi, pamatojoties uz reāllaika datu apmaiņu starp uzņēmējiem un izpildiestādēm, kas vajadzīga, lai pārbaudītu atbilstību piemērojamajām regulatīvajām prasībām, tostarp transportlīdzekļu kustības laikā.
- (71) Intelektiskām transporta sistēmām un pakalpojumiem, kā arī jaunām tehnoloģijām būtu jākalpo par katalizatoru intelektisko transporta sistēmu un pakalpojumu ieviešanai uz visiem Eiropas transporta tīkla ceļiem.

- (72) Ir vajadzīga pienācīga Eiropas transporta tīkla plānošana. Tas ietver arī konkrētu prasību īstenošanu visā tīklā attiecībā uz infrastruktūru, IKT sistēmām, aprīkojumu un pakalpojumiem, tostarp prasības alternatīvo degvielu infrastruktūras izvēšanai, kā noteikts Regulā (ES) 2023/1804. Tāpēc ir jānodrošina pienācīga un saskaņota šādu prasību ieviešana visā Eiropā katram transporta veidam un to starpsavienojumiem Eiropas transporta tīklā un ārpus tā, lai gūtu priekšrocības no tīkla darbības un lai dotu iespēju veikt efektīvas Eiropas mēroga transporta operācijas lielā attālumā. Lai nodrošinātu alternatīvo degvielu ieviešanu visā Eiropas transporta tīkla autoceļu tīklā saskaņā ar mērķrādītājiem, kas noteikti Regulā (ES) 2023/1804, atsaucēs uz “pamattīklu” minētajā regulā būtu jāuzskata par atsaucēm uz “pamattīklu”, kā noteikts šajā regulā. Atsaucēs uz “visaptverošu tīklu” Regulā (ES) 2023/1804 būtu jāuzskata par atsaucēm uz “paplašināto pamattīklu” un “visaptverošo tīklu”, kā noteikts šajā regulā.
- (73) Eiropas transporta tīklam būtu jānodrošina pamats jaunu tehnoloģiju un inovāciju plaša mēroga ieviešanai, kas var ļaut īstenot datu un informācijas apmaiņu reāllaikā un kas var palīdzēt uzlabot Eiropas transporta nozares vispārējo efektivitāti un spēju nodrošināt pasažieru plūsmu aizsardzību, izmantojot efektīvus līdzekļus, padarīt sabiedrisko vai videi nekaitīgāku transportu pievilcīgāku pasažieriem un samazināt tā oglekļa pēdu. Tas palīdzēs sasniegt Eiropas zaļā kursa mērķus un vienlaikus palīdzēs sasniegt mērķi palielināt Savienības enerģētisko drošību. Lai sasniegtu minētos mērķus, visā Eiropas transporta tīklā būtu jāuzlabo alternatīvo degvielu un saistītās infrastruktūras pieejamība.

- (74) Lai Eiropas transporta tīkls neatpaliktu novatorisku tehnoloģiju izstrādes un ieviešanas ziņā, dalībvalstīm un Komisijai būtu jāsekmē kopīgu interešu projekti, kuru mērķis ir veicināt un ieviest tādas ilgtspējīgas jaunās tehnoloģijas, kas uzlabo un atvieglo pasažieru un kravu pārvadājumus un mobilitāti. Tās cita starpā varētu aptvert automatizētu vilcienu vadīšanu, autonomos transportlīdzekļus, progresīvus gaisa mobilitātes risinājumus, tostarp pasažieru un kravas dronus, kas darbojas arī pilsētas pēdējā jūdzē, un jaunas dzelzceļa tehnoloģijas, piemēram, hipercilpu.
- (75) Visā Eiropas transporta tīklā būtu jāievieš pietiekams skaits publiski pieejamu vieglo transportlīdzekļu un lielas noslodzes transportlīdzekļu ātras uzlādes un uzpildes punktu. Šim mērķim būtu jānodrošina pilnīga pārrobežu savienojamība. Uz attālumu balstītiem Eiropas transporta tīkla mērķrādītājiem, kā noteikts Regulā (ES) 2023/1804, ir jānodrošina pietiekams elektrouzlādes un ūdeņraža uzpildes punktu minimālais pārklājums Savienības galvenajos autoceļu tīklos.

- (76) Publiski pieejama uzlādes un uzpildes infrastruktūra Eiropas transporta tīklā, kā definēts Regulā (ES) 2023/1804, būtu jāpapildina ar prasībām par atbilstošas uzlādes infrastruktūras un attiecīgā gadījumā ūdeņraža uzpildes infrastruktūras ieviešanu multimodālos kravas termināļos vai to tuvumā, lai nodrošinātu uzlādes un ūdeņraža uzpildes iespējas tālsatiksmes kravas automobiļiem, kad tie tiek iekrauti vai izkrauti. Dalībvalstīm būtu arī jānodrošina uzlādes infrastruktūras ieviešana un jāpārbauda ūdeņraža uzpildes staciju attīstīšana multimodālos pasažieru pārvadājumu mezglos, lai nodrošinātu uzlādes un ūdeņraža uzpildes iespējas gadījumā, kad transportlīdzekļa vadītājs izmanto atpūtas periodu, vai autobusiem. Lai nodrošinātu brīvu apriti vai pārvietošanos gadījumos, kad termināļi vai pasažieru pārvadājumu mezgli saņem Savienības vai publiskā sektora atbalstu, piekļuvei uzlādes un ūdeņraža uzpildes nolūkos vajadzētu būt taisnīgai, cenas ziņā pieejamai, pārredzamai un nediskriminējošai, lai izvairītos no tirgus bloķēšanas konkrētiem uzņēmumiem vai iespējamiem konkurences izkropļojumiem.

- (77) Infrastruktūras drošuma, drošības un uzticamības nepietiekamība, ko izraisa dabiski apdraudējumi, tostarp ar klimatu saistīti notikumi un citi ārkārtēji notikumi, piemēram, pandēmijas, cilvēku izraisītas katastrofas, piemēram, negadījumi, vai traucējumi, ko izraisa tīšas darbības, piemēram, terorisms un kiberuzbrukumi, ir būtiska Eiropas transporta tīkla efektivitātes un darbības problēma. Piemēram, negadījumi, ko izraisījušas vairākas dabas katastrofas ekstrēmu laikapstākļu dēļ, pēdējos gados ir būtiski traucējuši transporta plūsmas. Tāpēc transporta tīkla noturība pret klimata pārmaiņām, dabiskiem apdraudējumiem, cilvēka izraisītām katastrofām un citiem traucējumiem būtu jāuzlabo, pamatojoties uz riska novērtējumu un noturību veicinošiem pasākumiem, ko kritiskās vienības veic transporta nozarē, ievērojot Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2022/2557¹⁷.
- (78) Komisijai ciešā sadarbībā ar attiecīgajām dalībvalstīm būtu jāveic novērtējums par pamattīkla noturību un neaizsargātību pret klimata pārmaiņu sekām.

¹⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2022/2557 (2022. gada 14. decembris) par kritisko vienību noturību un Padomes Direktīvas 2008/114/EK atcelšanu (OV L 333, 27.12.2022., 164. lpp.).

- (79) Ņemot vērā pieredzi, kas krīzes pārvarēšanā gūta Covid-19 pandēmijas laikā, un lai nākotnē izvairītos no satiksmes traucējumiem un neparedzētiem gadījumiem, dalībvalstīm, plānojot infrastruktūru, būtu jāņem vērā transporta infrastruktūras drošība un noturība pret klimata pārmaiņām, dabiskiem apdraudējumiem, cilvēka izraisītām katastrofām un citiem traucējumiem, kas ietekmē Savienības transporta sistēmas darbību. Lai sasniegtu minēto mērķi, būtu jālikvidē esošie sastrēgumposmi un Eiropas transporta koridoros būtu jāiekļauj arī būtiski apvedceļi, ko var izmantot gadījumā, ja galvenajos maršrutos vērojama satiksmes pārslodze vai citas problēmas. Turklāt, ņemot vērā transporta veidu multimodālo raksturu, ārkārtas gadījumos tie var aizstāt cits citu.

- (80) Transporta infrastruktūra ir visas ekonomikas un sabiedrības balsts. Dažām transporta infrastruktūrām ir kritiski svarīga nozīme, lai nodrošinātu sabiedrībai būtisku funkciju labu darbību, un tāpēc tās ir Savienības stratēģiskās autonomijas pīlārs. Aizvien vairāk pieaug trešo valstu uzņēmumu investīcijas, intereses un klātbūtne Eiropas stratēģiskajā un reizēm pat militārajā infrastruktūrā, piemēram, ostās, lidostās un konteineru termināļos. Šajā kontekstā trešās valsts uzņēmumu dalība var paātrināt Eiropas transporta tīkla īstenošanu. Tomēr konkrētos apstākļos šādu uzņēmumu dalība vai ieguldījums kopīgu interešu projektos varētu apdraudēt drošību vai sabiedrisko kārtību Savienībā. Šāda pieaugoša ārvalstu klātbūtne Eiropas stratēģiskajā infrastruktūrā varētu iedragāt Savienības noturību. Tāpēc ir ārkārtīgi svarīgi novērst trešo valstu klātbūtni, kas varētu ietekmēt drošību vai sabiedrisko kārtību Savienībā. Neskarot sadarbības mehānismu un papildus tam, ievērojot Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2019/452¹⁸, ir vajadzīga lielāka informētība par šādu dalību vai ieguldījumu, lai publiskās iestādes varētu iejaukties, ja izrādās, ka trešās valsts uzņēmuma dalība vai ieguldījums kopīgu interešu projektā varētu ietekmēt drošību vai sabiedrisko kārtību Savienībā, un ja dalība vai ieguldījums neietilpst Regulas (ES) 2019/452 darbības jomā.

¹⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/452 (2019. gada 19. marts), ar ko izveido regulējumu ārvalstu tiešo ieguldījumu Savienībā izvērtēšanai (OV L 79 I, 21.3.2019., 1. lpp.).

- (81) Lai gan uzturēšana ir un arī turpmāk būs dalībvalstu galvenā atbildība un neskarot dalībvalstu atbildību, jo īpaši attiecībā uz uzturēšanas plānošanu, finansēšanu un pārvaldību, ir svarīgi, lai Eiropas transporta tīkls pēc izbūves tiktu pienācīgi uzturēts, lai nodrošinātu kvalitatīvus pakalpojumus, ievērojot dzīves cikla pieeju infrastruktūras projektu plānošanā un iepirkumos. Proti, dalībvalstīm būtu jādara viss iespējamais, lai nodrošinātu autoceļu un attiecīgā gadījumā iekšējo ūdensceļu infrastruktūras ilgtermiņa uzturēšanas plānošanu.
- (82) Lai noteiktajā termiņā īstenotu stratēģiski vissvarīgākās Eiropas transporta tīkla daļas, koridora pieeja būtu jāizmanto kā instruments dažādu projektu koordinēšanai starpvalstu līmenī un koridora attīstības sinhronizācijai, tādējādi maksimāli palielinot ieguvumus no tīkla.

- (83) Eiropas transporta koridoriem būtu jāpalīdz attīstīt Eiropas transporta tīkla infrastruktūru tā, lai likvidētu sastrēgumposmus, paplašinātu pārrobežu savienojumus un uzlabotu efektivitāti un ilgtspēju. Tiem būtu jāveicina kohēzija labākas teritoriālās sadarbības ietvaros, tostarp ar kaimiņvalstīm. Tiem būtu jāpievēršas arī plašākiem transporta politikas mērķiem un jāveicina savstarpēja izmantojamība, transporta veidu integrācija un multimodālas darbības. Koridora pieejai vajadzētu būt pārredzamai un skaidrai, un šo koridoru pārvaldībai nebūtu jārada papildu administratīvais slogs vai izmaksas. Komisijai vajadzētu būt iespējai ieteikt izveidot vienotas struktūras kopīgu interešu pārrobežu infrastruktūras projektu koordinēšanai, būvniecībai vai pārvaldībai, lai atvieglotu liela mēroga un sarežģītu pārrobežu infrastruktūras projektu īstenošanu, un attiecīgā gadījumā ieteikt pārrobežu reģionu sadarbību mobilitātes problēmu risināšanai.
- (84) Lai veicinātu Eiropas transporta koridoru un divu horizontālo prioritāšu, proti, *ERTMS* un Eiropas jūras telpas, koordinētu īstenošanu, Komisijai, vienojoties ar attiecīgajām dalībvalstīm un pēc apspriešanās ar Eiropas Parlamentu un Padomi, un – vajadzības gadījumā – ar attiecīgajām kaimiņvalstīm, būtu jāieceļ Eiropas koordinatori. Tiem būtu jāveicina pasākumi, kuru mērķis ir izstrādāt pareizo pārvaldības struktūru un nodrošināt prioritāšu saskaņotu noteikšanu attiecībā uz infrastruktūras un investīciju plānošanu saistībā ar Eiropas transporta koridoriem un abām horizontālajām prioritātēm.

- (85) Eiropas un valstu transporta infrastruktūras plānošanas un īstenošanas sistēmām, kā arī Eiropas koordinatoru izstrādātajiem darba plāniem būtu jāpalīdz laikus noteikt termiņus un plānot investīcijas, kas vajadzīgas šīs regulas mērķu sasniegšanai.
- (86) Eiropas koordinatoru darba plāni būtu jāizmanto, lai veicinātu sadarbību starp visām attiecīgajām ieinteresētajām personām, tostarp vajadzības gadījumā ar attiecīgajām ieinteresētajām personām no kaimiņvalstīm. Tiem būtu jāpastiprina papildināmība ar dalībvalstu un infrastruktūras pārvaldītāju darbībām un jo īpaši jānosaka indikatīvi atskaites punkti.
- (87) Eiropas transporta koridora vai tādas horizontālas prioritātes Eiropas koordinatoram, kas aptver konkrētas kaimiņvalstis, vajadzētu būt tiesībām sadarboties ar šīm valstīm un iesaistīt tās attiecīgā koridora darbībās.
- (88) Eiropas transporta tīkla interaktīvā ģeogrāfiskās un tehniskās informācijas sistēma (*TENtec*) nodrošina to karšu tehnisko bāzi, kurās norādīts Eiropas transporta tīkls.

- (89) Saskaņā ar Komisijas 2018. gada marta paziņojumu par Militārās mobilitātes rīcības plānu, Komisija novērtēja nepieciešamību pielāgot Eiropas transporta tīklu, lai atspoguļotu infrastruktūras izmantošanu militārām vajadzībām. Pamatojoties uz dokumentu “Militārās prasības militārajai mobilitātei Eiropas Savienībā un ārpus tās”, ko Padome apstiprināja 2023. gada 26. jūnijā un 2023. gada 23. oktobrī¹⁹, Eiropas tīklā tika iekļauti papildu autoceļi un dzelzceļi, lai uzlabotu sinerģiju starp civilajiem un militārajiem transporta tīkliem.
- (90) Ņemot vērā Krievijas agresijas karu pret Ukrainu un tā radīto jauno ģeopolitisko kontekstu un kā uzsvērts ES Stratēģiskajā kompāsā drošībai un aizsardzībai – Eiropas Savienībai, kas aizsargā savus pilsoņus, vērtības un intereses un veicina starptautisko mieru un drošību, ko Padome pieņēma 2022. gada 21. martā, Savienībai ir jāpastiprina divējāda lietojuma transporta infrastruktūra visā Eiropas transporta tīklā, lai veicinātu ātru un netraucētu militārā personāla, materiālu un ekipējuma pārvietošanu operacionālai izvietojumam un mācībām.

¹⁹ Dokuments ST 10440/23.

- (91) Lai maksimāli palielinātu saskaņotību starp pamatnostādnēm un attiecīgo Savienības līmenī pieejamo finanšu instrumentu plānošanu, Eiropas transporta tīkla finansējumam būtu jāatbilst šai regulai un jo īpaši jābalstās uz Regulu (ES) 2021/1153. Turklāt tīkla finansējumam būtu jābalstās arī uz finansējuma un finansēšanas instrumentiem, kas paredzēti saskaņā ar citiem Savienības tiesību aktiem, tostarp *InvestEU*, kas izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2021/523²⁰, Atvēršanas un noturības mehānismu, kas izveidots ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2021/241²¹, kohēzijas politiku, kas noteikta LESD 174. pantā, pamatprogrammu “Apvārsnis Eiropa”, Inovāciju fondu, kas izveidots ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2003/87/EK²², un citiem Eiropas Investīciju bankas izveidotiem finansēšanas instrumentiem. Lai varētu finansēt kopīgu interešu projektus, atsaucies uz “multimodālām loģistikas platformām”, “jūras maģistrālēm” un “telemātikas lietojumprogrammām” Regulā (ES) 2021/1153 būtu attiecīgi jāuzskata par atsaucēm uz “multimodāliem kravas termināļiem”, “Eiropas jūras telpu” un “transporta IKT sistēmām”, kā definēts šajā regulā. Šajā pašā nolūkā atsaucies uz “pamattīklu” Regulā (ES) 2021/1153 būtu jāuzskata par atsaucēm arī uz “paplašināto pamattīklu”, kā noteikts šajā regulā.

²⁰ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/523 (2021. gada 24. marts), ar ko izveido programmu *InvestEU* un groza Regulu (ES) 2015/1017 (OV L 107, 26.3.2021., 30. lpp.).

²¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/241 (2021. gada 12. februāris), ar ko izveido Atvēršanas un noturības mehānismu (OV L 57, 18.2.2021., 17. lpp.).

²² Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2003/87/EK (2003. gada 13. oktobris), ar kuru nosaka sistēmu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai Savienībā un groza Padomes Direktīvu 96/61/EK (OV L 275, 25.10.2003., 32. lpp.).

- (92) Lai sasniegtu Eiropas transporta tīkla mērķus, jo īpaši attiecībā uz transporta sistēmas dekarbonizāciju un digitalizāciju Savienībā, ir vajadzīgs stabils tiesiskais regulējums. Dalībvalstīm būtu jāīsteno vērīgas reformas, kuru mērķis ir risināt ilgtspējīga transporta problēmas, kas konstatētas Eiropas pusgadā. Atveseļošanas un noturības mehānisms atbalsta gan reformas, gan investīcijas, lai padarītu transportu ilgtspējīgāku, samazinātu emisijas, uzlabotu drošumu un efektivitāti. Attiecīgie pasākumi šajā nolūkā ir iekļauti apstiprinātajos atveseļošanas un noturības plānos.
- (93) Lai atjauninātu šīs regulas I un II pielikumā iekļautās ostu, lidostu, termināļu un pilsētu mezglu kartes un sarakstus, ņemtu vērā iespējamās izmaiņas, kas izriet jo īpaši no konkrētu transporta infrastruktūras elementu faktiskās izmantošanas salīdzinājumā ar iepriekš noteiktām kvantitatīvām robežvērtībām, un šīs regulas III pielikumā grozītu Eiropas transporta koridoru izvietojumu, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar LESD 290. pantu attiecībā uz šīs regulas I, II un III pielikuma grozījumiem. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī, un lai minētās apspriešanās tiktu rīkotas saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu²³. Jo īpaši, lai deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu vienādu dalību, Eiropas Parlaments un Padome visus dokumentus saņem vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem, un minēto iestāžu ekspertiem ir sistemātiska piekļuve Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana.

²³ OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.

- (94) Lai nodrošinātu juridisko noteiktību un lai būtu iespējama ilgtermiņa stratēģiskā plānošana, ir būtiski pēc iespējas saglabāt Eiropas transporta tīkla stabilitāti un iespējamās tīkla atjauninājumus ierobežot ar objektīviem un pārredzamiem kritērijiem, kā izklāstīts šajā regulā.
- (95) Dažas tīkla daļas pārvalda citi dalībnieki, nevis dalībvalstis. Tomēr dalībvalstis ir atbildīgas par to, lai nodrošinātu, ka tīklu reglamentējošie noteikumi tiek pareizi piemēroti to teritorijā.
- (96) Lai nodrošinātu šajā regulā noteikto pienākumu netraucētu un efektīvu īstenošanu, Komisija ar tehniskā atbalsta instrumenta starpniecību, kas izveidots ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2021/240²⁴, atbalsta dalībvalstis, nodrošinot īpaši pielāgotas tehniskās zināšanas reformu, tostarp tādu reformu, kas veicina Eiropas transporta tīkla attīstību, izstrādei un īstenošanai.
- (97) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus šīs regulas īstenošanai, būtu jāpiešķir Komisijai īstenošanas pilnvaras attiecībā uz atbrīvojumu piešķiršanu no konkrētām šīs regulas prasībām, kā arī tādu īstenošanas aktu pieņemšanu, ar kuriem nosaka ūdens atsaucēs līmeņus, ar ko nosaka metodiku attiecībā uz pilsētu mobilitātes datiem, kas dalībvalstīm jāvēl, un attiecībā uz tādu īstenošanas aktu pieņemšanu, kuri attiecas uz Eiropas transporta koridoru īstenošanu, pārrobežu posmu īstenošanu un divām horizontālajām prioritātēm. Ja tas paredzēts šajā regulā, minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011²⁵.

²⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/240 (2021. gada 10. februāris), ar ko izveido tehniskā atbalsta instrumentu (OV L 57, 18.2.2021., 1. lpp.).

²⁵ 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.).

- (98) Noteikumi, kuri attiecas uz dzelzceļiem, jo īpaši visas prasības savienot lidostas un ostas ar dzelzceļiem, kā arī noteikumus, kas saistīti ar multimodāliem kravas termināļiem, nebūtu jāpiemēro Kiprai, Maltai, salām un tālākajiem reģioniem tik ilgi, kamēr to teritorijā nav izveidota dzelzceļa sistēma. Noteikumi par drošām un aizsargātām stāvvietām nebūtu jāpiemēro minētajām dalībvalstīm, salām un tālākajiem reģioniem arī tāpēc, ka šādas stāvvietas nav būtiskas, jo to teritorijā nenotiek kravu autopārvadājumu tranzīta satiksme.
- (99) Ņemot vērā to, ka šīs regulas mērķus, proti, koordinētā veidā izveidot un attīstīt Eiropas transporta tīklu, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, bet tādēļ, ka minētie mērķi ir jākoordinē, tos labāk var sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību (LES) 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionālītātes principu šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai.
- (100) Regula (ES) 2021/1153 ir jāgroza, lai pielāgotu tās noteikumus nolūkā integrēt pamattīkla koridorus Eiropas transporta koridoros. Eiropas transporta koridoru definīcija un izvietojums būtu jānosaka šajā regulā, un tiem būtu jāaizstāj pamattīkla koridori, kā noteikts Regulā (ES) 2021/1153.

(101) Regula (ES) Nr. 913/2010 ir jāgroza, lai pielāgotu tās noteikumus nolūkā integrēt dzelzceļa kravu pārvadājumu koridorus Eiropas transporta koridos.

(102) Regula (ES) Nr. 1315/2013 būtu jāatceļ,

IR PIENĒMUŠI ŠO REGULU.

I nodaļa

Vispārīgi principi

1. pants

Priekšmets

1. Ar šo regulu nosaka pamatnostādnes tāda Eiropas transporta tīkla attīstībai, ko veido visaptverošais tīkls, kā arī pamattīkls un paplašinātais pamattīkls, un pamattīkls un paplašinātais pamattīkls ir jāizveido, pamatojoties uz visaptverošo tīklu.
2. Šajā regulā apzināti stratēģiski vissvarīgākie Eiropas transporta koridori, pamatojoties uz Eiropas transporta tīkla prioritārajiem posmiem un kopīgu interešu projektiem, un precizētas prasības, kas jāievēro, izstrādājot un īstenojot Eiropas transporta tīkla infrastruktūru.
3. Ar šo regulu nosaka prioritātes Eiropas transporta tīkla attīstībai un paredz pasākumus Eiropas transporta tīkla īstenošanai.

2. pants

Darbības joma

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

3. pants

Definīcijas

Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

- 1) “kopīgu interešu projekts” ir jebkurš projekts, ko īsteno, ievērojot ar šo regulu;

- 2) “kaimiņvalsts” ir trešā valsts, uz kuru attiecas Eiropas kaimiņattiecību politika, paplašināšanās politika un Eiropas Ekonomikas zona, Eiropas Brīvās tirdzniecības asociācija vai Tirdzniecības un sadarbības nolīgums starp Eiropas Savienību un Eiropas Atomenerģijas kopienu, no vienas puses, un Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienoto Karalisti, no otras puses²⁶;
- 3) “*NUTS* reģions” ir reģions, kā noteikts ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1059/2003²⁷ un kā klasificēts minētās regulas I pielikumā;
- 4) “pārrobežu posms” ir posms, kas nodrošina kopīgu interešu projekta nepārtrauktību abās robežas pusēs un kas atrodas starp divu dalībvalstu robežai tuvākajiem pilsētu mezgliem vai starp dalībvalsti un kaimiņvalsti;
- 5) “sastrēgumposms” ir fizisks, tehnisks, funkcionāls, operacionāls vai administratīvs šķērslis, kas pārtrauc sistēmas darbību, tostarp sistemātiska satiksmes pārslodze vai pilnīga apstāšanās, kas ietekmē tālsatiksmes vai pārrobežu plūsmu nepārtrauktību;
- 6) “pilsētas mezgls” ir pilsētas teritorija, kurā pasažieriem un kravai paredzētās Eiropas transporta tīkla transporta infrastruktūras elementi, piemēram, ostas, tostarp pasažieru termināļi, lidostas, dzelzceļa stacijas, autoostas un multimodāli kravu termināļi, kas atrodas pilsētas teritorijā un ap to, ir savienoti ar citiem minētās infrastruktūras elementiem un reģionālās un vietējās satiksmes infrastruktūru, tostarp infrastruktūru aktīvajiem transporta veidiem;

²⁶ OV L 149, 30.4.2021., 10. lpp.

²⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1059/2003 (2003. gada 26. maijs) par kopējas statistiski teritoriālo vienību klasifikācijas (*NUTS*) izveidi (OV L 154, 21.6.2003., 1. lpp.).

- 7) “izolēts tīkls” ir dalībvalsts dzelzceļa tīkls vai šā tīkla daļa, kurā sliežu ceļa platums atšķiras no Eiropas standarta 1435 mm nominālā sliežu ceļa platuma;
- 8) “multimodālais transports” ir pasažieru un/vai kravas pārvadāšana, izmantojot divus vai vairākus transporta veidus;
- 9) “multimodāls digitālās mobilitātes pakalpojums” ir multimodāls digitālās mobilitātes pakalpojums, kā definēts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2010/40/ES²⁸ 4. panta 24. punktā;
- 10) “savstarpēja izmantojamība” ir infrastruktūras – arī digitālās infrastruktūras kādā transporta veidā vai segmentā un starp dažādiem transporta veidiem – spēja, tostarp ņemot vērā visus reglamentējošos, tehniskos, administratīvos un darbības nosacījumus, ļaut nodrošināt drošas un nepārtrauktas satiksmes un informācijas plūsmas, kas sasniedz minētajam infrastruktūras veidam vai segmentam vajadzīgos veikspējas līmeņus;
- 11) “multimodāls pasažieru pārvadājumu mezgls” ir savienojuma punkts starp vismaz diviem pasažieru transporta veidiem, kurā tiek nodrošināta ceļošanas informācija, piekļuve sabiedriskajam transportam un pārsēšanās starp transporta veidiem, piemēram, stāvparki, un kurš darbojas kā saskarne pilsētu mezglos un starp tiem un starp pilsētu mezgliem un transporta tīkliem, pa kuriem veic pārvadājumus lielākos attālumos;

²⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2010/40/ES (2010. gada 7. jūlijs) par pamatu inteliģento transporta sistēmu ieviešanai autotransporta jomā un saskarnēm ar citiem transporta veidiem (OV L 207, 6.8.2010., 1. lpp.).

- 12) “multimodāls kravas terminālis” ir struktūra, kas aprīkota pārkraušanai starp vismaz diviem transporta veidiem vai starp divām dažādām dzelzceļa sistēmām un kravu pagaidu uzglabāšanai, piemēram, termināli iekšējās vai jūras ostās, pie iekšējiem ūdensceļiem un lidostās, kā arī dzelzceļa–autoceļa termināli;
- 13) “ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plāns” jeb “IPMP” ir dokuments stratēģiskai mobilitātes plānošanai, kura mērķis ir ilgtspējīgā veidā uzlabot pilsētu funkcionālo teritoriju, tostarp svārstsatiksmes zonu minētajā pilsētu teritorijā vai tās tuvumā, piekļūstamību un mobilitāti tajās cilvēku, uzņēmumu un preču pārvadājumu vajadzībām, jo īpaši labākas dzīves kvalitātes nolūkā;
- 14) “aktīvs transporta veids” ir cilvēku vai preču pārvadājumi ar nemotorizētiem līdzekļiem, kuru pamatā ir cilvēku fiziskā aktivitāte, tostarp transportlīdzekļi ar palīgelektromotoru, kā minēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 168/2013²⁹ 2. panta 2. punkta h) apakšpunktā;

²⁹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 168/2013 (2013. gada 15. janvāris) par divu riteņu vai trīs riteņu transportlīdzekļu un kvadriciklu apstiprināšanu un tirgus uzraudzību (OV L 60, 2.3.2013., 52. lpp.).

- 15) “transporta IKT sistēmas” ir informācijas un komunikācijas tehnoloģiju sistēmas un lietojumprogrammas, kurās izmanto informācijas, sakaru, navigācijas vai pozicionēšanas vai lokalizācijas tehnoloģijas, tostarp kosmosā bāzētas tehnoloģijas, un kuras padara iespējamu tādu datu un informācijas apstrādi, uzglabāšanu un apmaiņu, kas vajadzīga, lai efektīvi pārvaldītu infrastruktūru, mobilitāti un satiksmi Eiropas transporta tīklā, paziņotu attiecīgo informāciju iestādēm un nodrošinātu iedzīvotājiem, kravu nosūtītājiem un operatoriem tādus pakalpojumus, kas pievieno vērtību, tostarp sistēmas, kuras ļauj izmantot tīklu noturīgi, droši, aizsargāti, nekaitējot videi un efektīvi izmantojot tā jaudu; tās ietver 16)–22) punktā minētās sistēmas, tehnoloģijas un pakalpojumus un var ietvert arī borta ierīces ar atbilstošiem infrastruktūras vai digitāliem komponentiem;
- 16) “intelektiskas transporta sistēmas” jeb “ITS” ir “intelektiskās transporta sistēmas”, kā definēts Direktīvas 2010/40/ES 4. panta 1. punktā;
- 17) “kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēma” jeb “VTMIS” ir “kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēma”, kas izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2002/59/EK³⁰;

³⁰ 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.).

