Europos Sąjungos
oficialusis leidinys

LT
L serija

2024/1679

2024 6 28

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS (ES) 2024/1679

2024 m. birželio 13 d.

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

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

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

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę ([1]),

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę ([2]),

laikydamiesi įprastos teisėkūros procedūros ([3]),

kadangi:

(1) 2019 m. gruodžio 11 d. Komisijos komunikate „Europos žaliasis kursas“ nustatytas poveikio klimatui neutralumo tikslas, kurį Sąjunga turi pasiekti iki 2050 m., ir aiškus tikslas iki 2030 m. grynąjį išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį sumažinti ne mažiau kaip 55 %, palyginti su 1990 m. lygiu. Tie tikslai Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2021/1119 ([4]) nustatyti kaip tikslinis rodiklis;

(2) transporto išmetamų teršalų kiekis sudaro apie 25 % viso Sąjungos išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio, o pastaraisiais metais šis kiekis padidėjo. Todėl komunikate dėl Europos žaliojo kurso raginama transporto išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį sumažinti 90 %, kad iki 2050 m. būtų neutralizuotas Sąjungos ekonomikos poveikis klimatui, kartu siekiant nulinės taršos užmojo, kaip išdėstyta 2021 m. gegužės 12 d. Komisijos komunikate „Kuriame sveiką planetą visiems. ES veiksmų planas „Siekiant nulinės oro, vandens ir dirvožemio taršos““;

(3) 2020 m. gruodžio 9 d. Komisijos komunikate „Darnaus ir išmanaus judumo strategija. Europos transporto kelias į ateitį“ (Komisijos komunikatas dėl Darnaus ir išmanaus judumo strategijos) nustatytos tarpinės reikšmės, kuriomis vadovaujantis Europos transporto sistema bus pertvarkoma siekiant darnaus, išmanaus ir atsparaus judumo tikslų. Jame numatoma, kad krovinių vežimo geležinkeliais rinkos dalis iki 2030 m. turėtų padidėti 50 %, o iki 2050 m. – padvigubėti; vidaus vandenų transporto ir trumpųjų nuotolių laivybos rinkos dalis iki 2030 m. turėtų padidėti 25 %, iki 2050 m. – 50 %, o greitųjų traukinių eismo mastas iki 2030 m. turėtų išaugti dvigubai. Taip pat iki 2030 m. Sąjungos keliuose turėtų būti eksploatuojama bent 30 mln. visai netaršių lengvųjų automobilių ir 80 000 visai netaršių sunkvežimių, o iki 2050 m. beveik visi lengvieji automobiliai, furgonai, autobusai ir naujos sunkiosios transporto priemonės turėtų būti visai netaršūs. Be to, iki 2030 m. turėtų būti pasiekta, kad vykdant planines kolektyvines keliones trumpesniu nei 500 km atstumu Sąjungos viduje būtų neišmetama anglies dioksido, taip pat iki 2030 m. bent 100 Europos miestų turėtų tapti neutralaus poveikio klimatui miestais; Europos miestų turėtų tapti neutralaus poveikio klimatui miestais;

(4) įgyvendinant transeuropinio transporto tinklą sukuriamos pagrindinei infrastruktūrai plėtoti palankios sąlygos, kurios padės užtikrinti, kad visų rūšių transportas būtų darnesnis, įperkamesnis ir įtraukesnis, kad tvarios alternatyvos būtų plačiai prieinamos daugiarūšio transporto sistemoje ir kad būtų taikomos tinkamos paskatos

([1]) OL C 290, 2022 7 29, p. 120.
([2]) OL C 498, 2022 12 30, p. 68.
([3]) 2024 m. balandžio 24 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje) ir 2024 m. birželio 13 d. Tarybos sprendimas.
([4]) 2021 m. birželio 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2021/1119, kuriuo nustatoma poveikio klimatui neutralumo pasiekimo sistema ir iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 401/2009 ir (ES) 2018/1999 (OL L 243, 2021 7 9, p. 1).

pertvarkai skatinti, visų pirma užtikrinant, kad pertvarka būtų sąžininga ir atitiktų 2022 m. birželio 16 d. Tarybos rekomendacijoje dėl sąžiningo perėjimo prie neutralaus poveikio klimatui ekonomikos užtikrinimo ([5]) nustatytus tikslus;

(5) planuojant, plėtojant ir eksploatuojant transeuropinį transporto tinklą turėtų būti sudarytos sąlygos plėtoti darnių rūšių transportą, numatyti geresni daugiarūšio ir sąveikaus transporto sprendimai, o įvairiarūšis transportas geriau integruotas į visą logistikos grandinę, taip prisidedant prie sklandaus vidaus rinkos veikimo, nes būtų sukurti sklandžiam keleivių ir krovinių vežimui visoje Sąjungoje būtini transporto koridoriai, ir būtų sukurtos sklandžios transporto jungtys su kaimyninėmis valstybėmis. Be to, šiuo tinklu turėtų būti siekiama stiprinti ekonominę, socialinę ir teritorinę sanglaudą, užtikrinant visų Sąjungos regionų pasiekiamumą ir jungtis, įskaitant geresnį atokiausių regionų ir kitų atokių, kaimo, salų, periferinių ir kalnų regionų bei retai apgyvendintų vietovių jungtis. Plėtojant transeuropinį transporto tinklą taip pat turėtų būti sudarytos sąlygos užtikrinti sklandų, saugų ir darnų įvairiausių prekių ir asmenų judumą ir turėtų būti prisidedama prie tolesnio ekonomikos augimo ir konkurencingumo užtikrinimo viso pasaulio mastu: vadovaujantis efektyvaus išteklių naudojimo ir tvarumo principais turėtų būti kuriamos nacionalinių transporto tinklų jungtys ir užtikrinamas jų sąveikumas;

(6) didėjant eismo intensyvumui, tarptautinio vežimo sektoriuje vis dažniau susidaro eismo spūsčių. Siekiant užtikrinti tarptautinį keleivių ir prekių judumą, transeuropinio transporto tinklo pajėgumai ir tų pajėgumų naudojimas turėtų būti optimizuojami ir, kai reikia, plečiami pašalinant su infrastruktūra susijusias kliūtis, taip pat sukuriant trūkstamas infrastruktūros jungtis valstybėse narėse, tarp jų ir atitinkamai su kaimyninėmis valstybėmis, atsižvelgiant į vykstančias derybas su šalimis kandidatėmis bei potencialiomis šalimis kandidatėmis;

(7) transeuropinį transporto tinklą daugiausia sudaro esama infrastruktūra. Siekiant visapusiškai įgyvendinti naujosios transeuropinio transporto tinklo politikos tikslus, turėtų būti nustatyti vienodi infrastruktūros reikalavimai;

(8) bendro intereso projektais turėtų būti prisidedama prie transeuropinio transporto tinklo plėtojimo, kuriant naują transporto infrastruktūrą, prižiūrint ir gerinant esamą infrastruktūrą ir taikant priemones, kuriomis skatinamas išteklių požiūriu efektyvus jos naudojimas ir atsparumas. Bendro intereso projektais turėtų būti pademonstruota Europos pridėtinė vertė. Tokie projektai taip pat turėtų būti ekonomiškai perspektyvūs. Projektais retai apgyvendintose vietovėse arba projektais, kurie yra būtini dvejopam infrastruktūros naudojimui, kurių ekonominį perspektyvumą gali būti sunku parodyti, kadangi nauda socialinės ir teritorinės sanglaudos požiūri gali būti vertinama kaip didesnė, bent jau turėtų būti teigiamai prisidedama prie tinklo plėtros, remiantis socialine ekonomine sąnaudų ir naudos analize, atsižvelgiant į atitinkamos vietovės ypatumus ir apribojimus;

(9) įgyvendinant bendro intereso projektus reikėtų deramai atsižvelgti į kiekvieno atitinkamo atskiro projekto konkrečias aplinkybes. Kai įmanoma, reikėtų išnaudoti sinergiją su kitų sričių politika, pavyzdžiui, su transeuropiniais energetikos ir telekomunikacijų tinklais arba su dvejopo naudojimo infrastruktūra kariniais tikslais, taip pat su turizmo aspektais, į civilinės inžinerijos konstrukcijas, pavyzdžiui, tiltus arba tunelius, integruojant dviračių takų infrastruktūrą, įskaitant „EuroVelo“ trasas, arba su saugumo aspektais, integruojant naujas technologijas, pavyzdžiui, jutiklius tiltuose;

(10) siekiant sukurti aukštos kokybės, efektyvią ir atsparią visų rūšių transportui skirtą infrastruktūrą, plėtojant transeuropinį transporto tinklą turėtų būti atsižvelgta į keleivių ir krovinių vežimo saugumą ir saugą, poveikį klimato kaitai ir klimato kaitos daromą poveikį, galimų gamtinių pavojų ir žmogaus sukeltų katastrofų poveikį infrastruktūrai ir jos prieinamumą visiems transporto naudotojams, ypač regionuose, kur neigiamas klimato kaitos poveikis yra itin didelis;

(11) transeuropinis transporto tinklas turėtų padėti gerinti paslaugų kokybę, transporto sektoriaus darbuotojų socialines sąlygas ir prieinamumą visiems naudotojams, įskaitant negalią turinčius asmenis ar riboto judumo asmenis ir kitus pažeidžiamoje padėtyje esančius asmenis, taip pat užkirsti kelią transporto galimybių nepritekliui ir jį mažinti. Siekiant užtikrinti vienodas galimybes naudotis paslaugomis ir infrastruktūra, ypatingas dėmesys turėtų būti skiriamas lyčių aspektui;

(12) planuodamos infrastruktūrą valstybės narės ir kiti projektų rengėjai turėtų deramai atsižvelgti į rizikos vertinimus ir apsvarstyti prisitaikymo priemones, kuriomis siekiama didinti atsparumą, pavyzdžiui, klimato kaitai, gamtiniams pavojaus ir žmogaus sukeltoms katastrofoms. Užtikrinus papildomas paskatas plėtoti darnias transporto rūšis ir

([5]) OL C 243, 2022 6 27, p. 35.

pritaikius aukštus žaliosios transporto infrastruktūros standartus, transeuropinio transporto tinklo įgyvendinimas padės įgyvendinti reikšmingos žalos nedarymo principą, kaip tai suprantama Europos Parlamento ir Tarybos Taksonomijos reglamento (ES) 2020/852 ([6]) 17 straipsnyje;

(13) atsižvelgiant į Sąjungos infrastruktūros poreikių raidą, dekarbonizacijos tikslus ir 2020 m. liepos mėn. Europos Vadovų Tarybos išvadas, pagal kurias Sąjungos išlaidos turėtų atitikti Paryžiaus susitarimo tikslus ir reikšmingos žalos nedarymo principą, bendro intereso projektai turėtų būti vertinami siekiant užtikrinti, kad transeuropinio transporto tinklo politika atitiktų Sąjungos transporto, aplinkos apsaugos ir klimato politikos tikslus. Valstybės narės ir kiti projektų rengėjai turėtų atlikti planų ir projektų aplinkos vertinimus, į kuriuos – projektų, dėl kurių ne vėliau kaip šio reglamento įsigaliojimo dieną dar nepradėtas viešojo pirkimo procesas dėl poveikio aplinkai vertinimo, atveju – turėtų būti įtrauktas vertinimas pagal reikšmingos žalos nedarymo principą, pagrįstas naujausiomis turimomis gairėmis ir geriausia praktika;

(14) pagal šį reglamentą vykdomi infrastruktūros projektai turėtų būti atsparūs galimam neigiamam klimato kaitos poveikiui – tuo tikslu atliekamas pažeidžiamumo dėl klimato kaitos ir rizikos vertinimas, be kita ko, taikant atitinkamas prisitaikymo priemones. Projektams, dėl kurių turi būti atliktas poveikio aplinkai vertinimas, turėtų būti taikoma atsparumo klimato kaitai didinimo procedūra, o į sąnaudų ir naudos analizę turėtų būti įtraukiamos šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo sąnaudos ir teigiamas klimato kaitos švelninimo priemonių poveikis. Atsparumo klimato kaitai didinimo procedūra turėtų būti atliekama remiantis naujausia turima geriausia praktika ir gairėmis. Tai padeda į Sąjungos biudžeto investicijų ir planavimo sprendimus integruoti su klimato kaita susijusią riziką, taip pat pažeidžiamumo dėl klimato kaitos bei prisitaikymo prie klimato kaitos vertinimus. Nedarant poveikio kitiems Sąjungos teisės aktams, visų pirma įgyvendinimo aktams, susijusiems su Sąjungos finansinės paramos skyrimo bendro intereso projektams pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2021/1153 ([7]) sąlygomis, reikalavimas atlikti atsparumo klimato kaitai didinimo procedūrą turėtų būti taikomas tik tiems projektams, su kurių poveikio aplinkai vertinimu susijęs viešųjų pirkimų procesas ne vėliau kaip šio reglamento įsigaliojimo dieną dar nebuvo pradėtas;

(15) valstybės narės ir kiti projektų rengėjai turėtų atlikti planų ir projektų poveikio aplinkai vertinimus pagal atitinkamus teisės aktus, kad būtų išvengta neigiamo poveikio aplinkai, pvz., kraštovaizdžio fragmentacijos, dirvožemio sandarinimo, oro ir vandens taršos bei triukšmo, arba, jei to išvengti neįmanoma, neigiamas poveikis būtų sušvelnintas ar kompensuotas, ir kad būtų veiksmingai apsaugota biologinė įvairovė;

(16) projektų planavimo ir statybos etape reikėtų deramai atsižvelgti į regioninių bei vietos valdžios institucijų, taip pat visuomenės, kuriai bendro intereso projektas daro poveikį, interesus;

(17) transeuropinio transporto tinklas turėtų būti apibrėžiamas vadovaujantis bendra ir skaidria metodika ir turėtų atspindėti aukščiausio lygmens infrastruktūros planavimą Sąjungoje. Tai turėtų būti daugiarūšio transporto tinklas, t. y. jis turėtų apimti visų rūšių transportą ir jų jungtis, taip pat atitinkamas eismo ir kelionės informacijos valdymo sistemas;

(18) transeuropinis transporto tinklas turėtų būti palaipsniui plėtojamas trimis etapais, siekiant bendro tikslo sukurti daugiarūšį ir sąveikų visos Europos tinklą, atitinkantį aukštos kokybės standartus, kartu atsižvelgiant į bendrus Sąjungos poveikio klimatui neutralumo ir aplinkos apsaugos tikslus: užbaigti pagrindinį tinklą iki 2030 m., išplėstinį pagrindinį tinklą – iki 2040 m., o visuotinį tinklą – iki 2050 m., jei šiame reglamente nenurodyta kitaip;

(19) be 2030 m. ir 2050 m. terminų, kurie jau nustatyti pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 1315/2013 ([8]), šiame reglamente turėtų būti nustatytas tarpinis 2040 m. terminas, iki kurio turi būti užtikrinta tinklo atitiktis šiam reglamentui ir kuris taikomas išplėstiniam pagrindiniam tinklui, kuris yra Europos transporto koridorių dalis. Tas pats tarpinis terminas turėtų būti taikomas ir naujiems pagrindiniam tinklui taikomiems standartams, kurie papildo Reglamente (ES) Nr. 1315/2013 nustatytus reikalavimus – taip siekiama sudaryti sąlygas reikiamoms investicijoms deramu laiku atlikti;

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

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

([8]) 2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1315/2013 dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių, kuriuo panaikinamas Sprendimas Nr. 661/2010/ES (OL L 348, 2013 12 20, p. 1).

(20) transporto infrastruktūra veikia kaip tinklas, todėl nedidelio segmento nesuderinamumas arba neveikimas gali pakenkti visos sistemos veiksmingumui ir konkurencingumui ir sutrukdyti visapusiškai pasinaudoti tinklo teikiama nauda;

(21) transeuropinis transporto tinklas turėtų būti Europos masto transporto tinklas, užtikrinantis visų Sąjungos regionų, įskaitant atokiausius regionus ir kitus atokius, kaimo, salų, periferinius ir kalnų regionus bei retai apgyvendintas vietoves, pasiekiamumą bei jungtis ir stiprinantis socialinę, ekonominę ir teritorinę sanglaudą tarp jų. Siekiant skatinti aukštos kokybės tinklo plėtrą visoje Sąjungoje, turėtų būti nustatyti transeuropinio transporto tinklo infrastruktūros reikalavimai;

(22) transeuropiniame transporto tinkle turėtų būti įrengta pakankamai alternatyviųjų degalų infrastruktūros įrenginių, laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2023/1804 ([9]) nustatytų terminų, siekiant užtikrinti, kad juo būtų veiksmingai remiamas perėjimas prie visai netaršaus ir mažataršio judumo;

(23) be pagrindinio tinklo, reikėtų apibrėžti išplėstinį pagrindinį tinklą, atsižvelgiant į prioritetines visuotinio tinklo atkarpas, kurios yra Europos transporto koridorių dalis;

(24) pagrindinis tinklas apibrėžtas vadovaujantis objektyvia planavimo metodika. Taikant tą metodiką nustatyti svarbiausi miestų transporto mazgai, uostai ir oro uostai bei sienos perėjimo punktai. Kai įmanoma, tie mazgai su transeuropinio transporto tinklu turi būti sujungti geležinkeliais ir (arba) keliais, jeigu tai ekonomiškai perspektyvu ir įvykdoma. Ši metodika užtikrino visų valstybių narių sujungimą ir pagrindinių salų integraciją į pagrindinį tinklą;

(25) pagrindinis tinklas, kurio galutinis sukūrimo terminas – 2030 m., ir išplėstinis pagrindinis tinklas, kurio galutinis sukūrimo terminas – 2040 m., jeigu šiame reglamente nenurodyta kitaip, turėtų būti darnaus daugiarūšio transporto tinklo pagrindas ir atspindėti strategiškai svarbiausius transeuropinio transporto tinklo mazgus ir jungtis, atsižvelgiant į eismo poreikius. Šie tinklai turėtų paskatinti viso visuotinio tinklo plėtrą ir sudaryti sąlygas Sąjungai sutelkti dėmesį į tas transeuropinio transporto tinklo dalis, kurios turi didžiausią Europos pridėtinę vertę, visų pirma tarpvalstybines atkarpas, trūkstamas jungtis, daugiarūšio transporto jungtis ir pagrindines kliūtis;

(26) tam tikri esami pagrindinio tinklo standartai turėtų būti taikomi ir išplėstiniam pagrindiniam tinklui bei visuotiniam tinklui, siekiant iš tinklo gauti visapusišką naudą, didinti skirtingų rūšių tinklų sąveikumą ir sudaryti sąlygas didinti vežimo darnesnių rūšių transporto priemonėmis mastą, be kita ko, didinant skaitmenizacijos lygį ir taikant kitus technologinius sprendimus;

(27) pagrindiniam tinklui, išplėstiniam pagrindiniam tinklui ir visuotiniam tinklui taikomų infrastruktūros reikalavimų išimtys turėtų būti galimos tik tinkamai pagrįstais atvejais ir laikantis tam tikrų sąlygų. Tai turėtų apimti atvejus, kai investicijos negali būti pagrįstos arba kai yra specifinių geografinių ar didelių fizinių suvaržymų, pavyzdžiui, atokiausiuose regionuose ir kituose atokiuose, salų, periferiniuose ir kalnų regionuose arba retai apgyvendintose vietovėse, arba tankiai gyvenamose vietovėse, arba kai daromas didelis neigiamas poveikis aplinkai ar biologinei įvairovei. Vertindama valstybių narių prašymus taikyti išimtis, Komisija turėtų deramai atsižvelgti į galimą poveikį tinklo sąveikumui ir tęstinumui, taip pat į jų poveikį jungiamosioms atkarpoms kaimyninėse valstybėse narėse;

(28) valstybės narės geležinkelių tinklui (ar jo daliai), kurio vėžės plotis skiriasi nuo Europos standartinio nominalaus 1 435 mm vėžės pločio (šio reglamento tikslais – izoliuotas tinklas), turėtų būti netaikomi tam tikri šiame reglamente nustatyti standartai ir reikalavimai, nes tai dėl izoliuotų tinklų ypatumų būtų nepagrįsta ekonominiu sąnaudų ir naudos požiūriu. Tokie ypatumai atsiranda dėl izoliuotų tinklų atskirties nuo kitų tinklų, kuriuose vėžės yra Europos standartinio nominalaus 1 435 mm pločio. Be to, nors valstybės narės turėtų dėti visas įmanomas pastangas, kad visame tinkle būtų galima skirti minimalų traukinių linijų skaičių krovininiams traukiniams, kurių sąstatas ne trumpesnis kaip 740 metrų, vertindamos tokias pastangas jos gali atsižvelgti į izoliuotų tinklų ypatumus bei iššūkius ir į tai, kad tuose tinkluose toks paskirstymas ne visada būtų pagrįstas socialiniu ekonominiu požiūriu;

([9]) 2023 m. rugsėjo 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2023/1804 dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo, kuriuo panaikinama Direktyva 2014/94/ES (OL L 234, 2023 9 22, p. 1).

(29) sausumos infrastruktūros tinklas, sukurtas naudojant pagrindinį tinklą, išplėstinį pagrindinį tinklą ir visuotinį tinklą, turėtų būti sujungtas su transeuropinio transporto tinklo jūrine dalimi. Šiuo tikslu turėtų būti sukurta tikrai tvari, pažangi, vientisa ir atspari Europos jūrų erdvė, įgyvendintina glaudžiai bendradarbiaujant su Europos makroregioninėmis ir jūrų baseinų strategijomis, kuri turėtų apimti buvusius „jūrų greitkelius“. Ji turėtų apimti visus transeuropinio transporto tinklo jūrinės infrastruktūros komponentus. Skatinant bendro intereso projektus, visų pirma dėmesį reikėtų skirti geresnės prieigos prie atokiausių ir kitų atokių, salų ir periferinių regionų skatinimui;

(30) krovinių vežimo geležinkeliais koridoriai, sukurti remiantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) Nr. 913/2010 ([10]), ir pagrindinio tinklo koridoriai, apibrėžti Reglamente (ES) Nr. 1315/2013, yra viena kitą papildančios politikos priemonės, kuriomis siekiama glaudžiai susijusių tikslų, visų pirma skatinti tvarų, efektyvų ir saugų transporto paslaugų teikimą. Nors bendradarbiavimas daugeliu aspektų buvo vaisingas, nustatyta tam tikrų veiklos sutapimo atvejų, taip pat poreikis geriau keistis informacija. Be to, krovinių vežimo geležinkeliais koridoriai ir pagrindinio tinklo koridoriai nėra visiškai geografiškai suderinti, todėl koordinavimo galimybė yra ribota, pavyzdžiui, tokiais klausimais, kaip transeuropinio transporto tinklo infrastruktūros reikalavimų taikymas arba geležinkelių paslaugų kokybės gerinimas. Todėl esama reikšmingo neišnaudoto potencialo, susijusio su supaprastinimu, didesniu veiksmingumu ir sinergija;

(31) kaip nurodyta Komisijos komunikate dėl Darnaus ir išmanaus judumo strategijos, norint padidinti infrastruktūros planavimo ir transporto veiklos sinergiją, būtina integruoti pagrindinio tinklo koridorius ir krovinių vežimo geležinkeliais koridorius į Europos transporto koridorius. Europos transporto koridoriai turėtų tapti darnaus ir daugiarūšio krovinių ir keleivių vežimo srautų Europoje plėtojimo, sąveikios aukštos kokybės infrastruktūros plėtojimo ir operacinio veiksmingumo užtikrinimo priemone. Be to, tai turėtų būti priemonė, padedanti įgyvendinti itin konkurencingo geležinkelių tinklo sukūrimo visoje Sąjungoje viziją;

(32) siekiant užtikrinti aukštą paslaugų kokybę, turėtų būti taikomi nauji veiklos prioritetai Europos transporto koridoriams. Visų pirma krovinių vežimo geležinkeliais valdymo įstaigos turėtų dėti visas įmanomas pastangas siekdamos užtikrinti, kad krovininių traukinių, kertančių dviejų valstybių narių sieną, stovėjimo stotyje laikas neviršytų vidutiniškai 25 minučių ir kad dauguma traukinių, kertančių bent vieną Europos transporto koridoriaus sieną, atvyktų į savo paskirties vietą arba prie Sąjungos išorės sienos tvarkaraštyje numatytu laiku arba vėluodami ne daugiau kaip 30 minučių. Stovėjimo trukmės terminas neturėtų būti taikomas tais atvejais, kai keičiasi vėžės plotis. Jis taip pat neturėtų būti taikomas prie sienų tarp dviejų valstybių narių, kuriose dar neatšaukta kontrolė taikant Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2016/399 ([11]), pagal kurį visų pirma reikalaujama atlikti traukinių keleivių ir geležinkelių darbuotojų patikrinimus keleiviniuose ir krovininiuose traukiniuose, kertančiuose išorės sienas, ir kai taikant tą reglamentą atliekami traukinių patikrinimai neleidžia laikytis šio termino. Dėl minėto vėžės pločio keitimo ir traukinių patikrinimų gali atsirasti spūsčių ir pailgėti laukimo laikas pasienyje. Taip pat neturėtų būti atsižvelgiama į vėlavimus, įvykstančius trečiosiose valstybėse, kurias kerta krovininiai traukiniai, ir susijusius su tomis valstybėmis;

(33) iš pradžių pagal Reglamentą (ES) Nr. 913/2010 buvo numatyta, kad valstybės narės, kurių geležinkelių tinklo vėžės plotis skiriasi nuo pagrindinio Sąjungos geležinkelių tinklo vėžės pločio, neprivalo dalyvauti kuriant krovinių vežimo koridorius arba pratęsiant esamus koridorius pagal tą reglamentą. Tokioms valstybėms narėms turėtų būti leidžiama ne ilgiau kaip laikiną 10 metų laikotarpį nuspręsti, kad infrastruktūros valdytojas (-ai), atsakingas (-i) už jų teritorijoje esančią geležinkelių infrastruktūrą, nedalyvauja jų teritorijoje esančių krovinių vežimo koridorių administracinėje valdyboje;

(34) Reglamentu (ES) Nr. 913/2010 visų pirma siekiama organizuoti ir valdyti tarptautinius geležinkelių koridorius konkurencingo krovinių vežimo geležinkeliais tikslu. Airija, esanti saloje, su kitomis valstybėmis narėmis nėra sujungta geležinkeliais. Be to, pagal tą reglamentą valstybės narės, kurių geležinkelių tinklo vėžės plotis skiriasi nuo pagrindinio Sąjungos geležinkelių tinklo vėžės pločio, neprivalėjo dalyvauti kuriant krovinių vežimo koridorius arba pratęsiant esamus koridorius. Airija ta galimybe pasinaudojo. Todėl Airijos teritorijoje nebuvo sukurtas krovinių vežimo geležinkeliais koridorius. Tokiomis aplinkybėmis, atsižvelgiant į ribotą dalyvavimo krovinių vežimo

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

([11]) 2016 m. kovo 9 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2016/399 dėl taisyklių, reglamentuojančių asmenų judėjimą per sienas, Sąjungos kodekso (Šengeno sienų kodeksas) (OL L 77, 2016 3 23, p. 1).

koridorių valdyme pagal Reglamentą (ES) Nr. 913/2010 pridėtinę vertę Airijos institucijoms ir jos infrastruktūros valdytojams, Airija turėtų turėti galimybę nuspręsti, kad jos valdžios institucijų atstovai ir infrastruktūros valdytojai, atsakingi už jos teritorijoje esančią geležinkelių infrastruktūrą, nedalyvauja jos teritorijoje esančių krovinių vežimo koridorių vykdomosios valdybos ir (arba) administracinės valdybos veikloje;

(35) Europos transporto koridoriai turėtų apimti svarbiausius tolimojo susisiekimo transporto srautus ir juos turėtų sudaryti pagrindinės Europos daugiarūšio transporto ašys, sutampančios su transeuropinio transporto tinklo dalimis; jie turėtų kirsti sienas, būti daugiarūšiai ir į juos turėtų būti įmanoma integruoti visas transporto rūšis, kurioms taikomas šis reglamentas, ir taip pat turėtų apimti kaimynines valstybes;

(36) siekiant darniai ir laiku sukurti transeuropinio transporto tinklą ir taip užtikrinti kuo didesnį tinklo poveikį, atitinkamos valstybės narės turėtų užtikrinti, kad būtų imtasi tinkamų priemonių, kad pagrindinio tinklo, išplėstinio pagrindinio tinklo ir visuotinio tinklo bendro intereso projektai būtų užbaigti iki nustatytų terminų, t. y. atitinkamai 2030 m., 2040 m. ir 2050 m, jeigu šiame reglamente nenurodyta kitaip. Šiuo tikslu valstybės narės turėtų užtikrinti, kad nacionaliniai transporto ir investicijų planai būtų suderinti su šiame reglamente ir Europos koordinatorių darbo planuose nustatytais prioritetais. Valstybės narės taip pat turėtų atsižvelgti į, *inter alia*, Europos koordinatorių darbo planuose ir pagal šį reglamentą priimtuose įgyvendinimo aktuose nustatytus prioritetus. Tačiau nacionalinių planų ir programų taikymo sritis, metodika ar tvarkaraštis ir toliau priklauso tik valstybių narių kompetencijai;

(37) būtina nustatyti bendro intereso projektus, kuriuos vykdant bus prisidėta prie transeuropinio transporto tinklo sukūrimo ir kurie padėtų pasiekti šiame reglamente nustatytus tikslus ir atitiktų jame nustatytus prioritetus. Jų vykdymas turėtų priklausyti nuo jų brandumo lygio, nuo jų atitikties Sąjungos ir nacionalinėms teisinėms procedūroms ir nuo turimų finansinių išteklių prieinamumo, nedarant poveikio valstybės narės arba Sąjungos finansiniam įsipareigojimui;

(38) transeuropinio transporto tinklo plėtros bendro intereso projektai, atitinkantys šiame reglamente nustatytus reikalavimus, turi Europos pridėtinės vertės, nes prisideda prie aukštos kokybės, atsparaus, sąveikaus ir daugiarūšio Europos tinklo kūrimo, didina tvarumą, sanglaudą, efektyvumą arba naudą naudotojams. Europos pridėtinė vertė bus didesnė, jei dėl šių tinklų ne tik bus sukurta potenciali vertė atitinkamai valstybei narei, bet ir bus reikšmingai pagerintos transporto jungtys arba transporto srautai tarp valstybių narių, arba tarp valstybės narės ir trečiosios valstybės. Siekiant užtikrinti, kad tokie tarpvalstybiniai projektai būtų įvykdyti, Sąjunga jų atžvilgiu turėtų imtis prioritetinių veiksmų;

(39) siekdamos laikytis šio reglamento reikalavimų, valstybės narės ir kiti projektų rengėjai turėtų užtikrinti, kad bendro intereso projektų vertinimai būtų atliekami efektyviai ir būtų vengiama nereikalingo delsimo ir, kai taikytina, pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą (ES) 2021/1187 ([12]) imtis visų įmanomų priemonių užtikrinti, kad tie projektai būtų įgyvendinti laiku ir efektyviai;

(40) atlikdamos socialinę ekonominę sąnaudų ir naudos analizę, valstybės narės turėtų laikytis pripažinto ir suderinto požiūrio, kad būtų sudarytos sąlygos atlikti skaidrų ir lyginamąjį bendro intereso projektų vertinimą. Su klimatu susijusių ir aplinkosauginių sąnaudų ir naudos analizė turėtų būti grindžiama pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2011/92/ES ([13]) atliktu poveikio aplinkai vertinimu;

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

(42) Europos transporto tinklo atsparumui kilo rimtas iššūkis ir išbandymas dėl Rusijos agresijos karo prieš Ukrainą pražūtingo poveikio. Ta agresija pakeitė geopolitinę aplinką ir išryškino Sąjungos pažeidžiamumą dėl nenumatytų destruktyvių įvykių už Sąjungos sienų ribų. Itin didelis šio įvykio poveikis pasaulinėms rinkoms, pavyzdžiui,

([12]) 2021 m. liepos 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2021/1187 dėl supaprastinimo priemonių transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) įgyvendinimui paspartinti (OL L 258, 2021 7 20, p. 1).

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

pasauliniam aprūpinimo maistu saugumui, parodė, kad formuojant Sąjungos politiką Sąjungos vidaus rinkos ir jos transporto tinklo negalima vertinti atskirai. Geresnių jungčių su Sąjungos kaimyninėmis valstybėmis partnerėmis reikia labiau nei bet kada anksčiau;

(43) atsižvelgiant į šias naujas geopolitines aplinkybes, 2022 m. gegužės 12 d. Komisijos komunikate „Veiksmų planas dėl ES ir Ukrainos solidarumo koridorių Ukrainos žemės ūkio produkcijos eksportui ir dvišalei prekybai su ES palengvinti“ nustatytos kelios didelės transporto infrastruktūros problemos, kurias Sąjunga ir jos kaimyninės valstybės turi išspręsti siekdamos remti Ukrainos ekonomiką ir atsigavimą, sudaryti sąlygas žemės ūkio ir kitoms prekėms patekti į Sąjungos bei pasaulio rinkas ir užtikrinti, kad būtų itin pagerintos jungtys su Sąjunga tiek eksportui, tiek importui. Siekiant užtikrinti geresnes jungtis su Sąjunga, tame komunikate pasiūlyta įvertinti Europos transporto koridorių išplėtimą į Ukrainą ir Moldovos Respubliką;

(44) dėl Rusijos agresijos karo prieš Ukrainą ir Baltarusijos pozicijos tame konflikte Sąjungos bendradarbiavimas su Rusija ir Baltarusija transeuropinio transporto tinklo politikos srityje nėra tikslingas ir neatitinka Sąjungos interesų. Todėl transeuropinio transporto tinklo plėtojimas tose dviejose trečiosiose valstybėse turėtų būti nebetęsiamas. Dėl šios priežasties geresnės tarpvalstybinės jungtys su Rusija ir Baltarusija nebėra svarbus prioritetas valstybių narių teritorijoje. Šiuo metu jungtis su tomis dviem trečiosiomis valstybėmis turi Suomija, Estija, Latvija, Lietuva ir Lenkija. Siekiant atspindėti mažesnį šių jungčių kūrimui ir modernizavimui skiriamą prioritetą, visų šiuo metu į pagrindinį tinklą įtrauktų tarpvalstybinių jungčių su Rusija ir Baltarusija paskutinių atkarpų statusas į šį reglamentą įtrauktuose žemėlapiuose turėtų būti sumažintas nuo pagrindinio iki visuotinio tinklo, kuriam numatytas tik vėlesnis 2050 m. įgyvendinimo terminas. Tačiau perėjimo prie demokratijos Baltarusijoje atveju šios šalies tarpvalstybinių jungčių su Sąjunga kūrimas ir modernizavimas pagal visuotinį demokratinės Baltarusijos ekonomikos planą būtų svarbus prioritetas – be kita ko, ši valstybė būtų vėl įtraukta į šį reglamentą;

(45) naujos geopolitinės aplinkybės, susidariusios dėl Rusijos agresijos karo prieš Ukrainą, parodė, kokios svarbios yra sklandžios transporto jungtys Sąjungos teritorijoje ir su kaimyninėmis valstybėmis. Geležinkelių vėžės plotis, kuris skiriasi nuo Europos standartinio nominalaus 1 435 mm vėžės pločio, itin trukdo visos Sąjungos geležinkelių tinklų sąveikumui ir net daro poveikį tų izoliuotų geležinkelių tinklų konkurencingumui. Todėl tiesiant naujas pagrindinio tinklo ar išplėstinio pagrindinio tinklo geležinkelio linijas turėtų būti numatyta Europos standartinio nominalaus 1 435 mm pločio vėžė. Be to, valstybės narės, kurių esamo tinklo vėžės plotis skiriasi nuo Europos standartinio nominalaus 1 435 mm vėžės pločio, turėtų įvertinti esamų Europos transporto koridorių linijų perėjimo prie Europos standartinio nominalaus 1 435 mm pločio vėžės galimybes. Ši pareiga neturėtų būti taikoma saloms ir atokiausiems regionams, nes dėl jų geografinės padėties jų transporto tinklas yra visiškai atskirtas nuo bet kurios sausumos jungties su Sąjungos teritorija;

(46) siekdama transformuoti transporto sektorių į tikrai daugiarūšę darnaus ir išmanaus judumo paslaugų sistemą, Sąjunga turėtų sukurti aukštos kokybės transporto tinklą, kuriuo sudaromos sąlygos teikti keleivių ir krovinių vežimo paslaugas laikantis minimalaus greičio reikalavimų. Be to, Sąjunga, skatindama bendro intereso projektus, turėtų skirti deramą dėmesį dvikelės infrastruktūros, skirtos geležinkelių infrastruktūrai, kai esama su pralaidumu susijusių kliūčių, įdiegimui. Konkurencingas keleivinis greitasis geležinkelis turi didelį transporto dekarbonizacijos potencialą. Būtina sukurti suderintą ir sąveikų Europos greitųjų traukinių tinklą, jungiantį Europos sostines ir didžiuosius miestus. Esamas greitojo geležinkelio linijas papildžius linijomis, pritaikytomis bent 160 km/h greičiui, turėtų atsirasti tinklo poveikis, padidėti tinklo vientisumas, o geležinkeliais keliaujančių keleivių turėtų padaugėti. Keleivių ir krovinių vežimo linijoms pritaikymo greičiui reikalavimai turėtų būti taikomi tik tam tikrai atitinkamų geležinkelio atkarpų procentinei daliai, kad būtų atsižvelgta į lankstumo poreikį geležinkelių atkarpose, turinčiose specifinių savybių dėl topografinių, su reljefu ar miestų planavimu susijusių suvaržymų, kuriose greitis turi būti atitinkamai pritaikytas kiekvienu atveju, įskaitant, *inter alia*, jungiamąsias linijas, stotis kertančias linijas, prieigas prie terminalų, paslaugų įrenginių ar depų. Valstybės narės prašymu Komisija turėtų suteikti išimtis, kad, prireikus, pagrįstais atvejais būtų galima užtikrinti papildomą lankstumą, nukrypstant nuo šiame reglamente nustatytų konkrečių procentinių verčių. Modernizuojant infrastruktūrą valstybės narės skatinamos išnagrinėti projektavimo didesniam greičiui galimybes, kaip numatyta Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos (ES) 2016/797 ([14]) I priede. Be greitųjų traukinių, naktiniai traukiniai yra tvarus būdas keliauti tolimus atstumus visoje Sąjungoje;