- 18) “upju informācijas pakalpojumi” jeb “*RIS*” ir “upju informācijas pakalpojumi (*RIS*)”, kā definēts Parlamenta un Padomes Direktīvas 2005/44/EK³¹ 3. panta a) punktā;
- 19) “Eiropas Jūras vienloga sistēmas vide” jeb “*EMSWEe*” ir Eiropas Jūras vienloga sistēmas vide, kā definēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2019/1239³² 2. panta 1. punktā;
- 20) “gaisa satiksmes pārvaldības / aeronavigācijas pakalpojumu sistēma” jeb “*ATM/ANS* sistēma” ir “*ATM/ANS* sistēma”, kā definēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2018/1139³³ 3. panta 7. punktā;

³¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2005/44/EK (2005. gada 7. septembris) par saskaņotiem upju informācijas pakalpojumiem (RIS) attiecībā uz Kopienas iekšējiem ūdensceļiem (OV L 255, 30.9.2005., 152. lpp.).

³² Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/1239 (2019. gada 20. jūnijs), ar ko izveido Eiropas Jūras vienloga sistēmas vidi un ar ko atceļ Direktīvu 2010/65/ES (OV L 198, 25.7.2019., 64. lpp.).

³³ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/1139 (2018. gada 4. jūlijs) par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un ar ko izveido Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūru, un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2111/2005, (EK) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 un Direktīvas 2014/30/ES un 2014/53/ES un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 552/2004 un (EK) Nr. 216/2008 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 3922/91 (OV L 212, 22.8.2018., 1. lpp.).

- 21) “Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēma” jeb “*ERTMS*” ir Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēma (*ERTMS*), kā definēts Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2023/1695³⁴ I pielikuma 2.2. punktā, un īstenošanas termiņu kontekstā tā attiecas uz A klases vilcienu aizsardzības sistēmu un jebkuru A klases radiosakaru sistēmu, kas minēta tajā regulā;
- 22) “uz radiosakariem balstīta *ERTMS*” ir Eiropas vilcienu kustības vadības sistēmas (*ETCS*) 2. līmeņa lietojums, kam nav vajadzīgi līnijas sliežu ceļa signāli un kurā izmanto A klases radiosistēmu ar drošību saistītu un ar drošību nesaistītu datu apmaiņai starp sliežu ceļu un vilcienu, ievērojot Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2023/1695;
- 23) “B klases sistēmas” ir “B klases sistēmas”, kā definēts Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2023/1695 II pielikuma 3. punktā;
- 24) “jūras osta” ir “jūras osta”, kā definēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2017/352³⁵ 2. panta 16. punktā;

³⁴ Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2023/1695 (2023. gada 10. augusts) par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz dzelzceļu sistēmas vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu apakšsistēmām Eiropas Savienībā, un ar ko atceļ Regulu (ES) 2016/919 (OV L 222, 8.9.2023., 380. lpp.).

³⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2017/352 (2017. gada 15. februāris), ar ko izveido ostas pakalpojumu sniegšanas sistēmu un kopīgos noteikumus par ostu finanšu pārredzamību (OV L 057, 3.3.2017., 1. lpp.).

- 25) “tuvsatiksmes kuģošana” ir kravu un pasažieru pārvietošana pa jūru starp ostām, kas atrodas vienas vai vairāku dalībvalstu ģeogrāfiskajos ūdeņos, vai starp ostu, kas atrodas dalībvalstu ūdeņos, un ostu, kas atrodas tādas blakus esošas trešās valsts ūdeņos, kurai ir krasta līnija jūrās, kas robežojas ar vienas vai vairāku dalībvalstu ūdeņiem;
- 26) “kravu pārvadājumu elektroniska informācija” jeb “*eFTT*” ir elektroniska “kravu pārvadājumu informācija”, kā definēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2020/1056³⁶ 3. panta 4. punktā;
- 27) “Eiropas vienotā gaisa telpa” jeb “*SES*” ir sistēmas, kas izveidotas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 549/2004³⁷, (EK) Nr. 550/2004³⁸, (EK) Nr. 551/2004³⁹ un (ES) 2018/1139, lai pastiprinātu gaisa satiksmes drošuma standartus, veicinātu gaisa transporta sistēmas ilgtspējīgu attīstību un uzlabotu gaisa satiksmes pārvaldības un aeronavigācijas pakalpojumu vispārējo darbību vispārējā gaisa satiksmē Eiropā;
- 28) “vertikālās pacelšanās un nosēšanās lidlauks” ir zona, ko izmanto vertikālās pacelšanās un nosēšanās (*VTOL*) gaisa kuģa pacelšanās un nosēšanās vajadzībām;

³⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2020/1056 (2020. gada 15. jūlijs) par kravu pārvadājumu elektronisku informāciju (OV L 249, 31.7.2020., 33. lpp.).

³⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (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.).

³⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (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.).

³⁹ 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.).

- 29) “gaisa kuģu kontaktstāvvietā” ir stāvvietā īpaši noteiktā lidostas perona zonā, kas aprīkota ar pasažieru iekāpšanas trupu;
- 30) “gaisa kuģu attālinātā stāvvietā” ir stāvvietā īpaši noteiktā lidostas perona zonā, kas nav aprīkota ar pasažieru iekāpšanas trupu;
- 31) “*SESAR* projekts” ir projekts gaisa satiksmes pārvaldības modernizācijai Eiropā, kura mērķis ir nodrošināt Savienībai augstas veiktspējas, standartizētu un savietojamu gaisa satiksmes pārvaldības infrastruktūru un kuru veido inovācijas cikls, kas ietver *SESAR* definēšanas posmu, *SESAR* izstrādes posmu un *SESAR* ieviešanas posmu;
- 32) “kosmodroms” ir iekārta kosmosa kuģu testēšanai un palaišanai;
- 33) “Eiropas dzelzceļa projekts” ir kopuzņēmuma “Eiropas dzelzceļš”, kas izveidots ar Padomes Regulu (ES) 2021/2085⁴⁰, vai tā priekšteča kopuzņēmuma Shift2Rail projekts;
- 34) “Eiropas *ATM* ģenerālplāns” ir plāns, kas apstiprināts ar Padomes Lēmumu 2009/320/EK⁴¹, ar turpmākiem grozījumiem;

⁴⁰ Padomes Regula (ES) 2021/2085 (2021. gada 19. novembris), ar ko izveido kopuzņēmumus pamatprogrammā “Apvārsnis Eiropa” un atceļ Regulas (EK) Nr. 219/2007, (ES) Nr. 557/2014, (ES) Nr. 558/2014, (ES) Nr. 559/2014, (ES) Nr. 560/2014, (ES) Nr. 561/2014 un (ES) Nr. 642/2014 (OV L 427, 30.11.2021., 17. lpp.).

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

- 35) “dzelzceļa kravu pārvadājumu pārvaldības struktūras” ir pārvaldības struktūras, kas minētas Regulas (ES) Nr. 913/2010 8. pantā;
- 36) “uzturēšana” ir darbi, kuru mērķis ir uzturēt esošās infrastruktūras stāvokli un veiktspēju tā, lai tā nodrošinātu tādu pakalpojumu līmeni, kas ir piemērots satiksmes plūsmai, un augstu drošuma līmeni tās darbmuža laikā;
- 37) “sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīze” ir kvantitatīvs projekta vērtības *ex-ante* izvērtējums, kura pamatā ir atzīta metodika, ņemot vērā visus attiecīgos ieguvumus un izmaksas sociālajā, ekonomikas, veselības, klimata un vides jomā; izmaksu un ieguvumu analīze klimata un vides jomā balstās uz ietekmes uz vidi novērtējumu, kas veikts, ievērojot Direktīvu 2011/92/ES;
- 38) “alternatīvās degvielas” ir “alternatīvās degvielas”, kā definēts Regulas (ES) 2023/1804 2. panta 4. punktā;
- 39) “droša un aizsargāta stāvvietā” ir stāvvietā, kas pieejama transportlīdzekļu vadītājiem, kuri veic kravu vai pasažieru pārvadājumus, un kas atbilst Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 561/2006⁴² 8.a panta 1. punktā uzskaitītajām prasībām un ir sertificēta saskaņā ar Savienības standartiem un procedūrām, kas minētas minētās regulas 8.a panta 2. punktā;

⁴² Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 561/2006 (2006. gada 15. marts), ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu, groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 un Padomes Regulu (EK) Nr. 2135/98 un atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 3820/85 (OV L 102, 11.4.2006., 1. lpp.).

- 40) “sistēma svēršanai kustībā” ir automātiska sistēma, kas izveidota ceļu infrastruktūrā, lai apzinātu satiksmē esošus transportlīdzekļus vai transportlīdzekļu sastāvus, kas varētu būt pārsnieguši attiecīgos svara ierobežojumus saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 96/53/EK⁴³;
- 41) “projekta pilnvarojuma lēmums” ir lēmums vai lēmumu kopums, tostarp administratīva rakstura lēmums vai lēmumu kopums, ko saskaņā ar valsts tiesību sistēmu un administratīvajām tiesībām vienlaicīgi vai secīgi pieņem dalībvalsts iestāde vai iestādes, izņemot administratīvās pārsūdzības un pārsūdzības tiesā iestādes, un ar kuru nosaka, vai projekta virzītājam ir vai nav tiesības īstenot projektu attiecīgajā ģeogrāfiskajā apgabalā pamattīklā, paplašinātajā pamattīklā vai visaptverošajā tīklā, neskarot jebkādu lēmumu, kas pieņemts saistībā ar administratīvās pārsūdzības vai pārsūdzības tiesā procedūru.

4. pants

Eiropas transporta tīkla mērķi

1. Eiropas transporta tīkla attīstības vispārējais mērķis ir izveidot kvalitatīvu, vienotu, Savienības mēroga multimodālā transporta tīklu.

⁴³ Padomes Direktīva 96/53/EK (1996. gada 25. jūlijs), ar kuru paredz noteiktu Kopienā izmantotu transportlīdzekļu maksimālos pieļaujamos gabarītus iekšzemes un starptautiskajos autopārvadājumos, kā arī šo transportlīdzekļu maksimālo pieļaujamo masu starptautiskajos autopārvadājumos (OV L 235, 17.9.1996., 59. lpp.).

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

a) ilgtspējība, ko nodrošina:

- i) bezemisiju un mazemisiju mobilitātes veicināšana saskaņā ar attiecīgajiem Savienības CO₂ emisiju samazināšanas mērķrādītājiem;
- ii) ilgtspējīgāku transporta veidu plašāka izmantošana, jo īpaši turpinot Savienības mērogā attīstīt savstarpēji izmantojamu tālsatiksmes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tīklu, citstarp ātrgaitas tīklu, un savstarpēji izmantojamu dzelzceļa kravu pārvadājumu tīklu, uzticamu iekšējo ūdensceļu un tuvsatiksmes kuģošanas tīklu pasažieru un kravu pārvadājumiem Savienībā;
- iii) labāka vides aizsardzība;
- iv) negatīvās ārējās ietekmes samazināšana, tostarp tādas ietekmes samazināšana, kas saistīta ar vidi, klimatu, veselību, satiksmes pārslodzi un negadījumiem; minēto ietekmes samazinājumu panāk, piemēram, izmantojot ekoloģisku stimulu sistēmas; vai
- v) lielāka enerģētiskā drošība;

- b) kohēzija, ko nodrošina:
- i) visu Savienības reģionu piekļūstamība un savienojamība, īpašu uzmanību pievēršot tālākajiem reģioniem un citiem attāliem, salu, perifēriem un kalnu reģioniem, kā arī mazapdzīvotiem apgabaliem;
 - ii) infrastruktūras kvalitātes atšķirību izlīdzināšana un visu transporta veidu digitālo sistēmu savstarpējās izmantojamības veicināšana ar pienācīgu tīkla jaudu starp reģioniem un dalībvalstīm;
 - iii) gan pasažieru, gan kravu pārvadājumu efektīva koordinācija un starpsavienojumi starp tālsatiksmes transporta infrastruktūru un reģionālās un vietējās satiksmes transporta infrastruktūru nolūkā atvieglināt transporta pakalpojumus, tostarp pilsētu mezglos; vai
 - iv) transporta infrastruktūra, kas atspoguļo konkrētos apstākļus dažādās Savienības daļās un nodrošina visu Eiropas reģionu līdzsvarotu pārklājumu;
- c) efektivitāte, ko nodrošina:
- i) infrastruktūras sastrēgumposmu likvidēšana un trūkstošo savienojumu izveidošana gan transporta infrastruktūrā, gan infrastruktūras savienojuma punktos starp tiem dalībvalstu teritorijās un starp tām, jo īpaši pārrobežu posmos, un attiecīgā gadījumā savienošana ar Eiropas transporta tīklu trešās valstīs;

- ii) sastrēgumposmu, tostarp digitalizācijas nepilnību, likvidēšana savstarpējas izmantojamības jomā;
 - iii) valstu, reģionālo un vietējo transporta tīklu savstarpēja izmantojamība;
 - iv) optimāla visu transporta veidu integrācija un starpsavienojumi, tostarp pilsētu mezglos;
 - v) ekonomiski efektīva un kvalitatīva transporta izmantošanas veicināšana, sekmējot turpmāko ekonomikas izaugsmi un konkurētspēju;
 - vi) efektīvāka jaunās un esošās ekspluatētās infrastruktūras izmantošana, piemēram, dzelzceļa nozarē;
 - vii) savstarpēji izmantojamu, novatorisku tehnoloģisku un funkcionālu koncepciju, un digitālo sistēmu izmaksefektīva piemērošana; vai
 - viii) labāka infrastruktūras darbu koordinācija starp dalībvalstīm pārrobežu projektu jomā;
- d) visiem lietotājiem pieejamu ieguvumu palielināšana, ko nodrošina:
- i) piekļūstamība lietotājiem un viņu mobilitātes un transporta vajadzību apmierināšana, jo īpaši ņemot vērā to cilvēku vajadzības, kuri atrodas neaizsargātības situācijā, tostarp personu ar invaliditāti vai ierobežotām pārvietošanās spējām vajadzības, un to cilvēku vajadzības, kuri dzīvo nomaļos reģionos, tostarp tālākajos reģionos un citos attālos, lauku, salu, perifēros un kalnu reģionos, kā arī mazapdzīvotos apgabalos;

- ii) droši, aizsargāti un augstas kvalitātes standarti, tostarp pakalpojumu kvalitāte visiem lietotājiem, gan pasažieru, gan kravu pārvadājumu jomā;
- iii) atbalsts pieklūstamu un cenas ziņā pieņemamu transporta pakalpojumu kvalitātei, efektivitātei un ilgtspējai;
- iv) tādas mobilitātes atbalstīšana, kas ir piemērota mainīgajam klimatam un noturīga pret dabiskiem apdraudējumiem un cilvēka izraisītām katastrofām, un veicina efektīvu un ātru neatliekamās palīdzības un glābšanas dienestu ieviešanu, tostarp attiecībā uz personām ar invaliditāti vai ierobežotām pārvietošanās spējām;
- v) infrastruktūras noturība, jo īpaši pārrobežu posmos;
- vi) alternatīvu transporta risinājumu piedāvājums tīkla traucējumu gadījumā, aptverot arī citus transporta veidus.
- vii) atbalsts aktīviem mobilitātes veidiem, uzlabojot saistītās infrastruktūras pieklūstamību un kvalitāti, tādējādi uzlabojot infrastruktūras aktīvo lietotāju drošību un veselību un veicinot minēto transporta veidu vidiskos ieguvumus.
- viii) atbalsts vienlaidu mobilitātei Savienībā; vai
- ix) tādas pienācīgas uzturēšanas nodrošināšana, kas paredzēta, lai esošajai infrastruktūrai nodrošinātu tādu pakalpojumu līmeni, kas ir piemērots satiksmes plūsmai, un augstu drošuma līmeni infrastruktūras ekspluatācijas laikā.

5. pants

Resursefektīvs un noturīgs tīkls un vides aizsardzība

1. Eiropas transporta tīklu plāno, attīsta un ekspluatē resursefektīvi un saskaņā ar piemērojamām Savienības un valstu vides prasībām, izmantojot:
 - a) jaunas infrastruktūras attīstīšanu, esošās transporta infrastruktūras uzlabošanu un uzturēšanu, jo īpaši infrastruktūras būvniecības vai uzlabojumu plānošanas posmā ietverot infrastruktūras uzturēšanu visā tās darbības laikā un uzturot infrastruktūru ekspluatācijas kārtībā;
 - b) infrastruktūras integrācijas un starpsavienojumu optimizāciju;
 - c) alternatīvo degvielu uzlādes un uzpildes infrastruktūras ieviešanu, tādējādi veicinot dekarbonizācijas tehnoloģiju ieviešanu;
 - d) jaunu transporta tehnoloģiju un IKT sistēmu ieviešanu, lai saglabātu vai uzlabotu infrastruktūras veiktspēju, ja šāda ieviešana ir ekonomiski pamatota vai nepieciešama, lai uzlabotu drošumu un drošību;
 - e) infrastruktūras izmantošanas optimizāciju, jo īpaši ar efektīvu jaudas un satiksmes pārvaldību, multimodalitātes veicināšanu un pāreju uz ilgtspējīgākiem mobilitātes modeļiem, tostarp attīstot ilgtspējīgus, pievilcīgus un efektīvus multimodālus transporta pakalpojumus;

- f) ņemot vērā un optimizējot iespējamās sinerģijas ar citiem tīkliem, jo īpaši Eiropas enerģētikas vai telekomunikāciju tīkliem, tostarp – attiecīgā gadījumā – visu elektrotīklu, lai nodrošinātu konsekvenci starp uzlādes infrastruktūras plānošanu un attiecīgo tīkla plānošanu, kā arī ņemot vērā iespējamās sinerģijas ar infrastruktūras divējādu lietojumu, kas apzināts dokumentā “Militārās prasībās attiecībā uz militāro mobilitāti Eiropas Savienībā un ārpus tās”, ko Padome apstiprināja 2023. gada 26. jūnijā un 2023. gada 23. oktobrī, un jebkurā turpmākā dokumentā, ar ko minētās prasības pārskata un kas apstiprināts pēc tam, kā arī ar velotransporta infrastruktūru, tostarp tālsatiksmes velomaršrutiem;
- g) zaļas, ilgtspējīgas un pret klimata pārmaiņām noturīgas infrastruktūras attīstību, ņemot vērā aktīvos transporta veidus, un tādu jaunu tehnoloģiju veicināšanu, kuru mērķis ir dekarbonizēt transporta infrastruktūras būvniecību, tostarp izmantojot resursefektīvus un klimatnoturīgus materiālus, kas projektēti, lai pēc iespējas samazinātu negatīvo ietekmi uz tīkla tuvumā dzīvojošo iedzīvotāju veselību, vidi, tostarp no gaisa un trokšņa piesārņojuma, un ekosistēmu degradāciju; un

h) pienācīgu transporta tīkla un tā infrastruktūras un pakalpojumu, jo īpaši pārrobežu posmos, noturības izvērtēšanu attiecībā pret klimata pārmaiņām un ģeopolitisko kontekstu, kā arī dabiskiem apdraudējumiem un cilvēka izraisītām katastrofām, un tīšiem vai netīšiem traucējumiem, nolūkā minētās problēmas risināt un nolūkā padarīt iespējamu atbilstošu reaģēšanu uz minētajiem traucējumiem un savlaicīgu atveseļošanos no tiem, kā arī nolūkā atvieglināt piegādes ķēdes.

2. Plānojot un attīstot Eiropas transporta tīklu, dalībvalstis var pielāgot detalizētu maršruta posmu izvietojumu, ņemot vērā konkrētos apstākļus dažādās Savienības daļās, piemēram, attiecīgo reģionu topogrāfiskās iezīmes un vides apsvērumus, vienlaikus nodrošinot atbilstību šai regulai. Šāda pielāgošana nepārsniedz to, kas ir atļauts attiecīgajā projekta atļaujas lēmumā saskaņā ar 58. panta 1. punkta g) apakšpunktā izklāstīto prasību.

3. Plānu un projektu vides novērtējumu veic saskaņā ar Padomes Direktīvu 92/43/EEK⁴⁴, Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvām 2000/60/EK⁴⁵, 2001/42/EK⁴⁶, 2002/49/EK⁴⁷, 2009/147/EK⁴⁸ un 2011/92/ES. Attiecībā uz minētajiem kopīgu interešu projektiem, kuriem līdz ... [šīs regulas spēkā stāšanās diena] vēl nav sākts ietekmes uz vidi novērtējuma iepirkuma process, būtu jānovērtē arī to atbilstība principam “nenodarīt būtisku kaitējumu”.

6. pants

Eiropas transporta tīkla pakāpeniska attīstība

1. Neskarot 8. panta 5. punktu, ja vien šajā regulā nav noteikts citādi, Eiropas transporta tīklu pakāpeniski attīsta trīs posmos:
- a) pamattīklu pabeidz līdz 2030. gada 31. decembrim;

⁴⁴ 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.).

⁴⁵ 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.).

⁴⁶ 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.).

⁴⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2002/49/EK (2002. gada 25. jūnijs) attiecībā uz vides trokšņa novērtēšanu un pārvaldību (OV L 189, 18.7.2002., 12. lpp.).

⁴⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/147/EK (2009. gada 30. novembris) par savvaļas putnu aizsardzību (OV L 20, 26.1.2010., 7. lpp.).

- b) paplašināto pamattīklu pabeidz līdz 2040. gada 31. decembrim; un
- c) visaptverošo tīklu pabeidz līdz 2050. gada 31. decembrim.

Eiropas transporta tīkla attīstību panāk, jo īpaši ar saskaņotu un pārredzamu metodisku pieeju īstenojot minētā tīkla struktūru, kas ietver pamattīklu, paplašinātu pamattīklu un visaptverošu tīklu, kurā transporta un pilsētu mezgli ir multimodāli savienojuma punkti starp tālsatiksmes tīkliem un reģionālajiem un vietējiem transporta tīkliem.

- 2. Visaptverošo tīklu veido visa esošā un plānotā Eiropas transporta tīkla infrastruktūra, un tas ietver pasākumus, kas veicina šādas infrastruktūras efektīvu un sociāli un ekoloģiski ilgtspējīgu izmantošanu.
- 3. Pamattīklu un paplašināto pamattīklu veido tās Eiropas transporta tīkla daļas, kas jāattīsta prioritārā kārtā un kas jāpabeidz saskaņā ar 1. punktā izklāstītajiem termiņiem, lai sasniegtu Eiropas transporta tīkla attīstības mērķus.

7. pants

Eiropas transporta koridori

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

8. pants

Kopīgu interešu projekti

1. Kopīgu interešu projekti veicina Eiropas transporta tīkla attīstību, izveidojot jaunu transporta infrastruktūru, modernizējot esošo transporta infrastruktūru vai veicot pasākumus, kas sekmē tīkla resursefektīvu izmantošanu.
2. Kopīgu interešu projekti:
 - a) apliecina Eiropas pievienoto vērtību, palīdzot sasniegt tos mērķus, kas ietilpst vismaz divās no 4. panta 2. punktā izklāstītajām četrām kategorijām; un

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

7. Dalībvalstis dara visu iespējamo, lai nodrošinātu, ka kopīgu interešu projekti tiek īstenoti savlaicīgi un efektīvi.
8. Dalībvalstis piemēro sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīzi, ievērojot atzītu un saskaņotu pieeju, lai darītu iespējamu šo projektu pārredzamu un salīdzinošu izvērtējumu.

9. pants

Sadarbība ar trešām valstīm

1. Savienība var sadarboties ar trešām valstīm, lai savienotu Eiropas transporta tīklu ar šo trešo valstu infrastruktūras tīkliem, attiecīgā gadījumā izmantojot kopīgu interešu projektus, ar mērķi veicināt ilgtspējīgu ekonomikas izaugsmi un konkurētspēju un jo īpaši:
 - a) veicināt Eiropas transporta tīkla politikas paplašināšanu uz trešām valstīm kopā ar citām saistītām Savienības politikas jomām, jo īpaši vides un klimata aizsardzības jomā;
 - b) nodrošināt savienojumu starp Eiropas transporta tīklu un trešo valstu transporta tīkliem robežšķērsošanas vietās, tostarp tādas trešās valsts teritorijā, kas ir daļa no Eiropas transporta koridora, nolūkā garantēt vienlaidu satiksmes plūsmas, robežpārbaudes, robežuzraudzību un citas robežkontroles procedūras;

- c) trešo valstu teritorijā nodrošināt savienojumu starp Eiropas transporta tīklu un šo trešo valstu transporta tīkliem, jo īpaši, lai attiecīgos un piemērotos gadījumos atvieglinātu dzelzceļa transportu ar trešām valstīm;
- d) pabeigt tādas transporta infrastruktūras izveidi trešās valstīs, kas kalpo kā savienojumi starp Eiropas transporta tīkla daļām Savienībā;
- e) veicināt Eiropas transporta tīkla un trešo valstu tīklu savstarpējo izmantojamību;
- f) atvieglot jūras satiksmi un veicināt tuvsatiksmes kuģošanas maršrutus ar trešām valstīm ar nosacījumu, ka tie neveicina oglekļa emisiju pārvirzi;
- g) veicināt iekšējo ūdensceļu satiksmi ar trešām valstīm;
- h) atvieglināt gaisa satiksmi ar trešām valstīm, lai sekmētu efektīvu un ilgtspējīgu ekonomikas izaugsmi un konkurētspēju, tostarp paplašinot Eiropas vienoto gaisa telpu un uzlabojot sadarbību gaisa satiksmes pārvaldības jomā;
- i) savienot un ieviest transporta IKT sistēmas minētajās trešajās valstīs; un
- j) veicināt transporta dekarbonizāciju, jo īpaši ieviešot alternatīvo degvielu infrastruktūru trešās valstīs nolūkā izveidot nepārtrauktu tīklu, kas savienots ar Eiropas transporta tīklu.

2. IV pielikumā ir sniegtas indikatīvas Eiropas transporta tīkla kartes, kas attiecinātas uz konkrētām kaimiņvalstīm, vajadzības gadījumā precizējot pamattīklu un visaptverošo tīklu saskaņā ar šīs regulas kritērijiem.
3. Nekas šajā pantā nepiešķir tiesības uz jebkāda veida Savienības finansiālo ieguldījumu projektos trešajās valstīs saskaņā ar citiem Savienības tiesību aktiem.

II nodaļa

Vispārīgi noteikumi

10. pants

Vispārīgie noteikumi par pamattīklu, paplašināto pamattīklu un visaptverošo tīklu

1. Pamattīkls, paplašinātais pamattīkls un visaptverošais tīkls:
 - a) ir tie tīkli, kas precizēti I pielikumā dotajās kartēs un II pielikuma sarakstos;
 - b) ir sīkāk precizēti, pievienojot infrastruktūras komponentu aprakstu;

- c) atbilst šajā nodaļā un III un IV nodaļā izklāstītajām prasībām attiecībā uz transporta infrastruktūru; un
- d) ir pamats kopīgu interešu projektu apzināšanai.

2. Pamattīklu un paplašināto pamattīklu veido tās Eiropas transporta tīkla daļas, ko attīsta prioritārā kārtā, lai sasniegtu Eiropas transporta tīkla politikas mērķus.

Atsauces uz “pamattīklu” Regulā (ES) 2021/1153 ietver arī “paplašināto pamattīklu” šīs regulas nozīmē.

Atsauces uz “pamattīklu” Regulā (ES) 2023/1804 uzskata par atsaucēm uz “pamattīklu” šīs regulas nozīmē.

Atsauces uz “visaptverošu tīklu” Regulā (ES) 2023/1804 uzskata par atsaucēm uz “paplašināto pamattīklu” un “visaptverošo tīklu” šīs regulas nozīmē.

3. Tīkla mezgli ir izklāstīti II pielikumā un ietver pilsētu mezglus un transporta mezglus (lidostas, jūras ostas, iekšējās ostas, dzelzceļa–autoceļa termināļus un termināļus pie iekšējiem ūdensceļiem).

4. Dalībvalstis veic attiecīgus pasākumus, lai pamattīkls, paplašinātais pamattīkls un visaptverošais tīkls, kas jāattīsta, līdz 6. panta 1. punktā precizētajiem datumiem panāktu atbilstību šai regulai, ja vien šajā regulā nav noteikts citādi.

11. pants

Vispārīgie noteikumi par Eiropas transporta koridoriem

1. Deviņi Eiropas transporta koridori, kas precizēti III pielikumā dotajās kartēs, ir šādi:
- a) Atlantijas okeāns;
 - b) Baltijas jūra–Melnā jūra–Egejas jūra;
 - c) Baltijas jūra–Adrijas jūra;
 - d) Vidusjūra;
 - e) Ziemeļjūra–Reina–Vidusjūra;
 - f) Ziemeļjūra–Baltijas jūra;

- g) Reina–Donava;
- h) Skandināvija–Vidusjūra;
- i) Rietumbalkāni–Vidusjūras austrumdaļa.

2. Dalībvalstis veic attiecīgus pasākumus, lai Eiropas transporta koridori, kas jāattīsta, panāktu atbilstību šīs regulas noteikumiem līdz 2030. gada 31. decembrim attiecībā uz infrastruktūru, kas ir daļa no pamattīkla, un līdz 2040. gada 31. decembrim attiecībā uz infrastruktūru, kas ir daļa no paplašinātā pamattīkla, ja vien šajā regulā nav noteikts citādi.
3. Saņēmusi attiecīgās dalībvalsts apstiprinājumu saskaņā ar LESD 172. panta otro daļu, Komisija saskaņā ar šīs regulas 62. pantu ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus nolūkā ar 7. pantu noteiktajos ietvaros grozīt šīs regulas III pielikumā norādīto Eiropas transporta koridoru izvietojumu, lai ņemtu vērā lielu tirdzniecības plūsmu un satiksmes attīstību vai būtiskas izmaiņas tīklā. Attiecībā uz grozījumiem koridoru izvietojumā, kas ietekmē kaimiņos esošo valstu teritorijas daļas, šādu deleģēto aktu pamatā ir augsta līmeņa nolīgumi starp Savienību un attiecīgajām kaimiņos esošajām valstīm par transporta infrastruktūras tīkliem.

12. pants

Vispārīgās prioritātes pamattīklam, paplašinātajam pamattīklam un visaptverošajam tīklam

1. Attīstot pamattīklu, paplašināto pamattīklu un visaptverošo tīklu, vispārīgu prioritāti piešķir pasākumiem, kas vajadzīgi, lai:
 - a) palielinātu ilgtspējīgāku kravu un pasažieru pārvadājumu īpatsvaru un –attiecīgā gadījumā – jaudu, jo īpaši, lai samazinātu siltumnīcefekta gāzu emisijas un piesārņojumu un palielinātu transporta sniegtos sociālos un ekonomiskos ieguvumus;
 - b) uzlabotu visu Savienības reģionu piekļūstamību un savienojamību, vienlaikus ņemot vērā teritoriālo un sociālo kohēziju un iekļaujot tālāko reģionu un citu attālu, salu, perifēru un kalnu reģionu, kā arī mazapdzīvotu apgabalu īpašo situāciju;
 - c) nodrošinātu transporta veidu optimālu integrāciju un to savstarpēju izmantojamību, tostarp attiecībā uz aktīviem mobilitātes veidiem pilsētu teritorijās;
 - d) izveidotu trūkstošos savienojumus un likvidētu sastrēgumposmus, jo īpaši pārrobežu posmos;

- e) ieviestu vajadzīgo infrastruktūru, kas nodrošina bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu, vienlaidu kustību, un tādu kuģu un gaisa kuģu vienlaidu kustību, kuri izmanto degvielu, kas palīdz samazināt transporta emisijas un palielināt enerģētisko drošību;
- f) veicinātu infrastruktūras efektīvu, vienlaidu un ilgtspējīgu izmantošanu un vajadzības gadījumā palielinātu tās jaudu;
- g) uzturētu esošo infrastruktūru ekspluatācijas kārtībā un uzlabotu vai uzturētu tās kvalitāti tādās jomās kā transporta sistēmas un transporta darbību drošums, drošība, efektivitāte, kā arī noturība pret klimata pārmaiņām un katastrofām, vidiskais sniegums un satiksmes plūsmu nepārtrauktība;
- h) uzlabotu pakalpojumu kvalitāti un transporta darbinieku sociālos apstākļus, pieklūstamību visiem lietotājiem, tostarp personām ar invaliditāti vai ierobežotām pārvietošanās spējām un citām personām, kuras atrodas neaizsargātības situācijā, novērstu un mazinātu transporta nabadzību;
- i) uzlabotu digitalizāciju, īstenojot digitālu izpildi saskaņā ar Savienības tiesību aktiem un attīstītu automatizāciju, jo īpaši īstenojot un ieviešot transporta IKT sistēmas; vai
- j) vajadzības gadījumā un ņemot vērā dažu dalībvalstu konstitucionālās prasības, pielāgotu infrastruktūru divējādam lietojumam, lai apmierinātu gan civilās, gan aizsardzības vajadzības, īpašu uzmanību pievēršot maršrutiem, kas vajadzīgi militāro spēku pēkšņai un liela mēroga kustībai.

2. Lai papildinātu 1. punktā noteiktos pasākumus, īpašu uzmanību pievērš pasākumiem, kas vajadzīgi, lai:
- a) palīdzētu mazināt pilsētu teritoriju un – attiecīgā gadījumā – blīvi apdzīvotu jutīgu teritoriju eksponētību dzelzceļa un autotransporta tranzīta negatīvajai ietekmei;
 - b) optimizētu infrastruktūras izmantošanu, jo īpaši ar efektīvu jaudas pārvaldību, satiksmes pārvaldību un uzlabotiem darbības rādītājiem;
 - c) palīdzētu panākt pozitīvu ietekmi uz veselību un vidi, attīstot atbilstošu infrastruktūru riteņbraucējiem un kājāmgājējiem un tādējādi popularizējot aktīvu mobilitātes veidu izmantošanu;
 - d) visiem tirgus dalībniekiem nodrošinātu nediskriminējošu piekļuvi Eiropas transporta tīkla infrastruktūrai; vai
 - e) nodrošinātu efektīvu robežšķērsosanu kravu pārvadājumiem, ņemot vērā gaidīšanas laiku.

13. pants

Vispārīgās prioritātes Eiropas transporta koridoriem

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

- a) Savienības mērogā izveidotu augstas veiktspējas, vienlaidu un pilnībā savstarpēji izmantojamu dzelzceļa kravu pārvadājumu tīklu;
- b) izveidotu savstarpēji izmantojamu augstas veiktspējas, tostarp ātrgaitas, dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tīklu, kas savienotu pilsētu mezglus Savienības mērogā;
- c) izveidotu efektīvu aviācijas un iekšējo ūdensceļu transporta infrastruktūru, kā arī jūras transporta infrastruktūru, kas ir labi integrēta Eiropas jūras telpā;
- d) izveidotu drošu un aizsargātu ceļu tīklu ar pietiekamu alternatīvo degvielu infrastruktūru, kā arī drošas un aizsargātas stāvvietas;
- e) izstrādātu multimodāla un savstarpēji izmantojama transporta risinājumus;
- f) veicinātu visas loģistikas ķēdes intermodālu integrāciju, efektīvi savstarpēji savienojot transporta un pilsētu mezglus;
- g) ieviestu infrastruktūru, kas nodrošina bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu, vienlaidu kustību, un tādu kuģu un gaisa kuģu vienlaidu kustību, kuri izmanto degvielu, kas palīdz samazināt transporta emisijas un palielināt enerģētisko drošību;

- h) attiecīgā gadījumā ieviestu IKT sistēmas transportam visos tīkla veidos, lai nodrošinātu infrastruktūras efektīvu izmantošanu un darītu iespējamu digitālu informācijas apmaiņu; vai
- i) attiecīgā gadījumā uzlabotu savienojumus starp Eiropas transporta tīklu un kaimiņvalstu infrastruktūras tīkliem.

III nodaļa

Īpašie noteikumi

1. IEDAĻA

DZELZCEĻA TRANSPORTA INFRASTRUKTŪRA

14. pants

Infrastrukturāras komponenti

- 1. Dzelzceļa transporta infrastruktūrā jo īpaši ietilpst:
 - a) dzelzceļa līnijas, tai skaitā:
 - i) sliežu ceļi;
 - ii) pārmijas;
 - iii) pārbrauktuves;

- iv) rezerves ceļi;
 - v) tuneļi;
 - vi) tilti; un
 - vii) infrastruktūra ietekmes uz vidi mazināšanai;
- b) stacijas dzelzceļa līnijās, kuras precizētas I pielikumā dotajās kartēs un kurās pasažieri pārsēžas uz citu vilcienu vai starp dzelzceļa transportu un citiem transporta veidiem;
- c) tādas dzelzceļa apkalpes vietas I pielikumā dotajās kartēs precizētajās dzelzceļa līnijās, kuras nav pasažieru stacijas, kā definēts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2012/34/ES⁴⁹ 3. panta 11. punktā, jo īpaši šķirotavas, vilcienu sastāva formēšanas iekārtas, manevrēšanas iekārtas, uzglabāšanas rezerves ceļi, uzturēšanas iekārtas, citas tehniskās iekārtas, piemēram, tīrīšanas un mazgāšanas iekārtas, glābšanas iekārtas un degvielas uzpildes iekārtas, kā arī automātiskas riteņu atstatuma maiņas iekārtas;
- d) dzelzceļa piekļuves ceļu savienojumi līdz multimodāliem kravas termināļiem, kas savienoti ar dzelzceļu, tostarp dzelzceļa piekļuves ceļi līdz modāliem kravas termināļiem iekšējās ostās, jūras ostās un lidostās, un dzelzceļa piekļuves ceļi līdz šķirotavām, kā minēts Direktīvas 2012/34/ES II pielikuma 2. punkta c) apakšpunktā;

⁴⁹ 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.).

- e) vilcienu vadības un signalizācijas lauka iekārtas;
 - f) sliežu ceļu energoinfrastruktūra;
 - g) infrastruktūra, kas saistīta ar alternatīvo degvielu iekārtām;
 - h) saistītās iekārtas; un
 - i) transporta IKT sistēmas.
2. Tehniskajā aprīkojumā, kas saistīts ar dzelzceļa līnijām, var ietilpt elektrifikācijas sistēmas, aprīkojums pasažieru iekāpšanai un izkāpšanai un kravu iekraušanai un izkraušanai stacijās un termināļos, kā arī inovatīvas tehnoloģijas to ieviešanas posmā.

15. pants

Transporta infrastruktūras prasības visaptverošajam tīklam

1. Dalībvalstis nodrošina, ka visaptverošā tīkla dzelzceļa infrastruktūra atbilst:
- a) Direktīvai (ES) 2016/797 un īstenošanas aktiem, kas pieņemti saskaņā ar to, lai panāktu visaptverošā tīkla savstarpēju izmantojamību; un

- b) prasībām savstarpējas izmantojamības tehniskajās specifikācijās (SITS), kas pieņemtas, ievērojot Direktīvas (ES) 2016/797 4. un 5. pantu, neskarot minētās direktīvas 7. panta 1. punktā paredzētos izņēmumus.
2. Dalībvalstis nodrošina, ka līdz 2050. gada 31. decembrim visaptverošā tīkla dzelzceļa infrastruktūra, izņemot 14. panta 1. punkta d) apakšpunktā minētos savienojumus:
- a) ir pilnībā elektrificēta dzelzceļa līnijās un, ciktāl tas nepieciešams elektrovilcienu ekspluatācijai, rezerves ceļos;
 - b) bez īpašas atļaujas pieļauj asslodzi, kas ir vismaz 22,5 tonnas; un
 - c) bez īpašas atļaujas ļauj ekspluatēt kravas vilcienus, kuru garums ir vismaz 740 m (ieskaitot lokomotīvi vai lokomotīves). Šī prasība ir izpildīta, ja divceļu līnijās vismaz viens vilcienu ceļš vidēji vienā stundā un virzienā ik dienu var būt iedalīts kravas vilcieniem, kuru garums ir vismaz 740 m, ja dzelzceļa uzņēmums to ir lūdzis.
3. Prasības, kas izklāstītas 2. punkta b) un c) apakšpunktā, piemēro tikai tām visaptverošā tīkla līnijām, kuras:
- a) savieno multimodālu kravas termināli vai jūras ostu, vai iekšējo ostu ar tai tuvāko kravu pārvadājumu pamattīkla vai paplašinātā pamattīkla šķērssošanas punktu;
 - b) ir daļa no maršruta maiņas līnijas tādai līnijai, kas ir daļa no kravu pārvadājumu pamattīkla vai paplašinātā kravu pārvadājumu pamattīkla; vai

- c) pamatojoties uz datiem par iepriekšējo gadu pirms paziņojuma sniegšanas, ekspluatē vidēji vairāk nekā desmit kravas vilcienus dienā abos virzienos.

Līdz ... [trīs gadi pēc šīs regulas spēkā stāšanās dienas] dalībvalstis informē Komisiju par attiecīgajām līnijām. Attiecībā uz pārrobežu posmiem šādu paziņojumu sniedz, vienojoties ar citām attiecīgajām dalībvalstīm.

- 4. Dalībvalstis nodrošina, ka līdz 2050. gada 31. decembrim visaptverošā tīkla dzelzceļa infrastruktūra, kas ir savienota ar dzelzceļa līnijām, kuras izmanto kravu pārvadājumiem, kā minēts 15. panta 3. punktā, savienojumos, kas minēti 14. panta 1. punkta d) apakšpunktā, atbilst šā panta 2. punkta a), b) un c) apakšpunktā izklāstītajām prasībām, ja vien attiecībā uz šā panta 2. punkta c) apakšpunktā izklāstītajām prasībām Komisija, ievērojot 38. panta 4. punktu, nav piešķīrusi atbrīvojumu no 38. panta 3. punkta piemērošanas.
- 5. Dalībvalstis nodrošina, ka līdz 2040. gada 31. decembrim visaptverošā tīkla dzelzceļa infrastruktūrā jaunas līnijas izbūves gadījumā tiek panākta atbilstība 2. punkta a) apakšpunktā izklāstītā prasība. Projektus, kuru ietekmes uz vidi novērtējums ir uzsākts līdz ... [šīs regulas spēkā stāšanās diena], no šā pienākuma izslēdz.
- 6. Šā panta 2. un 4. punktā izklāstītās prasības nepiemēro izolētiem tīkliem.

7. Neskarot 6. punktu, pēc dalībvalsts pieprasījuma pienācīgi pamatotos gadījumos Komisija pieņem īstenošanas aktus, ar kuriem piešķir atbrīvojumus attiecībā uz šajā pantā minētajām prasībām, pamatojoties uz īpašiem ģeogrāfiskiem vai būtiskiem fiziskiem ierobežojumiem, sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīzes negatīvu rezultātu vai būtisku negatīvu ietekmi uz vidi vai biodaudzveidību. Jebkuru šādu pieprasījumu pienācīgi pamato. Pārrobežu posmu gadījumā atbrīvojumu pieprasījumu koordinē ar kaimiņos esošo dalībvalsti vai dalībvalstīm. Kaimiņos esošās dalībvalstis var sniegt atzinumu dalībvalstij, kas pieprasa atbrīvojumu. Dalībvalsts savam pieprasījumam pievieno kaimiņos esošo dalībvalstu atzinumus. Dalībvalsts vienā pieprasījumā var lūgt piešķirt vairākus atbrīvojumus.

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

Komisija pienācīgi ņem vērā attiecīgo kaimiņos esošo dalībvalstu atzinumus.

Komisija var pieprasīt papildu informāciju no dalībvalsts ne vēlāk kā 30 kalendārās dienas pēc pieprasījuma saņemšanas, ievērojot pirmo daļu. Ja Komisija uzskata, ka sniegtā informācija nav pietiekama, tā var lūgt dalībvalsti papildināt minēto papildu informāciju 30 kalendāro dienu laikā pēc minētās papildu informācijas saņemšanas.

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

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

16. pants

Transporta infrastruktūras prasības pamattīklam un paplašinātajam pamattīklam

1. Dalībvalstis nodrošina, ka pamattīkla un paplašinātā pamattīkla dzelzceļa infrastruktūra atbilst 15. panta 1. punktam.
2. Dalībvalstis nodrošina, ka līdz 2040. gada 31. decembrim paplašinātā pamattīkla dzelzceļa infrastruktūrā, izņemot 14. panta 1. punkta d) apakšpunktā minētos savienojumus līnijām, kas ir daļa no kravu pārvadājumu tīkla:
 - a) nodrošināta atbilstība 15. panta 2. punkta a) un b) apakšpunktā izklāstītajām prasībām;

- b) bez īpašas atļaujas ļauj ekspluatēt kravas vilcienus, kuru garums ir vismaz 740 m (ieskaitot lokomotīvi vai lokomotīves). Šī prasība ir izpildīta, ja ir izpildīti vismaz šādi nosacījumi:
 - i) divceļu līnijās vismaz viens vilcienu ceļš divās stundās un virzienā un ne mazāk kā 24 vilcienu ceļi ik dienu var būt iedalīti kravas vilcieniem, kuru garums ir vismaz 740 m, ja dzelzceļa uzņēmums to ir lūdzis;
 - ii) vienceļa līnijās vismaz viens vilcienu ceļš trīs stundās un virzienā un ne mazāk kā 12 vilcienu ceļi ik dienu var būt iedalīti kravas vilcieniem, kuru garums ir vismaz 740 m, ja dzelzceļa uzņēmums to ir lūdzis; un
 - c) dzelzceļa posmos, kas savieno divu pilsētas mezglu multimodālos kravas termināļus vai pilsētas mezgla multimodālo kravas termināli un robežšķērsošanas punktu, vairāk nekā 75 % no katra dzelzceļa posma garuma ir projektēti tā, lai kravas vilcienu ātrums paplašinātā pamattīkla kravas līnijās būtu vismaz 100 km/h.
3. Dalībvalstis nodrošina, ka līdz 2030. gada 31. decembrim paplašinātā pamattīkla dzelzceļa infrastruktūrā jaunas līnijas izbūves gadījumā tiek panākta atbilstība 15. panta 2. punkta a) apakšpunktā izklāstītajām prasībām. Projektus, kuru ietekmes uz vidi novērtējums ir uzsākts līdz ... [šīs regulas spēkā stāšanās diena], no šā pienākuma izslēdz.

4. Dalībvalstis nodrošina, ka līdz 2040. gada 31. decembrim paplašinātā pamattīkla dzelzceļa infrastruktūrā, izņemot 14. panta 1. punkta d) apakšpunktā minētos savienojumus līnijām, kas ir daļa no pasažieru pārvadājumu tīkla:
- a) nodrošināta atbilstība 15. panta 2. punkta a) apakšpunktā izklāstītajām prasībām paplašinātā pamattīkla pasažieru pārvadājumu līnijās; un
 - b) dzelzceļa posmos, kas savieno divu pilsētas mezglu multimodālos pasažieru pārvadājumu mezglus vai pilsētas mezgla multimodālos pasažieru pārvadājumu mezglus un robežšķērsošanas punktu, vairāk nekā 75 % no katra dzelzceļa posma garuma ir projektēti tā, lai pasažieru vilcienu ātrums paplašinātā pamattīkla pasažieru pārvadājumu līnijās būtu vismaz 160 km/h.
5. Dalībvalstis līdz 2040. gada 31. decembrim nodrošina, ka paplašinātā pamattīkla dzelzceļa infrastruktūra savienojumos, kas minēti 14. panta 1. punkta d) apakšpunktā, atbilst 15. panta 2. punkta a) un b) apakšpunktā un šā panta 2. punkta b) apakšpunktā izklāstītajām prasībām, ja vien attiecībā uz šā panta 2. punkta b) apakšpunktā izklāstītajām prasībām nav piešķirts atbrīvojums no 38. panta 3. punkta piemērošanas, ievērojot 38. panta 4. punktu.
6. Dalībvalstis nodrošina, ka līdz 2030. gada 31. decembrim pamattīkla dzelzceļa infrastruktūrā, izņemot 14. panta 1. punkta d) apakšpunktā minētajos savienojumos:
- a) līnijas, kas ir daļa no kravu pārvadājumu tīkla, atbilst šā panta 2. punkta a), b) un c) apakšpunktā izklāstītajām prasībām; un

- b) līnijas, kas ir daļa no pasažieru pārvadājumu tīkla, atbilst 15. panta 2. punkta a) apakšpunktā izklāstītajām prasībām.

- 7. Dalībvalstis nodrošina, ka līdz 2040. gada 31. decembrim dzelzceļa infrastruktūra, kas ir daļa no pasažieru transporta pamattīkla, izņemot 14. panta 1. punkta d) apakšpunktā minētos savienojumus, atbilst šā panta 4. punkta b) apakšpunktā izklāstītajai prasībai.
- 8. Dalībvalstis nodrošina, ka līdz 2040. gada 31. decembrim kravas pārvadājumu līnijas, kas ir daļa no pamattīkla vai paplašinātā tīkla dzelzceļa infrastruktūras, tostarp 14. panta 1. punkta d) apakšpunktā minētie savienojumi, nodrošina tādu kravas vilcienu kustību Eiropas transporta koridoros minēto dalībvalstu teritorijā, kuri pārvadā līdz 4 metriem augstas standarta puspiekabes, kas ir uzkrautas vismaz 27 cm augstumā virs sliežu ceļa augšējā līmeņa.

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

- a) ir vismaz viena tiešā līnija, kas atbilst minētajai prasībai un nodrošina nepārtrauktu vilcienu ekspluatāciju dalībvalsts teritorijā un pārrobežu līnijās ar katru kaimiņu dalībvalsti;

- b) ir vismaz viena tiešā līnija, kas atbilst minētajai prasībai, uz vismaz vienu dzelzceļa–autoceļa termināli vai vienu multimodālu kravas termināli, kurš atrodas jūras ostā vai pie jūras ostas, kas ir daļa no Eiropas transporta koridora dalībvalsts teritorijā; un
- c) ir vismaz viena tiešā līnija, kas atbilst minētajai prasībai, uz vismaz vienu no šiem galapunktiem, ja viens vai vairāki koridora galapunkti atrodas dalībvalsts teritorijā.

Attiecībā uz pārrobežu posmiem attiecīgo līniju noteikšana tiek veikta, vienojoties ar attiecīgajām kaimiņos esošajām dalībvalstīm.

Vēlākais līdz ... [trīs gadi pēc šīs regulas spēkā stāšanās dienas] dalībvalstis informē Komisiju par attiecīgajām līnijām.

- 9. Dalībvalstis līdz 2030. gada 31. decembrim nodrošina, ka pamattīkla dzelzceļa infrastruktūra savienojumos, kas minēti 14. panta 1. punkta d) apakšpunktā, atbilst 15. panta 2. punkta a) un b) apakšpunktā un šā panta 2. punkta b) apakšpunktā izklāstītajām prasībām, ja vien attiecībā uz šā panta 2. punkta b) apakšpunktā izklāstītajām prasībām Komisija nav piešķīrusi atbrīvojumu no 38. panta 3. punkta piemērošanas, ievērojot 38. panta 4. punktu.

10. Šā panta 2.–9. punktā izklāstītās prasības nepiemēro izolētiem tīkliem.
11. Neskarot 10. punktu, pēc dalībvalsts pieprasījuma pienācīgi pamatotos gadījumos Komisija pieņem īstenošanas aktus, ar kuriem piešķir atbrīvojumus attiecībā uz šajā pantā minētajām prasībām, pamatojoties uz īpašiem ģeogrāfiskiem vai būtiskiem fiziskiem ierobežojumiem, sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīzes negatīvu rezultātu vai būtisku negatīvu ietekmi uz vidi vai biodaudzveidību. Jebkuru šādu pieprasījumu pienācīgi pamato. Pārrobežu posmu gadījumā atbrīvojumu pieprasījumu koordinē ar kaimiņos esošo dalībvalsti vai dalībvalstīm. Kaimiņos esošās dalībvalstis var sniegt atzinumu dalībvalstij, kas pieprasa atbrīvojumu. Dalībvalsts savam pieprasījumam pievieno kaimiņos esošo dalībvalstu atzinumus. Dalībvalsts vienā pieprasījumā var lūgt piešķirt vairākus atbrīvojumus.

Komisija novērtē pieprasījumu, ņemot vērā sniegto pamatojumu, kā arī attiecīgā gadījumā tā būtisko ietekmi uz dzelzceļa tīkla savstarpēju izmantojamību un nepārtrauktību. Komisija pienācīgi ņem vērā attiecīgo kaimiņos esošo dalībvalstu atzinumus.

Izvērtējot pieprasījumus pēc atbrīvojumiem no 8. punktā noteiktās prasības attiecībā uz puspiekabju pārvadāšanu, Komisija īpaši ņem vērā sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīzes rezultātus, kā arī iespējamās pakalpojumu traucējumus, ko rada nepieciešamie darbi, kas vajadzīgi, lai izpildītu šo prasību.

Izvērtējot pieprasījumus pēc atbrīvojumiem no prasībām, kas šajā pantā noteiktas paplašinātajam pamattīklam, Komisija jo īpaši ņem vērā visas būtiskās investīcijas, ko attiecīgā dalībvalsts veikusi paralēlā līnijā, kura atrodas netālu no jaunizbūvējamās līnijas.

Komisija var pieprasīt papildu informāciju no dalībvalsts ne vēlāk kā 30 kalendārās dienas pēc pieprasījuma saņemšanas, ievērojot pirmo daļu. Ja Komisija uzskata, ka sniegtā informācija nav pietiekama, tā var lūgt dalībvalsti papildināt minēto papildu informāciju 30 kalendāro dienu laikā pēc minētās papildu informācijas saņemšanas.

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

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

17. pants

Eiropas standarta nominālais sliežu ceļa platums dzelzceļam

1. Dalībvalstis nodrošina, ka jebkurā jaunā dzelzceļa līnijā pamattīklā un paplašinātajā pamattīklā, tai skaitā 14. panta 1. punkta d) apakšpunktā minētajos savienojumos, Eiropas standarta nominālais sliežu ceļa platums ir 1435 mm. Minēto prasību uzskata par izpildītu, ja infrastruktūrā var pārvietoties vilcieni, kas piemēroti kustībai pa 1435 mm platiem sliežu ceļiem – pamattīklā līdz 2030. gada 31. decembrim un paplašinātajā pamattīklā līdz 2040. gada 31. decembrim. Šajā pantā jauna dzelzceļa līnija ir jebkura līnija, kuras izbūves darbi līdz ... [šīs regulas spēkā stāšanās diena] nav sākti.
2. Atkāpjoties no šā panta 1. punkta, dalībvalstis, kuru teritorijā ... [šīs regulas spēkā stāšanās diena] nav plānots savienot nevienu jaunu dzelzceļa līniju ar citas dalībvalsts sauszemes robežu saskaņā ar I pielikumu, izstrādā plānu, kurā nosaka jauno dzelzceļa līniju, kas būvējama saskaņā ar Eiropas standarta nominālo sliežu ceļa platumu 1435 mm. Minētajā plānā ņem vērā ietekmi uz savstarpējo izmantojamību ar kaimiņos esošo dalībvalsti vai dalībvalstīm, jo īpaši ņemot vērā esošo dzelzceļa līniju iespējamo pāreju uz Eiropas standarta nominālo sliežu ceļa platumu 1435 mm saskaņā ar šā panta 3. punktu. Plānā iekļauj sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīzi, kas attiecīgā gadījumā pamato dalībvalsts lēmumu nebūvēt jaunu dzelzceļa infrastruktūru atbilstoši Eiropas standarta nominālajam sliežu ceļa platumam 1435 mm, un novērtējumu par ietekmi uz savstarpēju izmantojamību. Minēto plānu iesniedz Komisijai vēlākais līdz ... [divi gadi pēc šīs regulas spēkā stāšanās dienas].

3. Dalībvalstis, kuru esošajā dzelzceļa tīklā vai tā daļā sliežu ceļa platums atšķiras no Eiropas standarta nominālā sliežu ceļa platuma 1435 mm, līdz ... [divi gadi no šīs regulas spēkā stāšanās dienas] veic novērtējumu, nosakot esošās, Eiropas transporta koridoros iekļautās dzelzceļa līnijas, ņemot vērā to iespējamo pāreju uz Eiropas standarta nominālo sliežu ceļa platumu 1435 mm. Pārrobežu posmu gadījumā novērtējumu koordinē ar kaimiņos esošo dalībvalsti vai dalībvalstīm. Novērtējumā iekļauj sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīzi par to, cik dzīvotspējīga ir iespējama pāreja uz Eiropas standarta nominālo sliežu ceļa platumu 1435 mm, un novērtējumu par ietekmi uz savstarpēju izmantojamību.

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

Šā punkta pirmo un otro daļu *mutatis mutandis* piemēro dzelzceļa līnijām, kuru izbūve ir sākta ... [šīs regulas spēkā stāšanās diena].

4. Infrastruktūras un investīciju plānošanas prioritātes, kas izriet no šā panta 2. un 3. punktā minētajiem plāniem, saskaņā ar 54. pantu ietver tā Eiropas transporta koridora Eiropas koordinatora pirmajā darba plānā, kura daļa ir kravas dzelzceļa līnijas, kuru sliežu ceļa platums atšķiras no Eiropas standarta nominālā sliežu ceļa platuma.
5. Pēc dalībvalsts pieprasījuma pienācīgi pamatotos gadījumos Komisija pieņem īstenošanas aktus, ar kuriem piešķir pagaidu atbrīvojumu no 1. punktā minētajām prasībām attiecībā uz jaunām pamattīkla vai paplašinātā pamattīkla vai to daļas dzelzceļa līnijām, pamatojoties uz negatīviem sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīzes rezultātiem. Jebkuram atbrīvojuma pieprasījumam jābūt pietiekami pamatotam. Pārrobežu posmu gadījumā atbrīvojuma pieprasījumus koordinē ar kaimiņos esošo dalībvalsti vai dalībvalstīm. Kaimiņos esošās dalībvalstis var sniegt atzinumu dalībvalstij, kas pieprasa atbrīvojumu. Dalībvalsts savam pieprasījumam pievieno kaimiņos esošo dalībvalstu atzinumus. Dalībvalsts vienā pieprasījumā var lūgt piešķirt vairākus atbrīvojumus.

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

Komisija pienācīgi ņem vērā attiecīgo kaimiņos esošo dalībvalstu atzinumus.

Komisija var pieprasīt papildu informāciju no dalībvalsts ne vēlāk kā 30 kalendārās dienas pēc pieprasījuma saņemšanas, ievērojot pirmo daļu. Ja Komisija uzskata, ka sniegtā informācija nav pietiekama, tā var lūgt dalībvalsti papildināt minēto papildu informāciju 30 kalendāro dienu laikā pēc minētās papildu informācijas saņemšanas.

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

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

18. pants
Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēma

1. Dalībvalstis nodrošina, ka:
 - a) izņemot 14. panta 1. punkta d) apakšpunktā minētos savienojumus, *ERTMS* paplašinātā pamattīkla dzelzceļa infrastruktūrā ir uzstādīta līdz 2040. gada 31. decembrim un visaptverošā tīkla dzelzceļa infrastruktūrā – līdz 2050. gada 31. decembrim, vienlaikus nodrošinot, ka *ERTMS* tiek sinhronizēti un saskaņoti ieviesta gan lauka iekārtās, gan vilcienu borta iekārtās; un
 - b) *ERTMS* ieviešanu 14. panta 1. punkta d) apakšpunktā minētajos paplašinātā pamattīkla savienojumos īsteno līdz 2040. gada 31. decembrim, savukārt visaptverošā tīkla savienojumos – līdz 2050. gada 31. decembrim, ja attiecīgā dalībvalsts, koordinējoties ar attiecīgajām ieinteresētajām personām, jo īpaši infrastruktūras pārvaldītāju, šādu uzstādīšanu uzskata par nepieciešamu.
2. Dalībvalstis līdz 2030. gada 31. decembrim nodrošina, ka:
 - a) pamattīkla dzelzceļa infrastruktūrā, izņemot 14. panta 1. punkta d) apakšpunktā minētajos savienojumos, nodrošināta atbilstība 1. punkta prasībām; un
 - b) *ERTMS* ieviešanu īsteno 14. panta 1. punkta d) apakšpunktā minētajos pamattīkla savienojumos, ja attiecīgā dalībvalsts, koordinējoties ar attiecīgajām ieinteresētajām personām, jo īpaši infrastruktūras pārvaldītāju, šādu uzstādīšanu uzskata par nepieciešamu.

3. Dalībvalstis nodrošina, ka B klases sistēmu ekspluatācija pamattīklā tiek izbeigta ne vēlāk kā līdz 2040. gada 31. decembrim, paplašinātajā pamattīklā līdz 2045. gada 31. decembrim un visaptverošajā tīklā līdz 2050. gada 31. decembrim ar noteikumu, ka tiek nodrošināts atbilstošs drošuma līmenis, izņemot posmus pilsētu mezglos, kurus izmanto arī piepilsētas pasažieru vilcieni, kas aprīkoti ar specializētām B klases vilcienu aizsardzības sistēmām.
4. Dalībvalstis nodrošina, ka pamattīkla, paplašinātā pamattīkla un visaptverošā tīkla dzelzceļa infrastruktūra līdz 2050. gada 31. decembrim ir aprīkota ar uz radiosakariem balstītu *ERTMS*.
5. Dalībvalstis nodrošina, ka uz radiosakariem balstīta *ERTMS* tiek ieviesta pamattīkla, paplašinātā pamattīkla un visaptverošā tīkla dzelzceļa infrastruktūrā no 2030. gada 31. decembra jaunas līnijas izbūves gadījumā vai no 2040. gada 31. decembra signalizācijas sistēmas modernizācijas gadījumā.
6. Dalībvalstis nodrošina, ka līdz 2050. gada 31. decembrim pamattīkla, paplašinātā pamattīkla un visaptverošā tīkla savienojumos, kas minēti 14. panta 1. punkta d) apakšpunktā, tiek ieviesta uz radiosakariem balstīta *ERTMS*, ja attiecīgā dalībvalsts, koordinējoties ar infrastruktūras pārvaldītāju un citām ieinteresētajām personām, šādu uzstādīšanu uzskata par nepieciešamu. Jaunas līnijas izbūves gadījumā šādu ieviešanu nodrošina no 2030. gada 31. decembra.
7. Šā panta 1.–6. punktā izklāstītās prasības nepiemēro izolētiem tīkliem.