(47) turėtų būti sukurtas tvaresnis, atsparesnis ir patikimesnis krovinių vežimo geležinkeliais tinklas visoje Europoje – tai prisidėtų prie daugiarūšio ir mišriojo vežimo konkurencingumo. Turėtų būti modernizuota mišriojo geležinkelių

([14]) 2016 m. gegužės 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/797 dėl geležinkelių sistemos sąveikos Europos Sąjungoje (OL L 138, 2016 5 26, p. 44).

transporto ir terminalų infrastruktūra, kuri padėtų užtikrinti, kad įvairiarūšio vežimo veikla visų pirma būtų vykdoma geležinkelių, vidaus vandenų arba trumpųjų nuotolių laivybos transportu ir kad visos pradinės arba galutinės, arba jų abiejų vežimo kelių transportu atkarpos būtų kuo trumpesnės;

(48) įvairiarūšiam vežimui Europoje tenka maždaug pusė krovinių vežimo geležinkeliais tonkilometrių, ir jo dalis didėja. Kad būtų pasiekti Komisijos komunikate dėl darnaus ir išmanaus judumo strategijos nustatyti tikslai padvigubinti krovinių vežimo geležinkeliais dalį, ypatingą dėmesį reikėtų skirti transportui, kurio pagrindinė kelionės dalis tenka geležinkeliui, o pirma ir paskutinė atkarpos – sunkvežimiams. Siekiant prisidėti prie įvairiarūšio transporto augimo, infrastruktūra turėtų sudaryti sąlygas krovininių traukinių, vežančių standartines iki 4 m aukščio puspriekabes, pakrautas ne mažesniame kaip 27 cm aukštyje virš geležinkelio vėžės viršaus (nors turėtų būti skatinama laikytis bent 33 cm aukščio), eismui. Tačiau šio reikalavimo laikymasis reikalauja daug, kartais brangiai kainuojančio, pritaikymo. Todėl svarbu rasti subalansuotą požiūrį į šio reikalavimo įgyvendinimą ir užtikrinti, kad jis būtų įgyvendinamas ekonomiškai efektyviai. Šiuo atžvilgiu valstybės narės turėtų užtikrinti, kad reikalavimas būtų įgyvendintas taip, kad būtų užtikrinta bent viena tiesioginė vidaus linija, viena tiesioginė krovinių vežimo geležinkelio linija su kaimynine valstybe nare arba valstybėmis narėmis ir viena jungtis su bent vienu kelių ir geležinkelių terminalu arba įvairiarūšio krovinių vežimo terminalu, esančiu jūrų uoste, kuris yra Europos transporto koridoriaus dalis valstybės narės teritorijoje, arba šalia jo. Be to, jei vienas ar daugiau koridoriaus galutinių taškų yra valstybės narės teritorijoje, turėtų būti bent viena tą reikalavimą atitinkanti tiesioginė linija, vedanti į bent vieną iš šių galutinių taškų. Rinkdamosi atitinkamas linijas, valstybės narės turėtų atsižvelgti į esamus ir būsimus krovinių vežimo geležinkeliais srautus. Vertindama prašymus suteikti šiame reglamente nustatyto reikalavimo, susijusio su puspriekabių vežimu, laikymosi išimtis, Komisija visų pirma turėtų atsižvelgti į socialinės ekonominės sąnaudų ir naudos analizės rezultatus, taip pat į galimą paslaugų teikimo sutrikdymą dėl būtinų darbų, reikalingų šio standarto atitikčiai užtikrinti. Be to, vertindama prašymus suteikti išplėstinio pagrindinio tinklo geležinkelių infrastruktūrai taikomų reikalavimų laikymosi išimtis, Komisija turėtų visų pirma atsižvelgti į visas atitinkamos valstybės narės svarbiausias investicijas lygiagrečioje linijoje, esančioje labai arti tų, kurios dar tik turi būti nutiestos;

(49) atsižvelgiant į tai, kad Europos geležinkelių eismo valdymo sistema (ERTMS) Europoje diegiama vis sparčiau, o kelios valstybės narės jau patvirtino planus iš anksto įdiegti ERTMS visuose nacionaliniuose geležinkelių tinkluose, būtina atsižvelgti į šį paradigmos pokytį ir nustatyti platesnio užmojo ERTMS diegimo visuotiniame tinkle požiūrį;

(50) valstybės narės turėtų užtikrinti, kad ERTMS būtų visuotiniame tinkle įdiegta ne vėliau kaip 2050 m., išplėstiniame pagrindiniame tinkle – ne vėliau kaip 2040 m. ir pagrindiniame tinkle – ne vėliau kaip 2030 m. Diegiant ERTMS visuotiniame tinkle, prioritetas laiko atžvilgiu turėtų būti teikiamas toms linijoms, kurios gali prisidėti prie saugaus ir veiksmingo tarpvalstybinio tarptautinio geležinkelių transporto. Radijo ryšiu pagrįstos ERTMS įdiegimu toliau prisidedama prie veiklai poveikį darančių nacionalinių taisyklių panaikinimo, todėl valstybės narės turėtų užtikrinti, kad nuo 2030 m. naujose linijose arba nuo 2040 m. tuo atveju, jei esamose linijose modernizuojama signalizacijos sistema, būtų diegiama radijo ryšiu pagrįsta ERTMS ir kad ne vėliau kaip 2050 m. radijo ryšiu pagrįsta ERTMS būtų įdiegta visame transeuropiniame transporto tinkle;

(51) nutraukus B klasės sistemų eksploatavimą, infrastruktūros valdytojai sutaupys nemažai techninės priežiūros lėšų, nes ERTMS diegimas ir papildomų bėgių kelių sistemų išlaikymas ilgesnį laiką yra labai brangus ir sudėtingas. Valstybės narės turėtų išskyrus tam tikrus atvejus, užtikrinti, kad B klasės sistemų eksploatavimas pagrindiniame tinkle būtų nutrauktas ne vėliau kaip 2040 m., išplėstiniame pagrindiniame tinkle – ne vėliau kaip 2045 m., o visuotiniame tinkle – ne vėliau kaip 2050 m. su sąlyga, kad būtų užtikrintas tinkamas saugos lygis, kartu užtikrinant, kad visos susijusios šalys laiku būtų informuotos apie tokį eksploatavimo nutraukimą ir ERTMS įdiegimą;

(52) Europos vidaus vandenų keliams būdinga įvairi hidromorfologija, dėl kurios sunku užtikrinti vienodą veiksmingumą visuose vandens kelių ruožuose. Vidaus vandenų keliams, ypač laisvos tėkmės ruožams, didelės įtakos gali turėti klimatas ir oro sąlygos. Siekiant užtikrinti patikimą tarptautinį eismą ir tuo pačiu atsižvelgti į hidromorfologiją ir galiojančius aplinkos apsaugos teisės aktus, transeuropinio transporto tinklo reikalavimuose turėtų būti atsižvelgiama į konkrečią kiekvieno vandens kelio (pavyzdžiui, laisvai tekančių arba reguliuojamų upių) hidromorfologiją, taip pat į aplinkos ir biologinės įvairovės politikos tikslus. Šiuo tikslu kiekvienam Europos transporto koridoriui, vandens keliui ar vandens kelio atkarpai turėtų būti nustatyti vandens atskaitos lygiai, kartu atsižvelgiant į klimato kaitos poveikį. Nustatydama vandens atskaitos lygius, Komisija turėtų glaudžiai bendradarbiauti su atitinkamomis valstybėmis narėmis ir Europos koordinatoriais, taip pat su atitinkamomis upių laivybos komisijomis, įsteigtomis tarptautiniais susitarimais, kad būtų užtikrintas nuoseklus požiūris į vidaus vandenų infrastruktūrai taikomus reikalavimus, siekiant skatinti tos rūšies transportą;

(53) statant arba modernizuojant vidaus vandenų infrastruktūrą ypatingas dėmesys turėtų būti skiriamas tam, kad būtų išvengta galimų kliūčių laisvai tekančių upių jungtims;

(54) jūrų uostai – transeuropinio transporto tinklo sausumos infrastruktūros atvykimo ir išvykimo punktai – atlieka svarbų geostrateginį vaidmenį kaip tarpvalstybiniai daugiarūšio transporto mazgai, kurie veikia ne tik kaip transporto mazgai, bet gali būti ir prekybos, pramoninių klasterių, karinio mobilumo ir energetikos centrų vartai. Kaip pabrėžiama 2022 m. gegužės 18 d. Komisijos komunikate „Planas REPowerEU“, reikia įvairinti energijos tiekimą ir sparčiau plėtoti atsinaujinančiųjų išteklių energiją. Jūrų uostai gali prisidėti prie šio tikslo jūroje įrengdami vėjo jėgaines, gamindami vandenilį iš atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir transportuodami bei laikydami suskystintas gamtines dujas. Siekiant stiprinti transporto ir energetikos sektorių sinergiją dedant pastangas dekarbonizuoti Sąjungos ekonomiką, jūrų uostai taip pat galėtų atlikti vaidmenį transportuojant anglies dioksidą vamzdynais ar kitomis transporto rūšimis;

(55) trumpųjų nuotolių laivyba gali svariai prisidėti prie transporto dekarbonizacijos: jūra gali būti plukdoma daugiau krovinių ir keleivių, *inter alia*, siekiant sumažinti kelių spūstis Sąjungos teritorijoje ir pagerinti prieigą prie periferinių ir salų regionų bei valstybių. Tačiau reikia geriau sujungti trumpųjų nuotolių laivybos jungtis, sudarančias transeuropinio transporto tinklo jūrinę dalį, su sausumos tinklu ir daugiau dėmesio skirti visai transporto ir logistikos grandinei – tiek jūrų, tiek atokesnių teritorijų grandinei. Turėtų būti skatinama plėtoti naują visa apimančią Europos jūrų erdvės koncepciją – kuriant arba modernizuojant trumpųjų nuotolių laivybos maršrutus ir plėtojant jūrų uostus bei jų jungtis su atokesnėmis teritorijomis, kad būtų užtikrinta efektyvi ir tvari integracija su kitomis transporto rūšimis. Be to, ta nauja koncepcija turėtų būti skatinamos tvarios trumpųjų nuotolių laivybos jungtys siekiant sutelkti krovinių srautus jūros logistikos maršrutais taip, kad būtų gerinamos esamos jūrų jungtys arba kuriamos naujos perspektyvios, reguliarios ir dažnos jūrų jungtys;

(56) kelių transportu Sąjungoje vežami trys ketvirtadaliai visų vidaus krovinių (vertinant pagal tonkilometrius) ir apie 90 % viso vidaus keleivių srauto (vertinant pagal keleivių kilometrus). Atsižvelgiant į kelių transporto svarbą ir įsipareigojimą gerinti kelių eismo saugumą pagal Komisijos komunikate dėl darnaus ir išmanaus judumo strategijos nustatytą tarpinę reikšmę, būtina tobulinti kelių infrastruktūrą, kad būtų padidintas saugumas. Visų pirma, valstybės narės turėtų užtikrinti kelių transporto infrastruktūros saugą ir tai, kad ji būtų stebima ir prireikus didinama laikantis Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2008/96/EB ([15]). Tuo atžvilgiu ta direktyva Komisijai suteikiami įgaliojimai priimti įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomos bendrosios specifikacijos, kuriomis siekiama užtikrinti kelių ženklinimo ir kelio ženklų naudojimą, ekspertų grupei įvertinus galimybę nustatyti tokias specifikacijas;

(57) siekiant užtikrinti galimybę naudotis tinkamomis poilsio vietomis, visų pirma profesionaliems vairuotojams, visame transeuropiniame transporto tinkle turėtų būti įrengtos poilsio zonos ir saugios stovėjimo aikštelės palei pagrindinį tinklą ir išplėstinį pagrindinį tinklą;

(58) siekdamos suteikti alternatyvų trumpųjų nuotolių skrydžiams, valstybės narės turėtų, išskyrus atvejus, kai tokioms jungtims trukdo specifiniai geografiniai ar dideli fiziniai suvaržymai, užtikrinti transeuropinio transporto tinklo oro uostų, kuriuose aptarnaujama daugiau kaip 12 mln. keleivių, sujungimą su transeuropiniu geležinkelių tinklu, įskaitant, kai įmanoma, greitųjų geležinkelių tinklą, sudarant sąlygas teikti tolimojo susisiekimo paslaugas, arba oro uostų, kuriuose bendras metinis keleivių srautas yra didesnis kaip 4 mln., bet mažesnis nei 12 mln. keleivių, esančių transeuropinio geležinkelių tinklo miestų transporto mazge arba šalia jo, atveju – tokio oro uosto sujungimą su tuo transporto mazgu geležinkeliu, metro, lengvuoju bėginiu transportu, tramvajais, lyniniu transportu arba, išimtiniais atvejais, kitais visai netaršaus viešojo transporto sprendimais. Tokie sujungimai turėtų būti skatinami oro uostų, kuriuose bendras metinis keleivių srautas yra mažesnis nei 4 mln. keleivių, atveju;

(59) siekiant skatinti inovacijas oro transporto srityje, į oro transporto infrastruktūros komponentų sąrašą turėtų būti įtraukti kosmodromai. Vis dėlto kosmodromų įtraukimas neturėtų daryti poveikio Sąjungos kompetencijai kosmoso srityje pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 4 straipsnio 3 dalį ir 189 straipsnį, kuriame nenumatytas joks valstybių narių įstatymų ir kitų teisės aktų suderinimas. Be to, pagal šį reglamentą kosmodromus įtraukus į oro transporto infrastruktūros komponentų sąrašą, kosmodromams neturėtų būti taikomi esami ar būsimi Sąjungos teisės aktai, susiję su oro transporto infrastruktūra, išskyrus atvejus, kai tai aiškiai numatyta tuose teisės aktuose;

([15]) 2008 m. lapkričio 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/96/EB dėl kelių infrastruktūros saugumo valdymo (OL L 319, 2008 11 29, p. 59).

(60) plėtodamos transeuropinį transporto tinklą, Komisija ir valstybės narės ypatingą dėmesį turėtų skirti priemonėms, kuriomis užtikrinama, kad krovininis transportas veiksmingai kirstų sieną, atsižvelgiant į laukimo laiką ir pertrūkius pasienyje, kuriuos sukelia, pavyzdžiui, transporto priemonių dokumentų tvarkymas ir kontrolė, ir traukiniuose prie Sąjungos sienų arba dėl administracinių, veiklos, saugos, techninių ar sąveikumo priežasčių;

(61) transeuropinis transporto tinklas turėtų padėti užtikrinti efektyvų transporto daugiarūšiškumą: taip atsirastų daugiau kokybiškesnių galimybių keleivių ir krovinių vežimui rinktis darnesnę transporto rūšį ir būtų galima sujungti didelius krovinių kiekius, kad juos būtų galima vežti dideliais atstumais. Siekiant to tikslo, esminis vaidmuo turėtų tekti daugiarūšiams terminalams;

(62) valstybės narės turėtų atlikti savo teritorijoje veikiančių daugiarūšio krovininio transporto terminalų rinkos ir perspektyvinę analizę ir parengti daugiarūšio krovininio transporto terminalų tinklo plėtros veiksmų planą. Šiuo tikslu jos galėtų remtis esamais tyrimais ir planais. Valstybių narių parengtu veiksmų planu turėtų būti skatinama daugiarūšio krovininio transporto terminalų plėtra. Tačiau veiksmų planas neturėtų įpareigoti privačiojo sektoriaus investuoti į terminalus ir neturėtų būti atliekamas strateginis šio veiksmų plano poveikio aplinkai vertinimas;

(63) miestų transporto mazgai atlieka svarbų vaidmenį transeuropiniame transporto tinkle kaip pradžios taškas arba galutinė paskirties vieta (paskutinė atkarpa) transeuropiniu transporto tinklu vežamiems keleiviams ir kroviniams; be to, juose keičiamos tos pačios rūšies arba kitos rūšies transporto priemonės. Turėtų būti užtikrinta, kad su pralaidumu susijusios kliūtys ir nepakankamos tinklo jungtys miestų transporto mazguose nebetrukdytų daugiarūšiškumui transeuropiniame transporto tinkle. Transeuropinio transporto tinklo politikoje daugiausia dėmesio turėtų būti skiriama sklandžių eismo srautų iš miesto transporto mazgų, į juos ir per juos skatinimui. Vietos susisiekimo miestų transporto mazguose klausimą turėtų spręsti kompetentingos vietos, regioninės ar nacionalinės institucijos, visų pirma taikydamos atitinkamas darnaus judumo mieste planų (DJMP) priemones;

(64) kaip veiksminga bendra judumo mieste problemų sprendimo sistema, kiekvienam miestų transporto mazgui turėtų būti priimamas DJMP – ilgalaikis, visus aspektus apimantis, integruotas krovinių ir keleivių judumo planas visai funkcinei miesto teritorijai. Į jį galėtų būti įtraukti tikslai, uždaviniai ir rodikliai, kuriais grindžiami dabartiniai ir būsimi miesto transporto sistemos veiklos rezultatai. Valstybės narės turėtų užtikrinti, kad būtų renkami judumo mieste duomenys apie kiekvieną miestų transporto mazgą tvarumo, saugos ir prieinamumo srityse, siekiant paremti dabartinius ir būsimus transeuropinio transporto tinklo veiklos rezultatus. Siekiant stebėti prieinamumą visiems naudotojams, reikėtų skatinti, kai įmanoma ir laikantis nacionalinės teisės, duomenis suskirstyti pagal amžių, lytį ir negalią;

(65) valstybės narės turėtų skatinti DJMP diegimą, kad būtų gerinamas koordinavimas tarp regionų, miestų ir miestelių. Tuo tikslu valstybės narės turėtų parengti nacionalinę DJMP programą, kuria būtų siekiama padėti vietos valdžios institucijoms parengti aukštos kokybės DJMP ir sustiprinti DJMP įgyvendinimo stebėseną ir vertinimą tinkamomis priemonėmis, gairėmis, pajėgumų stiprinimu, pagalba ir galbūt finansine parama. Valstybės narės taip pat turėtų paskirti nacionalinį DJMP kontaktinį punktą, kuris padėtų rengti ir įgyvendinti DJMP pagal šiame reglamente nustatytas gaires;

(66) skatinant aktyvųjį judumą, visų pirma miestų transporto mazguose prisidedama prie Sąjungos klimato tikslų įgyvendinimo, gerinama visuomenės sveikata, mažinamos spūstys, keleiviams siūlomas paskutinės atkarpos sprendimas ir teikiama ekonominė nauda. Planuojant arba modernizuojant transporto infrastruktūrą, reikėtų tinkamai atsižvelgti į aktyviojo judumo infrastruktūras, įskaitant pėsčiųjų ir dviračių infrastruktūras;

(67) pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2021/695 ([16]) sukurtą bendrąją programą „Europos horizontas“ (programa „Europos horizontas“) įsteigta misija dėl neutralaus poveikio klimatui ir pažangiųjų miestų siekiama, kad iki 2030 m. Sąjungoje būtų 100 neutralaus poveikio klimatui miestų. Šioje misijoje dalyvaujantys miestai veiks kaip eksperimentų ir inovacijų centrai, o iki 2050 m. prie jų prisijungs kiti miestai;

(68) skaitmeninės daugiarūšio judumo paslaugos padeda didinti įvairių transporto rūšių integraciją, sujungdamos kelis transporto pasiūlymus į vieną. Tolesnė jų plėtra turėtų prisidėti prie įpročių transformacijos – perėjimo prie darniausių transporto rūšių, viešojo transporto ir aktyviojo judumo, pavyzdžiui, vaikščiojimo pėsčiomis ir važiavimo dviračiu, ir atverti visą paslauginio judumo sprendimų naudą;

([16]) 2021 m. balandžio 28 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2021/695, kuriuo sukuriama bendroji mokslinių tyrimų ir inovacijų programa „Europos horizontas“, nustatomos su ja susijusios dalyvavimo ir sklaidos taisyklės ir panaikinami reglamentai (ES) Nr. 1290/2013 ir (ES) Nr. 1291/2013 (OL L 170, 2021 5 12, p. 1).