8. Neskarot 7. punktu, pēc dalībvalsts pieprasījuma pienācīgi pamatotos gadījumos Komisija pieņem īstenošanas aktus, ar kuriem piešķir atbrīvojumus attiecībā uz 1.–6. punktā minētajām prasībām. Jebkura atbrīvojuma pieprasījuma pamatā ir sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīzes negatīvs rezultāts un novērtējums par ietekmi uz savstarpēju izmantojamību. Jebkuru šādu pieprasījumu pienācīgi pamato. Pārrobežu posmu gadījumā atbrīvojumu pieprasījumu koordinē ar kaimiņos esošo dalībvalsti vai dalībvalstīm. Kaimiņos esošās dalībvalstis var sniegt atzinumu dalībvalstij, kas pieprasa atbrīvojumu. Dalībvalsts savam pieprasījumam pievieno kaimiņos esošo dalībvalstu atzinumus. Dalībvalsts vienā pieprasījumā var lūgt piešķirt vairākus atbrīvojumus. Pieprasītie atbrīvojumi atbilst Direktīvas (ES) 2016/797 prasībām.

Komisija novērtē pieprasījumu, ņemot vērā saskaņā ar pirmo daļu sniegto pamatojumu, kā arī no tāda viedokļa, kāda ir tā būtiskā ietekme uz savstarpējo izmantojamību. Komisija pienācīgi ņem vērā attiecīgo kaimiņos esošo dalībvalstu atzinumus.

Komisija var pieprasīt papildu informāciju no dalībvalsts ne vēlāk kā 30 kalendārās dienas pēc pieprasījuma saņemšanas, ievērojot pirmo daļu. Ja Komisija uzskata, ka sniegtā informācija nav pietiekama, tā var lūgt dalībvalsti papildināt minēto papildu informāciju 30 kalendāro dienu laikā pēc minētās papildu informācijas saņemšanas.

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

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

19. pants
Operacionālās prioritātes

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

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

2. Dalībvalstis dara visu iespējamo, lai nodrošinātu, ka līdz 2030. gada 31. decembrim attiecībā uz kravu pārvadājumu līnijām pamattīklā, līdz 2040. gada 31. decembrim attiecībā uz kravu pārvadājumu līnijām paplašinātajā pamattīklā un līdz 2050. gada 31. decembrim visaptverošā tīkla kravu pārvadājumu līnijām, kas minētas 15. panta 3. punktā, piemēro šādus nosacījumus:

- a) divceļu līnijās vismaz divus vilcienu ceļus stundā un katrā virzienā var iedalīt kravas vilcieniem, kuru garums ir vismaz 740 m (ieskaitot lokomotīvi vai lokomotīves); un
- b) vienceļa līnijās vismaz vienu vilcienu ceļu divās stundās un katrā virzienā var iedalīt kravas vilcieniem, kuru garums ir vismaz 740 m (ieskaitot lokomotīvi vai lokomotīves).

20. pants

Papildu prioritātes dzelzceļa infrastruktūras attīstībai

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

- a) attiecīgā gadījumā pāreja uz Eiropas standarta nominālo sliežu ceļa platumu 1435 mm;
- b) dzelzceļa transporta radītā trokšņa un vibrācijas ietekmes samazināšana, jo īpaši, īstenojot ar ritošo sastāvu un infrastruktūru saistītus pasākumus, tostarp trokšņa aizsargbarjeru uzstādīšanu;
- c) dzelzceļa pārbrauktuvi drošuma uzlabošana;
- d) attiecīgos gadījumos dzelzceļa transporta infrastruktūras savienošana ar iekšējo ūdensceļu ostu infrastruktūru;
- e) pamatojoties uz sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīzi, vilcienu garumiem no 740 m līdz 1500 m un 25,0 tonnu asslodzei piemērotas infrastruktūras attīstīšana, izbūvējot un modernizējot kravu pārvadājumiem izmantojamas dzelzceļa līnijas;
- f) dzelzceļam paredzētu inovatīvu tehnoloģiju izstrāde un ieviešana, jo īpaši pamatojoties uz kopuzņēmumu Shift2Rail un “Eiropas dzelzceļš” darbu, sevišķu uzmanību veltot automatizētai vilcienu vadīšanai, uzlabotai satiksmes pārvaldībai un pasažieriem pieejamajai digitālajai savienojamībai, pamatojoties uz *ERTMS*, un digitālajai automātiskajai sakabei, savienojamībai, kas balstīta 5G un satelītos un *ERTMS* ģeolokācijas vienībām paredzētajām inerciālajām vienībām;

- g) būvējot vai modernizējot dzelzceļa infrastruktūru, gājēju celiņu un veloceļu nepārtrauktības un piekļūstamības nodrošināšana, un velosipēdu stāvvietu izveide staciju tuvumā, lai veicinātu aktīvo transporta veidu izmantošanu;
- h) inovatīvu alternatīvo degvielu tehnoloģiju izstrāde dzelzceļam, piemēram, ūdeņraža vai ar akumulatoriem darbināmu vilcienu izmantošanai posmos un dzelzceļa piekļuves ceļos, uz kuriem neattiecas elektrifikācijas prasība;
- i) tāda standarta paredzēšana Eiropas transporta tīkla attīstībai, kas nodrošina tādu kravas vilcienu kustību, kuri pārvadā līdz 4 m augstas, 33 cm augstumā uzkrautas standarta puspiekabes, neparedzot papildu prasības attiecībā uz īpašu atļauju sniegt pakalpojumus; un
- j) dzelzceļa modernizācija, izbūvējot divceļu dzelzceļa līnijas sastrēgumposmos, kuros ir jaudas šķēršļi.

2. IEDAĻA

IEKŠĒJO ŪDENSCEĻU TRANSPORTA INFRASTRUKTŪRA

21. pants

Infrastrukturā komponenti

- 1. Iekšējo ūdensceļu infrastruktūrā jo īpaši ietilpst:
 - a) upes;

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

- k) infrastruktūra, kas saistīta ar alternatīvo degvielu iekārtām; un
 - l) infrastruktūra, kas vajadzīga bezatkritumu darbībai un aprites ekonomikas pasākumiem.
2. Iekārtas, kas saistītas ar iekšējiem ūdensceļiem, var ietvert aprīkojumu kravu iekraušanai un izkraušanai un preču uzglabāšanai iekšējās ostās. Saistītās iekārtas jo īpaši var ietvert tādas piedziņas sistēmas un operētājsistēmas, kas mazina piesārņojumu, piemēram, ūdens un gaisa piesārņojumu, enerģijas patēriņu un oglekļa dioksīda emisiju intensitāti. Tās var būt arī atkritumu pieņemšanas iekārtas, krasta elektropadeve un cita alternatīvo degvielu infrastruktūra energoapgādei un enerģijas ražošanai, kā arī aprīkojums ledus laušanai, hidroloģiskajiem pakalpojumiem un kuģu ceļu, ostu un ostu pieeju bagarēšanai, lai nodrošinātu kuģojamību visa gada garumā.
3. Iekšējā osta ir daļa no visaptverošā tīkla, ja tā atbilst šiem nosacījumiem:
- a) tās ikgadējais kravu pārkraušanas apjoms pārsniedz 500 000 tonnu, ja kopējais ikgadējais kravu pārkraušanas apjoms pamatojas uz jaunākajiem pieejamajiem *Eurostat* publicētajiem statistikas datiem par vidējiem rādītājiem trīs gadu laikposmā; un
 - b) tā atrodas Eiropas transporta tīkla iekšējo ūdensceļu tīklā.

22. pants

Transporta infrastruktūras prasības visaptverošajam tīklam

1. Dalībvalstis līdz 2050. gada 31. decembrim nodrošina, ka visaptverošā tīkla iekšējās ostas:
 - a) ir savienotas ar autoceļu vai dzelzceļa infrastruktūru;
 - b) piedāvā vismaz vienu multimodālu kravas termināli, kas bez diskriminācijas pieejams visiem operatoriem un lietotājiem un piemēro pārredzamas un nediskriminējošas maksas; un
 - c) ir aprīkotas ar iekārtām, kas uzlabo kuģu vidisko sniegumu ostās, kas var ietvert atkritumu pieņemšanas iekārtas, gāzu atdalīšanas iekārtas, un ostās tiek veikti trokšņa mazināšanas, kā arī gaisa un ūdens piesārņojuma mazināšanas pasākumi.
2. Dalībvalstis nodrošina, ka iekšējās ostās tiek ieviesta alternatīvo degvielu infrastruktūra saskaņā ar Regulas (ES) 2023/1804 prasībām.

23. pants

Transporta infrastruktūras prasības pamattīklam

1. Dalībvalstis nodrošina, ka pamattīkla iekšējās ostas panāk atbilstību 22. panta 2. punktam un izpilda 22. panta 1. punkta a) un b) apakšpunktā izklāstītās prasības līdz 2030. gada 31. decembrim un 22. panta 1. punkta c) apakšpunktā izklāstītās prasības līdz 2040. gada 31. decembrim.
2. Dalībvalstis nodrošina, ka iekšējo ūdensceļu tīkls, tostarp savienojumi, kas minēti 21. panta 1. punkta e) apakšpunktā, tiek uzturēti tā, lai lietotājiem nodrošinātu efektīvu, uzticamu un drošu navigāciju, nodrošinot ūdensceļu minimālo prasību izpildi un šā panta 3. punktā noteikto minimālo pakalpojumu līmeņu prasību izpildi (labs navigācijas statuss).

Dalībvalstis līdz ... [šīs regulas spēkā stāšanās diena] novērš laba navigācijas statusa pasliktināšanos, kā arī novērš to tīkla daļu pašreizējā statusa pasliktināšanos, kuras jau pārsniedz minētās minimālās prasības.

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

- b) dalībvalstis publiski pieejamā tīmekļvietnē publicē a) punktā minēto dienu skaitu gadā, kurās faktiskais ūdens līmenis pārsniedz vai nesasniedz precizēto ūdens atsaucē līmeni navigācijas kanāla dziļumam, kā arī vidējo gaidīšanas laiku katrās slūžās;
- c) slūžu operatori nodrošina, ka slūžas tiek darbinātas un uzturētas tā, lai līdz minimumam samazinātu gaidīšanas laiku; un
- d) upes, kanāli, ezeri un lagūnas ir aprīkoti ar RIS attiecībā uz visiem pakalpojumiem saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2005/44/EK⁵⁰, lai lietotājiem pārrobežu mērogā garantētu informāciju reāllaikā.

⁵⁰ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2005/44/EK (2005. gada 7. septembris) par saskaņotiem upju informācijas pakalpojumiem (*RIS*) attiecībā uz Kopienas iekšējiem ūdensceļiem (OV L 255, 30.9.2005., 152. lpp.).

Piemērojot šā punkta a) apakšpunktu, ūdens atsaucēs līmeņus nosaka, pamatojoties uz to dienu skaitu gadā, kurās faktiskais ūdens līmenis pārsniedza precizēto ūdens atsaucēs līmeni. Saņēmusi attiecīgo dalībvalstu apstiprinājumu saskaņā ar LESD 172. panta otro daļu, Komisija pieņem īstenošanas aktus, kas jāizstrādā ciešā sadarbībā ar šādām dalībvalstīm, apspriežoties ar attiecīgajiem Eiropas koordinatoriem un – attiecīgā gadījumā – apspriežoties ar upju navigācijas komisijām, kas izveidotas saskaņā ar starptautiskiem nolīgumiem, katram koridoram, katram ūdensceļam vai ūdensceļu posmam precizējot šā punkta a) apakšpunktā minētos ūdens atsaucēs līmeņus. Minētie īstenošanas akti atbilst prasībām, kas izklāstītas starptautiskās konvencijās un nolīgumos, kas noslēgti starp dalībvalstīm, tostarp noteikumos, kurus pieņēmušas upju navigācijas komisijas, kas izveidotas saskaņā ar minētajām konvencijām un nolīgumiem. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar šīs regulas 61. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru.

4. Pēc dalībvalsts pieprasījuma pienācīgi pamatotos gadījumos Komisija pieņem īstenošanas aktus, ar kuriem piešķir atbrīvojumus no 2. un 3. punktā minētajām prasībām katram ūdensceļam un – attiecīgā gadījumā – katram ūdensceļa posmam,, pamatojoties uz īpašiem ģeogrāfiskiem vai būtiskiem fiziskiem ierobežojumiem, sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīzes negatīvu rezultātu vai būtisku negatīvo ietekmi uz vidi vai biodaudzveidību vai kultūras mantojumu. Jebkuru šādu pieprasījumu pienācīgi pamato. Atbrīvojumu pieprasījumu vajadzības gadījumā koordinē ar kaimiņos esošo dalībvalsti vai dalībvalstīm. Kaimiņos esošās dalībvalstis var sniegt atzinumu dalībvalstij, kas pieprasa atbrīvojumu. Dalībvalsts savam pieprasījumam pievieno kaimiņos esošo dalībvalstu atzinumus. Dalībvalsts vienā pieprasījumā var lūgt piešķirt vairākus atbrīvojumus.

Komisija novērtē pieprasījumu, ņemot vērā saskaņā ar pirmo daļu sniegto pamatojumu. Komisija pienācīgi ņem vērā attiecīgo kaimiņos esošo dalībvalstu atzinumus.

Komisija var pieprasīt papildu informāciju no dalībvalsts ne vēlāk kā 30 kalendārās dienas pēc pieprasījuma saņemšanas, ievērojot pirmo daļu. Ja Komisija uzskata, ka sniegtā informācija nav pietiekama, tā var lūgt dalībvalsti papildināt minēto papildu informāciju 30 kalendāro dienu laikā pēc minētās papildu informācijas saņemšanas.

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

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

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

5. Nepārvaramas varas gadījumā dalībvalstis atjauno kuģošanas apstākļus līdz to iepriekšējam statusam, tiklīdz situācija ļauj.
6. Komisija var pieņemt pamatnostādnes, kas nodrošina saskaņotu pieeju laba navigācijas statusa piemērošanai Savienībā. Šīs pamatnostādnes jo īpaši var attiekties uz:
 - a) īpašiem parametriem brīvi plūstošām upēm;
 - b) kuģojama kanāla platuma papildu parametriem;

- c) alternatīvas energoinfrastruktūras ieviešanu, lai visā koridorā nodrošinātu alternatīvo degvielu pieejamību;
- d) tīkla digitālo lietotņu izmantošanu un automatizācijas procesiem;
- e) infrastruktūras noturību pret klimata pārmaiņām, dabiskiem apdraudējumiem un cilvēka izraisītām katastrofām vai tīšiem traucējumiem; vai
- f) jaunu tehnoloģiju un inovāciju ieviešanu un veicināšanu attiecībā uz bezoglekļa un mazoglekļa enerģijas degvielām un piedziņas sistēmām.

24. pants

Papildu prioritātes iekšējo ūdensceļu infrastruktūras attīstībai

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

- a) vajadzības gadījumā – augstāku standartu sasniegšanai esošo ūdensceļu modernizācijā un jaunu ūdensceļu izveidē, lai apmierinātu tirgus prasības;
- b) plūdu un sausuma novēršanas un mazināšanas pasākumiem;
- c) digitalizācijas un automatizācijas procesu uzlabošanai, jo īpaši ņemot vērā iekšējo ūdensceļu transporta lielāku drošumu, drošību un ilgtspēju, tostarp pilsētu mezglos;

- d) infrastruktūras jaudas, tostarp pietauvošanās un atpūtas vietu, un to pakalpojumu modernizācijai un paplašināšanai, kas nepieciešami multimodālu pārvadājumu veikšanai gan ostas teritorijā, gan ārpus tās un pie ūdensceļa;
- e) tādu pasākumu veicināšanai un izstrādāšanai, kuru mērķis ir uzlabot iekšējo ūdensceļu transporta un transporta infrastruktūras, tostarp bezemisiju un mazemisiju kuģu, vidisko sniegumu, un tādu pasākumu veicināšanai un izstrādāšanai, kuru mērķis ir mazināt ietekmi uz ūdenstilpēm un no ūdens atkarīgo biodaudzveidību, saskaņā ar piemērojamajām prasībām, kas noteiktas Savienības tiesību aktos vai attiecīgajos starptautiskajos nolīgumos;
- f) zemam ūdens līmenim piemērotu mazas iegrimes iekšējo ūdensceļu kuģu izstrādei un izmantošanai;
- g) būvējot vai modernizējot iekšējo ūdensceļu infrastruktūru, gājēju celiņu un veloceļu nepārtrauktības un piekļūstamības nodrošināšanai, lai veicinātu aktīvo transporta veidu izmantošanu;
- h) tādu darbību veicināšanai, kas novērš ūdensceļiem piemēroto prasību pasliktināšanos, tostarp līdzekļiem kuģu ceļa apstākļu pārraudzībai; un
- i) attiecīgā gadījumā – kuģošanas apstākļu uzlabošanai pie iekšējiem ūdensceļiem, kad tiek būvēti jauni tilti vai atjaunoti neatverami tilti, īpašu uzmanību pievēršot to augstumam līdz tilta apakšējai malai attiecībā pret konkrētā ūdensceļa posma esošajiem tieliem.

3. IEDAĻA

JŪRAS TRANSPORTA INFRASTRUKTŪRA UN EIROPAS JŪRAS TELPA

25. pants

Infrastrukturāras komponenti

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

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

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

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

- h) transporta IKT sistēmas, tostarp *EMSWe* un *VTMIS*;
- i) infrastruktūra, kas saistīta ar alternatīvajām degvielām;
- j) saistītais aprīkojums, kas jo īpaši var ietvert aprīkojumu satiksmes un kravu pārvaldībai, negatīvās ietekmes uz vidi mazināšanai, tai skaitā bezatkritumu darbībai un aprites ekonomikas pasākumiem, energoefektivitātes uzlabošanai, trokšņa mazināšanai un alternatīvo degvielu izmantošanai, kā arī iekārtas, kas nodrošina kuģojamību visa gada garumā, tostarp ledus laušanu, hidroloģiskos apsekojumus, kā arī bagarēšanu un ostu un ostu pieeju aizsardzību; un
- k) infrastruktūra, kas veicina ostu darbības saistībā ar atjaunīgo enerģiju, tostarp atkrastes vējparki.

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

- a) tās kopējais ikgadējais pasažieru satiksmes apjoms pārsniedz 0,1 % no kopējā ikgadējā pasažieru satiksmes apjoma visās Savienības jūras ostās, un atsauces summa šim kopējam apjomam ir jaunākie pieejamie *Eurostat* publicētie statistikas dati par vidējiem rādītājiem trīs gadu laikposmā;

- b) tās kopējais ikgadējais apstrādāto kravu apjoms – vai nu beztaras kravu, vai iepakotu kravu apstrāde – pārsniedz 0,1 % no attiecīgā kopējā ikgadējā kravu apjoma, ko apstrādā visās Savienības jūras ostās, un atsaucis summa šim kopējam apjomam ir jaunākie pieejamie *Eurostat* publicētie statistikas dati par vidējiem rādītājiem trīs gadu laikposmā;
- c) tās kopējais ikgadējais kravu pārvadājumu apjoms attiecībā uz beztaras kravu un/vai iepakotu kravu apstrādi gadā pārsniedz 500 000 tonnas, un tās ieguldījums ES enerģijas piegādes dažādošanā un atjaunīgo energoresursu izvēršanas paātrināšanā veido vienu no galvenajām ostas darbībām, un atsaucis summa šim kopējam apjomam ir jaunākie pieejamie *Eurostat* publicētie statistikas dati par vidējiem rādītājiem trīs gadu laikposmā;
- d) tā atrodas uz salas un nodrošina vienīgo piekļuves punktu *NUTS* 3 reģionam visaptverošajā tīklā Regulas (EK) Nr. 1059/2003 3. panta nozīmē; vai
- e) tā atrodas tālākajā reģionā vai perifērā reģionā tālāk nekā 200 km rādiusā no citas tuvākās ostas visaptverošajā tīklā.

26. pants

Transporta infrastruktūras prasības visaptverošajam tīklam

1. Dalībvalstis nodrošina, ka:
 - a) alternatīvo degvielu infrastruktūra visaptverošā tīkla jūras ostās tiek ieviesta saskaņā ar Regulu (ES) 2023/1804;
 - b) visaptverošā tīkla jūras ostas ir aprīkotas ar infrastruktūru, kas vajadzīga, lai uzlabotu kuģu vidisko sniegumu ostās, jo īpaši ar atkritumu pieņemšanas iekārtām kuģu atkritumu nodošanai saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2019/883⁵¹;
 - c) *VTMIS* un *SafeSeaNet* tiek īstenotas saskaņā ar Direktīvu 2002/59/EK; un
 - d) valstu jūras vienloga sistēmas tiek īstenotas saskaņā ar Regulu (ES) 2019/1239.

⁵¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2019/883 (2019. gada 17. aprīlis) par ostas atkritumu pieņemšanas iekārtām kuģu atkritumu nodošanai un ar ko groza Direktīvu 2010/65/ES un atceļ Direktīvu 2000/59/EK (OV L 151, 7.6.2019., 116. lpp.).

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

- a) visaptverošajā tīklā, kura kopējais ikgadējais kravu apjoms ir vairāk nekā 2 miljoni tonnu, jūras ostas ir savienotas ar dzelzceļa un autoceļu infrastruktūru un, ja iespējams, ar iekšējiem ūdensceļiem; atsauces summa šim kopējam apjomam ir jaunākie pieejamie *Eurostat* publicētie statistikas dati par vidējiem rādītājiem trīs gadu laikposmā;
- b) visas visaptverošā tīkla jūras ostas, kuras apkalpo kravu pārvadājumus, piedāvā vismaz vienu multimodālu kravas termināli, kas bez diskriminācijas pieejams visiem operatoriem un lietotājiem un piemēro pārredzamas un nediskriminējošas maksas;
- c) jūras kanāli, ostas kuģu ceļi un estuāri, kuri savieno divas jūras vai kuri pa jūru nodrošina piekļuvi jūras ostām, atbilst vismaz iekšējiem ūdensceļiem, kas izpilda 23. panta prasībām; un
- d) visaptverošā tīkla jūras ostas, kas savienotas ar iekšējiem ūdensceļiem, ir aprīkotas ar apstrādes jaudu iekšējo ūdensceļu kuģu apkalpošanai.

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

3. Pēc dalībvalsts pieprasījuma pienācīgi pamatotos gadījumos Komisija pieņem īstenošanas aktus, ar kuriem piešķir atbrīvojumus no 2. punktā minētajām minimālajām prasībām, pamatojoties uz īpašiem ģeogrāfiskiem vai būtiskiem fiziskiem ierobežojumiem, sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīzes negatīvu rezultātu vai būtisku negatīvu ietekmi uz vidi vai biodaudzveidību. Jebkuru šādu pieprasījumu pienācīgi pamato. Dalībvalsts vienā pieprasījumā var lūgt piešķirt vairākus atbrīvojumus.

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

Komisija var pieprasīt papildu informāciju no dalībvalsts ne vēlāk kā 30 kalendārās dienas pēc pieprasījuma saņemšanas, ievērojot pirmo daļu. Ja Komisija uzskata, ka sniegtā informācija nav pietiekama, tā var lūgt dalībvalsti papildināt minēto papildu informāciju 30 kalendāro dienu laikā pēc minētās papildu informācijas saņemšanas.

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

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

27. pants

Transporta infrastruktūras prasības pamattīklam

1. Dalībvalstis nodrošina, ka pamattīkla jūras transporta infrastruktūra atbilst 26. panta 1. punktam.
2. Dalībvalstis līdz 2030. gada 31. decembrim nodrošina, ka pamattīkla jūras transporta infrastruktūra izpilda 26. panta 2. punktā noteiktajām prasībām.
3. Pēc dalībvalsts pieprasījuma pienācīgi pamatotos gadījumos Komisija pieņem īstenošanas aktus, ar kuriem piešķir atbrīvojumus no 2. punktā minētajām minimālajām prasībām, pamatojoties uz īpašiem ģeogrāfiskiem vai būtiskiem fiziskiem ierobežojumiem, sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīzes negatīvu rezultātu vai būtisku negatīvu ietekmi uz vidi vai biodaudzveidību. Jebkuru šādu pieprasījumu pienācīgi pamato. Dalībvalsts vienā pieprasījumā var lūgt piešķirt vairākus atbrīvojumus.

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

Komisija var pieprasīt papildu informāciju no dalībvalsts ne vēlāk kā 30 kalendārās dienas pēc pieprasījuma saņemšanas, ievērojot pirmo daļu. Ja Komisija uzskata, ka sniegtā informācija nav pietiekama, tā var lūgt dalībvalsti papildināt minēto papildu informāciju 30 kalendāro dienu laikā pēc minētās papildu informācijas saņemšanas.

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

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

28. pants

Papildu prioritātes jūras infrastruktūras attīstībai un Eiropas jūras telpai

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

- a) jūras piekļuves modernizācija, piemēram, viļņlaužu, jūras kanālu, kuģu ceļu, slūžu, bagarēšanas un navigācijas līdzekļu modernizācija;

- b) ostu pamatinfrastruktūras, piemēram, iekšējo baseinu, alternatīvo degvielu infrastruktūras, piestātnes sienu, pietauvošanās vietu, platformu, molu, doku, dambju, aizbērums un zemes meliorācijas infrastruktūras, būvniecība vai modernizācija;
- c) tādas infrastruktūras uzlabošana, kas savieno dažādus transporta veidus, aprīkojumu un sistēmas, kas minēti 37. panta a), b) un d) punktā; tādas dzelzceļa infrastruktūras jaudas modernizācija un paplašināšana, kas vajadzīga transporta operācijām ostas teritorijā vai blakus tai, ja tas nepieciešams savienojumam ar Eiropas dzelzceļa tīklu;
- d) digitalizācijas un automatizācijas procesu uzlabošana jo īpaši nolūkā uzlabot drošumu, drošību, efektivitāti un ilgtspēju;
- e) jaunu tehnoloģiju un inovāciju, kā arī atjaunīgo un mazoglekļa degvielu ieviešana un veicināšana;
- f) loģistikas ķēžu un starptautiskās jūras tirdzniecības noturības uzlabošana, tai skaitā saistībā ar pielāgošanos klimata pārmaiņām;
- g) trokšņa mazināšanas un energoefektivitātes uzlabošanas pasākumi;
- h) bezemisiju un mazemisiju kuģu, kuri apkalpo un ekspluatē tuvsatiksmes kuģošanas savienojumus, izmantošanas veicināšana un pasākumu izstrādāšana, lai uzlabotu jūras transporta vidisko sniegumu ar mērķi optimizēt piestāšanu ostā un piegādes ķēdes saskaņā ar piemērojamajām prasībām, kas noteiktas Savienības tiesību aktos vai attiecīgajos starptautiskajos nolīgumos, piemēram, ekoloģisku stimulu sistēmu izmantošanas veicināšana;

- i) darbības, kas saistītas ar plašāku atbalsta pasākumu un tuvsatiksmes kuģošanas savienojumu veicināšanu Eiropas jūras telpas ietvaros, tostarp uzlabotas piekļuves tālākajiem reģioniem un citiem attāliem, salu un perifēriem reģioniem veicināšana;
- j) bezemisiju un mazemisiju prāmju transporta kā ilgtspējīga pasažieru transporta veida veicināšana;
- k) darbības, kuru mērķis ir palielināt kravu pārvadājumu īpatsvaru, tostarp tuvsatiksmes kuģošanas savienojumos, no autotransporta un gaisa transporta uz jūras vai iekšzemes ūdensceļiem un dzelzceļa transportu, lai samazinātu negatīvās ārējās izmaksas, piemēram, emisijas un satiksmes pārslodzi; un
- l) uzlabota piekļuve tālākajiem reģioniem un citiem attāliem, salu un perifēriem reģioniem.

4. IEDAĻA

AUTOTRANSPORTA INFRASTRUKTŪRA

29. pants

Infrastruktūras komponenti

- 1. Autotransporta infrastruktūrā jo īpaši ietilpst:
 - a) ceļi, tai skaitā:
 - i) tilti;
 - ii) tuneļi;

- iii) pārvadi;
 - iv) krustojumi;
 - v) vairāklīmeņu ceļu mezgli;
 - vi) ceļa nomales ar cieto segumu; un
 - vii) infrastruktūra ietekmes uz vidi mazināšanai, tostarp risinājumi faunas saglabāšanai vai trokšņa mazināšanai;
- b) saistītais aprīkojums, tostarp sistēmas svēršanai kustībā;
 - c) digitālā infrastruktūra un transporta IKT sistēmas;
 - d) piekļuves ceļi multimodāliem kravas termināļiem;
 - e) kravas termināļu un loģistikas platformu savienojumi ar citiem transporta veidiem Eiropas transporta tīklā;
 - f) autoostas;
 - g) infrastruktūra, kas saistīta ar alternatīvo degvielu iekārtām; un
 - h) stāvvietas un atpūtas zonas, tostarp drošas un aizsargātas stāvvietas komerciālajiem transportlīdzekļiem.

2. Šā panta 1. punkta a) apakšpunktā minētie un I pielikumā dotajās kartēs precizētie ceļi ir tie, kuriem ir svarīga nozīme tālsatiksmes kravu un pasažieru pārvadājumos, kuros ir integrēti galvenie pilsētu un ekonomikas centri un kuri ir savstarpēji savienoti ar citiem transporta veidiem.
3. Šā panta 1. punkta b) apakšpunktā minētās iekārtas, kas saistītas ar autoceļiem, jo īpaši var ietvert iekārtas satiksmes pārvaldībai, informēšanai un maršruta vadībai, nodevu vai lietošanas maksu iekasēšanai, drošumam, negatīvās ietekmes uz vidi samazināšanai, transportlīdzekļu uzpildei vai alternatīvas piedziņas transportlīdzekļu uzlādei vai uzpildei un drošām un aizsargātām stāvvietām komerciālajiem transportlīdzekļiem.

30. pants

Transporta infrastruktūras prasības visaptverošajam tīklam

1. Dalībvalstis nodrošina, ka:
 - a) autotransporta infrastruktūras drošums tiek nodrošināts, uzraudzīts un vajadzības gadījumā uzlabots saskaņā ar Direktīvu 2008/96/EK;
 - b) ceļi ir projektēti, būvēti vai modernizēti un uzturēti augstā kvalitātē un atbilstīgi augstiem drošības standartiem;
 - c) ceļi ir projektēti, būvēti vai modernizēti un uzturēti augstā vides aizsardzības līmenī, tai skaitā attiecīgā gadījumā veicot trokšņa mazināšanas pasākumus un ūdens noteces savākšanu, attīrīšanu un novadīšanu;

- d) autoceļu tuneļi, kuri ir garāki par 500 m, atbilst Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai 2004/54/EK⁵²;
- e) attiecīgā gadījumā ceļu lietotāju nodevu iekasēšanas sistēmu savstarpēja izmantojamība ir nodrošināta saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2019/520⁵³ un Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2020/204⁵⁴, un Komisijas Deleģēto regulu (ES) 2020/203⁵⁵;
- f) attiecīgā gadījumā ceļu lietotāju nodevas vai ceļu lietošanas maksas iekasē saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 1999/62/EK⁵⁶;
- g) visas autotransporta infrastruktūras intelektiskās transporta sistēmas atbilst Direktīvai 2010/40/ES un tiek ieviestas atbilstīgi deleģētajiem aktiem, kas pieņemti, pamatojoties uz to; un

⁵² 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.).

⁵³ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2019/520 (2019. gada 19. marts) par ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmu savstarpēju izmantojamību un informācijas par ceļu lietošanas maksu nesamaksāšanu pārrobežu apmaiņas veicināšanu Savienībā (OV L 91, 29.3.2019., 45. lpp.).

⁵⁴ Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2020/204 (2019. gada 28. novembris) par Eiropas ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmas pakalpojumu sniedzēju detalizētiem pienākumiem, Eiropas ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas pakalpojuma apgabala paziņojuma minimālo saturu, elektroniskajām saskarnēm, prasībām attiecībā uz savstarpējas izmantojamības komponentiem un ar ko atceļ Lēmumu 2009/750/EK (OV L 43, 17.2.2020., 49. lpp.).

⁵⁵ Komisijas Deleģētā regula (ES) 2020/203 (2019. gada 28. novembris) par transportlīdzekļu klasifikāciju, Eiropas ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmas lietotāju pienākumiem, savstarpējas izmantojamības komponentu prasībām un minimālajiem atbilstības kritērijiem paziņotajām struktūrām (OV L 43, 17.2.2020., 41. lpp.).

⁵⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 1999/62/EK (1999. gada 17. jūnijs) par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem (OV L 187, 20.7.1999., 42. lpp.).

h) alternatīvo degvielu infrastruktūra autoceļu tīklā tiek ieviesta saskaņā ar Regulu (ES) 2023/1804.

2. Dalībvalstis nodrošina, ka līdz 2050. gada 31. decembrim 29. panta 1. punkta

a) apakšpunktā minētie ceļi visaptverošajā tīklā atbilst šādām prasībām:

a) ceļš ir īpaši projektēts, būvēts vai modernizēts mehānisko transportlīdzekļu satiksmei;

b) atpūtas zonas ir pieejamas ne vairāk kā 100 km attālumā cita no citas, nodrošinot drošas stāvvietas un pietiekami daudz stāvvietu un piemērotas telpas, tostarp sanitārās telpas, kas atbilst dažāda darbaspēka vajadzībām; un

c) sistēmas svēršanai kustībā dalībvalsts tīklā ir uzstādītas vidēji ik pēc 300 km.

Piemērojot pirmās daļas c) apakšpunktu, dalībvalstis, kad tās uzstāda sistēmas svēršanai kustībā, var koncentrēties uz ceļu posmiem, kuros ir augsta kravu pārvadājumu intensitāte. Sistēmas svēršanai kustībā ļauj identificēt transportlīdzekļus un transportlīdzekļu sastāvus, kuri varētu būt pārsnieguši Direktīvā 96/53/EK izklāstīto maksimāli pieļaujamo masu.

3. Dalībvalstis nodrošina tādu līdzekļu ieviešanu vai izmantošanu, ar kuriem konstatē ar drošumu saistītus notikumus vai apstākļus un vāc atbilstīgus ceļu satiksmes datus, lai sniegtu vispārējas ar ceļu satiksmes drošību saistītas informācijas minimumu, kā noteikts Komisijas Deleģētajā regulā (ES) Nr. 886/2013⁵⁷:
- a) infrastruktūrai, kas visaptverošajā tīklā jau pastāv, – līdz 2030. gada 31. decembrim; un
 - b) infrastruktūrai, kas visaptverošajā tīklā ir jauna, – līdz 2050. gada 31. decembrim vai, ja ceļa posms ir pabeigts pirms tam, – līdz tā pabeigšanas datumam.
4. Pēc dalībvalsts pieprasījuma pienācīgi pamatotos gadījumos Komisija pieņem īstenošanas aktus, ar kuriem piešķir atbrīvojumus no 2. punktā minētajām prasībām attiecībā uz ceļiem gadījumos, ja satiksmes blīvums nepārsniedz 10 000 transportlīdzekļu dienā abos virzienos vai pamatojoties uz īpašiem ģeogrāfiskiem vai būtiskiem fiziskiem ierobežojumiem, sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīzes negatīvu rezultātu vai būtisku negatīvo ietekmi uz vidi vai biodaudzveidību. Jebkuru šādu pieprasījumu pienācīgi pamato, ņemot vērā arī to, ka uz attiecīgajām infrastruktūrām attiecas ceļu satiksmes drošības ietekmes novērtējumi, revīzijas un inspekcijas un vajadzības gadījumā korektīvi pasākumi saskaņā ar Direktīvu 2008/96/EK. Atbrīvojumu pieprasījumu attiecīgā gadījumā koordinē ar kaimiņos esošo dalībvalsti vai dalībvalstīm. Kaimiņos esošās dalībvalstis var sniegt atzinumu dalībvalstij, kas pieprasa atbrīvojumu. Dalībvalsts savam pieprasījumam pievieno kaimiņos esošo dalībvalstu atzinumus. Dalībvalsts vienā pieprasījumā var lūgt piešķirt vairākus atbrīvojumus.

⁵⁷ Komisijas Deleģētā regula (ES) Nr. 886/2013 (2013. gada 15. maijs), ar ko papildina Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2010/40/ES attiecībā uz datiem un procedūrām, lai lietotājiem, ja iespējams, nodrošinātu vispārējas ar ceļu satiksmes drošību saistītas bezmaksas informācijas minimumu (OV L 247, 18.9.2013., 6. lpp.).

Komisija novērtē pieprasījumu, ņemot vērā saskaņā ar pirmo daļu sniegto pamatojumu. Komisija pienācīgi ņem vērā attiecīgo kaimiņos esošo dalībvalstu atzinumus.

Komisija var pieprasīt papildu informāciju no dalībvalsts ne vēlāk kā 30 kalendārās dienas pēc pieprasījuma saņemšanas, ievērojot pirmo daļu. Ja Komisija uzskata, ka sniegtā informācija nav pietiekama, tā var lūgt dalībvalsti papildināt minēto papildu informāciju 30 kalendāro dienu laikā pēc minētās papildu informācijas saņemšanas.

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

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

31. pants

Transporta infrastruktūras prasības pamattīklam un paplašinātajam pamattīklam

1. Dalībvalstis nodrošina, ka pamattīkla un paplašinātā pamattīkla autoceļu infrastruktūra atbilst 30. panta 1. punktam.
2. Dalībvalstis nodrošina, ka ceļi, kas minēti 29. panta 1. punkta a) apakšpunktā, līdz 2030. gada 31. decembrim attiecībā uz pamattīkla autoceļu infrastruktūru un līdz 2040. gada 31. decembrim attiecībā uz paplašinātā pamattīkla autoceļu infrastruktūru atbilst šādām prasībām:
 - a) ceļi ir īpaši projektēti, būvēti vai modernizēti mehānisko transportlīdzekļu satiksmei;
 - b) izņemot īpašus punktus vai uz laiku, ceļi nodrošina atsevišķas brauktuves diviem satiksmes virzieniem, kuras viena no otras atdalītas ar sadalošu joslu, kas nav paredzēta satiksmei, vai ar citiem līdzekļiem, kuriem ir līdzvērtīgs drošuma līmenis; un
 - c) ceļiem nav viena līmeņa krustojumu ar autoceļiem, dzelzceļiem vai tramvaja sliežu ceļiem, riteņbraucēju vai gājēju celiņiem.

3. Dalībvalstis nodrošina, ka līdz 2040. gada 31. decembrim tiek panākta pamattīkla un paplašinātā pamattīkla autoceļu infrastruktūras atbilstība šādiem elementiem:
- a) atpūtas zonas pie pamattīkla un paplašinātā pamattīkla ceļiem ir pieejamas ne vairāk kā 60 km attālumā cita no citas, nodrošinot pietiekami daudz drošu stāvvietu un piemērotas telpas, tostarp sanitārās telpas, kas atbilst dažāda darbaspēka vajadzībām; un
 - b) ir nodrošināta atbilstība 30. panta 2. punkta c) apakšpunktā noteiktajām prasībām.
4. Dalībvalstis nodrošina, ka līdz 2040. gada 31. decembrim tiek izveidotas drošas un aizsargātas stāvvietas uz pamattīkla un paplašinātā pamattīkla ceļiem vai 3 km brauciena attālumā no Eiropas transporta tīkla autoceļa tuvākās izejas – ar vidējo maksimālo attālumu 150 km starp divām šādām zonām, nodrošinot pietiekami daudz stāvvietu komerciālajiem transportlīdzekļiem un ievērojot Regulas (EK) Nr. 561/2006 8.a panta 1. punktā noteiktās prasības. Dalībvalstis var koncentrēties uz ceļu posmiem, kuros ir augsta kravu pārvadājumu intensitāte.
5. Dalībvalstis nodrošina, ka autoceļu infrastruktūras atbilstība 30. panta 3. punktā noteiktajām prasībām tiek panākta:
- a) infrastruktūrai, kas pamattīklā jau pastāv, – līdz 2025. gada 31. decembrim, un infrastruktūrai, kas jau pastāv paplašinātajā pamattīklā, – līdz 2030. gada 31. decembrim; un

- b) infrastruktūrai, kas pamattīklā ir jauna, – līdz 2030. gada 31. decembrim un infrastruktūrai, kas paplašinātajā pamattīklā ir jauna, – līdz 2040. gada 31. decembrim, vai gadījumā, ja ceļa posms ir pabeigts pirms tam, – tā pabeigšanas datumā.

6. Pēc dalībvalsts pieprasījuma pienācīgi pamatotos gadījumos Komisija pieņem īstenošanas aktus, ar kuriem piešķir atbrīvojumus no 2., 3. un 4. punktā izklāstītajām prasībām attiecībā uz ceļiem gadījumos, ja satiksmes blīvums nepārsniedz 10 000 transportlīdzekļu dienā abos virzienos vai pamatojoties uz īpašiem ģeogrāfiskiem vai būtiskiem fiziskiem ierobežojumiem, sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīzes negatīvu rezultātu vai būtisku negatīvo ietekmi uz vidi vai biodaudzveidību. Jebkuru šādu pieprasījumu pienācīgi pamato, ņemot vērā arī to, ka uz attiecīgajām infrastruktūrām attiecas ceļu satiksmes drošības ietekmes novērtējumi, revīzijas un inspekcijas un vajadzības gadījumā korektīvi pasākumi saskaņā ar Direktīvu 2008/96/EK. Pārrobežu posmu gadījumā atbrīvojumu pieprasījumu koordinē ar kaimiņos esošo dalībvalsti vai dalībvalstīm. Kaimiņos esošās dalībvalstis var sniegt atzinumu dalībvalstij, kas pieprasa atbrīvojumu. Dalībvalsts savam pieprasījumam pievieno kaimiņos esošo dalībvalstu atzinumus. Dalībvalsts vienā pieprasījumā var lūgt piešķirt vairākus atbrīvojumus.

Komisija novērtē pieprasījumu, ņemot vērā saskaņā ar pirmo daļu sniegto pamatojumu. Komisija pienācīgi ņem vērā attiecīgo kaimiņos esošo dalībvalstu atzinumus.

Komisija var pieprasīt papildu informāciju no dalībvalsts ne vēlāk kā 30 kalendārās dienas pēc pieprasījuma saņemšanas, ievērojot pirmo daļu. Ja Komisija uzskata, ka sniegtā informācija nav pietiekama, tā var lūgt dalībvalsti papildināt minēto papildu informāciju 30 kalendāro dienu laikā pēc minētās papildu informācijas saņemšanas.

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

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

32. pants

Autoceļu infrastruktūras attīstības papildu prioritātes

Tādu kopīgu interešu projektu virzīšanā, kas saistīti ar autoceļu infrastruktūru, un papildus vispārīgajām prioritātēm, kas izklāstītas 12. un 13. pantā, uzmanību pievērš šādiem jautājumiem:

- a) ceļu satiksmes drošības uzlabošana un veicināšana, ņemot vērā neaizsargāto lietotāju un satiksmes dalībnieku vajadzības visā to daudzveidībā, jo īpaši personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām vajadzības;

- b) satiksmes pārslodzes mazināšana uz esošajiem ceļiem, jo īpaši ar intelektisku satiksmes vadību, tai skaitā dinamiskām satiksmes pārslodzes maksām vai ceļu lietošanas nodevām, kas atšķiras atkarībā no diennakts laika, nedēļas vai sezonas;
- c) digitalizācijas un automatizācijas procesu uzlabošana, novatorisku tehnoloģiju ieviešana, lai uzlabotu Savienības autotransporta tiesiskā regulējuma ievērošanas kontroli, tai skaitā viedu un automatizētu izpildes rīku un sakaru infrastruktūras ieviešana;
- d) būvējot vai modernizējot autoceļu infrastruktūru, gājēju celiņu un veloceļu nepārtrauktības un piekļūstamības nodrošināšana, lai veicinātu aktīvos transporta veidus un attiecīgā gadījumā uzlabotu aktīvas mobilitātes infrastruktūru; un
- e) drošu un aizsargātu stāvvietu izveide visaptverošajā tīklā, nodrošinot pietiekami daudz stāvvietu komerciālajiem transportlīdzekļiem un ievērojot Regulas (EK) Nr. 561/2006 8.a panta 1. punktā noteiktās prasības.

5. IEDAĻA

GAISA TRANSPORTA INFRASTRUKTŪRA

33. pants

Infrastrukturāras komponenti

1. Gaisa transporta infrastruktūrā jo īpaši ietilpst:
 - a) gaisa telpa, maršruti un gaisa ceļi;
 - b) lidostas, tostarp infrastruktūra un aprīkojums, kas vajadzīgs darbībām uz zemes un transporta darbībām lidostas teritorijā, un vertikālās pacelšanās un nosēšanās lidlauki;
 - c) lidostu savienojumi ar citiem transporta veidiem Eiropas transporta tīklā;
 - d) *ATM/ANS* sistēmas un saistītais aprīkojums, tostarp kosmosā balstīts aprīkojums;
 - e) infrastruktūra, kas saistīta ar alternatīvajām degvielām un stāvošu gaisa kuģu elektroapgādi;
 - f) infrastruktūra alternatīvo degvielu ražošanai uz vietas un energoefektivitātes uzlabošanai, kā arī tādas ietekmes uz klimatu un vidi un trokšņa emisiju samazināšanai, ko rada lidostas vai saistītas lidostu darbības, piemēram, apkalpošana uz zemes, gaisa kuģu ekspluatācija un pasažieru transports uz zemes;

- g) infrastruktūra, ko izmanto dalītai atkritumu savākšanai, atkritumu rašanās novēršanai un darbībām aprites ekonomikas jomā; un
- h) kosmodromi.

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

- a) kravu pārvadājumu lidostu kopējais ikgadējais kravu pārvadājumu apjoms ir vismaz 0,2 % no kopējā ikgadējā kravu pārvadājumu apjoma visās Savienības lidostās;
- b) pasažieru pārvadājumu lidostu kopējais ikgadējais pasažieru satiksmes apjoms ir vismaz 0,1 % no kopējā ikgadējā pasažieru satiksmes apjoma visās Savienības lidostās, ja vien attiecīgā lidosta neatrodas tālāk 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.

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

34. pants

Transporta infrastruktūras prasības pamattīklam un visaptverošajam tīklam

1. Dalībvalstis nodrošina, ka:
 - a) Eiropas transporta tīkla lidostas, kuru kopējais ikgadējais pasažieru satiksmes apjoms pārsniedz 12 miljonus pasažieru, ir savienotas ar Eiropas dzelzceļa tīklu, tostarp, ja iespējams, ar ātrgaitas dzelzceļa tīklu, kas ļautu līdz 2040. gada 31. decembrim sākt tālsatiksmes pārvadājumus, izņemot gadījumus, kad šādi savienojumi nav iespējami īpašu ģeogrāfisku vai būtisku fizisku ierobežojumu dēļ;
 - b) līdz 2050. gada 31. decembrim tiek panākts, ka Eiropas transporta tīkla lidostas, kuru kopējais ikgadējais pasažieru satiksmes apjoms pārsniedz četrus miljonus un nepārsniedz 12 miljonus pasažieru, ir savienotas ar Eiropas dzelzceļa tīklu vai, ja lidosta atrodas Eiropas dzelzceļa tīkla pilsētas mezglā vai tā tuvumā, ar šo pilsētas mezglu, izmantojot dzelzceļu, metro, vieglo dzelzceļu, tramvajus, trošu vagonus vai izņēmuma kārtā citus bezemisiju sabiedriskā transporta risinājumus, izņemot gadījumus, kad šādi savienojumi nav iespējami īpašu ģeogrāfisku vai būtisku fizisku ierobežojumu dēļ;
 - c) visas Eiropas transporta tīkla lidostas piedāvā vismaz vienu termināli, kas bez diskriminācijas pieejams visiem operatoriem un lietotājiem un piemēro pārredzamas un nediskriminējošas maksas;

- d) gaisa transporta infrastruktūrai piemēro kopīgus pamatstandartus civilās aviācijas aizsardzībai pret nelikumīgu iejaukšanos, kā Savienība pieņēmusi saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 300/2008⁵⁸;
- e) gaisa satiksmes pārvaldības infrastruktūra ir tāda, kas ļauj īstenot Eiropas vienoto gaisa telpu saskaņā ar Regulām (EK) Nr. 549/2004, (EK) Nr. 550/2004, (EK) Nr. 551/2004 un (ES) 2018/1139, īstenot gaisa pārvadājumus, lai uzlabotu Eiropas aviācijas sistēmas darbību un ilgtspēju, ievērot īstenošanas noteikumus un Savienības specifikācijas;
- f) lidostās ir ieviesta alternatīvo degvielu infrastruktūra saskaņā ar Regulu (ES) 2023/1804; un
- g) pamattīkla lidostās līdz 2030. gada 31. decembrim un visaptverošā tīkla lidostās līdz 2040. gada 31. decembrim tiek panākts, ka pamattīkla un visaptverošā tīkla lidostas, kuru kopējais ikgadējais pasažieru satiksmes apjoms pārsniedz četrus miljonus pasažieru, nodrošina infrastruktūru iepriekš kondicionēta gaisa padevei stāvošiem gaisa kuģiem gaisa kuģu kontaktstāvvietās, kas tiek izmantotas komerciāliem pārvadājumiem.

⁵⁸ 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.).

Šā punkta pirmās daļas a), b) un g) apakšpunktā minēto kopējo ikgadējo pasažieru satiksmes apjomu nosaka, balstoties uz jaunākajiem pieejamajiem trīs gadu vidējiem rādītājiem ... [šīs regulas spēkā stāšanās diena], kuru pamatā ir *Eurostat* publicētā statistika.

2. Pēc dalībvalsts pieprasījuma pienācīgi pamatotos gadījumos Komisija pieņem īstenošanas aktus, ar ko piešķir atbrīvojumus no 1. punkta a), b) un g) apakšpunktos minētajām prasībām, pamatojoties uz īpašiem ģeogrāfiskiem vai būtiskiem fiziskiem ierobežojumiem, dzelzceļa sistēmas neesību teritorijā, sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīzes negatīvu rezultātu vai būtisku negatīvo ietekmi uz vidi vai biodaudzveidību. Jebkuru šādu pieprasījumu pienācīgi pamato. Dalībvalstis vienā pieprasījumā var lūgt piešķirt vairākus atbrīvojumus.

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

Komisija var pieprasīt papildu informāciju no dalībvalsts ne vēlāk kā 30 kalendārās dienas pēc pieprasījuma saņemšanas, ievērojot pirmo daļu. Ja Komisija uzskata, ka sniegtā informācija nav pietiekama, tā var lūgt dalībvalsti papildināt minēto papildu informāciju 30 kalendāro dienu laikā pēc minētās papildu informācijas saņemšanas.

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

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

35. pants

Gaisa transporta infrastruktūras attīstības papildu prioritātes

Tādu kopīgu interešu projektu virzīšanā, kas saistīti ar gaisa transporta infrastruktūru, un papildus vispārējām prioritātēm, kas izklāstītas 12. un 13. pantā, uzmanību pievērš šādiem jautājumiem:

- a) lidostu energoefektivitātes un darbības efektivitātes palielināšana;
- b) atbalsts Eiropas vienotās gaisa telpas un savstarpēji izmantojamu sistēmu, jo īpaši to, kas izstrādātas *SESAR* projektā saskaņā ar Eiropas *ATM* ģenerālplānu, īstenošanai, tostarp tādu, kuru mērķis ir nodrošināt jaunu lidaparātu – pilotējamu un bezpilota – drošu un pilnīgu integrāciju;
- c) digitalizācijas un automatizācijas procesu uzlabošana, jo īpaši nolūkā paaugstināt drošumu un drošību;

- d) multimodālo starpsavienojumu uzlabošana starp lidostām un citu transporta veidu infrastruktūru, kā arī attiecīgā gadījumā starp lidostām un pilsētu mezgliem;
- e) ilgtspējas uzlabošana, kā arī ietekmes uz klimatu un vidi un trokšņa radītās ietekmes samazināšana, jo īpaši ieviešot jaunas tehnoloģijas un inovācijas, alternatīvas degvielas, bezemisiju un mazemisiju gaisa kuģus un bezemisiju un mazemisiju infrastruktūru un citu alternatīvo degvielu infrastruktūru, kas atbilst Regulai (ES) 2023/1804, kā arī degvielas, kas atbilst Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (ES) 2023/2405⁵⁹;
- f) visaptverošā tīkla un pamattīkla lidostu, kuru kopējais ikgadējais pasažieru satiksmes apjoms ir mazāks par četriem miljoniem pasažieru, savienošana ar tīklu un attiecīgā gadījumā atbilstīgiem pilsētu mezgliem, kā noteikts II pielikumā, izmantojot dzelzceļu, metro, vieglo dzelzceļu, tramvajus, trošu vagonus vai izņēmuma kārtā citus bezemisiju sabiedriskā transporta risinājumus; un
- g) infrastruktūra iepriekš kondicionēta gaisa padevei stāvošiem gaisa kuģiem gaisa kuģu attālinātās stāvvietās un kontaktstāvvietās Eiropas transporta tīkla lidostās, kuru kopējais ikgadējais pasažieru satiksmes apjoms ir mazāks par četriem miljoniem pasažieru.

⁵⁹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2023/2405 (2023. gada 18. oktobris) par vienlīdzīgu konkurences apstākļu nodrošināšanu ilgtspējīgam gaisa transportam (*ReFuelEU Aviation*) (OV L, 2023/2405, 31.10.2023., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj>).

6. IEDAĻA

MULTIMODĀLO KRAVAS TERMINĀĻU INFRASTRUKTŪRA

36. pants

Multimodālo kravas termināļu apzināšana

1. Eiropas transporta tīkla multimodālie kravas termināļi ir termināļi, kas nediskriminējošā veidā ir pieejami visiem operatoriem un lietotājiem un:
 - a) atrodas Eiropas transporta tīkla jūras ostās vai blakus tām, kā uzskaitīts II pielikumā;
 - b) atrodas Eiropas transporta tīkla iekšējās ostās vai blakus tām, kā uzskaitīts II pielikumā;
 - c) atrodas Eiropas transporta tīkla lidostās vai blakus tām, kā uzskaitīts II pielikumā; vai
 - d) ir klasificēti kā Eiropas transporta tīkla dzelzceļa–autoceļa termināļi vai termināļi pie iekšējiem ūdensceļiem, kā uzskaitīts II pielikumā.

2. Dalībvalstis dara visu iespējamo, lai nodrošinātu pietiekamu multimodālo kravas termināļu jaudu, kas apkalpo Eiropas transporta tīklu, ņemot vērā pašreizējās un turpmākās satiksmes plūsmas, jo īpaši plūsmas, kuras apkalpo pilsētu mezglus, rūpniecības centrus, ostas un loģistikas mezglus.
3. Līdz ... [trīs gadi pēc šīs regulas stāšanās spēkā] dalībvalstis veic tirgus un perspektīvas analīzi attiecībā uz multimodālajiem kravas termināļiem savā teritorijā. Šajā analīzē vismaz:
 - a) izvērtē pašreizējās un turpmākās kravu satiksmes plūsmas par katru transporta veidu;
 - b) apzina esošos Eiropas transporta tīkla multimodālos kravas termināļus savā teritorijā un novērtē jaunu multimodālu kravas termināļu nepieciešamību vai papildu pārkraušanas jaudas nepieciešamību esošajos termināļos; un
 - c) analizē, kā nodrošināt multimodālo kravas termināļu pienācīgu izvietojumu ar atbilstošu pārkraušanas jaudu, lai apmierinātu b) apakšpunktā apzinātās vajadzības; šajā nolūkā ņem vērā termināļus, kas atrodas kaimiņos esošo dalībvalstu pierobežas zonās.

Dalībvalstis apspriežas ar kravu nosūtītājiem, transporta un loģistikas operatoriem, kā arī citām attiecīgajām ieinteresētajām personām, kas darbojas to teritorijā. Savā analīzē tās ņem vērā apspriežu rezultātus.

Dalībvalstis nekavējoties paziņo Komisijai analīzes rezultātus.

4. Ja 3. punktā minētajā analīzē tiek apzināta jaunu multimodālu kravas termināļu nepieciešamība vai papildu pārkraušanas jaudas nepieciešamība esošajos termināļos, dalībvalstis izstrādā rīcības plānu multimodālu kravas termināļu tīkla attīstīšanai, tostarp vietās, kur šāda nepieciešamība ir apzināta.

Par rīcības plānu informē Komisiju ne vēlāk kā 12 mēnešus pēc 3. punktā minētās analīzes pabeigšanas.

Pamatojoties uz minēto rīcības plānu, dalībvalstis paziņo Komisijai sarakstu ar dzelzceļa–autoceļa termināļiem un termināļiem pie iekšējiem ūdensceļiem, kurus tās ierosina iekļaut I un II pielikumā.

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

37. pants
Infrastruktūras komponenti

Multimodālos kravas termināļos jo īpaši ietilpst:

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

38. pants

Prasības transporta infrastruktūrai

1. Dalībvalstis dara visu iespējamo, lai godīgā un nediskriminējošā veidā nodrošinātu, ka visi multimodālie kravas termināļi, kas bez diskriminācijas pieejami visiem operatoriem un lietotājiem un piemēro pārredzamas un nediskriminējošas maksas jūras un iekšējās ostās, kā uzskaitīts II pielikumā, un visi dzelzceļa–autoceļa termināļi un termināļi pie iekšējiem ūdensceļiem, kuri precizēti I pielikumā dotajās kartēs un uzskaitīti II pielikumā, atbilst šādām prasībām:
 - a) tie ir savienoti ar vismaz diviem attiecīgajā teritorijā pieejamajiem transporta veidiem;
 - b) tiek līdz 2030. gada 31. decembrim nodrošināts, ka terminālī vai 3 km attālumā no termināļa tie ir aprīkoti ar vismaz vienu uzlādes staciju, kas paredzēta lielas noslodzes transportlīdzekļu apkalpošanai, kā definēts Regulas (ES) 2023/1804 2. panta 52. punktā, un attiecīgā gadījumā vienu uzpildes staciju, kā definēts minētās regulas 2. panta 59. punktā, ko izmanto ūdeņradim un kas paredzēta lielas noslodzes transportlīdzekļu apkalpošanai; un
 - c) tiek līdz 2030. gada 31. decembrim nodrošināts, ka tie ir aprīkoti ar digitāliem rīkiem, lai veicinātu:
 - i) efektīvu termināļa darbību, kas varētu iekļaut fotovārtus, termināļa darbības sistēmu, autovadītāja digitālu pieteikšanos/izrakstīšanos, kameras vai citus sensorus uz pārkraušanas aprīkojuma, kā arī sliežu ceļa kameru sistēmas; un

- ii) informācijas plūsmas terminālī un starp transporta veidiem loģistikas ķēdē un terminālī, kuru ietvaros var apmainīties ar informāciju ar atvērtām un savstarpēji izmantojamām sistēmām.

2. Dalībvalstis dara visu iespējamo, lai godīgā un nediskriminējošā veidā līdz 2030. gada 31. decembrim nodrošinātu, ka 1. punktā minētajiem multimodālajiem kravas termināļiem, kas savienoti ar dzelzceļa tīklu un kas veic vertikālu pārkraušanu, ir pietiekama pārkraušanas jauda un ka tie spēj apkalpot šāda veida pārvietojamās intermodālās kravas vienības: konteiners, noņemama virsbūve vai puspiekabe.
3. Dalībvalstis dara visu iespējamo, lai līdz 2040. gada 31. decembrim godīgā un nediskriminējošā veidā nodrošinātu, ka 1. punktā minētie multimodālie kravas termināļi, kas savienoti ar dzelzceļa pamattīklu vai paplašināto dzelzceļa pamattīklu, bez manipulācijas spēj uzņemt 740 m garus vilcienus, vai, ja tas nav ekonomiski izdevīgi, tiek veikti atbilstoši pasākumi, lai uzlabotu 740 m garu vilcienu uzņemšanas operatīvo efektivitāti.

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

4. Pēc dalībvalsts pieprasījuma pienācīgi pamatotos gadījumos Komisija pieņem īstenošanas aktus, ar kuriem piešķir atbrīvojumus no šajā pantā minētajām prasībām, pamatojoties uz īpašiem ģeogrāfiskiem vai būtiskiem fiziskiem ierobežojumiem, jo īpaši, ja terminālis atrodas telpiski ierobežotā teritorijā, sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīzes negatīvu rezultātu vai būtisku negatīvu ietekmi uz vidi vai biodaudzveidību. Jebkuru šādu pieprasījumu pienācīgi pamato. Dalībvalsts vienā pieprasījumā var lūgt piešķirt vairākus atbrīvojumus.

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

Komisija var pieprasīt papildu informāciju no dalībvalsts ne vēlāk kā 30 kalendārās dienas pēc pieprasījuma saņemšanas, ievērojot pirmo daļu. Ja Komisija uzskata, ka sniegtā informācija nav pietiekama, tā var lūgt dalībvalsti papildināt minēto papildu informāciju 30 kalendāro dienu laikā pēc minētās papildu informācijas saņemšanas.