(69) transporto informacinės ir ryšių technologijų (IRT) sistemos yra būtinos tam, kad jomis būtų galima remtis optimizuojant eismą ir transporto operacijas, užtikrinant eismo saugą ir tobulinant susijusias paslaugas. Turėtų būti sudarytos palankesnės sąlygos informacijos srautams transporto ir judumo tinkle, be kita ko, naudojant Sąjungos judumo duomenų erdvę. Informacija keleiviams ir krovinių vežimo operatoriams, įskaitant informaciją apie daugiarūšio transporto bilietų pardavimo ir rezervavimo sistemas, turėtų būti prieinama ir tobulinama siekiant plėtoti Europos skaitmenines ir sąveikias informacines sistemas;

(70) turėtų būti skatinama naudoti IRT sistemas, kurios sudarytų sąlygas pažangiam vykdymo užtikrinimui, grindžiamam ekonominės veiklos vykdytojų ir vykdymo užtikrinimo institucijų keitimusi tikralaikiais duomenimis, būtinais patikrinti, ar laikomasi taikytinų reguliavimo reikalavimų, be kita ko, transporto priemonėms judant;

(71) intelektinės transporto sistemos ir paslaugos bei naujos atsirandančios technologijos turėtų būti intelektinių transporto sistemų ir paslaugų diegimo visuose transeuropinio transporto tinklo keliuose katalizatorius;

(72) būtinas tinkamas transeuropinio transporto tinklo planavimas. Tam taip pat reikia visame tinkle įgyvendinti specialius reikalavimus, susijusius su infrastruktūra, IRT sistemomis, įranga ir paslaugomis, įskaitant reikalavimus dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo, kaip apibrėžta Reglamente (ES) 2023/1804. Todėl būtina užtikrinti, kad tokie reikalavimai būtų tinkamai ir darniai taikomi visoje Europoje kiekvienos rūšies transportui ir jų sąsajoms visame transeuropiniame transporto tinkle ir už jo ribų, siekiant pasinaudoti tinklo poveikio teikiama nauda ir sudaryti sąlygas efektyvioms ilgųjų nuotolių transeuropinio transporto operacijoms. Siekiant užtikrinti alternatyviųjų degalų diegimą visame transeuropinio transporto tinklo kelių tinkle pagal Reglamente (ES) 2023/1804 nustatytus tikslus, tame Reglamente pateikiamos nuorodos į „pagrindinį tinklą“ turėtų būti suprantamos kaip nuorodos į „pagrindinį tinklą“, kaip apibrėžta šiame reglamente. Reglamente (ES) 2023/1804 pateikiamos nuorodos į „visuotinį tinklą“ turėtų būti suprantamos kaip nuorodos į „išplėstinį pagrindinį tinklą“ ir „visuotinį tinklą“, kaip apibrėžta šiame reglamente;

(73) transeuropinis transporto tinklas turėtų būti pagrindas plačiai diegti naujas technologijas ir inovacijas, kurios gali suteikti galimybę keistis tikralaikiais duomenimis ir informacija ir kurios gali padėti padidinti bendrą Europos transporto sektoriaus efektyvumą ir pajėgumus užtikrinti saugų keleivių vežimą efektyviomis priemonėmis, padaryti viešojo arba ekologiškesnio transporto priemones patrauklesnes keleiviams ir sumažinti jo anglies pėdsaką. Taip bus prisidedama prie Europos žaliojo kurso tikslų, o kartu ir prie tikslo didinti Sąjungos energetinį saugumą. Kad šie tikslai būtų pasiekti, visame transeuropiniame transporto tinkle turėtų būti padidintos galimybės naudoti alternatyviuosius degalus ir susijusią infrastruktūrą;

(74) kad transeuropinis transporto tinklas neatsiliktų nuo inovatyviųjų technologijų plėtros ir diegimo, valstybės narės ir Komisija turėtų skatinti bendrų interesų projektus, kuriais siekiama propaguoti ir diegti tvarias besiformuojančias technologijas, kuriomis gerinamas ir palengvinamas keleivių ir krovinių vežimas ir judumas. Jie galėtų apimti automatinį traukinių valdymą, autonomines transporto priemones, pažangius judumo oro transportu sprendimus, įskaitant keleivinius ir krovininius bepiločius orlaivius, taip pat veikiančius paskutinėje miesto atkarpoje, ir naujas geležinkelių technologijas, pavyzdžiui, sistemą „Hyperloop“, bet neturėtų tuo apsiriboti;

(75) visame transeuropiniame transporto tinkle turėtų būti įrengta pakankamai viešai prieinamų lengvųjų ir sunkiųjų transporto priemonių greitojo įkrovimo prieigų ir degalų pildymo punktų. Šis tikslas turėtų užtikrinti visavertes tarpvalstybines jungtis. Atstumu pagrįsti transeuropinio transporto tinklo tikslai, kaip apibrėžta Reglamente (ES) 2023/1804, yra skirti užtikrinti minimalią pakankamą elektros įkrovimo prieigų ir vandenilio degalų pildymo punktų aprėptį pagrindiniuose Sąjungos kelių tinkluose;

(76) viešai prieinama įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūra transeuropiniame transporto tinkle, kaip apibrėžta Reglamente (ES) 2023/1804, turėtų būti papildyta reikalavimais dėl atitinkamos įkrovimo infrastruktūros ir, kai tinkama, vandenilio degalų pildymo infrastruktūros diegimo daugiarūšio krovininio transporto terminaluose arba šalia jų, siekiant suteikti įkrovimo ir vandenilio degalų pildymo galimybių tolimųjų reisų sunkvežimiams, kai jie pakraunami arba iškraunami. Valstybės narės taip pat turėtų užtikrinti įkrovimo infrastruktūros diegimą ir išnagrinėti galimybę plėtoti vandenilio degalines daugiarūšio keleivinio transporto mazguose, siekiant suteikti įkrovimo ir vandenilio degalų pildymo galimybių, kai vairuotojas ilsisi, arba autobusams. Siekiant užtikrinti laisvą

judėjimą, kai terminalai arba keleivinio transporto mazgai gauna Sąjungos arba valstybės paramą, prieiga įkrovimo ir vandenilio degalų pildymo tikslais turėtų būti suteikiama laikantis sąžiningos, prieinamos, skaidrios ir nediskriminacinės tvarkos, kad būtų išvengta išskirtinių rinkos sąlygų konkrečioms įmonėms arba galimo konkurencijos iškraipymo;

(77) nepakankama infrastruktūros sauga, saugumas ir patikimumas, kuriuos lemia gamtiniai pavojai, įskaitant su klimatu susijusius įvykius ir kitus išskirtinius reiškinius (pavyzdžiui, pandemijas), žmogaus sukeltos katastrofos (pavyzdžiui, avarijos) arba tyčinių veiksmų (pavyzdžiui, terorizmo ir kibernetinių išpuolių) sukelti sutrikdymai, yra didelė problema transeuropinio transporto tinklo efektyvumui ir veikimui. Pavyzdžiui, kelių stichinių nelaimių sukeltos avarijos dėl ekstremalių oro sąlygų pastaraisiais metais gerokai sutrikdė transporto srautus. Todėl turėtų būti didinamas transporto tinklo atsparumas klimato kaitai, gamtiniams pavojams, žmogaus sukeltoms katastrofoms ir kitiems sutrikdymams, remiantis rizikos vertinimu ir naudojant atsparumą didinančias priemones, kurių pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą (ES) 2022/2557 ([17]) transporto sektoriaus srityje imtųsi ypatingos svarbos subjektai;

(78) Komisija, glaudžiai bendradarbiaudama su atitinkamomis valstybėmis narėmis, turėtų atlikti pagrindinio tinklo atsparumo klimato kaitos padariniams ir pažeidžiamumo dėl jų vertinimą;

(79) atsižvelgdamos į patirtį valdant COVID-19 pandemijos sukeltą krizę ir siekdamos išvengti eismo sutrikdymų ir nenumatytų atvejų ateityje, planuodamos infrastruktūrą valstybės narės turėtų atsižvelgti į transporto infrastruktūros saugumą ir atsparumą klimato kaitai, gamtiniams pavojams, žmogaus sukeltoms katastrofoms ir kitiems sutrikdymams, darantiems poveikį Sąjungos transporto sistemos veikimui. Siekiant šio tikslo, turėtų būti pašalintos esamos kliūtys ir į Europos transporto koridorius taip pat turėtų būti įtrauktos svarbios aplinkinės linijos, kuriomis būtų galima naudotis spūsčių ar kitų problemų pagrindiniuose keliuose atveju. Be to, dėl daugiarūšio šių linijų pobūdžio, ekstremaliųjų situacijų atveju viena transporto rūšis galėtų būti pakeista kita;

(80) transporto infrastruktūra yra ekonomikos ir visos visuomenės pagrindas. Tam tikra transporto infrastruktūra yra ypatingos svarbos siekiant užtikrinti gerą gyvybiškai svarbių visuomenės funkcijų veikimą, todėl ji yra Sąjungos strateginio savarankiškumo ramstis. Trečiųjų valstybių įmonių investicijos, interesai ir dalyvavimas Europos strateginėje, o kartais netgi karinėje infrastruktūroje, pvz., uostuose, oro uostuose ir konteinerių terminaluose, didėja. Šiame kontekste trečiųjų valstybių įmonių dalyvavimas gali paspartinti transeuropinio transporto tinklo įgyvendinimą. Tačiau tam tikromis aplinkybėmis tokių įmonių dalyvavimas bendro intereso projektuose arba indėlis į juos galėtų kelti pavojų saugumui ar viešajai tvarkai Sąjungoje. Toks didėjantis užsienio šalių subjektų dalyvavimas Europos strateginėje infrastruktūroje galėtų pakenkti Sąjungos atsparumui. Todėl ypač svarbu užkirsti kelią trečiųjų valstybių dalyvavimui, kuris gali turėti įtakos saugumui ar viešajai tvarkai Sąjungoje. Nedarant poveikio bendradarbiavimo mechanizmui pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2019/452 ([18]) ir jį papildant, būtinas didesnis informuotumas apie tokį dalyvavimą arba indėlį, kad valdžios institucijos galėtų įsikišti, jei paaiškėtų, kad trečiosios šalies įmonės dalyvavimas bendro intereso projekte arba indėlis į jį gali turėti įtakos saugumui arba viešajai tvarkai Sąjungoje ir toks dalyvavimas ar indėlis nepatenka į Reglamento (ES) 2019/452 taikymo sritį;

(81) nors pagrindinė atsakomybė už techninę priežiūrą tenka ir toliau teks valstybėms narėms, nedarant poveikio jų atsakomybei, visų pirma susijusiai su techninės priežiūros planavimu, finansavimu ir valdymu, svarbu, kad būtų vykdoma tinkama transeuropinio transporto tinklo (kai jis bus sukurtas) techninė priežiūra aukštai paslaugų kokybei užtikrinti, o planuojant infrastruktūros projektus ir vykdant su jais susijusias viešųjų pirkimų procedūras būtų laikomasi gyvavimo ciklo principo. Visų pirma valstybės narės turėtų dėti visas įmanomas pastangas užtikrinti, kad būtų vykdomas ilgalaikis kelių ir, kai aktualu, vidaus vandenų kelių infrastruktūros techninės priežiūros planavimas;

(82) siekiant sukurti didžiausios strateginės svarbos transeuropinio transporto tinklo dalis per nustatytą laikotarpį, turėtų būti laikomasi koridoriais grindžiamo požiūrio, koordinuojat skirtingus projektus transnacionaliniu lygiu ir sinchronizuojant koridoriaus kūrimą, tokiu būdu maksimaliai padidinant tinklo teikiamą naudą;

([17]) 2022 m. gruodžio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2022/2557 dėl ypatingos svarbos subjektų atsparumo, kuria panaikinama Tarybos direktyva 2008/114/EB (OL L 333, 2022 12 27, p. 164).

([18]) 2019 m. kovo 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/452, kuriuo nustatoma tiesioginių užsienio investicijų į Sąjungą tikrinimo sistema (OL L 79 I, 2019 3 21, p. 1).

(83) Europos transporto koridoriai turėtų padėti plėtoti transeuropinio transporto tinklo infrastruktūrą tokiu būdu, kad būtų šalinamos kliūtys, gerinamos tarpvalstybinės jungtys ir didinamas efektyvumas ir tvarumas. Jie turėtų prisidėti prie sanglaudos didinimo gerinant teritorinį bendradarbiavimą, be kita ko, su kaimyninėmis šalimis. Juos naudojant taip pat turėtų būti siekiama platesnių transporto politikos tikslų ir sudaromos palankesnės sąlygos sąveikumui, įvairių transporto rūšių integracijai ir daugiarūšio vežimo operacijoms. Koridoriais grindžiamas požiūris turėtų būti skaidrus ir aiškus, o tokių koridorių valdymas neturėtų sukurti papildomos administracinės naštos ar sąnaudų. Komisija turėtų turėti galimybę rekomenduoti įsteigti atskirus subjektus, kurie būtų atsakingi už bendro intereso tarpvalstybinių infrastruktūros projektų koordinavimą, statybą arba valdymą, kad būtų sudarytos palankesnės sąlygos įgyvendinti didelio masto ir sudėtingus tarpvalstybinius infrastruktūros projektus, ir rekomenduoti, kai aktualu, bendradarbiauti pasienio regionams siekiant spręsti judumo uždavinius;

(84) kad būtų lengviau koordinuotai įgyvendinti Europos transporto koridorius ir du horizontaliuosius prioritetus – būtent ERTMS ir Europos jūrų erdvę, Komisija, susitarusi su atitinkamomis valstybėmis narėmis ir pasikonsultavusi su Europos Parlamentu bei Taryba ir, kai tinkama, atitinkamomis kaimyninėmis šalimis, turėtų paskirti Europos koordinatorius. Jie turėtų sudaryti palankesnes sąlygas priemonėms, skirtoms tinkamai valdymo struktūrai sukurti ir nuosekliam infrastruktūros ir investicijų planavimo prioritetų nustatymui Europos transporto koridoriuose ir dviem horizontaliesiems prioritetams užtikrinti;

(85) Europos ir nacionalinės transporto infrastruktūros planavimo ir įgyvendinimo sistemos, taip pat Europos koordinatorių parengti darbo planai turėtų padėti laiku parengti ir planuoti investicijas, būtinas šio reglamento tikslams pasiekti;

(86) Europos koordinatorių darbo planai turėtų būti naudojami siekiant skatinti visų susijusių suinteresuotųjų subjektų, įskaitant, kai tinkama, atitinkamus suinteresuotuosius subjektus iš kaimyninių šalių, bendradarbiavimą. Jais turėtų būti stiprinamas papildomumas su valstybių narių ir infrastruktūros valdytojų veiksmais ir visų pirma nustatomos orientacinės tarpinės reikšmės;

(87) Europos transporto koridoriaus arba horizontaliojo prioriteto, apimančio konkrečias kaimynines šalis, Europos koordinatoriui turėtų būti suteikta teisė bendradarbiauti su šiomis šalimis ir įtraukti jas į atitinkamą su koridoriumi susijusią veiklą;

(88) techninį žemėlapių, kuriuose nurodytas transeuropinis transporto tinklas, pagrindą užtikrina interaktyvi transeuropinio transporto tinklo geografinė ir techninė informacinė sistema („TENtec“);

(89) atsižvelgdama į 2018 m. kovo mėn. Komisijos komunikatą dėl karinio mobilumo veiksmų plano, Komisija įvertino poreikį pritaikyti transeuropinį transporto tinklą kariniams infrastruktūros naudojimo poreikiams. Remiantis 2023 m. birželio 26 d. ir 2023 m. spalio 23 d. Tarybos patvirtintu dokumentu „Kariniai reikalavimai siekiant užtikrinti karinį mobilumą ES ir už jos ribų“ ([19]), į transeuropinį tinklą buvo įtraukti papildomi keliai ir geležinkeliai, kad būtų sustiprinta civilinio ir karinio transporto tinklų sinergija;

(90) Atsižvelgiant į Rusijos agresijos karą prieš Ukrainą ir jo sukurtas naujas geopolitines aplinkybes, taip pat kaip pabrėžta 2022 m. kovo 21 d. Tarybos priimtame ES saugumo ir gynybos strateginiame kelrodyje – Europos Sąjungai, kuri gina savo piliečius, vertybes bei interesus ir prisideda prie tarptautinės taikos ir saugumo – Sąjunga turi stiprinti dvejopo naudojimo transporto infrastruktūrą visame transeuropiniame transporto tinkle, kad būtų skatinamas greitas ir sklandus karinio personalo, reikmenų ir įrangos judėjimas operatyvinio dislokavimo ir pratybų tikslais;

(91) siekiant kuo labiau suderinti atitinkamų Sąjungos lygmens finansinių priemonių gaires ir programavimą, transeuropinio transporto tinklo finansavimas turėtų atitikti šį reglamentą ir turėtų būti visų pirma grindžiamas Reglamentu (ES) 2021/1153. Be to, tinklo finansavimas taip pat turėtų būti grindžiamas pagal kitus Sąjungos teisės aktus teikiamomis finansavimo priemonėmis, įskaitant programą „InvestEU“, nustatytą Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2021/523 ([20]), Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonę, nustatytą Europos

([19]) Dokumentas ST 10440/23.

([20]) 2021 m. kovo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2021/523, kuriuo nustatoma programa „InvestEU“ ir iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2015/1017 (OL L 107, 2021 3 26, p. 30).

Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2021/241 ([21]), sanglaudos politiką, kaip nustatyta SESV 174 straipsnyje, programą „Europos horizontas“, inovacijų fondą, nustatytą Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/87/EB ([22]), ir kitas Europos investicijų banko parengtas finansavimo priemones. Siekiant sudaryti sąlygas finansuoti bendro intereso projektus, Reglamente (ES) 2021/1153 pateikiamos nuorodos į „daugiarūšio transporto logistikos platformas“, „jūrų greitkelius“ ir „telematikos priemones“ turėtų būti atitinkamai suprantamos kaip nuorodos į „daugiarūšio krovininio transporto terminalus“, „Europos jūrų erdvę“ ir „transporto IRT sistemas“, kaip apibrėžta šiame reglamente. Tuo pačiu tikslu Reglamente (ES) 2021/1153 pateikiamos nuorodos į „pagrindinį tinklą“ turėtų būti suprantamos kaip apimančios „išplėstinį pagrindinį tinklą“, kaip nurodyta šiame reglamente;

(92) norint pasiekti transeuropinio transporto tinklo tikslus, visų pirma susijusius su Sąjungos transporto sistemos dekarbonizacija ir skaitmenizacija, reikia patikimos reguliavimo sistemos. Valstybės narės turėtų įgyvendinti plataus užmojo reformas darnaus transporto uždaviniams spręsti, kaip nurodyta Europos semestre. Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemone skatinamos reformos ir investicijos, skirtos transporto tvarumui didinti, išmetamų teršalų kiekiui mažinti, saugai ir efektyvumui didinti. Atitinkamos priemonės šiuo tikslu įtrauktos į patvirtintus ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo planus;

(93) siekiant atnaujinti į šio reglamento I ir II priedus įtrauktus uostų, oro uostų, terminalų ir miestų transporto mazgų žemėlapius bei sąrašą, kad būtų atsižvelgta į galimus pokyčius, visų pirma atsiradusius dėl tam tikrų transporto infrastruktūros elementų, analizuojamų pagal iš anksto nustatytas kiekybines ribines vertes, faktinio naudojimo, ir siekiant iš dalies pakeisti šio reglamento III priede pateiktą Europos transporto koridorių išdėstymą, Komisijai turėtų būti deleguota teisė pagal SESV 290 straipsnį priimti deleguotuosius aktus dėl šio reglamento I, II ir III priedų pakeitimų. Ypač svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi, taip pat ir su ekspertais, ir kad tos konsultacijos būtų vykdomos vadovaujantis 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros ([23]) nustatytais principais. Visų pirma, siekiant užtikrinti vienodas galimybes dalyvauti atliekant su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, Europos Parlamentas ir Taryba visus dokumentus gauna tuo pačiu metu kaip ir valstybių narių ekspertai, o jų ekspertams sistemingai suteikiama galimybė dalyvauti Komisijos ekspertų grupių, kurios atlieka su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, posėdžiuose;

(94) siekiant užtikrinti teisinį tikrumą ir sudaryti sąlygas ilgalaikiam strateginiam planavimui, labai svarbu išlaikyti kuo stabilesnį transeuropinį transporto tinklą ir galimam tinklo atnaujinimui taikyti tik šiame reglamente nustatytus objektyvius ir skaidrius kriterijus;

(95) kai kurias tinklo dalis valdo ne valstybės narės, o kiti subjektai. Vis dėlto valstybės narės yra atsakingos už užtikrinimą, kad tinklą reglamentuojančios taisyklės būtų tinkamai taikomos jų teritorijoje;

(96) siekdama užtikrinti sklandų ir veiksmingą šiame reglamente nustatytų pareigų įgyvendinimą Komisija remia valstybes nares pagal techninės paramos priemonę, nustatytą Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2021/240 ([24]), teikdama specialiai pritaikytas technines žinias reformoms, įskaitant transeuropinio transporto tinklo plėtrą skatinančias reformas, rengti ir įgyvendinti;

(97) siekiant užtikrinti vienodas šio reglamento įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai suteikti išimtis dėl tam tikrų šio reglamento reikalavimų, taip pat priimti įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomi vandens atskaitos lygiai, kuriais nustatoma valstybių narių judumo mieste duomenų rinkimo metodika, taip pat priimti įgyvendinimo aktus dėl Europos transporto koridorių įgyvendinimo, dėl tarpvalstybinių atkarpų įgyvendinimo ir dėl abiejų horizontaliųjų prioritetų įgyvendinimo. Šiuo reglamentu nustatytais atvejais tais įgaliojimais turėtų būti naudojamasi laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011 ([25]);

([21]) 2021 m. vasario 12 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2021/241, kuriuo nustatoma ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonė (OL L 57, 2021 2 18, p. 17).

([22]) 2003 m. spalio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/87/EB, nustatanti šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų sistemą Bendrijoje ir iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 96/61/EB (OL L 275, 2003 10 25, p. 32).

([23]) OL L 123, 2016 5 12, p. 1.

([24]) 2021 m. vasario 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2021/240, kuriuo nustatoma techninės paramos priemonė (OL L 57, 2021 2 18, p. 1).

([25]) 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai (OL L 55, 2011 2 28, p. 13).

(98) nuostatos, susijusios su geležinkeliais, visų pirma bet koks reikalavimas sujungti oro uostus ir uostus su geležinkeliais, taip pat nuostatos, susijusios su daugiarūšio krovininio transporto terminalais, neturėtų būti taikomos Kiprui, Maltai, saloms ir atokiausiems regionams, kol jų teritorijoje nėra geležinkelių sistemos. Toms valstybėms narėms, saloms ir atokiausiems regionams neturėtų būti taikomos nuostatos, susijusios su saugiomis stovėjimo aikštelėmis – tokios stovėjimo vietos nėra būtinos, nes jų teritorijoje nėra tranzitinio krovinių vežimo keliais;

(99) kadangi šio reglamento tikslų – visų pirma, koordinuotai kurti ir plėtoti transeuropinį transporto tinklą – valstybės narės negali deramai pasiekti ir kadangi atsižvelgiant į tai, kad tuos tikslus būtina koordinuoti, tų tikslų būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, laikydamasi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti;

(100) būtina iš dalies pakeisti Reglamentą (ES) 2021/1153 pakoreguojant jo nuostatas taip, kad būtų galima integruoti pagrindinio tinklo koridorius į Europos transporto koridorius. Šiame reglamente turėtų būti apibrėžti Europos transporto koridoriai ir nustatytas jų išdėstymas ir ši apibrėžtis ir išdėstymas turėtų pakeisti pagrindinio tinklo koridorius, apibrėžtus Reglamente (ES) 2021/1153;

(101) būtina iš dalies pakeisti Reglamentą (ES) Nr. 913/2010, pakoreguojant jo nuostatas taip, kad krovinių vežimo geležinkeliais koridorius būtų galima integruoti į Europos transporto koridorius;

(102) Reglamentas (ES) Nr. 1315/2013 turėtų būti panaikintas,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

I SKYRIUS

BENDRIEJI PRINCIPAI

1 straipsnis

Dalykas

1. Šiuo reglamentu nustatomos transeuropinio transporto tinklo, kurį sudaro visuotinis tinklas, pagrindinis tinklas ir išplėstinis pagrindinis tinklas (pagrindinis tinklas ir išplėstinis pagrindinis tinklas nustatytini visuotinio tinklo pagrindu), plėtros gairės.

2. Šiame reglamente nustatomi didžiausios strateginės svarbos Europos transporto koridoriai, kurių pagrindas – prioritetinės transeuropinio transporto tinklo atkarpos ir bendro intereso projektai, taip pat nustatomi reikalavimai, kurių turi būti laikomasi plėtojant ir diegiant transeuropinio transporto tinklo infrastruktūrą.

3. Šiame reglamente nustatomi transeuropinio transporto tinklo plėtros prioritetai ir numatomos transeuropinio transporto tinklo įgyvendinimo priemonės.

2 straipsnis

Taikymo sritis

1. Šis reglamentas taikomas transeuropiniam transporto tinklui, kaip nurodyta I priede pateiktuose žemėlapiuose ir II priede išdėstytuose sąrašuose. Transeuropinis transporto tinklas apima transporto infrastruktūrą, įskaitant alternatyviųjų degalų naudojimo infrastruktūrą, transporto IRT sistemas bei priemones, kuriomis skatinamas efektyvus tokios infrastruktūros valdymas bei naudojimas ir sudaromos sąlygos kurti ir teikti tvarias ir efektyvias transporto paslaugas.

2. Transeuropinio transporto tinklo infrastruktūrą sudaro geležinkelių transporto, vidaus vandenų transporto, jūrų transporto, kelių transporto, oro transporto ir daugiarūšio transporto, be kita ko, miestų transporto mazguose, infrastruktūra, kaip nustatyta atitinkamuose II, III ir IV skyrių skirsniuose.

3 straipsnis

Terminų apibrėžtys

Šiame reglamente vartojamų terminų apibrėžtys:

1) bendro intereso projektas – bet koks pagal šį reglamentą vykdomas projektas;

2) kaimyninė valstybė – trečioji valstybė, kuriai taikoma Europos kaimynystės politika, plėtros politika, Europos ekonominės erdvės susitarimas, Europos laisvosios prekybos asociacijos susitarimas arba Europos Sąjungos bei Europos atominės energijos bendrijos ir Jungtinės Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystės prekybos ir bendradarbiavimo susitarimas ([26]);

3) NUTS regionas – regionas, kaip nustatyta Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 1059/2003 ([27]) ir kurio klasifikacija pateikta to reglamento I priede;

4) tarpvalstybinė atkarpa – atkarpa, kurioje užtikrinamas bendro intereso projekto tęstinumas abipus sienos, esanti tarp arčiausiai dviejų valstybių narių arba valstybės narės ir kaimyninės valstybės sienos esančių miestų transporto mazgų;

5) kliūtis – fizinis, techninis, funkcinis, operacinis arba administracinis trikdis, dėl kurio sistema sutrikdoma, įskaitant sistemines spūstis arba sustabdymą, taip, kad paveikiamas tolimojo susisiekimo arba tarpvalstybinio eismo srautų tęstinumas;

6) miesto transporto mazgas – miesto zona, kurioje keleivių ir krovinių vežimui skirto transeuropinio transporto tinklo transporto infrastruktūros elementai, pavyzdžiui, uostai, įskaitant keleivių terminalus, oro uostai, geležinkelio stotys, autobusų terminalai bei daugiarūšio transporto krovinių terminalai, esantys miesto zonoje arba aplink ją, yra sujungti su kitais tos infrastruktūros elementais ir su regioninio ir vietos eismo infrastruktūra, įskaitant infrastruktūrą, skirtą aktyviajam judumui;

7) izoliuotas tinklas – valstybės narės geležinkelių tinklas (ar jo dalis), kurio vėžės plotis skiriasi nuo Europos standartinio nominalaus vėžės pločio (1 435 mm);

8) daugiarūšis transportas – keleivių arba krovinių vežimas arba ir keleivių, ir krovinių vežimas dviejų ar daugiau rūšių transportu;

9) skaitmeninė daugiarūšio judumo paslauga – skaitmeninė daugiarūšio judumo paslauga, kaip apibrėžta Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2010/40/ES ([28]) 4 straipsnio 24 punkte;

10) sąveikumas – infrastruktūros, įskaitant tam tikros rūšies transporto ar sektoriaus segmento ir tarp skirtingų transporto rūšių esančią skaitmeninę infrastruktūrą, pajėgumas (be kita ko, atsižvelgiant į visas reguliavimo, technines, administracines ir operacines sąlygas) padėti užtikrinti saugius ir nenutrūkstamus eismo ir informacijos srautus, kurių veiksmingumas atitinka tai infrastruktūrai, tos rūšies transportui ar sektoriaus segmentui būtiną veiksmingumą;

11) daugiarūšio keleivinio transporto mazgas – mažiausiai dviejų rūšių keleivinio transporto susiejimo punktas, kuriame teikiama kelionių informacija, užtikrinama prieiga prie viešojo transporto ir galimybė keisti transporto rūšį, įskaitant privataus ir viešojo transporto jungties aikšteles, ir kuris veikia kaip sąsaja miestų transporto mazgų viduje ir tarp jų, taip pat tarp miestų transporto mazgų ir tolimesnio susisiekimo transporto tinklų;

12) daugiarūšio krovininio transporto terminalas – struktūra, pritaikyta bent dviejų rūšių transporto priemonių arba dviejų skirtingų geležinkelių sistemų kroviniams perkrauti ir jiems laikinai saugoti, pavyzdžiui, terminalai vidaus vandenų arba jūrų uostuose, palei vidaus vandenų kelius ir oro uostuose, taip pat kelių ir geležinkelių terminalai;

13) darnaus judumo mieste planas arba DJMP – strateginio judumo planavimo dokumentas, kuriuo siekiama tvariu būdu žmonėms, įmonėms ir prekėms pagerinti prieinamumą prie funkcinės miesto zonos, įskaitant toje miesto zonoje arba šalia jos esančias važinėjimo į darbą zonas, ir judumą joje, siekiant visų pirma geresnės gyvenimo kokybės;

([26]) OL L 149, 2021 4 30, p. 10.
([27]) 2003 m. gegužės 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1059/2003 dėl bendro teritorinių statistinių vienetų klasifikatoriaus (NUTS) nustatymo (OL L 154, 2003 6 21, p. 1).
([28]) 2010 m. liepos 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2010/40/ES dėl kelių transporto ir jo sąsajų su kitų rūšių transportu srities intelektinių transporto sistemų diegimo sistemos (OL L 207, 2010 8 6, p. 1).

14) aktyvusis judumas – žmonių judėjimas arba prekių gabenimas nemotorizuotomis priemonėmis, grindžiamas žmogaus fizine veikla, įskaitant transporto priemones su pagalbine elektrine varymo sistema, kaip nurodyta Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 168/2013 ([29]) 2 straipsnio 2 dalies h punkte;

15) transporto IRT sistemos – informacinių ir ryšių technologijų sistemos ir taikomosios programos, naudojančios informacijos, ryšių, navigacijos ar padėties nustatymo, ar lokalizavimo technologijas, įskaitant kosmines technologijas, kuriomis naudojantis galima apdoroti, saugoti duomenis bei informaciją ir jais keistis, reikalinga siekiant veiksmingai valdyti transeuropinio transporto tinklo infrastruktūrą, judumą ir eismą, teikti atitinkamą informaciją institucijoms ir teikti pridėtinės vertės suteikiančias paslaugas piliečiams, krovinių siuntėjams ir operatoriams, įskaitant sistemas, kurios padeda užtikrinti, kad tinklo naudojimas būtų atsparus, saugus, patikimas, nekenkiantis aplinkai ir efektyvus pajėgumų naudojimo atžvilgiu; šios sistemos apima sistemas, technologijas ir paslaugas, nurodytas 16–22 punktuose, ir taip pat gali apimti transporto priemonėse esančius įtaisus su atitinkamais infrastruktūros ar skaitmeniniais komponentais;

16) intelektinės transporto sistemos arba ITS – intelektinės transporto sistemos, kaip apibrėžta Direktyvos 2010/40/ES 4 straipsnio 1 punkte;

17) laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistema arba VTMIS – laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistema, nustatyta Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/59/EB ([30]);

18) upių informacijos paslaugos arba UIP – upių informacijos paslaugos (UIP), kaip apibrėžta Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2005/44/EB ([31]) 3 straipsnio a punkte;

19) Europos jūrų sektoriaus vieno langelio aplinka arba EMSWe – Europos jūrų sektoriaus vieno langelio aplinka, kaip apibrėžta Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2019/1239 ([32]) 2 straipsnio 1 punkte;

20) oro eismo valdymo / oro navigacijos paslaugų sistema arba OEV/ONP sistema – OEV/ONP sistema, kaip apibrėžta Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2018/1139 ([33]) 3 straipsnio 7 punkte;

21) Europos geležinkelių eismo valdymo sistema arba ERTMS – Europos geležinkelių eismo valdymo sistema (ERTMS), kaip apibrėžta Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2023/1695 ([34]) I priedo 2.2 punkte, o įgyvendinimo terminų atžvilgiu – tame reglamente nurodyta traukinio apsaugos A klasės sistema ir bet kuri radijo ryšio A klasės sistema;

22) radijo ryšiu pagrįsta ERTMS – Europos traukinių kontrolės sistemos (ETCS) 2-ojo lygmens taikomoji programa, kuriai nereikia geležinkelio kelio signalų ir kurioje pagal Komisijos įgyvendinimo reglamentą (ES) 2023/1695 naudojama radijo ryšio A klasės sistema, skirta keitimuisi su sauga susijusiems ir su sauga nesusijusiems duomenimis tarp bėgių ir traukinio;

23) B klasės sistemos – B klasės sistemos, kaip apibrėžta Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2023/1695 II priedo 3 punkte;

([29]) 2013 m. sausio 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 168/2013 dėl dviračių ir triračių transporto priemonių bei keturračių patvirtinimo ir rinkos priežiūros (OL L 60, 2013 3 2, p. 52).

([30]) 2002 m. birželio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/59/EB, įdiegianti Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemą ir panaikinanti Tarybos direktyvą 93/75/EEB (OL L 208, 2002 8 5, p. 10).

([31]) 2005 m. rugsėjo 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2005/44/EB dėl suderintų upių informacijos paslaugų (UIP) Bendrijos vidaus vandens keliuose (OL L 255, 2005 9 30, p. 152).

([32]) 2019 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/1239, kuriuo nustatoma Europos jūrų sektoriaus vieno langelio aplinka ir panaikinama Direktyva 2010/65/ES (OL L 198, 2019 7 25, p. 64).

([33]) 2018 m. liepos 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/1139 dėl bendrųjų civilinės aviacijos taisyklių, ir kuriuo įsteigiama Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra, iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 2111/2005, (EB) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 ir direktyvos 2014/30/ES ir 2014/53/ES bei panaikinami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 552/2004 ir (EB) Nr. 216/2008 bei Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3922/91 (OL L 212, 2018 8 22, p. 1).

([34]) 2023 m. rugpjūčio 10 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2023/1695 dėl geležinkelių sistemos Europos Sąjungoje kontrolės, valdymo ir signalizacijos posistemių techninės sąveikos specifikacijos, kuriuo panaikinamas Reglamentas (ES) 2016/919 (OL L 222, 2023 9 8, p. 380).