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

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

39. pants

Multimodālā transporta infrastruktūras attīstības papildu prioritātes

Tādu kopīgu interešu projektu virzīšanā, kas saistīti ar multimodālā transporta infrastruktūru, un papildus vispārīgajām prioritātēm, kas izklāstītas 12. un 13. pantā, uzmanību pievērš šādiem jautājumiem:

- a) dažādu transporta veidu starpsavienojumu veicināšana;
- b) galveno multimodālā transporta attīstību kavējošo tehnisko un administratīvo šķēršļu likvidēšana, tai skaitā ieviešot *eFTI*;
- c) vienmērīgu informācijas plūsmu attīstība, kas nodrošina transporta pakalpojumus visā Eiropas transporta sistēmā;
- d) savstarpējās izmantojamības veicināšana datu koplietošanai, piekļuvei datiem un datu atkalizmantošanai dažādos transporta veidos un starp tiem;
- e) attiecīgā gadījumā 740 m garu vilcienu apkalpošanas bez manipulācijas veicināšana Eiropas transporta tīkla pievedceļos un multimodālajos kravas termināļos;

- f) atiešanas un pienākšanas pievedceļu paplašināšana un elektrifikācija, signalizācijas sistēmu pielāgošana un sliežu ceļa konfigurācijas uzlabojumi;
- g) attiecīgā gadījumā pievedceļu pārejas uz Eiropas nominālo standarta sliežu ceļa platumu 1435 mm veicināšana; un
- h) multimodāla transporta infrastruktūras veicināšana, kas atvieglo efektīvu modālo pārvirzi uz ilgtspējīgiem transporta veidiem.

7. IEDAĻA

PILSĒTU MEZGLI

40. pants

Pilsētu mezglu komponenti

1. Pilsētas mezglā jo īpaši ietilpst:
 - a) transporta infrastruktūra pilsētas mezglā, kas ir daļa no Eiropas transporta tīkla, tostarp apvedceļi; un
 - b) Eiropas transporta tīkla piekļuves punkti, kas bez diskriminācijas ir pieejami visiem operatoriem un lietotājiem, jo īpaši ostas, lidostas, kā arī dzelzceļa stacijas, autoostas un multimodālie kravas termināļi.

2. Pilsētas, kas atrodas katra Eiropas transporta tīkla pilsētas mezgla centrā, ir uzskaitītas II pielikumā. Pilsētas mezgls ir daļa no Eiropas transporta tīkla un uzskaitīts II pielikumā, ja tajā ir 100 000 vai vairāk iedzīvotāju vai, ja *NUTS* 2 reģionā šāda pilsētas mezgla nav, tas ir attiecīgā *NUTS* 2 reģiona galvenais mezgls.

41. pants

Prasības pilsētu mezgliem

1. Attīstot Eiropas transporta tīklu pilsētu mezglos, lai nodrošinātu visa tīkla efektīvu darbību bez sastrēgumposmiem, dalībvalstis:
 - a) nodrošina alternatīvo degvielu uzlādes un uzpildes infrastruktūras pieejamību saskaņā ar Regulu (ES) 2023/1804;
 - b) līdz 2027. gada 31. decembrim nodrošina:
 - i) ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plāna (IPMP) pieņemšanu un uzraudzību katram pilsētas mezglam, tajā cita starpā ietverot pasākumus dažādu transporta veidu integrācijai un pārvirzei uz ilgtspējīgu mobilitāti, efektīvas bezemisiju un mazemisiju mobilitātes, tai skaitā pilsētas loģistikas, veicināšanai, gaisa piesārņojuma un trokšņa piesārņojuma mazināšanai un attiecīgā gadījumā lietotāja piekļuves transportam novērtēšanai; un

- ii) pilsētu mobilitātes datu vākšanu un iesniegšanu Komisijai par katru pilsētas mezglu ilgtspējas, drošības un piekļūstamības jomā saskaņā ar 2. punktā minētajiem rādītājiem un metodiku;
- c) līdz 2030. gada 31. decembrim nodrošina, ka tiek attīstīti multimodālie pasažieru pārvadājumu mezgli, lai atvieglotu pirmās un pēdējās jūdzes savienojumus, tostarp atvieglotu piekļuvi sabiedriskā transporta infrastruktūrai un aktīvai mobilitātei, un kuri ir aprīkoti ar vismaz vienu uzlādes staciju, kas definēta Regulas (ES) 2023/1804 2. panta 52. punktā un paredzēta autobusu un tālsatiksmes autobusu apkalpošanai; dalībvalstis arī pārbauda, kā šādos mezglos tiek attīstīta uzpildes stacija, kas definēta minētās regulas 2. panta 59. punktā un ko izmanto ūdeņradim, un kas paredzēta autobusu un tālsatiksmes autobusu apkalpošanai; un
- d) līdz 2040. gada 31. decembrim nodrošina, ka, pamatojoties uz sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīzi, tiek izveidots vismaz viens multimodāls kravas terminālis (ja tāds jau nav izveidots), kas nodrošina pietiekamu pārkraušanas jaudu pilsētas mezglā vai tā tuvumā.

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

2. Pieņemot un uzraugot IPMP, vietējās iestādes – attiecīgā gadījumā sadarbībā ar valsts iestādēm – dara visu iespējamo, lai nodrošinātu, ka IPMP atbilst V pielikuma pamatnostādņēm, vienlaikus ņemot vērā arī Eiropas transporta tālsatiksmes plūsmas.

Ne vēlāk kā ... [viens gads pēc šīs regulas spēkā stāšanās dienas] Komisija pieņem īstenošanas aktu, ar ko:

- a) ierobežotā skaitā definē rādītājus, kas jāizmanto šā panta 1. punkta b) apakšpunktā paredzētajā datu vākšanā;
- b) nosaka metodiku datu vākšanai un iesniegšanai, ievērojot šā panta 1. punktu; un
- c) precizē individuālus termiņus šādu datu iesniegšanai.

Minētie termiņi ir no trīs līdz pieciem gadiem.

Īstenošanas aktu sagatavo ciešā sadarbībā ar dalībvalstīm un to reģionālajām un vietējām iestādēm, un, to darot, ņem vērā datu pieklūstamību un pieklūstamību vietējā līmenī, kā arī esošos pilsētu mobilitātes plānus.

Minēto īstenošanas aktu pieņem saskaņā ar 61. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru.

3. Komisija ne vēlāk kā ... [viens gads no šīs regulas spēkā stāšanās dienas] izveido arī interneta saskarni, kas ļauj attiecīgajām iestādēm iesniegt IPMP un 1. punkta b) apakšpunktā minētos rādītājus un ļauj dalībvalstīm nodrošināt, ka IPMP un rādītāji ir iesniegti.
4. Dalībvalstis līdz ... [viens gads pēc šīs regulas spēkā stāšanās dienas], neskarot 8. panta 5. punktu, izraugās valsts IPMP kontaktpunktu un izveido valsts IPMP programmu ar mērķi atbalstīt pilsētu mezglus šā panta 1. punkta b) apakšpunkta i) punktā minēto IPMP pieņemšanā un īstenošanā.

42. pants

Pilsētu mezglu papildu prioritātes

Tādu kopīgu interešu projektu virzīšanā, kas saistīti ar pilsētu mezgliem, un papildus vispārīgajām prioritātēm, kas izklāstītas 12. un 13. pantā, uzmanību pievērš šādiem jautājumiem:

- a) pirmās un pēdējās jūdzes savienojumi starp 40. panta 1. punkta b) apakšpunktā minētajiem Eiropas transporta tīkla piekļuves punktiem un uz tiem, lai uzlabotu Eiropas transporta tīkla, piemēram, metro vai tramvaju, darbību;

- b) vienlaidu starpsavienojums starp Eiropas transporta tīkla infrastruktūru un ilgtspējīga reģionālā un vietējā transporta infrastruktūru, kas var ietvert:
- i) pasažieriem – iespēju piekļūt informācijai, rezervēt, apmaksāt braucienus un saņemt biļetes, izmantojot multimodālus digitālās mobilitātes pakalpojumus, lai būtu iespējams optimizēt transportlīdzekļu maršrutus nolūkā uzlabot satiksmes plūsmu pārvaldību, ceļu satiksmes drošību un samazināt satiksmes pārslodzi un gaisa piesārņojumu; un
 - ii) kravu pārvadājumiem – pilsētu loģistikas iekārtas, lai uzlabotu piegāžu konsolidāciju pilsētu teritorijās, piemēram, mikromezglos un veloloģistikas mezglos, jo īpaši tajos, kas savienoti ar dzelzceļa un ūdensceļu transporta infrastruktūru;
- c) ilgtspējīgi, vienlaidu un droši pasažieru pārvadājumu infrastruktūras starpsavienojumi starp dzelzceļu, autoceļiem un attiecīgā gadījumā iekšējo ūdensceļu, gaisa un jūras transportu, tostarp aktīvo transporta veidu infrastruktūras integrācija, jo īpaši, izbūvējot vai modernizējot transporta infrastruktūru;
- d) ilgtspējīgi, vienlaidu un droši kravu pārvadājumu infrastruktūras starpsavienojumi starp dzelzceļu, autoceļiem un attiecīgā gadījumā iekšējo ūdensceļu, gaisa un jūras transportu, kā arī piemēroti savienojumi ar loģistikas platformām un iekārtām;
- e) pilsētu teritorijas šķērsojoša dzelzceļa un autotransporta izraisītās negatīvās ietekmes mazināšana;

- f) efektīva un zema trokšņa līmeņa bezemisiju transporta un mobilitātes veicināšana, tostarp pasažieru un kravu autoparku zaļināšana pilsētās;
- g) attiecīgā gadījumā sabiedriskā transporta un aktīvo transporta veidu modālā īpatsvara palielināšana, izmantojot pasākumus, kas vērsti galvenokārt uz pasažieru mobilitāti, dodot priekšroku šiem veidiem, tostarp uz drošu un aizsargātu infrastruktūru aktīviem transporta veidiem;
- h) tādas kravu piegādes sekmēšana pilsētās, kas būtu efektīva gan zema trokšņa līmeņa, gan zemu oglekļa emisiju ziņā;
- i) attiecīgā gadījumā piekļūstamības un savienojumu paplašināšana starp pilsētām un lauku apgabaliem un piekļuves paplašināšana viedam, ilgtspējīgam un cenas ziņā pieejamam transportam; un
- j) konkrētu pasākumu pieņemšana, ar kuriem veicina IKT rīku un intelektisko transporta sistēmu plašāku ieviešanu, nodrošinot brīvu piekļuvi visiem operatoriem, lai būtu iespējams optimizēt transportlīdzekļu maršrutus nolūkā uzlabot satiksmes plūsmu pārvaldību, samazināt satiksmes pārslodzi un gaisa piesārņojumu un uzlabot ceļu satiksmes drošību, kā arī reāllaika informāciju par alternatīvo degvielu infrastruktūras pieejamību.

IV nodaļa

Noteikumi par viedu un noturīgu transportu

43. pants

Transporta IKT sistēmas

1. Transporta IKT sistēmas ļauj veikt jaudas un satiksmes pārvaldību un informācijas apmaiņu dažādos transporta veidos un starp tiem, lai veiktu multimodālā transporta pārvadājumus un sniegtu ar transportu saistītus pievienotās vērtības pakalpojumus, uzlabotu noturību, drošumu, drošību, mazinātu satiksmes pārslodzi, uzlabotu darbības rādītājus un vidisko sniegumu, kā arī vienkāršotu administratīvās procedūras. Transporta IKT sistēmas arī veicina vienlaidu savienojumu starp infrastruktūru un mobilajiem aktīviem.
2. Lai nodrošinātu savstarpēji izmantojamu pamatspēju kopuma klātbūtni visās dalībvalstīs, saskaņā ar Savienības tiesību aktos paredzētajiem īpašajiem noteikumiem un to ietvaros visā Savienībā ievieš šādas transporta IKT sistēmas:
 - a) dzelzceļiem: *ERTMS*, telemātikas lietojumprogrammas kravu un pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem, kā minēts savstarpējas izmantojamības tehniskajā specifikācijā, jo īpaši kopuzņēmumu Shift2Rail un “Eiropas dzelzceļš” darba rezultāti;
 - b) iekšējiem ūdensceļiem: upju informācijas sistēma (*RIS*);

- c) autotransportam: ITS;
- d) jūras transportam: *VTMIS* pakalpojumi kuģu satiksmes pārvaldībai un *EMSW* informācijas apmaiņai;
- e) gaisa transportam: *ATM/ANS* sistēmas, jo īpaši tās, kas ir *SESAR* projekta rezultāts; un
- f) multimodālajam transportam: *eFTI*.

3. Dalībvalstis attiecīgā gadījumā koordinētā un saskaņotā veidā Eiropas transporta tīklā var veicināt arī citas IKT sistēmas transportam. Tās var ietvert dzelzceļam paredzētus digitalizācijas uzlabojumus, Savienības mobilitātes datu telpas veicināšanu un regulējumus, kas atvieglo datu apmaiņu starp uzņēmumiem, ja Savienība šādus regulējumus ir izveidojusi, piegādes ķēdes pārredzamības un optimizācijas nolūkā un atbilstošu IKT infrastruktūru, kas ļauj veikt viedu izpildi, pamatojoties uz reāllaika datu apmaiņu starp uzņēmējiem un izpildiestādēm, kas vajadzīga, lai pārbaudītu atbilstību piemērojamajām regulatīvajām prasībām, tostarp transportlīdzekļu kustības laikā.

44. pants

Ilgtspējīgi kravu pārvadājumu pakalpojumi

Dalībvalstis virza kopīgu interešu projektus, kuri gan nodrošina efektīvus kravu pārvadājumu pakalpojumus, kas izmanto Eiropas transporta tīkla infrastruktūru, gan palīdz samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas un cita veida nelabvēlīgu sociālekonomisko ietekmi un ietekmi uz vidi, piemēram, gaisa un trokšņa piesārņojumu, un kuru mērķis ir:

- a) uzlabot transporta infrastruktūras ilgtspējīgu izmantojumu, tostarp ar tās efektīvu pārvaldību;
- b) sekmēt novatorisku transporta pakalpojumu ieviešanu, tostarp izmantojot tuvsatiksmes kuģošanas savienojumus Eiropas jūras telpas ietvaros, transporta IKT sistēmas un izstrādājot palīginfrastruktūru, kas nepieciešama, lai sasniegtu šo pakalpojumu mērķus galvenokārt vides un drošuma jomā;
- c) atvieglināt multimodālā transporta pakalpojumu darbības, tostarp nepieciešamās saistītās informācijas plūsmas, un uzlabot sadarbību starp loģistikas ķēdes dalībniekiem, tostarp kravu nosūtītājiem, operatoriem, pakalpojumu sniedzējiem un to klientiem;
- d) stimulēt resursefektivitāti un bezemisiju un mazemisiju darbības, jo īpaši tādās jomās kā tehnoloģijas, ekspluatācija, transportlīdzekļu piedziņa, autotransportlīdzekļu un kuģu vadīšana, sistēmu un ekspluatācijas plānošana; vai

- e) uzlabot savienojumus ar Savienības neaizsargātākajām un izolētākajām daļām, jo īpaši ar tālākajiem reģioniem un citiem attāliem, salu, perifēriem un kalnu reģioniem, kā arī mazapdzīvotiem apgabaliem, sekmējot regulārus un biežus pakalpojumus.

45. pants

Jaunās tehnoloģijas un inovācija

Lai Eiropas transporta tīkls neatpaliktu novatorisko tehnoloģiju izstrādes un ieviešanas ziņā, dalībvalstis un Komisija koordinēti virza kopīgu interešu projektus, kuru mērķis jo īpaši ir:

- a) atbalstīt un veicināt transporta dekarbonizāciju, veicot pāreju uz bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļiem, vilcieniem, kuģiem un gaisa kuģiem, ko darbina ar alternatīvām degvielām, kā arī citām novatoriskām un ilgtspējīgām transporta un tīkla tehnoloģijām;
- b) veicināt ilgtspējīgas jaunās tehnoloģijas, lai uzlabotu un atvieglotu pasažieru un kravu pārvadājumus un mobilitāti;
- c) sekmēt visu transporta veidu dekarbonizāciju, stimulējot energoefektivitāti, ieviest bezemisiju un mazemisiju risinājumus, ko darbina ar alternatīvām degvielām, un nodrošināt atbilstošu infrastruktūru, ja iespējams, izmantojot sinerģiju ar Eiropas enerģētikas tīklu;

- d) atbalstīt jaunu digitālo tehnoloģiju ieviešanu un izmantošanu, jo īpaši veicināt datu apmaiņu un savienojamības infrastruktūru ar nepārtrauktu pārklājumu visā tīklā, lai nodrošinātu visaugstāko digitālās infrastruktūras veiktspējas līmeni un sasniegtu augstāku automatizācijas līmeni, īpašu uzmanību pievēršot dzelzceļa nozarei;
- e) uzlabot personu pārvietošanās un preču pārvadājumu drošumu un ilgtspēju;
- f) uzlabot tīkla darbību, pārvaldību, piekļūstamību, savstarpēju izmantojamību, multimodalitāti un efektivitāti, un to panākt, tostarp attīstot multimodālus digitālos mobilitātes pakalpojumus, piemēram, attīstot “mobilitāte kā pakalpojums” risinājumus;
- g) veicināt efektīvus veidus, kā visiem lietotājiem un transporta pakalpojumu sniedzējiem nodrošināt piekļūstamu un saprotamu informāciju par starpsavienojumiem, savstarpējo izmantojamību un multimodalitāti, kā arī par viņu izvēlētajā transporta veida ietekmi uz vidi;
- h) veicināt pasākumus, ar ko samazina negatīvo ārējo ietekmi, piemēram, satiksmes pārslodzi, kaitējumu veselībai un visa veida piesārņojumu, tostarp trokšņa piesārņojumu un emisijas;
- i) ieviest drošības tehnoloģijas;
- j) uzlabot transporta infrastruktūras noturību pret traucējumiem un klimata pārmaiņām, tālab modernizējot un projektējot infrastruktūru, kā arī izmantojot digitālus, pret kiberuzbrukumiem aizsargātus risinājumus, kas paredzēti, lai aizsargātu tīklu pret dabas un cilvēka izraisītām katastrofām; un

- k) turpināt IKT sistēmu un jaunu transportam paredzētu tehnoloģiju tālāku izstrādi un ieviešanu dažādos transporta veidos un starp tiem.

Pirmās daļas b) apakšpunkta nolūkos attiecīgā transporta infrastruktūra var:

- i) ietvert piekļuvi tīklam, cauruļvadus un citas iekārtas, kas vajadzīgas energoapgādei;
- ii) ņem vērā infrastruktūras–transportlīdzekļa saskarni, tostarp viedo un divvirzienu uzlādi;
- iii) ietvert transporta IKT sistēmas;
- iv) būt enerģētikas centrs dažādu transporta veidu apkalpošanai, lai vietējā līmenī saražoto tīro enerģiju savienotu ar bezemisiju mobilitātes lietojumprogrammām; un
- v) palīdzēt ieviest citas tehnoloģijas, tādējādi paātrinot ekonomikas dekarbonizāciju.

46. pants

Infrastruktūras noturība

1. Plānojot un īstenojot kopīgu interešu projektus, dalībvalstis dara visu iespējamo, lai uzlabotu infrastruktūras drošību un noturību pret klimata pārmaiņām, dabas apdraudējumiem, hibrīddraudiem, cilvēka izraisītām katastrofām, negadījumiem un darbības pārtraukumiem, kā arī tīšiem traucējumiem, kas ietekmē Savienības transporta sistēmas darbību. Jo īpaši tiek ņemti vērā šādi elementi:
 - a) savstarpējās atkarības, saiknes un lavīnveida ietekme ar citiem tīkliem, piemēram, telesakaru un elektroenerģijas tīklu;
 - b) drošums, drošība un veiktspēja situācijās, kad pastāv vairāki apdraudējumi;
 - c) infrastruktūras strukturālā kvalitāte visā tās dzīves ciklā, īpašu uzmanību pievēršot turpmākajiem vidiskajiem apstākļiem un prognozētajiem klimatiskajiem apstākļiem;
 - d) civilās aizsardzības vajadzības reaģēšanai uz traucējumiem, tostarp tās, kas saistītas ar bīstamu preču pārvadāšanu; un
 - e) kibernetiskā drošība un infrastruktūras noturība, īpašu uzmanību pievēršot pārrobežu infrastruktūrai.

2. Kopīgu interešu projektiem, kuriem saskaņā ar Direktīvu 2011/92/ES ir jāveic ietekmes uz vidi novērtējums, veic klimatdrošināšanu. Klimatdrošināšanu veic, ņemot vērā jaunāko pieejamo paraugpraksi un norādījumus, lai nodrošinātu, ka transporta infrastruktūras ir noturīgas pret klimata pārmaiņu nelabvēlīgo ietekmi, šādā nolūkā veicot klimatiskās neaizsargātības un riska novērtējumu, arī veicot attiecīgus pielāgošanās pasākumus, un siltumnīcefekta gāzu emisiju izmaksas integrējot izmaksu un ieguvumu analīzē. Neskarot citus Savienības tiesību aktus, šāda prasība neattiecas uz projektiem, kuriem līdz ... [šīs regulas spēkā stāšanās diena] ir uzsākts ietekmes uz vidi novērtējuma iepirkuma process.
3. Līdz ... [divi gadi pēc šīs regulas spēkā stāšanās dienas] Komisija ciešā sadarbībā ar attiecīgajām dalībvalstīm veic pamattīkla noturības un neaizsargātības pret klimata pārmaiņu sekām novērtējumu, uz kura pamata tā var izstrādāt un publiskot paraugpraksi par iespējamiem pielāgošanās pasākumiem, lai nodrošinātu tīkla noturību.

47. pants

Drošības vai sabiedriskās kārtības apdraudējumi

1. Dalībvalstis dara visu iespējamo, lai nodrošinātu, ka Eiropas transporta tīkla infrastruktūra ir aizsargāta pret iespējamiem drošības vai sabiedriskās kārtības apdraudējumiem, novērtējot drošības vai sabiedriskās kārtības apdraudējumus, ko rada kāda trešās valsts uzņēmuma dalība vai ieguldījumi kopīgu interešu projektā.
2. Nosakot, vai trešās valsts uzņēmuma dalība vai ieguldījums kopīgu interešu projektā varētu ietekmēt infrastruktūru drošības vai sabiedriskās kārtības ziņā, dalībvalstis var apsvērt tās iespējamo ietekmi cita starpā uz:
 - a) infrastruktūras būvniecībai, ekspluatācijai un uzturēšanai būtisku ielaižu nodrošināšanu; un
 - b) piekļuvi sensitīvai informācijai, tai skaitā persondatiem, vai spēju kontrolēt šādu informāciju saistībā ar infrastruktūras būvniecību, ekspluatāciju un uzturēšanu.

Dalībvalstis jo īpaši var ņemt vērā arī Regulas (ES) 2019/452 4. panta 2. punktā uzskaitītos faktorus.

3. Neskarot Regulu (ES) 2019/452, attiecībā uz katru dalībvalsti, kura ir vienīgā atbildīgā par savu valsts drošību, kā noteikts LES 4. panta 2. punktā, un attiecībā uz katras dalībvalsts tiesībām aizstāvēt savas būtiskās drošības intereses saskaņā ar LESD 346. pantu, ja dalībvalsts uzskata, ka kāda trešās valsts uzņēmuma dalība vai ieguldījums kopīgu interešu projektā, iespējams, ietekmē Eiropas transporta tīkla infrastruktūru drošības vai sabiedriskās kārtības ziņā, minētā dalībvalsts informē Komisiju par jebkādiem piemērotiem pasākumiem, kas ir pieņemti šāda apdraudējuma mazināšanai.
4. Šo pantu nepiemēro fiziskas personas dalībai vai ieguldījumam kopīgu interešu projektā, tostarp tādas fiziskas personas dalībai vai ieguldījumam, kas trešās valsts uzņēmumā sniedz pakalpojumus uz noteiktu laiku citai personai un tās vadībā, par to saņemot atlīdzību.

48. pants
Militārā mobilitāte

1. Būvējot vai modernizējot infrastruktūru tajās Eiropas transporta tīkla daļās, kas pārklājas ar militārā transporta tīklu, kurš apzināts dokumentā “Militārās prasības militārajai mobilitātei ES un ārpus tās”, ko Padome apstiprināja 2023. gada 26. jūnijā un 2023. gada 23. oktobrī, un jebkurā turpmākā dokumentā, ar ko minētās prasības pārskatītas un kas apstiprināts pēc tam, dalībvalstis apsver nepieciešamību, atbilstību un iespējamību pārsniegt šīs regulas III nodaļā noteiktās prasības, lai ņemtu vērā karaspēka un materiālu militārā transporta svaru, lielumu vai mērogu.
2. Līdz ... [viens gads pēc šīs regulas spēkā stāšanās dienas] un ņemot vērā dalībvalstu konstitucionālās prasības, Komisija veic pētījumu, lai apzinātu iespējas, kā visā Savienībā veikt pēkšņu un liela mēroga pārvietošanos, tostarp militāro mobilitāti. Pētījuma laikā Komisija apspriežas ar dalībvalstīm.

49. pants

Uzturēšana un projekta dzīves cikls

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

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

50. pants

Pieklūstamība visiem lietotājiem

Eiropas transporta infrastruktūra veicina vienlaidu mobilitāti un pieklūstamību visiem lietotājiem, jo īpaši:

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

V nodaļa

Eiropas transporta koridoru instrumentu un horizontālo prioritāšu īstenošana

51. pants

Eiropas transporta koridoru instruments un horizontālās prioritātes

1. Eiropas transporta koridori ir instruments, ar ko veicināt Eiropas transporta tīkla pamattīkla un paplašinātā pamattīkla daļu koordinētu īstenošanu, un tie jo īpaši paredzēti, lai uzlabotu pārrobežu savienojumus, pabeigtu trūkstošos savienojumus un likvidētu sastrēgumposmus Savienībā, un attiecīgā gadījumā uzlabotu savienojumus ar kaimiņvalstu Eiropas transporta tīklu.
2. Lai izveidotu resursu ziņā efektīvu multimodālu transportu un vairotu kohēziju, uzlabojot teritoriālo sadarbību, Eiropas transporta koridori ir vērsti uz:
 - a) transporta veidu integrāciju, lai īpaši stiprinātu videi nekaitīgākos transporta veidus, jo sevišķi dzelzceļu, iekšējo ūdensceļu transportu un tuvsatiksmes kuģošanu;

- b) savstarpēju izmantojamību un tīkla nepārtrauktību;
 - c) koordinētu infrastruktūras attīstību visiem transporta veidiem, jo īpaši pārrobežu posmos un konkrēti, lai visā Savienībā attīstītu savstarpēji izmantojamu dzelzceļa kravu pārvadājumu sistēmu, kā arī veikspējīgu tālsatiksmes, tostarp ātrgaitas, dzelzceļa pasažieru tīklu, kā arī nolūkā nodrošināt iekšzemes ūdensceļu un jūras infrastruktūras efektīvu un ilgtspējīgu integrāciju ar citiem transporta veidiem;
 - d) atbalstu koordinētu un integrētu novatorisku risinājumu izstrādei un ieviešanai, lai nodrošinātu transporta digitalizāciju un savstarpēju izmantojamību; un
 - e) alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanas veicināšanu.
3. Eiropas transporta koridori ļauj dalībvalstīm panākt koordinētu un sinhronizētu pieeju investīcijām infrastruktūrā.
4. *ERTMS* un Eiropas jūras telpa ir Eiropas transporta tīkla īstenošanas divas horizontālās prioritātes. Instrumenti, kas izveidoti saskaņā ar šo nodaļu, veicina *ERTMS* savlaicīgu ieviešanu un jūras transporta infrastruktūras un pakalpojumu integrāciju Eiropas transporta tīklā.

52. pants

Eiropas transporta koridoru un horizontālo prioritāšu koordinēšana

1. Lai atvieglotu Eiropas transporta koridoru, *ERTMS* un Eiropas jūras telpas koordinētu īstenošanu, Komisija, vienojoties ar attiecīgajām dalībvalstīm un pēc apspriešanās ar Eiropas Parlamentu un Padomi un attiecīgā gadījumā ar tām kaimiņvalstīm, kuras ir daļa no Eiropas transporta koridoriem, norīko vienu Eiropas koordinatoru katram koridoram un katrai horizontālajai prioritātei.
2. Eiropas koordinatoru izvēlas, jo īpaši, pamatojoties uz viņa zināšanām par jautājumiem, kas saistīti ar transportu, finansēšanu vai lielu projektu sociālekonomisko un vidisko izvērtējumu, kā arī pieredzi Savienības politikas veidošanā. Eiropas koordinatoru izraugās uz termiņu, kas nepārsniedz četrus gadus, ar iespēju to pagarināt. Eiropas koordinatora kompetence ir saistīta ar viena koridora vai vienas horizontālās prioritātes īstenošanu.
3. Komisijas lēmumā, ar ko norīko Eiropas koordinatoru, norāda, kā jāveic 5., 6. un 7. punktā minētie uzdevumi.
4. Eiropas koordinators rīkojas Komisijas vārdā un uzdevumā, un Komisija nodrošina nepieciešamo sekretariāta palīdzību.

5. Eiropas koordinatori:

- a) atbalsta attiecīgā Eiropas transporta koridora vai attiecīgās horizontālās prioritātes koordinētu īstenošanu;
- b) izstrādā darba plānu kopā ar attiecīgajām dalībvalstīm un attiecīgā gadījumā apspriežoties ar kaimiņvalstīm, kuras ir daļa no Eiropas transporta koridoriem, un uzrauga tā īstenošanu saskaņā ar 54. pantu;
- c) par minēto darba plānu un tā īstenošanu apspriežas attiecīgi ar koridora forumu vai horizontālo prioritāšu konsultatīvo forumu un regulāri informē forumu par darba plāna īstenošanu;
- d) lai saņemtu palīdzību piemērotu risinājumu rašanā, ziņo dalībvalstīm, kaimiņvalstīm, kuras ir daļa no Eiropas transporta koridoriem, Eiropas Parlamentam un Komisijai un attiecīgā gadījumā citām struktūrām, kas ir tieši iesaistītas Eiropas transporta koridora vai horizontālās prioritātes attīstībā, par jebkādām grūtībām, kas radušās, un jo īpaši, ja ir traucēta koridora vai horizontālās prioritātes attīstība; un

- e) iesniedz ikgadēju stāvokļa pārskata ziņojumu Eiropas Parlamentam, Padomei, Komisijai un attiecīgajām dalībvalstīm par sasniegto progresu Eiropas transporta koridoru un horizontālo prioritāšu īstenošanā; minētajā ikgadējā stāvokļa pārskata ziņojumā galveno uzmanību pievērš panāktajam progresam saistībā ar galvenajām prioritātēm un investīcijām, apraksta to īstenošanā radušos problēmu būtību un ierosina iespējamus risinājumus.

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

- a) palīdzēt apzināt dzelzceļa kravu pārvadājumu prioritātes un investīciju vajadzības Eiropas transporta koridoru dzelzceļa kravu pārvadājumu līnijās, ņemot vērā ieguvumus, ko gūst Eiropas transporta tīkls, un vispārējos pabeigšanas datumus, kā noteikts šajā regulā; un
- b) uzraudzīt dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu un apzināt iespējamās šķēršļus, piemēram, tehniskos, administratīvos un ar ekspluatāciju saistītos šķēršļus, īpašu uzmanību pievēršot pārrobežu dimensijai, un attiecīgā gadījumā sniegt ieteikumus šajā sakarā.