24) jūrų uostas – jūrų uostas, kaip apibrėžta Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2017/352 ([35]) 2 straipsnio 16 punkte;

25) trumpųjų nuotolių laivyba – krovinių ir keleivių judėjimas jūra tarp uostų, esančių vienos ar kelių valstybių narių geografiniuose vandenyse, arba tarp uosto, esančio valstybės narės vandenyse, ir uosto, esančio gretimos trečiosios valstybės, kurios pakrantė yra prie jūros, besiribojančios su vienos ar kelių valstybių narių vandenimis, vandenyse;

26) elektroninė krovinių vežimo informacija arba eFTI – elektroninė krovinių vežimo informacija, kaip apibrėžta Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2020/1056 ([36]) 3 straipsnio 4 punkte;

27) Bendras Europos dangus arba BED – pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentus (EB) Nr. 549/2004 ([37]), (EB) Nr. 550/2004 ([38]), (EB) Nr. 551/2004 ([39]) ir (ES) 2018/1139 nustatytos sistemos, kuriomis siekiama sugriežtinti oro eismo saugos standartus, prisidėti prie darnaus oro transporto sistemos vystymo ir gerinti bendrą oro eismo valdymo ir oro navigacijos paslaugų, teikiamų bendrojo oro eismo srityje, kokybę Europoje;

28) vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodromas – zona, naudojama vertikalaus kilimo ir tūpimo orlaiviui kilti ir tūpti;

29) kontaktinė orlaivių stovėjimo aikštelė – aikštelė nustatytoje oro uosto perono vietoje su įrengta keleivių įlaipinimo galerija;

30) nutolusi orlaivių stovėjimo aikštelė – aikštelė nustatytoje oro uosto perono vietoje be įrengtos keleivių įlaipinimo galerijos;

31) SESAR projektas – projektas, skirtas oro eismo valdymui Europoje modernizuoti, kuriuo siekiama Sąjungoje užtikrinti itin veiksmingą, standartizuotą ir sąveikią oro eismo valdymo infrastruktūrą ir kurį sudaro inovacijų ciklas, apimantis SESAR apibrėžimo etapą, SESAR projektavimo etapą ir SESAR įgyvendinimo etapą;

32) kosmodromas – erdvėlaivių bandymo ir paleidimo įrenginys;

33) Europos geležinkelių projektas – Europos geležinkelių bendrosios įmonės, įsteigtos Tarybos reglamentu (ES) 2021/2085 ([40]) arba jos pirmtakės bendrosios įmonės „Shift2Rail“ projektas;

34) Europos OEV pagrindinis planas – planas, patvirtintas Tarybos sprendimu 2009/320/EB ([41]) su vėlesniais pakeitimais;

35) krovinių vežimo geležinkeliais valdymo įstaigos – Reglamento (ES) Nr. 913/2010 8 straipsnyje nurodytos valdymo įstaigos;

36) techninė priežiūra – darbai, vykdomi siekiant išlaikyti esamos infrastruktūros būklę ir pajėgumą taip, kad visą jos naudojimo laikotarpį ja būtų užtikrinamas eismo srautui tinkamas paslaugų lygis ir aukštas saugos lygis;

([35]) 2017 m. vasario 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2017/352, kuriuo nustatoma uosto paslaugų teikimo sistema ir bendros finansinio uostų skaidrumo taisyklės (OL L 57, 2017 3 3, p. 1).
([36]) 2020 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2020/1056 dėl elektroninės krovinių vežimo informacijos (OL L 249, 2020 7 31, p. 33).
([37]) 2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 549/2004, nustatantis bendro Europos dangaus sukūrimo pagrindą (pagrindų reglamentas) (OL L 96, 2004 3 31, p. 1).
([38]) 2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 550/2004 dėl oro navigacijos paslaugų teikimo bendrame Europos danguje (paslaugų teikimo reglamentas) (OL L 96, 2004 3 31, p. 10).
([39]) 2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 551/2004 dėl bendro Europos dangaus oro erdvės organizavimo ir naudojimo (oro erdvės reglamentas) (OL L 96, 2004 3 31, p. 20).
([40]) 2021 m. lapkričio 19 d. Tarybos reglamentas (ES) 2021/2085, kuriuo pagal programą „Europos horizontas“ steigiamos bendrosios įmonės ir panaikinami reglamentai (EB) Nr. 219/2007, (ES) Nr. 557/2014, (ES) Nr. 558/2014, (ES) Nr. 559/2014, (ES) Nr. 560/2014, (ES) Nr. 561/2014 bei (ES) Nr. 642/2014 (OL L 427, 2021 11 30, p. 17).
([41]) 2009 m. kovo 30 d. Tarybos sprendimas 2009/320/EB, patvirtinantis Bendro Europos dangaus ATM tyrimų (SESAR) projekto pagrindinį oro eismo vadybos Europoje planą (OL L 95, 2009 4 9, p. 41).

37) socialinė ekonominė sąnaudų ir naudos analizė – pripažinta metodika grindžiamas kiekybinis projekto vertės *ex ante* vertinimas, kurį atliekant atsižvelgiama į visą atitinkamą socialinę, ekonominę, su sveikata susijusią, su klimatu susijusią ir aplinkosauginę naudą ir sąnaudas; su klimatu susijusių ir aplinkosauginių sąnaudų ir naudos analizė grindžiama pagal Direktyvą 2011/92/ES atliktu poveikio aplinkai įvertinimu;

38) alternatyvieji degalai – alternatyvieji degalai, kaip apibrėžta Reglamento (ES) 2023/1804 2 straipsnio 4 punkte;

39) saugi stovėjimo aikštelė – stovėjimo aikštelė, kuria gali naudotis vairuotojai, vežantys prekes ar keleivius, atitinkanti Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 561/2006 ([42]) 8a straipsnio 1 dalyje išvardytus reikalavimus ir patvirtinta pagal Sąjungos standartus ir procedūras, nurodytus minėto reglamento 8a straipsnio 2 dalyje;

40) važiuojančių transporto priemonių svėrimo sistema – automatinė kelių infrastruktūros sistema, kurios paskirtis – identifikuoti važiuojančias transporto priemones ar transporto priemonių derinius, galimai viršijusius atitinkamas masės ribas pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 96/53/EB ([43]);

41) sprendimas dėl leidimo vykdyti projektą – valstybės narės institucijos ar institucijų, neįskaitant administracinių ir teisminių apeliacinių institucijų, pagal nacionalinę teisės sistemą ir administracinę teisę priimtas sprendimas arba keli tuo pačiu metu ar vienas po kito priimti sprendimai, įskaitant administracinio pobūdžio sprendimus, kuriuo (-iais) nustatoma, ar projekto rengėjas turi teisę įgyvendinti projektą atitinkamoje geografinėje vietovėje pagrindiniame tinkle, išplėstiniame pagrindiniame tinkle ar visuotiniame tinkle, nedarant poveikio jokiam administracinės ar teisminės apeliacinės procedūros kontekste priimtam sprendimui.

4 straipsnis

Transeuropinio transporto tinklo tikslai

1. Bendras transeuropinio transporto tinklo plėtros tikslas – sukurti aukštos kokybės bendrą visą Sąjungą apimantį daugiarūšio transporto tinklą.

2. Transeuropinis transporto tinklas stiprina Sąjungos socialinę, ekonominę ir teritorinę sanglaudą ir padeda kurti tvarią, saugią, efektyvią ir atsparią bendrą Europos transporto erdvę, kuri padeda užtikrinti, kad jos naudotojai gautų didesnę naudą, ir prisideda prie integracinio augimo. Transeuropinis transporto tinklas demonstruoja aiškią Europos pridėtinę vertę, t. y. padeda siekti tikslų šiose keturiose kategorijose:

a) tvarumo:

i) skatinamas visai netaršus ir mažataršis judumas, laikantis atitinkamų Sąjungos CO_2 mažinimo tikslų;

ii) sudaromos sąlygos aktyviau naudoti darnesnio transporto rūšis, visų pirma visoje Sąjungoje toliau plėtojant sąveikų tolimojo susisiekimo keleivinį geležinkelių tinklą, įskaitant greitąjį geležinkelį, ir sąveikų krovininio geležinkelių transporto tinklą, patikimą keleiviams ir kroviniams skirtą vidaus vandenų ir trumpųjų nuotolių laivybos tinklą;

iii) labiau saugoma aplinka;

iv) mažinamas neigiamas išorinis poveikis, be kita ko, susijęs su aplinka, klimatu, sveikata, spūstimis ir avarijomis, pavyzdžiui, taikant ekologinių paskatų sistemas, arba

v) didinamas energetinis saugumas;

b) sanglaudos:

([42]) 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo ir iš dalies keičiantis Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 3821/85 ir (EB) Nr. 2135/98 bei panaikinantis Reglamentą (EEB) Nr. 3820/85 (OL L 102, 2006 4 11, p. 1).

([43]) 1996 m. liepos 25 d. Tarybos direktyva 96/53/EB, nustatanti tam tikrų Bendrijoje nacionaliniam ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausius leistinus matmenis ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausią leistiną masę (OL L 235, 1996 9 17, p. 59).

i) užtikrinamas visų Sąjungos regionų pasiekiamumas ir jungtys, ypač daug dėmesio skiriant atokiausiems regionams ir kitiems atokiems, salų, periferiniams ir kalnų regionams, taip pat retai apgyvendintoms vietovėms;

ii) mažinami regionų ir valstybių narių infrastruktūros kokybės skirtumai ir skatinamas visų transporto rūšių skaitmeninių sistemų sąveikumas, užtikrinant pakankamus tinklų pajėgumus;

iii) keleivinio ir krovininio transporto srityje užtikrinama, kad būtų efektyviai koordinuojama ir sujungiama transporto infrastruktūra, skirta tolimajam susisiekimui ir regioniniam bei vietos susisiekimui, siekiant palengvinti transporto paslaugas, be kita ko, miestų transporto mazguose, arba

iv) plėtojama transporto infrastruktūra, atitinkanti specifinę skirtingų Sąjungos dalių padėtį ir užtikrinanti subalansuotą visų Europos regionų aprėptį;

c) efektyvumo:

i) valstybių narių teritorijose ir tarp šių teritorijų, visų pirma tarpvalstybinėse atkarpose, šalinamos transporto infrastruktūrų bei jų jungčių pralaidumo kliūtys ir kuriamos trūkstamos jungtys, kai tikslinga, sujungiant su transeuropiniu transporto tinklu trečiosiose valstybėse;

ii) šalinamos sąveikumo kliūtys, įskaitant skaitmenizacijos spragas;

iii) užtikrinamas nacionalinių, regioninių ir vietos transporto tinklų sąveikumas;

iv) optimaliai integruojamos ir tarpusavyje sujungiamos visos transporto rūšys, taip pat ir miestų transporto mazguose;

v) skatinama teikti ekonomiškai efektyvias, aukštos kokybės transporto paslaugas, kurios padėtų užtikrinti didesnį ekonomikos augimą ir konkurencingumą;

vi) efektyviau naudojama veikianti nauja ir esama infrastruktūra, pavyzdžiui, geležinkelių sektoriuje;

vii) ekonomiškai efektyviai taikomos sąveikios inovatyviosios technologinės ir operacinės koncepcijos bei skaitmeninės sistemos arba

viii) užtikrinamas didesnis tarpvalstybinių projektų infrastruktūros darbų koordinavimas tarp valstybių narių;

d) didesnės naudos tinklo naudotojams:

i) užtikrinama prieiga naudotojams ir tenkinami jų judumo ir transporto poreikiai, visų pirma atsižvelgiant į pažeidžiamoje padėtyje esančių asmenų poreikius, įskaitant negalią turinčius asmenis arba riboto judumo asmenis ir žmones, gyvenančius atokiuose regionuose, įskaitant atokiausius regionus ir kitus atokius, kaimo, salų, periferinius ir kalnų regionus, taip pat retai apgyvendintas vietoves;

ii) keleivių ir krovinių vežimo srityje užtikrinami saugos, saugumo ir aukštos kokybės standartai, įskaitant visiems naudotojams teikiamų paslaugų kokybę;

iii) remiama transporto paslaugų, kurios turi būti prieinamos ir įperkamos, kokybė, efektyvumas ir tvarumas;

iv) remiamas judumas, kuris yra pritaikytas kintančiam klimatui ir atsparus gamtiniams pavojams bei žmogaus sukeltoms katastrofoms ir palengvina efektyvų ir spartų pagalbos ir gelbėjimo tarnybų iškvietimą, be kita ko, negalią turintiems asmenims arba riboto judumo asmenims;

v) užtikrinamas infrastruktūros atsparumas, visų pirma tarpvalstybinėse atkarpose;

vi) užtikrinama, kad, sutrikus tinklo veikimui, būtų prieinami alternatyvūs transporto sprendimai, be kita ko, susiję su kitų rūšių transportu;

vii) remiamos aktyviojo judumo rūšys didinant susijusios infrastruktūros prieinamumą ir gerinant jos kokybę, taip didinant aktyvių infrastruktūros naudotojų saugą ir gerinant jų sveikatą, taip pat didinant šio judumo aplinkosauginę naudą;

viii) remiamas sklandus judumas Sąjungoje arba

ix) užtikrinama tinkama techninė priežiūra, kad esamos infrastruktūros atžvilgiu būtų užtikrintas eismo srautui pritaikytas paslaugų lygis ir aukštas saugos lygis infrastruktūros naudojimo laikotarpiu.

5 straipsnis

Efektyviai išteklius naudojantis ir atsparus tinklas ir aplinkos apsauga

1. Transeuropinis transporto tinklas planuojamas, plėtojamas ir eksploatuojamas efektyviai naudojant išteklius ir pagal taikytinus Sąjungos ir nacionalinius aplinkosaugos reikalavimus:

a) kuriama nauja infrastruktūra, tobulinama esama transporto infrastruktūra ir atliekama jos techninė priežiūra, visų pirma, visą infrastruktūros naudojimo trukmę apimanti techninė priežiūra įtraukiama į infrastruktūros statybos ar tobulinimo planavimo etapą ir užtikrinamas infrastruktūros tinkamumas naudoti;

b) optimizuojama infrastruktūros integracija ir sujungimas;

c) diegiama alternatyviųjų degalų pildymo ir įkrovimo infrastruktūra, taip prisidedant prie dekarbonizacijos technologijų diegimo;

d) diegiamos naujos technologijos ir transporto IRT sistemos, siekiant išsaugoti arba padidinti infrastruktūros veiksmingumą, kai toks diegimas yra ekonomiškai pagrįstas arba reikalingas saugai ir saugumui padidinti;

e) optimizuojamas infrastruktūros naudojimas, visų pirma užtikrinant efektyvų pajėgumų ir eismo valdymą, skatinant daugiarūšiškumą ir pereinant prie darnesnių judumo modelių, įskaitant darnių, patrauklių ir veiksmingų daugiarūšio transporto paslaugų plėtojimą;

f) atsižvelgiama į galimą sinergiją su kitais tinklais, visų pirma transeuropiniais energetikos ar telekomunikacijų tinklais, įskaitant, kai aktualu, visą elektros tinklą, ir ji optimizuojama, kad būtų užtikrintas įkrovimo infrastruktūros planavimo ir atitinkamo tinklo planavimo suderinamumas, taip pat atsižvelgiama į galimą sinergiją su dvejopo naudojimo infrastruktūra, nustatyta 2023 m. birželio 26 d. ir 2023 m. spalio 23 d. Tarybos patvirtintu dokumentu „Kariniai reikalavimai siekiant užtikrinti karinį mobilumą ES ir už jos ribų“ ir visuose vėlesniuose vėliau patvirtintuose dokumentuose, kuriais peržiūrimi tie reikalavimai, taip pat su dviračių infrastruktūra, įskaitant ilgo nuotolio dviračių takus;

g) plėtojama žalioji, tvari ir klimatui atspari infrastruktūra, atsižvelgiant į aktyviojo judėjimo rūšis, ir skatinamos naujos technologijos, kuriomis siekiama transporto infrastruktūros statybos dekarbonizacijos, be kita ko, pasitelkiant efektyviai išteklius naudojančias ir klimato kaitos poveikiui atsparias medžiagas, skirtas kuo labiau sumažinti neigiamą poveikį netoli tinklo gyvenančių žmonių sveikatai, aplinkai, įskaitant oro ir akustinės taršos poveikį, ir ekosistemų degradaciją; ir

h) tinkamai atsižvelgiama į transporto tinklo ir jo infrastruktūros ir paslaugų, ypač tarpvalstybinėse atkarpose, atsparumą besikeičiančiam klimatui ir geopolitinėms aplinkybėms, gamtiniams pavojams ir žmogaus sukeltoms katastrofoms, taip pat tyčiniams ar netyčiniams sutrikdymams, siekiant įveikti tuos iššūkius ir sudaryti sąlygas tinkamai reaguoti ir laiku atsigauti po tų sutrikdymų, taip pat sudaryti palankesnes sąlygas tiekimo grandinėms.

2. Planuodamos ir plėtodamos transeuropinį transporto tinklą valstybės narės gali koreguoti išsamų atkarpos maršrutų išdėstymą, atsižvelgdamos į konkrečias aplinkybes, būdingas skirtingoms Sąjungos dalims, pavyzdžiui, atitinkamų regionų topografines savybes ir aplinkos apsaugos aspektus, kartu užtikrindamos atitiktį šiam reglamentui. Pagal 58 straipsnio 1 dalies g punkte nustatytą reikalavimą toks koregavimas neviršija to, kas leidžiama pagal atitinkamą sprendimą dėl leidimo vykdyti projektą.

3. Planų ir projektų poveikio aplinkai vertinimas atliekamas pagal Tarybos direktyvą 92/43/EEB ([44]), Europos Parlamento ir Tarybos direktyvas 2000/60/EB ([45]), 2001/42/EB ([46]), 2002/49/EB ([47]), 2009/147/EB ([48]) ir Direktyvą 2011/92/ES. Tų bendro intereso projektų, su kurių poveikio aplinkai vertinimu susijęs viešųjų pirkimų procesas dar nėra pradėtas iki 2024 m. liepos 18 d., atveju taip pat turėtų būti įvertintas reikšmingos žalos nedarymo principo laikymasis.

6 straipsnis

Laipsniška transeuropinio transporto tinklo plėtra

1. Nedarant poveikio 8 straipsnio 5 daliai, jei šiame reglamente nenurodyta kitaip, transeuropinis transporto tinklas palaipsniui plėtojamas trimis etapais:

a) pagrindinį tinklą planuojama užbaigti ne vėliau kaip 2030 m. gruodžio 31 d.;

b) išplėstinį pagrindinį tinklą planuojama užbaigti ne vėliau kaip 2040 m. gruodžio 31 d. ir

c) visuotinį tinklą planuojama užbaigti ne vėliau kaip 2050 m. gruodžio 31 d.

Kad būtų išplėtotas transeuropinio transporto tinklas, visų pirma, turi būti sukurta suderinta ir skaidria metodika grindžiama to tinklo struktūra, kurią turi sudaryti pagrindinis tinklas, išplėstinis pagrindinis tinklas ir visuotinis tinklas, o transporto ir miestų transporto mazgai joje turi būti tolimojo susisiekimo eismo ir regioninių bei vietos transporto tinklų daugiarūšio transporto jungtys.

2. Visuotinį tinklą sudaro visa esama ir planuojama transeuropinio transporto tinklo transporto infrastruktūra, taip pat priemonės, kuriomis skatinamas efektyvus ir socialiniu bei aplinkosaugos požiūriu tvarus tokios infrastruktūros naudojimas.

3. Pagrindinį tinklą ir išplėstinį pagrindinį tinklą sudaro tos transeuropinio transporto tinklo dalys, kurių plėtrai teikiama pirmenybė ir kurios turi būti baigtos plėtoti laikantis 1 dalyje išdėstytų terminų, siekiant transeuropinio transporto tinklo plėtros tikslų.

7 straipsnis

Europos transporto koridoriai

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

8 straipsnis

Bendros svarbos projektai

1. Bendro intereso projektais prisidedama prie transeuropinio transporto tinklo plėtojimo kuriant naują transporto infrastruktūrą, modernizuojant esamą transporto infrastruktūrą arba taikant priemones, kuriomis skatinamas efektyviu išteklių naudojimu grindžiamas tinklo naudojimas.

2. Bendro intereso projektai turi:

a) demonstruoti Europos pridėtinę vertę padėdami siekti tikslų, priskiriamų bent dviem iš keturių kategorijų, nurodytų 4 straipsnio 2 dalyje, ir

([44]) 1992 m. gegužės 21 d. Tarybos direktyva 92/43/EEB dėl natūralių buveinių ir laukinės faunos bei floros apsaugos (OL L 206, 1992 7 22, p. 7).
([45]) 2000 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2000/60/EB, nustatanti Bendrijos veiksmų vandens politikos srityje pagrindus (OL L 327, 2000 12 22, p. 1).
([46]) 2001 m. birželio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/42/EB dėl tam tikrų planų ir programų pasekmių aplinkai vertinimo (OL L 197, 2001 7 21, p. 30).
([47]) 2002 m. birželio 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/49/EB dėl aplinkos triukšmo įvertinimo ir valdymo (OL L 189, 2002 7 18, p. 12).
([48]) 2009 m. lapkričio 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/147/EB dėl laukinių paukščių apsaugos (OL L 20, 2010 1 26, p. 7).

b) būti ekonomiškai perspektyvūs, remiantis socialine ekonomine sąnaudų ir naudos analize arba, retai apgyvendintų vietovių arba projektų, kurie yra būtini dvejopam infrastruktūros naudojimui, atveju, teigiamai prisidėti prie tinklo plėtros, remiantis socialine ekonomine sąnaudų ir naudos analize.