7. Eiropas transporta koridoru Eiropas koordinatori:
- a) cieši sadarbojas ar attiecīgajām dalībvalstīm, lai palīdzētu apzināt prioritātes un investīciju vajadzības Eiropas transporta koridoru dzelzceļa pasažieru pārvadājumu līnijās; un
 - b) uzrauga dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu un apzina iespējamos šķēršļus, piemēram, tehniskos, administratīvos un ar ekspluatāciju saistītos šķēršļus, īpašu uzmanību pievēršot pārrobežu dimensijai, un attiecīgā gadījumā sniedz ieteikumus šajā sakarā.
8. Eiropas transporta koridoru Eiropas koordinatori cieši sadarbojas ar attiecīgajām dalībvalstīm, lai attiecīgā gadījumā veicinātu jūras un iekšzemes ūdensceļu pārstāvju saziņu un koordināciju nolūkā palielināt to sinerģiju.
9. Ievērojot Regulas (ES) 2021/1153 14. panta 4. punktu, Komisija, izskatot pieteikumus Savienības finansējuma saņemšanai no Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta (EISI) Eiropas transporta koridoriem vai horizontālajām prioritātēm, apspriežas ar Eiropas koordinatoru atbilstīgi Eiropas koordinatora pilnvarām, lai nodrošinātu katra koridora vai horizontālās prioritātes konsekvenci un turpmāku virzību, vienlaikus ņemot vērā tīkla savienojamību. Eiropas koordinators pārbauda, vai projekti, ko dalībvalstis vai attiecīgā gadījumā kaimiņvalstis ir ierosinājušas EISI līdzfinansējuma saņemšanai, atbilst šā panta 5. punkta b) apakšpunktā minētā darba plāna prioritātēm.

10. Ja Eiropas koordinators savas pilnvaras nepilda apmierinoši un atbilstīgi šajā pantā noteiktajām prasībām, Komisija pēc apspriešanās ar attiecīgajām dalībvalstīm var jebkurā brīdī minētās pilnvaras atcelt. Komisija informē Eiropas Parlamentu un Padomi par savu lēmumu un izraugās jaunu Eiropas koordinatoru saskaņā ar 1. punktā noteikto procedūru.

53. pants

Eiropas transporta koridoru un horizontālo prioritāšu pārvaldība

1. Attiecībā uz katru Eiropas transporta koridoru un horizontālo prioritāti attiecīgajam Eiropas koordinatoram uzdevumu veikšanā saistībā ar darba plānu un tā īstenošanu palīdz sekretariāts un konsultatīvais forums, attiecīgi – “koridora forums” un “horizontālās prioritātes konsultatīvais forums”.
2. Koridora forumu oficiāli izveido un vada Eiropas koordinators. Attiecīgās dalībvalstis vienojas par dalību koridora forumā savā Eiropas transporta koridora daļā, nodrošina dzelzceļa kravu pārvadājumu pārvaldības struktūras pārstāvību un veicina citu attiecīgās infrastruktūras pārvaldītāju, piemēram, jūras un iekšzemes ūdensceļu ostu iestāžu un pārvaldības struktūru, pārstāvību.
3. Komisija apspriežas ar kaimiņvalstīm, kuras ir daļa no Eiropas transporta koridoriem, par to šo valstu daļu dalību koridora forumā, kuras ietilpst Eiropas transporta koridorā.

4. Ar attiecīgo dalībvalstu piekrišanu Eiropas koordinators var izveidot un vadīt koridora darba grupas, kas galveno uzmanību velta:

- a) jaunu tehnoloģiju un infrastruktūras savstarpējai izmantojamībai un ieviešanai;
- b) koordinētai infrastruktūras projektu izstrādei un īstenošanai pārrobežu posmos;
- c) pārrobežu dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem;
- d) operacionāliem sastrēgumposmiem;
- e) pilsētu mezgliem;
- f) sadarbībai ar trešām valstīm; un
- g) citiem tematiem, ko uzskata par nepieciešamiem.

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

5. Horizontālās prioritātes konsultatīvo forumu izveido un vada Eiropas koordinators.
Horizontālas prioritātes konsultatīvajā forumā var piedalīties attiecīgās dalībvalstis un attiecīgā gadījumā, vienojoties ar attiecīgajām dalībvalstīm, arī attiecīgo kaimiņvalstu un attiecīgo nozaru pārstāvji. Katra dalībvalsts izraugās vienu atbildīgo valsts pārstāvi, kas iesaistīts *ERTMS* ieviešanas koordinēšanā attiecīgajā dalībvalstī un piedalās *ERTMS* konsultatīvajā forumā. Eiropas koordinators var arī izveidot *ad hoc* darba grupas.
6. Attiecīgās dalībvalstis sadarbojas ar Eiropas koordinatoru, piedalās koridora forumā un horizontālās prioritātes konsultatīvajā forumā un sniedz Eiropas koordinatoram informāciju, kas vajadzīga, lai veiktu šajā pantā noteiktos uzdevumus, tostarp informāciju par koridoru attīstību, kura ietverta attiecīgajos valsts plānos un programmās, ar ko palīdz attīstīt Eiropas transporta tīklu.

7. Eiropas koordinators saistībā ar darba plānu un tā īstenošanu var apspriesties ar reģionālajām un vietējām iestādēm, infrastruktūras pārvaldītājiem, transporta operatoriem un jo īpaši tiem, kas ir dzelzceļa kravu pārvadājumu pārvaldības struktūru locekļi, piegādes nozari, transporta lietotājiem un attiecīgajām ieinteresētajām personām. Tāpat par tādu kopīgu interešu projektu īstenošanu, kuri ir Direktīvas (ES) 2021/1187 darbības jomā, var apspriesties arī ar izraudzītajām iestādēm, kā definēts minētās direktīvas 2. panta 6. punktā. Turklāt par *ERTMS* atbildīgais Eiropas koordinators cieši sadarbojas ar Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūru, kas izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2016/796⁶⁰, un kopuzņēmumu “Eiropas dzelzceļš”, bet Eiropas jūras telpas Eiropas koordinators cieši sadarbojas ar Eiropas Jūras drošības aģentūru, kas izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1406/2002⁶¹.

⁶⁰ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2016/796 (2016. gada 11. maijs) par Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūru un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 881/2004 (OV L 138, 26.5.2016., 1. lpp.).

⁶¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1406/2002 (2002. gada 27. jūnijs) par Eiropas Jūras drošības aģentūras izveidošanu (OV L 208, 5.8.2002., 1. lpp.).

54. pants

Eiropas koordinatora darba plāns

1. Katrs Eiropas transporta koridoru un abu horizontālo prioritāšu Eiropas koordinators vēlākais līdz ... [divi gadi pēc šīs regulas spēkā stāšanās dienas] un pēc tam reizi četros gados izstrādā darba plānu, kurā sīki analizēts attiecīgā koordinatora kompetencē esošā koridora vai horizontālās prioritātes īstenošanas stāvoklis un atbilstība šīs regulas prasībām, kā arī turpmākās attīstības prioritātes.
2. Darba plānu sagatavo, cieši sadarbojoties ar attiecīgajām dalībvalstīm un attiecīgā gadījumā ar kaimiņvalstīm, kuras ir daļa no Eiropas transporta koridora, un apspriežoties ar koridora forumu un dzelzceļa kravu pārvadājumu pārvaldības struktūru vai horizontālās prioritātes konsultatīvo forumu. Eiropas transporta koridora darba plānu apstiprina attiecīgās dalībvalstis. Apspiežas ar tām kaimiņvalstīm, kuras ir daļa no Eiropas koridora. Komisija informatīvos nolūkos iesniedz darba plānu Eiropas Parlamentam un Padomei.

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

3. Eiropas transporta koridora darba plānā sniedz sīku attiecīgā koridora īstenošanas stāvokļa analīzi, kur jo īpaši ietverts:
- a) koridora un jo īpaši tā pārrobežu posmu raksturlielumu apraksts;
 - b) analīze par koridora atbilstību šīs regulas prasībām attiecībā uz transporta infrastruktūru un šajā jomā sasniegto progresu, tostarp par iespējamajiem kavējumiem;
 - c) tādu trūkstošo savienojumu un sastrēgumposmu apzināšana, kas kavē koridora attīstību, īpašu uzmanību pievēršot pārrobežu posmiem;
 - d) nepieciešamo investīciju analīze, tai skaitā analīze par dažādajiem finansēšanas un finansējuma avotiem, kas piešķirti vai paredzēti, vai par abiem, lai īstenotu koridora, jo īpaši tā pārrobežu posmu, attīstībai un pabeigšanai vajadzīgos projektus;
 - e) apraksts par iespējamajiem risinājumiem investīciju vajadzību apmierināšanai un sastrēgumposmu likvidēšanai, jo īpaši koridora pasažieru un kravu pārvadājumu līnijās un koridora savienojumos, nolūkā ievērot šajā regulā noteiktos termiņus;

- f) plāns, kurā var būt iekļauti indikatīvi starpposma atskaites punkti fizisko, tehnisko, digitālo, operacionālo un administratīvo šķēršļu likvidēšanai dažādos transporta veidos un starp tiem un efektīva un pieklūstama multimodālā transporta uzlabošanai, īpašu uzmanību pievēršot dzelzceļiem un to pārrobežu posmiem un valstu trūkstošajiem savienojumiem.

Lai analizētu investīcijas un sagatavotu plānu, Eiropas koordinators:

- i) ņem vērā šīs regulas 60. panta 1. punktā minētos valsts plānus un programmas;
- ii) sadarbojas ar koridora valdi un apsaimniekotājvaldi attiecībā uz dzelzceļa kravu pārvadājumu aspektiem atbilstīgi Regulas (ES) Nr. 913/2010 11. pantam;
- iii) attiecībā uz aspektiem, kas saistīti ar multimodāliem kravas termināļiem, ņem vērā ar koridoru saistītos analīzes elementus, rīcības plānus, ko dalībvalstis izstrādājušas, ievērojot šīs regulas 36. panta 4. punktu, un Regulas (ES) Nr. 913/2010 18. panta b) punktā minēto sarakstu;

- iv) attiecībā uz aspektu, kas saistīts ar pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem, ņem vērā saskaņā ar 52. panta 7. punkta b) apakšpunktu veiktās uzraudzības rezultātus; un
- v) ņem vērā Eiropas Revīzijas palātas ieteikumus un Direktīvā (ES) 2021/1187 minēto izraudzīto iestāžu sagatavotos materiālus;
- g) rezultāti, kas gūti, dzelzceļa kravu pārvadājumu pārvaldības struktūrām veicot dzelzceļa kravu pārvadājumu darbības rādītāju uzraudzību saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 913/2010 19. panta 2. punktu, un saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 913/2010 9. panta 1. punktu noteikto koridora mērķu, mērķrādītāju un pasākumu sarakstu kā līdzekli šīs regulas 19. pantā noteikto ekspluatācijas prioritāšu izpildei;
- h) sadarbībā ar attiecīgajām dalībvalstīm, attiecīgajām vietējām iestādēm un valsts IPMP kontaktpunktiem – tādu pasākumu apzināšana pilsētu mezglos, kuri, vienlaikus būdami saskaņā ar attiecīgajiem IPMP, var kravu un pasažieru pārvadājumiem palīdzēt efektīvi darboties koridorā un sasniegt Eiropas transporta tīkla mērķus;
- i) koridora attīstības prioritāšu apzināšana sadarbībā ar attiecīgajām dalībvalstīm;

- j) analīze par klimata pārmaiņu iespējamo ietekmi uz infrastruktūru un attiecīgā gadījumā ierosinātie pasākumi, ar ko uzlabot noturību pret klimata pārmaiņām; un
- k) pasākumi, kas jāveic, lai mazinātu siltumnīcefekta gāzu emisijas, troksni un attiecīgā gadījumā citu negatīvu ārējo ietekmi.

4. Eiropas koordinators dalībvalstīm un attiecīgā gadījumā un, ja tas ir lietderīgi, kaimiņvalstīm piedāvā atbalstu darba plāna īstenošanā, jo īpaši attiecībā uz:

- a) valsts plānošanas prioritāšu noteikšanu, palīdzot apzināt īstenošanas problēmas un sastrēgumus, tostarp operacionālas problēmas, katrā koridorā vai katrai horizontālajai prioritātei;
- b) projekta un investīciju plānošanu, saistītajām izmaksām un īstenošanas grafiku, kas paredzēts Eiropas transporta koridoru vai horizontālās prioritātes īstenošanai; un
- c) darbu, ko vienotās struktūras uzraudzības padomē vai attiecīgā gadījumā līdzīgā vadības struktūrā veic pārrobežu infrastruktūras projektu koordinēšanai, būvniecībai vai pārvaldībai saskaņā ar 8. panta 6. punktu.

55. pants
Īstenošanas akti

1. Neskarot šīs regulas 8. panta 5. punktu, Komisija, saņēmusi attiecīgo dalībvalstu apstiprinājumu saskaņā ar LESD 172. panta otro daļu, pieņem īstenošanas aktus attiecībā uz katra Eiropas transporta koridora īstenošanu, aptverot tā galvenos pārrobežu posmus, kā arī ierobežotu skaitu citu konkrētu projektu valsts posmos, kuri ir būtiski koridora darbībai, lai īstenotu trūkstošos posmus vai likvidētu galvenos sastrēgumposmus. Projektus, kurus iekļaus īstenošanas aktos, atlasa, pamatojoties uz analīzi, par kuru panākta vienošanās ar dalībvalstīm Eiropas koordinatoru pirmajā darba plānā, kas sagatavots saskaņā ar šīs regulas 54. pantu. Īstenošanas aktu mērķis ir nodrošināt saskaņotu prioritāšu noteikšanu attiecībā uz infrastruktūras un investīciju plānošanu, nosakot indikatīvus norādīto projektu īstenošanas atskaites punktus un paredzamo grafiku. Īstenošanas aktus izstrādā ciešā sadarbībā ar attiecīgajām dalībvalstīm un atjaunina ik pēc četriem gadiem vai pēc minēto dalībvalstu pieprasījuma.

Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 61. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru.

2. Neskarot šīs regulas 8. panta 5. punktu un saņēmusi attiecīgo dalībvalstu apstiprinājumu saskaņā ar LESD 172. panta otro daļu, Komisija var pieņemt īstenošanas aktus, ar ko īsteno pārrobežu posmus vai horizontālās prioritātes. Īstenošanas aktus izstrādā ciešā sadarbībā ar attiecīgajām dalībvalstīm un atjaunina ik pēc četriem gadiem vai pēc minēto dalībvalstu pieprasījuma.

Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 61. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru.

3. Komisija pieņem īstenošanas aktus, lai grozītu 1. un 2. punktā minētos īstenošanas aktus nolūkā ņemt vērā panākto progresu, notikušos kavējumus vai atjauninātās valstu programmas. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 61. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru.
4. Līdz šajā pantā minēto īstenošanas aktu pilnīgai īstenošanai un ja vien minētajos īstenošanas aktos nav noteikts citādi, attiecīgās dalībvalstis ik pēc diviem gadiem iesniedz Komisijai ziņojumu par sasniegto progresu, jo īpaši, norādot finansiālās saistības, ko tās uzņēmušās valsts budžeta plānā. Ziņojumā var atsaukties uz informāciju, kas savākta saskaņā ar 57. pantu.

56. pants

Sadarbība ar kaimiņvalstīm, kuras ir iesaistītas

Eiropas transporta koridoros un horizontālajās prioritātēs

1. Eiropas transporta koridora vai tādas horizontālas prioritātes Eiropas koordinatoram, kas aptver konkrētas kaimiņvalstis, ir tiesības sadarboties ar šīm valstīm un iesaistīt tās attiecīgā koridora darbībās, piemēram, koridora forumā vai darba grupās, kas izveidotas saskaņā ar 53. panta 2. un 4. punktu, vai attiecīgā gadījumā horizontālās prioritātes konsultatīvajā forumā.
2. Eiropas koordinatori var arī sadarboties ar starptautiskām organizācijām, ja tas veic darbības, kuras ir saistītas ar Eiropas transporta koridoriem vai horizontālo prioritāti, kas aptver kaimiņvalstis, kuras ir minēto starptautisko organizāciju locekles.
3. Savienība var noslēgt augsta līmeņa nolīgumus ar attiecīgajām kaimiņvalstīm, lai panāktu koordinētu un sinhronizētu pieeju attiecībā uz Eiropas transporta koridoru un horizontālo prioritāšu īstenošanu.

VI nodaļa

Kopīgie noteikumi

57. pants

Ziņošana un uzraudzība

1. Dalībvalstis regulāri, visaptveroši un pārskatāmi informē Komisiju par progresu, kas panākts, lai pabeigtu Eiropas transporta tīklu, īstenojot kopīgu interešu projektus, un par šajā nolūkā veiktajām investīcijām.
2. Šajā informācijā ietver ikgadējus tehniskos datus, kas saistīti ar III nodaļā noteiktajām transporta infrastruktūras prasībām, ja vien šāda informācija jau nav savākta Eiropas transporta tīkla līmenī citu Savienības lietotņu vai datubāzu vajadzībām.
3. Nodrošina, lai šī nosūtīšana notiktu automātiski, izmantojot interaktīvo Eiropas transporta tīkla ģeogrāfiskās un tehniskās informācijas sistēmu (*TENtec*). Kamēr *TENtec* sistēmā vēl pilnībā nedarbojas automatizētās datu apmaiņas funkcija, šo nosūtīšanu nodrošina ik pēc diviem gadiem.

4. Attiecībā uz investīcijām, kas saistītas ar kopīgu interešu projektiem, dalībvalstis ik pēc diviem gadiem nosūta finanšu datus apkopotu ikgadēju datu formātā par katru transporta veidu un tīklu (pamattīkls, paplašinātais tīkls un visaptverošais tīkls).
5. Komisija pieņem īstenošanas aktus, ar ko nosaka sarakstu ar tehniskajiem datiem, kas jānosūta, ievērojot šā panta 2. punktu. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 61. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru.
6. Komisija nodrošina, ka sistēma *TENtec* ir publiski un viegli piekļūstama, ļaujot veikt automatizētu datu apmaiņu ar valstu sistēmām un citām attiecīgām Savienības lietojumprogrammām un datu avotiem. Par katru konkrētu projektu *TENtec* satur atjauninātu informāciju par Savienības līdzfinansējuma veidiem un summām, kā arī par katra projekta progresu.

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

7. Komisija un dalībvalstis dara visu iespējamo, lai nodrošinātu *TENtec* informācijas sistēmas datu kvalitāti, pilnīgumu un konsekveni. Tās sadarbojas, lai nodrošinātu automatizētu datu apmaiņu starp valstu sistēmām un datu avotiem un *TENtec*.

58. pants
Tīkla atjaunināšana

1. Saņēmusi attiecīgās dalībvalsts apstiprinājumu saskaņā ar LESD 172. panta otro daļu, Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar šīs regulas 62. pantu, lai grozītu tās I un II pielikumu nolūkā:
 - a) ņemt vērā izmaiņas, kas izriet no kvantitatīvajām robežvērtībām, kuras noteiktas 21. panta 3. punkta a) apakšpunktā, 25. panta 4. punkta a) un b) apakšpunktā un 33. panta 2. punktā, un kas izriet no 25. panta 4. punkta c) apakšpunktā izklāstītajām kvantitatīvajām robežvērtībām un kvalitatīvajām prasībām; šajā sakarā Komisija:
 - i) visaptverošajā tīklā iekļauj iekšējās ostas, jūras ostas un lidostas, ja ir uzskatāmi apliecināts, ka pēdējo trīs gadu laikā to vidējais satiksmes apjoms pārsniedz attiecīgo robežvērtību; un
 - ii) no visaptverošā tīkla izslēdz jūras ostas un lidostas, ja ir uzskatāmi apliecināts, ka pēdējos sešos gados to vidējais satiksmes apjoms ir zemāks par 85 % attiecīgās robežvērtības, izņemot tās visaptverošajā tīklā iekļautās jūras ostas, attiecībā uz kurām ir izpildīti 25. panta 4. punkta d) vai e) apakšpunktā izklāstītie nosacījumi, vai pēc attiecīgās dalībvalsts lūguma;

- b) pēc attiecīgās dalībvalsts lūguma visaptverošajā tīklā vai pamattīklā iekļauj iekšzemes ostas, jūras ostas un lidostas, ja šī infrastruktūra ir ieguvusi papildu Eiropas pievienoto vērtību tās ģeostratēģiskās nozīmes dēļ Savienībai un ja ir apliecināts, ka ir ievērotas III nodaļas attiecīgās iedaļas prasības, vai arī ja ir pienācīgi pamatots, ka tiks ievēroti attiecīgie šo prasību ievērošanas termiņi;
- c) Eiropas transporta tīklā iekļauj pilsētu mezglus, ja ir uzskatāmi apliecināts, ka tie atbilst 40. panta 2. punktā izklāstītajām prasībām;
- d) pēc attiecīgās dalībvalsts lūguma no Eiropas transporta tīkla izslēdz pilsētu mezglus, ja ir uzskatāmi apliecināts, ka tie vairs neatbilst 40. panta 2. punktā izklāstītajām prasībām;
- e) izņēmuma un pienācīgi pamatotos gadījumos, pēc attiecīgās dalībvalsts lūguma un ar attiecīgā pilsētas mezgla attiecīgo iestāžu piekrišanu no Eiropas transporta tīkla izslēdz pilsētu mezglus, kas atbilst 40. panta 2. punktā izklāstītajām prasībām;

- f) iekļauj Eiropas transporta tīklā dzelzceļa–autoceļa termināļus un termināļus pie iekšējiem ūdensceļiem, ko dalībvalsts apzinājusi saskaņā ar 36. panta 5. punktu, pēc attiecīgās dalībvalsts lūguma izslēdz dzelzceļa–autoceļa termināļus no Eiropas transporta tīkla vai pēc attiecīgo dalībvalstu lūguma izslēdz 36. panta 1. punkta a), b) un c) apakšpunktā minēto multimodālo kravas termināli; vai
- g) pamatojoties uz informāciju, ko attiecīgā dalībvalsts ir sniegusi saskaņā ar 57. panta 1. punktu, pielāgo autoceļu, dzelzceļa un iekšējo ūdensceļu infrastruktūras kartes tikai tādā mērā, lai tās atspoguļotu tīkla izveidē panākto progresu; pielāgojot minētās kartes, Komisija neveic nevienu maršruta izvietojuma pielāgojumu, kas atšķiras no tā, kas ir atļauts ar attiecīgo projekta apstiprināšanas lēmumu.

Izdarot pirmās daļas a) apakšpunktā minētos pielāgojumus, pamatojas uz jaunākajiem pieejamajiem *Eurostat* publicētajiem statistikas datiem vai, ja minētie dati nav pieejami, uz jaunākajiem dalībvalstu statistikas biroju statistikas datiem, vienlaikus neiekļaujot datus par gadiem, kurus ietekmējuši neparedzēti notikumi, kas izraisījuši ievērojamus transporta plūsmas samazinājumus.

Ja pilsētu mezglus no Eiropas transporta tīkla izslēdz pēc dalībvalsts lūguma, kā minēts pirmās daļas d) apakšpunktā, lūgumam pievieno attiecīgā pilsētas mezgla attiecīgo iestāžu atzinumu.

Pirmās daļas g) apakšpunktā minētais pielāgojums var ietvert tādu jaunu būvju statusa pielāgošanu, kas pielikumos dotajās kartēs atzīmētas kā punktētas līnijas, tostarp – ar kaimiņos esošās dalībvalsts vai dalībvalstu piekrišanu – to pārrobežu savienojumus. Pielāgojums var ietvert arī pārrobežu posmu modernizāciju, ja tam piekrīt abas iesaistītās dalībvalstis.

2. Ar deleģēto aktu, tostarp attiecībā uz II pielikumā iekļautu pilsētas mezglu, ievērojot šā panta 1. punkta c) apakšpunktu, –
 - a) pagarina 41. panta 1. punkta b) un c) apakšpunktā noteiktos termiņus par trīs gadiem, attiecīgi līdz 2030. gada 31. decembrim un 2033. gada 31. decembrim; un attiecībā uz II pielikumā iekļautajiem pilsētu mezgļiem, kuriem 41. panta 1. punkta b) vai c) apakšpunktā noteiktais termiņš ir beidzies, minētos termiņus pagarina par trīs gadiem pēc minētā deleģētā akta stāšanās spēkā; un
 - b) pagarina 41. panta 1. punkta d) apakšpunktā minēto prasību izpildei piemērojamo termiņu par pieciem gadiem, proti, līdz 2045. gada 31. decembrim; un attiecībā uz II pielikumā iekļautajiem pilsētu mezgļiem, kuriem 41. panta 1. punkta d) apakšpunktā noteiktais termiņš ir beidzies, minēto termiņu pagarina par pieciem gadiem pēc minētā deleģētā akta stāšanās spēkā.

3. Ar deleģēto aktu, tostarp attiecībā uz I un II pielikumā iekļautu dzelzceļa–autoceļa termināli, ievērojot šā panta 1. punkta f) apakšpunktu, –
- a) pagarina 38. panta 1. punkta c) apakšpunktā un 38. panta 2. punktā noteiktos termiņus par trīs gadiem, proti, līdz 2033. gada 31. decembrim; un attiecībā uz I un II pielikumā iekļautajiem dzelzceļa–autoceļa termināļiem, kuriem 38. panta 1. punkta c) apakšpunktā un 38. panta 2. punktā noteiktais termiņš ir beidzies, minētos termiņus pagarina par trīs gadiem pēc minētā deleģētā akta stāšanās spēkā; un
 - b) pagarina 38. panta 3. punktā noteikto termiņu par pieciem gadiem, proti, līdz 2045. gada 31. decembrim; un attiecībā uz I un II pielikumā iekļautajiem dzelzceļa–autoceļa termināļiem, kuriem 38. panta 3. punktā noteiktais termiņš ir beidzies, minēto termiņu pagarina par pieciem gadiem pēc minētā deleģētā akta stāšanās spēkā.
4. Kopīgu interešu projekts, kas attiecas uz infrastruktūru un kas ar deleģētu aktu, kurš pieņemts, ievērojot 1. punktu, ir tikko iekļauts Eiropas transporta tīklā, ir tiesīgs saņemt Savienības finanšu palīdzību no Eiropas transporta tīklam pieejamajiem instrumentiem no dienas, kad stājas spēkā minētais deleģētais akts.

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

5. Ņemot vērā LESD 172. panta otro daļu, Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar šīs regulas 62. pantu, lai veiktu grozījumus tās IV pielikumā nolūkā iekļaut vai pielāgot kaimiņvalstu transporta infrastruktūras tīklu indikatīvās kartes. Šādu deleģēto aktu pamatā ir augsta līmeņa nolīgumi starp Savienību un attiecīgajām kaimiņvalstīm par transporta infrastruktūras tīkliem.

59. pants

Sadarbība ar publiskā un privātā sektora ieinteresētajām personām

Attiecīgā gadījumā projekta plānošanas un būvniecības posmā ievēro valsts procedūras attiecībā uz reģionālo un vietējo iestāžu, kā arī pilsoniskās sabiedrības, ko ietekmē kopīgu interešu projekts, iesaisti un apspriešanos ar tām. Attiecībā uz kopīgu interešu projektiem, kas ietilpst Direktīvas (ES) 2021/1187 darbības jomā, ir jāievēro minētās direktīvas prasības. Komisija šajā ziņā veicina paraugprakses apmaiņu, jo īpaši attiecībā uz apspriešanos ar personām neaizsargātības situācijā un viņu iesaisti.

60. pants

Valstu plānu saskaņošana ar Savienības transporta politiku

1. Dalībvalstis nodrošina, lai valsts plāni un programmas, kas veicina Eiropas transporta tīkla attīstību, būtu saskanīgi ar Savienības transporta politiku un šajā regulā noteiktajām prioritātēm un termiņiem. Tajos cita starpā ņem vērā arī attiecīgajām dalībvalstīm darba plānos un attiecīgā gadījumā īstenošanas aktos, kas minēti 55. panta 1. un 2. punktā, noteiktās prioritātes attiecībā uz attiecīgajiem koridoriem un horizontālajām prioritātēm.
2. Dalībvalstis, cik vien drīz iespējams pēc tam, kad ir sāкта sabiedriskā apspriešana par šo plānu vai programmu, iesniedz Komisijai attiecīgo valsts plānu vai programmu projektus, ar kuriem tiek veicināta Eiropas transporta tīkla attīstība, vai to kopsavilkumu, kā arī visas būtiskās izmaiņas šajos plānos vai programmās.

Komisija var sniegt atzinumu par valsts plānu un programmu projektu atbilstību šajā regulā noteiktajām prioritātēm un prioritātēm, kas noteiktas attiecīgo Eiropas transporta koridoru un horizontālo prioritāšu darba plānos, kā arī īstenošanas aktos, kas pieņemti saskaņā ar 55. panta 1. un 2. punktu. Atzinums neietekmē valsts plānu un programmu spēkā esību un neliedz tos pieņemt un piemērot.

Dalībvalstis pēc plāna vai programmas pieņemšanas iesniedz Komisijai arī to galīgo redakciju.

61. pants
Komiteju procedūra

1. Komisijai palīdz komiteja. Minētā komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē.
2. Piemērojot šīs regulas 23. panta 3. punkta otro daļu, Komisijai palīdz komiteja, kas izveidota, ievērojot Padomes Direktīvas 91/672/EEK⁶² 7. pantu.
3. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu.

Ja komiteja atzinumu nesniedz, Komisija īstenošanas akta projektu nepieņem, un tiek piemērota Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. panta 4. punkta trešā daļa.

⁶² Padomes Direktīva 91/672/EEK (1991. gada 16. decembris) par savstarpēju atzīšanu attiecībā uz valstu izdotām kuģu vadīšanas apliecībām kravu un pasažieru pārvadājumiem pa iekšējiem ūdensceļiem (OV L 373, 31.12.1991., 29. lpp.).

62. pants

Deleģēšanas īstenošana

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.
2. Pilnvaras pieņemt 11. panta 3. punktā un 58. panta 1. un 5. punktā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz piecu gadu laikposmu no ... [šīs regulas spēkā stāšanās diena]. Komisija sagatavo ziņojumu par pilnvaru deleģēšanu vēlākais deviņus mēnešus pirms piecu gadu laikposma beigām. Pilnvaru deleģēšana tiek automātiski pagarināta uz tāda paša ilguma laikposmiem, ja vien Eiropas Parlaments vai Padome neiebilst pret šādu pagarinājumu vēlākais trīs mēnešus pirms katra laikposma beigām.
3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 11. panta 3. punktā un 58. panta 1. un 5. punktā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz minētajā lēmumā 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. Pirms deleģētā akta pieņemšanas Komisija apspriežas ar katras dalībvalsts ieceltajiem ekspertiem saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu.
5. Tiklīdz Komisija pieņem deleģēto aktu, tā par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.
6. Saskaņā ar 11. panta 3. punktu un 58. panta 1. un 5. 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.

63. pants

Pārskatīšana

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

Šajā novērtējumā ņem vērā ikgadējo stāvokļa pārskata ziņojumu un darba plānus, ko, ievērojot attiecīgi 52. panta 5. punkta e) apakšpunktu un 54. panta 1. punktu, sagatavojuši Eiropas koordinatori, kā arī 60. panta 1. punktā minētos valsts plānus un programmas.

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

- a) atbilstību šai regulai;
- b) šīs regulas īstenošanā panākto progresu, tostarp jebkādu iespējamu kavēšanos;
- c) izmaiņas pasažieru un kravu pārvadājumu plūsmās;
- d) to, kā noris valstu investīcijas transporta infrastruktūrā; kā arī
- e) vajadzību veikt grozījumus šajā regulā.

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

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

64. pants

Kavēšanās pamattīkla, paplašinātā pamattīkla un visaptverošā tīkla pabeigšanā

1. Ja, sākot vai beidzot darbu saistībā ar pamattīkla, paplašinātā pamattīkla un visaptverošā tīkla izveidi, notiek būtiska kavēšanās, salīdzinot ar sākotnējo paredzēto grafiku, kas noteikts 55. pantā minētajos īstenošanas aktos, Komisija var lūgt attiecīgajai dalībvalstij vai dalībvalstīm iesniegt informāciju par šādas kavēšanās iemesliem. Dalībvalsts vai dalībvalstis šādus paskaidrojumus sniedz trīs mēnešu laikā pēc pieprasījuma. Pamatojoties uz saņemto atbildi, Komisija apspriežas ar attiecīgo dalībvalsti vai dalībvalstīm, lai atrisinātu problēmu, kas izraisījusi kavēšanos.
2. Ja aizkavētais posms attiecas uz Eiropas transporta koridoru, iesaista Eiropas koordinātoru, lai viņš palīdzētu dalībvalstīm atrisināt problēmu.

3. Neskarot LESD 258. pantā noteikto procedūru un šīs regulas 8. panta 5. punktu, Komisija, apsvērusi iemeslus, ko attiecīgā dalībvalsts vai dalībvalstis sniegušas, ievērojot šā panta 1. punktu, gadījumā, ja būtiska kavēšanās pamattīkla, paplašinātā pamattīkla vai visaptverošā tīkla darba sākšanā vai pabeigšanā ir piedēvējama dalībvalstij vai dalībvalstīm bez pienācīga pamatojuma, var attiecīgajām dalībvalstīm sniegt ieteikumus, lai novērstu minēto kavēšanos un novērstu vai samazinātu turpmākus kavējumus.

65. pants

Atbrīvojumi

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

17. panta noteikumus, kas attiecas uz dzelzceļu ar nominālo Eiropas standarta sliežu ceļa platumu 1435 mm, nepiemēro Īrijai, salām un tālākajiem reģioniem.

66. pants

Grozījumi Regulā (ES) 2021/1153

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

67. pants

Grozījumi Regulā (ES) Nr. 913/2010

Regulu (ES) Nr. 913/2010 groza šādi:

- 1) regulas 1. pantu aizstāj ar šādu:

“1. pants

Priekšmets un darbības joma

1. Šajā regulā izklāstīti noteikumi par to, kā organizēt, pārvaldīt un apsaimniekot starptautiskus dzelzceļu koridorus konkurētspējīgiem dzelzceļa kravu pārvadājumiem nolūkā attīstīt Eiropas dzelzceļa tīklu konkurētspējīgiem kravu pārvadājumiem. Tajā ir izklāstīti noteikumi par kravu pārvadājumu koridoru organizāciju, apsaimniekošanu un indikatīvu investīciju plānošanu.
2. Šo regulu piemēro kravu pārvadājumu koridoros iekļautās dzelzceļa infrastruktūras pārvaldībai, apsaimniekošanai un izmantošanai, neskarot dalībvalstu pienākumus attiecībā uz šādas infrastruktūras plānošanu un finansēšanu.”;

2) regulas 2. pantu aizstāj ar šādu:

“2. pants

Definīcijas

1. Šajā regulā piemēro definīcijas, kas noteiktas Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2012/34/ES (2012. gada 21. novembris), ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu^{*}, 3. pantā.
2. Papildus 1. punktā minētajām definīcijām izmanto šādas definīcijas:
 - a) “kravu pārvadājumu koridors” ir kravas dzelzceļa līnijas Eiropas transporta koridorā, kā definēts 11. panta 1. punktā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2024/...⁺ (... gada ...) par Savienības pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai^{**} un minētās regulas III pielikumā, arī dzelzceļa infrastruktūra un tās iekārtas, un attiecīgie dzelzceļa pakalpojumi saskaņā ar Direktīvu 2012/34/ES;
 - b) “īstenošanas plāns” ir dokuments, kurā izklāstīti līdzekļi, stratēģija un pasākumi, ko attiecīgās iesaistītās personas plāno īstenot un kas ir vajadzīgi un pietiekami kravu pārvadājumu koridora organizēšanai un apsaimniekošanai;

⁺ OV: lūgums ievietot šīs regulas numuru un datumu, kas ietverta dokumentā PE-CONS .../... (2021/0420(COD)).

- c) “terminālis” ir iekārta, kas atrodas kravu pārvadājumu koridorā un ir īpaši pielāgota, lai varētu veikt preču iekraušanu kravas vilcienos vai izkraušanu no tiem un varētu savienot dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumus ar autotransporta, jūras, iekšzemes ūdeņu un gaisa transporta pakalpojumiem, vai lai varētu veikt preču vilcienu manevrus vai to sastāva pārkārtošanu; un lai vajadzības gadījumā varētu veikt robežšķērsošanas procedūras uz Eiropas trešo valstu robežām;
- d) “Eiropas koordinators” ir koordinators, kas minēts Regulas (ES).../...⁺⁺ 52. pantā.

* OV L 343, 14.12.2012., 32. lpp.

** OV L ...”;

- 3) regulas II nodaļas nosaukumu aizstāj ar šādu:

“KRAVU PĀRVADĀJUMU KORIDORU ORGANIZĒŠANA UN PĀRVALDĪBA”;

⁺⁺ OV: lūgums ievietot dokumentā PE-CONS .../... (2021/0420(COD)) ietvertās regulas numuru.

4) regulas 3. pantu aizstāj ar šādu:

“3. pants

Kravu pārvadājumu koridoru organizēšana un pārvaldība

1. Dalībvalstis un infrastruktūras pārvaldītāji, kas atbild par kravu pārvadājumu koridoru, kurš ir daļa no minētā Eiropas transporta koridora, pielāgo kravu pārvadājumu koridora pārvaldību no ... [šīs grozošās regulas spēkā stāšanās diena] vai gadījumā, ja Eiropas transporta koridora izvietojums tiek grozīts, ievērojot Regulas (ES) Nr. 2024/...⁺⁺ 11. panta 3. punktu, 18 mēnešu laikā no minēto grozījumu izdarīšanas dienas. Pienācīgi pamatotos gadījumos un pēc Komisijas piekrišanas laikposmu var pagarināt līdz 24 mēnešiem. Kravu pārvadājumu koridora valde un apsaimniekotājvalde pieņem pasākumus, kas vajadzīgi, lai kravu pārvadājumu koridora organizāciju un apsaimniekošanu pielāgotu jaunajam ģeogrāfiskajam izvietojumam saskaņā ar šīs regulas 9.–19. pantu.
2. Kravu pārvadājumu koridora valde var nolemt attiecībā uz starptautiskajiem dzelzceļa pasažieru pārvadājumiem koridorā izskatīt administratīvos, ekspluatācijas un savstarpējas izmantojamības aspektus. Šīs regulas 11. un 14. pantu nepiemēro šiem pakalpojumiem.”;

5) regulas 4.–7. pantu svītro;

6) regulas 8. pantu groza šādi:

a) panta 1. un 2. punktu aizstāj ar šādiem:

- “1. Katram kravu pārvadājumu koridoram attiecīgās dalībvalstis izveido valdi, kas ir atbildīga par kravu pārvadājumu koridora vispārīgo mērķu noteikšanu, uzraudzību un šā panta 7. punktā, kā arī 9. un 11. pantā, 14. panta 1. punktā un 22. pantā skaidri noteikto pasākumu veikšanu. Valdē ir attiecīgo dalībvalstu iestāžu pārstāvji. Valde regulāri novērtē vispārīgo mērķu un to mērķu saskanību, kurus apsaimniekotājvalde noteikusi saskaņā ar 9. panta 1. punkta c) apakšpunktu.
2. Katra kravu pārvadājumu koridora attiecīgie infrastruktūras pārvaldītāji un, attiecīgā gadījumā, Direktīvas 2012/34/ES 7. panta 2. punktā minētās par jaudas piešķiršanu atbildīgās iestādes izveido apsaimniekotājvaldi, kas ir atbildīga par pasākumu veikšanu, kā skaidri norādīts šā panta 5., 7., 8. un 9. punktā un šīs regulas 9. līdz 12. pantā, 13. panta 1. punktā, 14. panta 2., 6. un 9. punktā, 16. panta 1. punktā, 17. panta 1. punktā un 18. un 19. pantā. Apsaimniekotājvaldē ir infrastruktūras pārvaldītāju pārstāvji.”;

b) pantā iekļauj šādus punktus:

“2.a Dalībvalsts, kas 5. panta 4. punktu izmantojusi pirms ... [šīs grozošās regulas spēkā stāšanās diena], var nolemt, ka laikposmā, kas nepārsniedz 10 gadus no ... [šīs grozošās regulas spēkā stāšanās diena], infrastruktūras pārvaldītājs, kas tās teritorijā ir atbildīgs par dzelzceļa infrastruktūru, nepiedalās apsaimniekotājvaldē, kas izveidota, ievērojot šā panta 2. punktu. Attiecīgā dalībvalsts par savu lēmumu nekavējoties paziņo Komisijai un pārējām dalībvalstīm, kas piedalās attiecīgajā kravu pārvadājumu koridorā.

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

Dalībvalsts, kas izmanto šā punkta pirmo daļu, pēc tam jebkurā laikā tajā minētajā 10 gadu laikposmā var nolemt, ka infrastruktūras pārvaldītājs, kas tās teritorijā ir atbildīgs par dzelzceļa infrastruktūru, piedalās apsaimniekotājvaldē, kas izveidota, ievērojot šā panta 2. punktu. Tā par savu lēmumu nekavējoties paziņo Komisijai un pārējām dalībvalstīm, kas piedalās attiecīgajā kravu pārvadājumu koridorā.

- 2.b Īrija var nolemt, ka tās iestāžu pārstāvji un infrastruktūras pārvaldītājs, kas ir atbildīgs par dzelzceļa infrastruktūru tās teritorijā, nepiedalās valdē, apsaimniekotājvaldē, kas izveidota, ievērojot šā panta 1. un 2. punktu, vai abās valdēs. Īrija par savu lēmumu nekavējoties paziņo Komisijai un pārējām dalībvalstīm, kas piedalās attiecīgajā kravu pārvadājumu koridorā.

Šādā gadījumā iestādes un attiecīgais infrastruktūras pārvaldītājs vai pārvaldītāji sadarbojas ar valdi un apsaimniekotājvaldi, ja tas ir vajadzīgs minēto valžu funkciju izpildei.

Īrija pēc tam jebkurā laikā var nolemt, ka tās iestāžu pārstāvji un infrastruktūras pārvaldītājs vai pārvaldītāji, kas ir atbildīgi par dzelzceļa infrastruktūru tās teritorijā, piedalās valdē, apsaimniekotājvaldē, kas izveidota, ievērojot šā panta 1. un 2. punktu, vai abās valdēs. Tā par savu lēmumu nekavējoties paziņo Komisijai un pārējām dalībvalstīm, kas piedalās attiecīgajā kravu pārvadājumu koridorā.”;

c) panta 4.–8. punktu aizstāj ar šādiem:

- “4. Valde lēmumu pieņem, pamatojoties uz savstarpēju vienošanos starp to attiecīgo dalībvalstu iestāžu pārstāvjiem, kuras piedalās valdē.
5. Apsaimniekotājvalde pieņem lēmumus, tostarp lēmumus par tās juridisko statusu, organizatoriskās struktūras izveidi, resursiem un personālu, pamatojoties uz savstarpēju attiecīgo infrastruktūras pārvaldītāju vienošanos, kuri piedalās apsaimniekotājvaldē. Apsaimniekotājvalde var būt patstāvīga juridiska persona. To var izveidot kā Eiropas Ekonomisko interešu grupu Padomes Regulas (EEK) Nr. 2137/85 (1985. gada 25. jūlijs) par Eiropas Ekonomisko interešu grupām (EEIG) * nozīmē.
6. Valdes un apsaimniekotājvaldes pienākumi neskar infrastruktūras pārvaldītāju neatkarību, kā paredzēts Direktīvas 2012/34/ES 4. panta 2. punktā.

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

8. Apsaimniekotājvalde izveido papildu padomdevēju grupu, kurā ir pārstāvēti kravu pārvadājumu koridora izmantošanā ieinteresēti dzelzceļa uzņēmumi. Minētā padomdevēju grupa var sniegt atzinumu par jebkuru apsaimniekotājvaldes priekšlikumu, kas ietekmē šos uzņēmumus. Tā var sniegt atzinumu arī pēc savas ierosmes. Apsaimniekotājvalde ņem vērā jebkuru šādu atzinumu. Ja pastāv domstarpības starp apsaimniekotājvaldi un padomdevēju grupu, padomdevēju grupa var domstarpību izšķiršanas nolūkā vērsties pie valdes. Valde informē Eiropas koordinatoru un Direktīvas 2012/34/ES 55. pantā minētās regulatīvās iestādes, uz kurām attiecas kravu pārvadājumu koridors. Valde darbojas kā starpnieks un atzinumu šajā jautājumā sniedz laikus. Attiecīgais Eiropas koordinators arī var laikus sniegt atzinumu par šo jautājumu. Galīgo lēmumu pieņem apsaimniekotājvalde.

* OV L 199, 31.7.1985., 1. lpp.”;

d) pievieno šādu punktu:

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

7) regulas 9. pantu aizstāj ar šādu:

“9. pants

Pasākumi kravu pārvadājumu koridora attīstībai

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

Šajā plānā iekļauj:

- a) kravu pārvadājumu koridora raksturlielumu, tostarp pārslodzes vietu, aprakstu, un tā organizācijas un pārvaldības uzlabošanai vajadzīgo pasākumu programmu;
- b) šā panta 3. punktā minētā pētījuma būtiskākos elementus;

- c) kravu pārvadājumu koridoru mērķus, jo īpaši attiecībā uz kravu pārvadājumu koridora darbības rādītājiem, kas izteikti kā pakalpojumu kvalitāte un kravu pārvadājumu koridora jauda saskaņā ar šīs regulas 19. pantu, un attiecīgā gadījumā kvantitatīvos vai kvalitatīvos mērķrādītājus, kuri saistīti ar šiem mērķiem. Mērķos un mērķrādītājos ņem vērā prioritātes, kas izklāstītas Regulas (ES) .../...⁺ 19. pantā;
- d) pasākumus 12.–19. panta īstenošanai un pasākumus kravu pārvadājumu koridora darbības rādītāju uzlabošanai, pamatojoties uz 19. panta 3. punktā minētā novērtējuma rezultātiem, lai sasniegtu šā punkta c) apakšpunktā minētos mērķus un mērķrādītājus;
- e) šīs regulas 8. panta 7. un 8. punktā minēto padomdevēju grupu viedokļus un novērtējumu attiecībā uz koridora attīstību;
- f) kopsavilkumu par 11. pantā minēto sadarbību un apspriešanās rezultātiem, tai skaitā 8. panta 7. un 8. punktā minēto padomdevēju grupu atzinumu un citu ieinteresēto personu atbilžu kopsavilkumu.

⁺ OV: lūgums ievietot dokumentā PE-CONS .../... (2021/0420(COD)) ietvertās regulas numuru.

Izstrādājot īstenošanas plānu, apsaimniekotājvalde ņem vērā mērķus un pasākumus, kuri iekļauti Eiropas koordinatora darba plānā, kas minēts Regulas (ES) .../...⁺

54. pantā. Īstenošanas plānā iekļauj atsauci uz darba plāna elementiem, kuri attiecas uz dzelzceļa kravu pārvadājumiem koridorā.

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

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

⁺ OV: lūgums ievietot dokumentā PE-CONS .../... (2021/0420(COD)) ietvertās regulas numuru.

4. Īstenošanas plānā ņem vērā termināļu attīstību, tostarp tirgus un multimodālo kravas termināļu perspektīvo analīzi, kā arī kravu pārvadājumu koridora dalībvalstu rīcības plānus, kas minēti Regulas (ES) .../...⁺ 36. panta 3. un 4. punktā.
5. Apsaimniekotājvalde attiecīgā gadījumā veic pasākumus nolūkā sadarboties ar reģionālajām vai vietējām administrācijām, vai abām, saistībā ar īstenošanas plānu.”;

8) regulas 11. pantu aizstāj ar šādu:

“11. pants

Investīciju plānošana

1. Lai atbalstītu Regulas (ES) .../...⁺ 54. pantā minētā darba plāna izstrādi, kravu pārvadājumu koridora valde un apsaimniekotājvalde sadarbojas ar Eiropas koordinatoru, kura pārziņā ir attiecīgais kravu pārvadājumu koridors, saistībā ar infrastruktūras un investīciju vajadzībām, kas izriet no dzelzceļa kravu pārvadājumu satiksmes.
2. Apsaimniekotājvalde apspriež infrastruktūras attīstības un investīciju vajadzības ar 8. panta 7. un 8. punktā minētajām padomdevēju grupām. Apspriešanās pamatā ir atbilstoši, atjaunināti dokumenti par infrastruktūras plānošanu koridora un valsts līmenī. Padomdevēju grupu atzinumos par investīcijām sniedz pietiekamu pamatojumu. Apsaimniekotājvalde nodrošina atbilstošu koordināciju starp šīm apspriešanās darbībām un valsts līmeņa koordinācijas mehānismiem, kā definēts Direktīvas 2012/34/ES 7.e pantā.

⁺ OV: lūgums ievietot dokumentā PE-CONS .../... (2021/0420(COD)) ietvertās regulas numuru.

3. Sadarbība un apspriešanās jo īpaši attiecas uz:

- a) jaudu, kas ir vajadzīga dzelzceļa kravu pārvadājumiem un ir būtiska, plānojot infrastruktūru un investīcijas, jo īpaši attiecībā uz kravas vilcieniem, kuru garums nav mazāks par 740 m, ņemot vērā jaudu, kas ir vajadzīga, ievērojot šīs regulas 14. panta 2. punktu, un visu infrastruktūru, kas, ievērojot Direktīvas 2012/34/ES 47. pantu, ir atzīta par pārslogotu;
- b) Eiropas transporta tīkla infrastruktūras prasībām, kas attiecas uz dzelzceļa kravu pārvadājumiem, kā definēts Regulas (ES) .../...⁺ II un III nodaļā;
- c) nepieciešamību veikt mērķorientētas investīcijas, lai likvidētu vietējās pārslodzes vietas, uzlabotu mezglus un dzelzceļa piekļuves ceļus vai tehnisko aprīkojumu, kas ļauj uzlabot darbības rezultātus.”;

9) regulas 13. panta 3. un 4. punktu aizstāj ar šādiem:

“3. Vienas pieturas aģentūra pieņem lēmumu attiecībā uz pieteikumiem par 14. panta 3. punktā minētajiem iepriekš sagatavotajiem kravas vilcienu ceļiem un 14. panta 5. punktā minētās rezerves jaudas iedalīšanu. Tā iedala jaudu saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES noteikumiem, ar kuriem reglamentē jaudas piešķiršanu. Tā nekavējoties informē kompetentos infrastruktūras pārvaldniekus par šiem pieteikumiem un pieņemtajiem lēmumiem.

⁺ OV: lūgums ievietot dokumentā PE-CONS .../... (2021/0420(COD)) ietvertās regulas numuru.

4. Visus infrastruktūras jaudas pieprasījumus, kurus nav iespējams apmierināt, ievērojot 3. punktu, vienas pieturas aģentūra nekavējoties pārsūta kompetentajiem infrastruktūras pārvaldītājiem un, attiecīgā gadījumā, par jaudas iedalīšanu atbildīgajām iestādēm, kas minētas Direktīvas 2012/34/ES 7. panta 2. punktā, kuras par šo pieteikumu pieņem lēmumu saskaņā ar minētās direktīvas 38. pantu un IV nodaļas 3. iedaļu un nosūta šo lēmumu vienas pieturas aģentūrai turpmāko darbību veikšanai.”;

10) regulas 14. pantu groza šādi:

- a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. Valde nosaka sistēmu infrastruktūras jaudas piešķiršanai kravu pārvadājumu koridorā saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 39. pantu.”;

b) panta 3. punktu aizstāj ar šādu:

“3. Pamatojoties uz šā panta 2. punktā minētajiem izvērtējumiem, kravu pārvadājumu koridora infrastruktūras pārvaldītāji kopīgi definē un organizē iepriekš sagatavotus starptautiskos vilcienu ceļus, pa kuriem kursē kravas vilcieni, saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 10. pantā minēto procedūru un atzīstot citu transporta veidu, tostarp pasažieru transporta, vajadzību pēc jaudas. Viņi braucienu laikus, intervālus starp tiem, atiešanas un ierašanās galapunktā laikus un maršrutus nosaka tā, lai ar tiem atvieglinātu kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu, ņemot vērā vajadzību palielināt ar kravas vilcieniem kravu pārvadājumu koridorā pārvadāto preču apjomu. Informāciju par šiem iepriekš sagatavotiem dzelzceļiem publicē vēlākais trīs mēnešus pirms galīgā datuma, kurā saņem Direktīvas 2012/34/ES VII pielikumā minētos infrastruktūras jaudas pieprasījumus. Vairāku kravu pārvadājumu koridoru infrastruktūras pārvaldītāji vajadzības gadījumā var koordinēt starptautiskus iepriekš sagatavotus vilcienu ceļus, piedāvājot jaudu attiecīgajos kravu pārvadājumu koridoros.”;

c) panta 5. punktu aizstāj ar šādu:

“5. Infrastruktūras pārvaldītāji, ja tas ir pamatots ar tirgus vajadzībām un šā panta 2. punktā minēto izvērtējumu, kopīgi definē rezerves jaudu, kas vajadzīga attiecīgajā kravu pārvadājumu koridorā kursējošiem starptautiskiem kravas vilcieniem, atzīstot citu transporta veidu, tostarp pasažieru transporta, vajadzību pēc infrastruktūras jaudas, un šo jaudas rezervi saglabā galīgajā kustības grafikā, lai dotu iespēju ātri un pienācīgi reaģēt uz *ad hoc* jaudas pieprasījumiem, kā minēts Direktīvas 2012/34/ES 48. pantā. Minēto rezerves jaudu saglabā līdz tās grafikā paredzētajam termiņam, kā to nolēmusi apsaimniekotājvalde. Tāds termiņš nepārsniedz 60 dienas.”;

d) panta 8. punktu aizstāj ar šādu:

“8. Izņemot nepārvaramas varas gadījumus, tostarp steidzamus un neparedzētus darbus drošības apdraudējuma situācijā, kravu pārvadājumam iedalīto vilcienu ceļu saskaņā ar šo pantu nedrīkst atcelt mazāk kā divus mēnešus pirms attiecīgā kustības grafikā paredzētā kustības laika, ja attiecīgais pretendents nedod savu piekrišanu tādai atcelšanai. Tādos gadījumos attiecīgais infrastruktūras pārvaldītājs cenšas pretendentam ieteikt līdzvērtīgas kvalitātes un drošuma vilciena ceļu, kuru pretendents ir tiesīgs pieņemt vai noraidīt. Šis noteikums neskar jebkādas tiesības, kuras pretendentam varētu būt saskaņā ar līgumu, kas minēts Direktīvas 2012/34/ES 44. panta 1. punktā. Jebkurā gadījumā pretendents var jautājumu iesniegt izskatīšanai šīs regulas 20. pantā minētajā regulatīvajā iestādē.”;

e) panta 10. punktu aizstāj ar šādu:

“10. Šā panta 4. un 9. punktā atsaucēs uz infrastruktūras pārvaldītājiem attiecīgā gadījumā ietver Direktīvas 2012/34/ES 7. panta 2. punktā minētās iestādes, kas atbild par jaudas piešķiršanu.”;

11) regulas 15. pantu aizstāj ar šādu:

“15. pants

Atļautie pretendenti

Neatkarīgi no Direktīvas 2012/34/ES 41. panta 1. punkta pretendentiem, kas nav dzelzceļa uzņēmumi vai starptautiskās dzelzceļa uzņēmumu grupas, piemēram, kravu nosūtītājiem, ekspeditoriem un kombinēto kravu pārvadājumu uzņēmumiem, ir tiesības pieprasīt 14. panta 3. punktā minētos iepriekš sagatavotos starptautiskos kravas vilcienu ceļus un 14. panta 5. punktā minēto rezerves jaudu. Lai šie pretendenti varētu izmantot šādu vilcienu ceļu kravu pārvadājumiem kravu pārvadājumu koridorā, viņi nozīmē dzelzceļa uzņēmumu, kas noslēdz līgumu ar infrastruktūras pārvaldnieku saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 28. pantu.”;

12) regulas 17. panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2. Katrs attiecīgais infrastruktūras pārvaldītājs izstrādā prioritātes noteikumus, lai vadītu dažādus satiksmes veidus kravu pārvadājumu koridora daļā, kas ir viņa atbildībā, saskaņā ar šā panta 1. punktā minētajiem kopējiem mērķrādītājiem vai vadlīnijām, vai abiem. Minētos prioritātes noteikumus publicē Direktīvas 2012/34/ES 27. pantā minētajā tīkla pārskatā.”;

13) regulas 18. panta a) punktu aizstāj ar šādu:

“a) visa informācija no valstu tīklu pārskatiem, kuri attiecībā uz kravu pārvadājumu koridoru ir izstrādāti saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 27. pantā minēto procedūru;”;

14) regulas 19. pantu aizstāj ar šādu:

“19. pants

Pakalpojumu kvalitāte kravu pārvadājumu koridorā

1. Kravu pārvadājumu koridora apsaimniekotājvalde veicina darbības uzlabošanas shēmu saderību visā kravu pārvadājumu koridorā, kā minēts Direktīvas 2012/34/ES 35. pantā.
2. Apsaimniekotājvalde uzrauga to pakalpojumu izpildi, kurus infrastruktūras pārvaldītāji sniedz pretendentiem, pildot savas pamatfunkcijas, ciktāl tas ir 12.–18. panta darbības jomā, un dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu izpildi kravu pārvadājumu koridorā. Izpildes uzraudzību veic kvalitatīvi un kvantitatīvi, vajadzības gadījumā pamatojoties uz darbības rādītājiem, kas saistīti ar kravu pārvadājumu koridora mērķiem un mērķrādītājiem, kuri noteikti saskaņā ar 9. panta 1. punkta c) apakšpunktu. Apsaimniekotājvalde apspriež attiecīgos darbības rādītājus ar 8. panta 7. un 8. punktā minētajām padomdevēju grupām un Eiropas koordinatoru.

3. Apsaimniekotājvalde novērtē darbības uzraudzības rezultātus attiecībā pret mērķiem un mērķrādītājiem, kas noteikti saskaņā ar 9. panta 1. punkta c) apakšpunktu, un ekspluatācijas prioritātēm, kas minētas Regulas (ES) .../...⁺ 19. pantā.
4. Apsaimniekotājvalde sagatavo un publicē gada ziņojumu, kurā izklāstīti to darbību rezultāti, kas veiktas, ievērojot šo pantu. Tā izklāsta 8. panta 7. un 8. punktā minēto padomdevēju grupu viedokļus un sniedz to darbības novērtējumu īpašā ziņojuma sadaļā. Apsaimniekotājvalde iesniedz gada ziņojumu apstiprināšanai valdē.”;

15) regulas 20. pantu groza šādi:

a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. Direktīvas 2012/34/ES 55. pantā minētās regulatīvās iestādes sadarbojas, lai pārraudzītu konkurenci dzelzceļa kravu pārvadājuma koridorā. Jo īpaši tās nodrošina piekļuvi koridoram bez diskriminācijas, un tās ir atbildīgas par apelāciju, kas paredzēta minētās direktīvas 56. panta 1. punktā. Tās apmainās ar vajadzīgo informāciju, ko tās ieguvušas no infrastruktūras pārvaldītājiem un citām attiecīgām pusēm.”;

⁺ OV: lūgums ievietot dokumentā PE-CONS .../... (2021/0420(COD)) ietvertās regulas numuru.

b) panta 6. punktu aizstāj ar šādu:

“6. Iesaistītie infrastruktūras pārvaldītāju pārstāvji, kā minēts Direktīvas 2012/34/ES 40. panta 1. un 2. punktā, nodrošina, lai nekavējoties sniedz visu šā panta 3. punktā minētās sūdzības izskatīšanai vai izmeklēšanai vajadzīgo informāciju, kuru pieprasījusi tādas dalībvalsts regulatīvā iestāde, kurā atrodas sadarbībā iesaistītais pārstāvis. Šai regulatīvajai iestādei ir tiesības minēto informāciju par attiecīgo starptautisko vilcienu ceļu pārsūtīt šā panta 3. punktā minētajām regulatīvajām iestādēm.”;

16) regulas 21. pantu svītro;

17) regulas 22. un 23. pantu aizstāj ar šādiem:

“22. pants

Īstenošanas pārraudzība

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

23. pants

Ziņojums

Komisija periodiski pārbauda šīs regulas piemērošanu. Tā iesniedz ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei, pirmo reizi līdz 2015. gada 10. novembrim un pēc tam reizi četros gados.”;

18) pielikumu svītros.

68. pants

Atcelšana

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

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

69. pants
Stāšanās spēkā

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

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

Briselē,

Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētāja

Padomes vārdā –
priekšsēdētājs / priekšsēdētāja

PIELIKUMU SARAKSTS

I PIELIKUMS	Visaptverošā tīkla, paplašinātā pamattīkla un pamattīkla kartes
II PIELIKUMS	Eiropas transporta tīkla mezglu saraksts
III PIELIKUMS	Eiropas transporta koridoru izvietojums
IV PIELIKUMS	Eiropas transporta tīkla, kas pagarināts noteiktās trešās valstīs, indikatīvās kartes
V PIELIKUMS	Ilgspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanas pamatnostādnes attiecībā uz pilsētu mezgliem
VI PIELIKUMS	Grozījumi regulā (ES) 2021/1153
VII PIELIKUMS	Atbilstības tabula