3. Bendro intereso projektas aprėpia visą savo ciklą, įskaitant galimybių studijas, leidimų išdavimo procedūras, statybą, eksploatavimą, techninę priežiūrą ir vertinimą.

4. Valstybės narės imasi visų būtinų priemonių užtikrinti, kad bendro intereso projektai būtų vykdomi laikantis atitinkamos Sąjungos ir nacionalinės teisės, visų pirma Sąjungos aplinkos, klimato apsaugos, saugos, saugumo, konkurencijos, valstybės pagalbos, viešųjų pirkimų, visuomenės sveikatos ir prieinamumo sričių teisės, taip pat Sąjungos teisės aktų ir nacionalinių teisės aktų, reglamentuojančių nediskriminavimą.

5. Bendro intereso projektų įgyvendinimas priklauso nuo jų brandumo lygio, atitikties Sąjungos ir nacionalinėms teisinėms procedūroms ir turimų finansinių išteklių, nedarant poveikio valstybės narės ar Sąjungos finansiniam įsipareigojimui.

6. Komisija gali rekomenduoti valstybėms narėms įsteigti atskirus subjektus, kurie būtų atsakingi už bendro intereso tarpvalstybinių infrastruktūros projektų, ypač didelio masto ir sudėtingų projektų, koordinavimą, statybą arba valdymą. Atitinkamas Europos koordinatorius turi stebėtojo statusą tokio atskiro subjekto stebėtojų taryboje arba panašiame valdymo organe.

7. Valstybės narės deda visas įmanomas pastangas siekdamos užtikrinti, kad bendro intereso projektai būtų įgyvendinti laiku ir veiksmingai.

8. Valstybės narės, laikydamosi pripažinto ir suderinto požiūrio, taiko socialinę ekonominę sąnaudų ir naudos analizę, kad būtų galima atlikti skaidrų ir lyginamąjį šių projektų vertinimą.

9 straipsnis

Bendradarbiavimas su trečiosiomis valstybėmis

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

a) skatinti ir trečiosiose valstybėse taikyti transeuropinio transporto tinklo politiką, taip pat ir kitą susijusią Sąjungos politiką, visų pirma aplinkos ir klimato apsaugos srityse;

b) užtikrinti transeuropinio transporto tinklo ir trečiųjų valstybių transporto tinklų jungtį sienos perėjimo punktuose, be kita ko, trečiosios valstybės, kuri yra Europos transporto koridoriaus dalis, teritorijoje, siekiant garantuoti sklandų eismo srautą, patikrinimus kertant sieną, sienų stebėjimą ir kitas sienų kontrolės procedūras;

c) trečiųjų valstybių teritorijoje užtikrinti transeuropinio transporto tinklo ir tų trečiųjų valstybių transporto tinklų jungtį, visų pirma siekiant, kai aktualu ir tikslinga, sudaryti palankesnes sąlygas susisiekimui su trečiosiomis valstybėmis geležinkelių transportu;

d) sukurti trečiosiose valstybėse transporto infrastruktūrą, kuri sujungtų atskiras Sąjungos transeuropinio transporto tinklo dalis;

e) skatinti užtikrinti transeuropinio transporto tinklo ir trečiųjų valstybių tinklų sąveikumą;

f) sudaryti palankesnes sąlygas jūrų transportui ir skatinti naudotis trumpųjų nuotolių laivybos maršrutais su trečiosiomis valstybėmis su sąlyga, kad jais neprisidedama prie anglies dioksido nutekėjimo;

g) sudaryti palankesnes sąlygas susisiekimui su trečiosiomis valstybėmis vidaus vandenų transportu;

h) sudaryti palankesnes sąlygas oro susisiekimui su trečiosiomis valstybėmis ir taip skatinti efektyvų ir tvarų ekonomikos augimą ir konkurencingumą, be kita ko, plėsti Bendrą Europos dangų ir gerinti bendradarbiavimą oro eismo valdymo srityje;

i) sujungti ir įdiegti transporto IRT sistemas tose trečiosiose valstybėse ir

j) skatinti transporto dekarbonizaciją, visų pirma diegiant alternatyviųjų degalų infrastruktūrą trečiosiose valstybėse, siekiant sukurti nenutrūkstamą tinklą, susietą su transeuropiniu transporto tinklu.

2. IV priede pateikiami orientaciniai transeuropinio transporto tinklo, išplėsto į konkrečias kaimynines valstybes, žemėlapiai, kuriuose, kai taikytina, nurodyta pagrindinio tinklo ir visuotinio tinklo aprėptis pagal šio reglamento kriterijus.

3. Jokia šio straipsnio nuostata nereiškia teisės į jokį Sąjungos finansinį įnašą į projektus trečiosiose valstybėse pagal kitus Sąjungos teisės aktus.

II SKYRIUS

BENDROSIOS NUOSTATOS

10 straipsnis

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

1. Pagrindinis tinklas, išplėstinis pagrindinis tinklas ir visuotinis tinklas:

a) turi būti tokios aprėpties, kokia nurodyta I priede pateiktuose žemėlapiuose ir II priede išdėstytuose sąrašuose;

b) turi būti išsamiau apibrėžiami pateikiant infrastruktūros sudedamųjų dalių apibūdinimą;

c) turi atitikti šiame skyriuje ir III bei IV skyriuose nustatytus reikalavimus, taikomus transporto infrastruktūrai, ir

d) yra pagrindas, kuriuo remiantis nustatomi bendro intereso projektai.

2. Pagrindinį tinklą ir išplėstinį pagrindinį tinklą sudaro tos transeuropinio transporto tinklo dalys, kurių plėtrai teikiama pirmenybė siekiant transeuropinio transporto tinklo plėtros politikos tikslų.

Reglamente (ES) 2021/1153 pateikiamos nuorodos į „pagrindinį tinklą“ suprantamos kaip apimančios „išplėstinį pagrindinį tinklą“, kaip tai suprantama šiame reglamente.

Reglamente (ES) 2023/1804 pateikiamos nuorodos į „pagrindinį tinklą“ suprantamos kaip nuorodos į „pagrindinį tinklą“, kaip tai suprantama šiame reglamente.

Reglamente (ES) 2023/1804 pateikiamos nuorodos į „visuotinį tinklą“ suprantamos kaip nuorodos į „išplėstinį pagrindinį tinklą“ ir „visuotinį tinklą“, kaip tai suprantama šiame reglamente.

3. Tinklo mazgai nurodomi II priede ir apima miestų transporto mazgus ir transporto mazgus (oro uostus, jūrų uostus, vidaus vandenų uostus, kelių ir geležinkelių terminalus ir terminalus palei vidaus vandenų kelius).

4. Valstybės narės imasi tinkamų priemonių, kad būtų sukurtas pagrindinis tinklas, išplėstinis pagrindinis tinklas ir visuotinis tinklas, siekdamos ne vėliau kaip iki 6 straipsnio 1 dalyje nurodytų datų užtikrinti atitiktį šiam reglamentui, išskyrus atvejus, kai šiame reglamente nurodyta kitaip.

11 straipsnis

Europos transporto koridoriams taikomos bendrosios nuostatos

1. III priede pateiktuose žemėlapiuose nurodyti devyni Europos transporto koridoriai yra:

a) „Atlanto vandenynas“;

b) „Baltijos jūra – Juodoji jūra – Egėjo jūra“;

c) „Baltijos jūra – Adrijos jūra“;

d) „Vidužemio jūra“;

e) „Šiaurės jūra – Reinas – Vidužemio jūra“;

f) „Šiaurės jūra – Baltijos jūra“;

g) „Reinas – Dunojus“;

h) „Skandinavija – Vidužemio jūra“;

i) „Vakarų Balkanai – rytinė Vidužemio jūros dalis“.

2. Valstybės narės imasi tinkamų priemonių, kad būtų sukurti Europos transporto koridoriai, siekdamos užtikrinti atitiktį šiam reglamentui: jų infrastruktūros, kuri yra pagrindinio tinklo dalis, atžvilgiu – ne vėliau kaip 2030 m. gruodžio 31 d. o jų infrastruktūros, kuri yra išplėstinio pagrindinio tinklo dalis, atžvilgiu – ne vėliau kaip 2040 m. gruodžio 31 d., jeigu šiame reglamente nenurodyta kitaip.

3. Su sąlyga, kad bus gautas atitinkamos valstybės narės pritarimas laikantis SESV 172 straipsnio antros pastraipos, Komisijai pagal šio reglamento 62 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais, siekiant atsižvelgti į pagrindinių prekybos srautų ir eismo plėtrą arba esminius tinklo pokyčius, iš dalies keičiamas, neperžengiant šio reglamento 7 straipsnyje nurodytų ribų, šio reglamento III priede pateiktas Europos transporto koridorių išdėstymas. Koridorių išdėstymų pakeitimų, kuriais daromas poveikis kaimyninių valstybių teritorijų dalims, atžvilgiu tokie deleguotieji aktai grindžiami Sąjungos ir atitinkamų kaimyninių valstybių aukšto lygio susitarimais dėl transporto infrastruktūros tinklų.

12 straipsnis

Pagrindinio tinklo, išplėstinio pagrindinio tinklo ir visuotinio tinklo bendrieji prioritetai

1. Plėtojant pagrindinį tinklą, išplėstinį pagrindinį tinklą ir visuotinį tinklą, bendrasis prioritetas teikiamas priemonėms, kurios yra būtinos siekiant:

a) didinti darnesnio krovinių ir keleivių vežimo dalį ir, kai aktualu, pajėgumus, visų pirma siekiant sumažinti išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį bei taršą ir padidinti iš transporto gaunamą socialinę ir ekonominę naudą;

b) užtikrinti geresnį pasiekiamumą ir jungtis visiems Sąjungos regionams, kartu atsižvelgiant į teritorinę ir socialinę sanglaudą ir įskaitant specifinį atokiausių regionų ir kitų atokių, salų, periferinių, kalnų regionų ir retai apgyvendintų vietovių atvejį;

c) užtikrinti optimalią transporto rūšių integraciją ir skirtingų transporto rūšių sąveikumą, įskaitant aktyviojo judumo rūšis miestų zonose;

d) sukurti trūkstamas jungtis ir pašalinti kliūtis, visų pirma tarpvalstybinėse atkarpose;

e) įdiegti būtiną infrastruktūrą, kuri užtikrintų sklandų visai netaršių ir mažataršių transporto priemonių, laivų ir orlaivių, naudojančių degalus, kuriais prisidedama prie transporto išmetamų teršalų kiekio mažinimo ir didesnio energetinio saugumo, judėjimą;

f) skatinti efektyviai, sklandžiai ir tvariai naudoti infrastruktūrą ir, prireikus, didinti pajėgumą;

g) užtikrinti, kad esama infrastruktūra būtų tinkama naudoti, ir gerinti arba išlaikyti jos kokybę, kiek tai susiję su transporto sistemos ir transporto operacijų sauga, saugumu ir efektyvumu, atsparumu klimato kaitai ir nelaimėms, aplinkosauginiu veiksmingumu ir eismo srautų tęstinumu;

h) gerinti transporto darbuotojams skirtų paslaugų kokybę ir socialines sąlygas, prieinamumą visiems naudotojams, įskaitant negalią turinčius asmenis arba riboto judumo asmenis ir kitus pažeidžiamus asmenis, užkertant kelią transporto galimybių nepritekliui ir jį mažinant;

i) tobulinti skaitmenizaciją, sudarant sąlygas skaitmeniniam vykdymo užtikrinimui pagal Sąjungos teisę, ir plėtoti automatizavimą, visų pirma įgyvendinant ir diegiant transporto IRT sistemas, arba

j) prireikus ir, atsižvelgiant į tam tikrų valstybių narių konstitucinius reikalavimus, pritaikyti infrastruktūrą dvejopo naudojimo tikslais, kad būtų patenkinti tiek civiliniai, tiek gynybos poreikiai, ypač daug dėmesio skiriant maršrutams, kurių reikia skubiam didelio masto karinių pajėgų judėjimui.

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

a) prisidėti prie neigiamo tranzitinio geležinkelių ir kelių transporto poveikio miestų zonoms ir, kai aktualu, tankiai apgyvendintoms jautrioms vietovėms, mažinimo;

b) optimizuoti infrastruktūros naudojimą, visų pirma užtikrinant efektyvų pajėgumų valdymą, eismo valdymą ir didesnį operacinį veiksmingumą;

c) prisidėti prie teigiamo poveikio sveikatai ir aplinkai skatinant aktyviojo judumo rūšis: plėtojant atitinkamą važiavimo dviračiu ir vaikščiojimo infrastruktūrą;

d) užtikrinti nediskriminacinę prieigą visiems transeuropinio transporto tinklo infrastruktūra besinaudojantiems rinkos dalyviams; arba

e) užtikrinti veiksmingą sienos kirtimą krovininio transporto atveju, atsižvelgiant į laukimo laiką.

13 straipsnis

Europos transporto koridorių bendrieji prioritetai

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

a) plėtoti itin efektyvų, sklandžiai veikiantį ir visiškai sąveikų krovinių vežimo geležinkeliais tinklą visoje Sąjungoje;

b) plėtoti sąveikų itin efektyvų keleivių vežimo geležinkeliais tinklą (įskaitant greitąjį geležinkelį), sujungiantį miestų transporto mazgus visoje Sąjungoje;

c) plėtoti veiksmingą aviacijos ir vežimo vidaus vandenų keliais infrastruktūrą ir jūrų transporto infrastruktūrą, kuri būtų gerai integruota į Europos jūrų erdvę;

d) plėtoti saugų ir patikimą kelių tinklą, kuriame būtų įrengta pakankamai alternatyviųjų degalų infrastruktūros objektų, taip pat saugias stovėjimo aikšteles;

e) plėtoti daugiarūšio ir sąveikaus transporto sprendimus;

f) skatinti įvairiarūšio transporto integravimą į visą logistikos grandinę, efektyviai jį sujungiant transporto ir miestų transporto mazguose;

g) įdiegti būtiną infrastruktūrą, kuri užtikrintų sklandų visai netaršių ir mažataršių transporto priemonių, laivų ir orlaivių, naudojančių degalus, kuriais prisidedama prie transporto išmetamų teršalų kiekio mažinimo ir didesnio energetinio saugumo, judėjimą;

h) kai aktualu, tinkle diegti visų rūšių transporto IRT sistemas, siekiant užtikrinti veiksmingą infrastruktūros naudojimą ir sudaryti sąlygas skaitmeniniams informacijos mainams; arba

i) kai aktualu, gerinti transeuropinio transporto tinklo ir kaimyninių valstybių infrastruktūros tinklų jungtis.

III SKYRIUS

SPECIALIOSIOS NUOSTATOS

1 SKIRSNIS

Geležinkelių transporto infrastruktūra

14 straipsnis

Infrastruktūros sudedamosios dalys

1. Geležinkelių transporto infrastruktūrą visų pirma sudaro:

a) geležinkelio linijos, įskaitant:

i) bėgių kelius;

ii) iešmus;

iii) pervažas;

iv) privažiuojamuosius kelius;

v) tunelius;

vi) tiltus ir

vii) infrastruktūrą, kurią naudojant švelninamas poveikis aplinkai;

b) I priede pateiktuose žemėlapiuose nurodytų geležinkelio linijų stotys, kuriose keleiviai persėda iš vienos geležinkelių transporto priemonės į kitą geležinkelių transporto priemonę ir iš geležinkelių transporto priemonės į kitos rūšies transporto priemonę;

c) I priede pateiktuose žemėlapiuose nurodytų geležinkelio linijų geležinkelio paslaugų įrenginiai (išskyrus keleivių stotis), kaip apibrėžta Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2012/34/ES ([49]) 3 straipsnio 11 punkte, visų pirma rūšiavimo stotys, traukinių formavimo įrenginiai, manevravimo įrenginiai, atsarginiai keliai, techninės priežiūros įrenginiai, kiti techniniai įrenginiai, pvz., valymo ir plovimo įrenginiai, pagalbai teikti skirti įrenginiai ir degalų pildymo įrenginiai, taip pat automatiniai geležinkelio vėžės keitimo įrenginiai;

d) privažiavimo prie geležinkelių kelių jungtys su daugiarūšio krovininio transporto terminalais, kurie sujungti geležinkeliais, įskaitant privažiavimo prie geležinkelių kelius iki daugiarūšio krovininio transporto terminalų vidaus vandenų ir jūrų uostuose bei oro uostuose, ir privažiavimo prie geležinkelių keliai iki rūšiavimo stočių, kaip nurodyta Direktyvos 2012/34/ES II priedo 2 punkto c papunktyje;

e) bėgių kelio kontrolė, valdymas ir signalizavimas;

f) bėgių kelio energetikos infrastruktūra;

g) infrastruktūra, susijusi su alternatyviųjų degalų įrenginiais;

h) susijusi įranga ir

i) transporto IRT sistemos.

2. Su geležinkelio linijomis susijusiai techninei įrangai gali būti priskiriamos elektrifikavimo sistemos, keleivių įlaipinimo ir išlaipinimo įranga ir krovinių pakrovimo bei iškrovimo įranga stotyse ir terminaluose, taip pat inovatyviosios technologijos jų diegimo etapu.

([49]) 2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2012/34/ES, kuria sukuriama bendra Europos geležinkelių erdvė (OL L 343, 2012 12 14, p. 32).

15 straipsnis

Visuotiniam tinklui keliami transporto infrastruktūros reikalavimai

1. Valstybės narės užtikrina, kad visuotinio tinklo geležinkelių infrastruktūra atitiktų:

a) Direktyvą (ES) 2016/797 ir pagal ją priimtus įgyvendinimo aktus, siekiant užtikrinti visuotinio tinklo sąveikumą ir

b) pagal Direktyvos (ES) 2016/797 4 ir 5 straipsnius priimtų techninių sąveikos specifikacijų (TSS) reikalavimus, nedarant poveikio tos direktyvos 7 straipsnio 1 dalyje numatytoms išimtims;

2. Valstybės narės užtikrina, kad ne vėliau kaip 2050 m. gruodžio 31 d. visuotinio tinklo geležinkelių infrastruktūra, išskyrus 14 straipsnio 1 dalies d punkte nurodytas jungtis:

a) būtų visiškai elektrifikuota, kiek tai susiję su linijų bėgių keliais, o, kiek tai susiję su atsarginiais keliais, – tiek, kiek tai būtina elektrinių traukinių eksploatavimui;

b) sudarytų sąlygas be specialaus leidimo naudoti ne mažiau kaip 22,5 tonų ašies apkrovą ir

c) sudarytų sąlygas be specialaus leidimo eksploatuoti krovininius traukinius, kurių sąstatas ne trumpesnis kaip 740 m (įskaitant lokomotyvą ar lokomotyvus). Šis reikalavimas įvykdomas, jeigu dvikelio geležinkelio linijose krovininiams traukiniams, kurių sąstatas ne trumpesnis kaip 740 m, vidutiniškai kasdien gali būti skiriama ne mažiau kaip viena traukinio linija kas valandą kiekviena kryptimi, jei to prašo geležinkelio įmonė;

3. 2 dalies b ir c punktuose išdėstyti reikalavimai taikomi tik tose visuotinio tinklo linijose, kurios:

a) jungia daugiarūšio krovininio transporto terminalą arba jūrų ar vidaus vandenų uostą su artimiausiu perėjimo punktu pagrindiniame krovinių vežimo tinkle arba išplėstiniame pagrindiniame krovinių vežimo tinkle,

b) nukreipia kitu maršrutu nuo linijos, kuri yra pagrindinio krovinių vežimo tinklo arba išplėstinio pagrindinio krovinių vežimo tinklo dalis, arba

c) yra naudojamos vidutiniškai daugiau kaip dešimčiai krovininių traukinių eksploatuoti per dieną abiem kryptimis, remiantis metų prieš pranešimo pateikimą duomenimis.

Ne vėliau kaip 2027 m. liepos 19 d. valstybės narės praneša Komisijai apie atitinkamas linijas. Dėl tarpvalstybinių atkarpų toks pranešimas teikiamas sutarus su kita atitinkama valstybe nare.

4. Valstybės narės užtikrina, kad ne vėliau kaip 2050 m. gruodžio 31 d. visuotinio tinklo geležinkelių infrastruktūra 14 straipsnio 1 dalies d punkte nurodytose jungtyse, prijungta prie geležinkelio linijų, naudojamų krovinių vežimui, nurodytų 15 straipsnio 3 dalyje, atitiktų šio straipsnio 2 dalies a, b ir c punktuose nustatytus reikalavimus, išskyrus atvejus, kai šio straipsnio 2 dalies c punkte nustatytų reikalavimų atžvilgiu Komisija pagal 38 straipsnio 4 dalį yra suteikusi išimtį, leidžiančią netaikyti 38 straipsnio 3 dalies.

5. Valstybės narės užtikrina, kad, tiesiant naują liniją, visuotinio tinklo geležinkelių infrastruktūros objektuose ne vėliau kaip 2040 m. gruodžio 31 d. būtų laikomasi 2 dalies a punkte nustatyto reikalavimo. Projektams, kurių poveikio aplinkai vertinimas pradėtas iki 2024 m. liepos 18 d., ši pareiga netaikoma.

6. 2 ir 4 dalyse nustatyti reikalavimai netaikomi izoliuotiems tinklams.

7. Nedarant poveikio 6 daliai, valstybės narės prašymu, tinkamai pagrįstais atvejais Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriuose suteikiamos šiame straipsnyje nurodytų reikalavimų laikymosi išimtys, remiantis tuo, kad esama specifinių geografinių ar didelių fizinių suvaržymų, taip pat neigiamais socialinės ekonominės sąnaudų ir naudos analizės rezultatais arba dideliu neigiamu poveikiu aplinkai ar biologinei įvairovei. Visi tokie prašymai turi būti pakankamai pagrįsti. Tarpvalstybinių atkarpų atveju prašymas suteikti išimtis derinamas su kaimynine valstybe nare arba kaimyninėmis valstybėmis narėmis. Išimties prašančiai valstybei narei kaimyninės valstybės narės gali pateikti nuomones. Valstybė narė kaimyninių valstybių narių nuomones prideda prie prašymo. Valstybė narė viename prašyme gali prašyti suteikti kelias išimtis.

Komisija įvertina prašymą atsižvelgdama į pateiktą pagrindimą ir, kai aktualu, į reikšmingą poveikį geležinkelio tinklo sąveikumui ir tęstinumui. Komisija deramai atsižvelgia į atitinkamų kaimyninių valstybių narių nuomones.

Komisija gali ne vėliau kaip per 30 kalendorinių dienų nuo prašymo pagal pirmą pastraipą gavimo dienos paprašyti valstybės narės pateikti papildomos informacijos. Jei Komisija mano, kad pateiktos informacijos nepakanka, ji gali per 30 kalendorinių dienų nuo tos papildomos informacijos gavimo dienos paprašyti valstybės narės tą papildomą informaciją papildyti.

Sprendimą dėl prašomos išimties Komisija priima ne vėliau kaip per šešis mėnesius nuo prašymo pagal pirmą pastraipą gavimo dienos arba tuo atveju, jei atitinkamos valstybės narės pateikė papildomos informacijos pagal trečią pastraipą, ne vėliau kaip per keturis mėnesius nuo paskutinio tokios informacijos gavimo dienos, atsižvelgiant į tai, kuri data vėlesnė. Jei per tokį laikotarpį Komisija aiškaus sprendimo nepriima, laikoma, kad išimtis suteikta.

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

16 straipsnis

Pagrindiniam tinklui ir išplėstiniam pagrindiniam tinklui keliami transporto infrastruktūros reikalavimai

1. Valstybės narės užtikrina, kad pagrindinio tinklo ir išplėstinio pagrindinio tinklo geležinkelių infrastruktūra atitiktų 15 straipsnio 1 dalį.

2. Valstybės narės užtikrina, kad ne vėliau kaip 2040 m. gruodžio 31 d. išplėsto pagrindinio tinklo geležinkelių infrastruktūra, išskyrus 14 straipsnio 1 dalies d punkte nurodytas jungtis, skirta linijoms, kurios yra krovininio transporto tinklo dalis:

a) atitiktų 15 straipsnio 2 dalies a ir b punktuose nustatytus reikalavimus;

b) sudarytų sąlygas be specialaus leidimo eksploatuoti krovininius traukinius, kurių sąstatas ne trumpesnis kaip 740 m (įskaitant lokomotyvą ar lokomotyvus). Šis reikalavimas laikomas įvykdytu, jeigu tenkinamos bent šios sąlygos:

   i) dvikelio geležinkelio linijose krovininiams traukiniams, kurių sąstatas ne trumpesnis kaip 740 m, kasdien gali būti skiriama ne mažiau kaip viena traukinio linija kas dvi valandas kiekviena kryptimi ir ne mažiau kaip 24 traukinio linijos, jei to prašo geležinkelio įmonė;

   ii) vienkelio geležinkelio linijose krovininiams traukiniams, kurių sąstatas ne trumpesnis kaip 740 m, kasdien gali būti skiriama ne mažiau kaip viena traukinio linija kas tris valandas kiekviena kryptimi ir ne mažiau kaip 12 traukinio linijų, jei to prašo geležinkelio įmonė, ir

c) geležinkelių atkarpose, jungiančiose dviejų miestų transporto mazgų daugiarūšio krovininio transporto terminalus arba miesto transporto mazgo daugiarūšio krovininio transporto terminalą ir sienos perėjimo punktą, virš 75 % kiekvienos geležinkelių atkarpos ilgio yra skirta važiuoti ne mažesniu kaip 100 km/h greičiu krovininiams traukiniams išplėstinio pagrindinio tinklo krovininėse linijose.

3. Valstybės narės užtikrina, kad, tiesiant naują liniją, išplėstinio pagrindinio tinklo geležinkelių infrastruktūros objektuose ne vėliau kaip 2030 m. gruodžio 31 d. būtų laikomasi 15 straipsnio 2 dalies a punkte nustatyto reikalavimo. Projektams, kurių poveikio aplinkai vertinimas pradėtas iki 2024 m. liepos 18 d., ši pareiga netaikoma.

4. Valstybės narės užtikrina, kad ne vėliau kaip 2040 m. gruodžio 31 d. išplėstinio pagrindinio tinklo geležinkelių infrastruktūra, išskyrus 14 straipsnio 1 dalies d punkte nurodytas jungtis, skirta linijoms, kurios yra keleivinio transporto tinklo dalis:

a) atitiktų 15 straipsnio 2 dalies a punkte nustatytus reikalavimus išplėstinio pagrindinio tinklo keleivinėse linijose ir

b) geležinkelių atkarpose, jungiančiose dviejų miestų transporto mazgų daugiarūšio keleivinio transporto mazgus arba miesto transporto mazgo daugiarūšio keleivinio transporto mazgus ir sienos perėjimo punktą, virš 75 % kiekvienos geležinkelių atkarpos ilgio yra skirta važiuoti ne mažesniu kaip 160 km/h greičiu keleiviniams traukiniams išplėstinio pagrindinio tinklo keleivinėse linijose.

5. Valstybės narės užtikrina, kad ne vėliau kaip 2040 m. gruodžio 31 d. išplėstinio pagrindinio tinklo geležinkelių infrastruktūra 14 straipsnio 1 dalies d punkte nurodytose jungtyse atitiktų 15 straipsnio 2 dalies a ir b punktuose ir šio straipsnio 2 dalies b punkte nustatytus reikalavimus, išskyrus atvejus, kai šio straipsnio 2 dalies b punkte nustatytų reikalavimų atžvilgiu Komisija pagal 38 straipsnio 4 dalį yra suteikusi išimtį, leidžiančią netaikyti 38 straipsnio 3 dalies.

6. Valstybės narės užtikrina, kad ne vėliau kaip 2030 m. gruodžio 31 d. pagrindinio tinklo geležinkelių infrastruktūra, išskyrus 14 straipsnio 1 dalies d punkte nurodytas jungtis:

a) linijose, kurios yra krovininio transporto tinklo dalis: atitiktų šio straipsnio 2 dalies a, b ir c punktuose išdėstytus reikalavimus ir

b) linijose, kurios yra keleivinio transporto tinklo dalis: atitiktų 15 straipsnio 2 dalies a punkte išdėstytus reikalavimus.

7. Valstybės narės užtikrina, kad ne vėliau kaip 2040 m. gruodžio 31 d. geležinkelių infrastruktūra, kuri yra keleivinio transporto pagrindinio tinklo dalis, išskyrus 14 straipsnio 1 dalies d punkte nurodytas jungtis, atitiktų šio straipsnio 4 dalies b punkte nustatytą reikalavimą.

8. Valstybės narės užtikrina, kad ne vėliau kaip 2040 m. gruodžio 31 d. krovininio transporto linijose, kurios yra pagrindinio tinklo arba išplėstinio pagrindinio tinklo geležinkelių infrastruktūros dalis, įskaitant 14 straipsnio 1 dalies d punkte nurodytas jungtis, būtų sudarytos sąlygos jų teritorijose esančiuose Europos transporto koridoriuose judėti krovininiams traukiniams, vežantiems standartines iki 4 metrų aukščio puspriekabes, pakrautas ne mažesniame kaip 27 centimetrų aukštyje virš geležinkelio vėžės viršaus.

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

a) yra bent viena tą reikalavimą atitinkanti tiesioginė linija, sudaranti sąlygas nepertraukiamai važiuoti traukiniams valstybės narės teritorijoje ir tarpvalstybinėse linijose, vedančiose į kiekvieną kaimyninę valstybę narę;

b) yra bent viena tą reikalavimą atitinkanti tiesioginė linija, vedanti į bent vieną kelių ir geležinkelių terminalą arba vieną daugiarūšio krovininio transporto terminalą, esantį jūrų uoste, kuris yra valstybės narės teritorijoje esančio Europos transporto koridoriaus dalis, arba šalia jo, ir

c) jei vienas ar daugiau koridoriaus galutinių taškų yra valstybės narės teritorijoje, yra bent viena tą reikalavimą atitinkanti tiesioginė linija, vedanti į bent vieną iš šių galutinių taškų.

Tarpvalstybinių atkarpų atveju atitinkamos linijos nustatomos susitarus su kita atitinkamomis kaimyninėmis valstybėmis narėmis.

Ne vėliau kaip iki 2027 m. liepos 19 d. valstybės narės praneša Komisijai apie atitinkamas linijas.

9. Valstybės narės užtikrina, kad ne vėliau kaip 2030 m. gruodžio 31 d. pagrindinio tinklo geležinkelių infrastruktūra 14 straipsnio 1 dalies d punkte nurodytose jungtyse atitiktų 15 straipsnio 2 dalies a ir b punktuose ir šio straipsnio 2 dalies b punkte nustatytus reikalavimus, išskyrus atvejus, kai šio straipsnio 2 dalies b punkte nustatytų reikalavimų atžvilgiu Komisija pagal 38 straipsnio 4 dalį yra suteikusi išimtį, leidžiančią netaikyti 38 straipsnio 3 dalies.

10. 2–9 dalyse nustatyti reikalavimai netaikomi izoliuotiems tinklams.

11. Nedarant poveikio 10 daliai, valstybės narės prašymu, tinkamai pagrįstais atvejais Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriuose suteikiamos šiame straipsnyje nurodytų reikalavimų laikymosi išimtys, remiantis tuo, kad esama specifinių geografinių ar didelių fizinių suvaržymų, taip pat neigiamais socialinės ekonominės sąnaudų ir naudos analizės rezultatais arba dideliu neigiamu poveikiu aplinkai ar biologinei įvairovei. Visi tokie prašymai turi būti pakankamai pagrįsti. Tarpvalstybinių atkarpų atveju prašymas suteikti išimtis derinamas su kaimynine valstybe nare arba kaimyninėmis valstybėmis narėmis. Išimties prašančiai valstybei narei kaimyninės valstybės narės gali pateikti nuomones. Valstybė narė kaimyninių valstybių narių nuomones prideda prie prašymo. Valstybė narė viename prašyme gali prašyti suteikti kelias išimtis.

Komisija prašymą įvertina atsižvelgdama į pateiktą pagrindimą ir, kai aktualu, į jo reikšmingą poveikį geležinkelio tinklo sąveikumui ir tęstinumui. Komisija deramai atsižvelgia į atitinkamų kaimyninių valstybių narių nuomones.

Vertindama prašymus suteikti 8 dalyje nustatyto reikalavimo, susijusio su puspriekabių vežimu, laikymosi išimtis, Komisija visų pirma atsižvelgia į socialinę ekonominę sąnaudų ir naudos analizės rezultatus, taip pat į galimą paslaugų teikimo sutrikdymą dėl būtinų darbų, reikalingų tam reikalavimui įvykdyti.

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

Komisija gali ne vėliau kaip per 30 kalendorinių dienų nuo prašymo pagal pirmą pastraipą gavimo dienos paprašyti valstybės narės pateikti papildomos informacijos. Jei Komisija mano, kad pateiktos informacijos nepakanka, ji gali per 30 kalendorinių dienų nuo tos papildomos informacijos gavimo dienos paprašyti valstybės narės tą papildomą informaciją papildyti.

Sprendimą dėl prašomos išimties Komisija priima ne vėliau kaip per šešis mėnesius nuo prašymo pagal pirmą pastraipą gavimo dienos arba, tuo atveju, jei atitinkamos valstybės narės pateikė papildomos informacijos pagal trečią pastraipą, ne vėliau kaip per keturis mėnesius nuo paskutinio tokios informacijos gavimo dienos, atsižvelgiant į tai, kuri data vėlesnė. Jei per tokį laikotarpį Komisija aiškaus sprendimo nepriima, laikoma, kad išimtis suteikta.

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

17 straipsnis

Europos standartinis nominalus geležinkelio vėžės plotis

1. Valstybės narės užtikrina, kad bet kurioje pagrindinio tinklo ir išplėstinio pagrindinio tinklo naujoje geležinkelio linijoje, įskaitant 14 straipsnio 1 dalies d punkte nurodytas jungtis, būtų numatytas Europos standartinis nominalus 1 435 mm vėžės plotis. Tas reikalavimas laikomas įvykdytu, kai infrastruktūra gali važiuoti 1 435 mm vėžės pločiui pritaikyti traukiniai: ne vėliau kaip 2030 m. gruodžio 31 d. pagrindiniame tinkle ir ne vėliau kaip 2040 m. gruodžio 31 d. išplėstiniame pagrindiniame tinkle. Šiame straipsnyje nauja geležinkelio linija reiškia liniją, kurios statybos darbai nėra pradėti iki 2024 m. liepos 18 d.

2. Nukrypstant nuo šio straipsnio 1 dalies, valstybės narės, kurių teritorijoje 2024 m. liepos 18 d. nėra suplanuota naujų geležinkelio linijų sujungti su kitos valstybės narės sausumos siena pagal I priedą, parengia planą, kuriame nurodoma tiestina nauja geležinkelio linija, kuri atitiktų Europos standartinį nominalų 1 435 mm vėžės plotį. Tame plane atsižvelgiama į poveikį sąveikumui su kaimynine valstybe nare arba kaimyninėmis valstybėmis narėmis, atsižvelgiant visų pirma į galimą esamų geležinkelio linijų perėjimą prie Europos standartinio nominalaus 1 435 mm vėžės pločio pagal šio straipsnio 3 dalį. Į planą įtraukiama socialinė ekonominė sąnaudų ir naudos analizė, kuria pagrindžiamas valstybės narės sprendimas, kai aktualu, nestatyti naujos geležinkelių infrastruktūros, kuri atitiktų Europos standartinį nominalų 1 435 mm vėžės plotį, ir poveikio sąveikumui vertinimas. Tas planas pateikiamas Komisijai ne vėliau kaip 2026 m. liepos 19 d.

3. Valstybės narės, kurių esamo geležinkelių tinklo arba jo dalies vėžės plotis skiriasi nuo Europos standartinio nominalaus 1 435 mm vėžės pločio, ne vėliau kaip 2026 m. liepos 19 d. atlieka vertinimą, kuriame nurodomos esamos geležinkelio linijos, esančios Europos transporto koridoriuose, rengiantis galimam jų perėjimui prie Europos standartinio nominalaus 1 435 mm vėžės pločio. Tarpvalstybinių atkarpų atveju vertinimas derinamas su kaimynine valstybe nare arba kaimyninėmis valstybėmis narėmis. Vertinimas apima galimo perėjimo prie Europos standartinio nominalaus 1 435 mm vėžės pločio perspektyvumo socialinę ekonominę sąnaudų ir naudos analizę ir poveikio sąveikumui vertinimą.

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

Pirma ir antra pastraipos *mutatis mutandis* taikomos geležinkelio linijoms, kurių tiesimo darbai 2024 m. liepos 18 d. yra prasidėję.

4. Su šio straipsnio 2 ir 3 dalyse nurodytais planais susiję infrastruktūros ir investicijų planavimo prioritetai įtraukiami į Europos koordinatoriaus, atsakingo už Europos transporto koridorių, kurio dalį sudaro krovininio geležinkelio linijos, kurių vėžės plotis skiriasi nuo Europos standartinio nominalaus vėžės pločio, pirmąjį darbo planą pagal 54 straipsnį.

5. Valstybės narės prašymu, tinkamai pagrįstais atvejais Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais suteikiama laikina 1 dalyje nurodytų reikalavimų laikymosi išimtis dėl naujų pagrindinio tinklo ir išplėstinio pagrindinio tinklo geležinkelio linijų arba jų dalies, remdamasi neigiamais socialinės ekonominės sąnaudų ir naudos analizės rezultatais. Visi prašymai suteikti išimtį turi būti pakankamai pagrįsti. Tarpvalstybinių atkarpų atveju prašymai suteikti išimtį derinami su kaimynine valstybe nare arba kaimyninėmis valstybėmis narėmis. Išimties prašančiai valstybei narei kaimyninės valstybės narės gali pateikti nuomones. Valstybė narė kaimyninių valstybių narių nuomones prideda prie prašymo. Valstybė narė viename prašyme gali prašyti suteikti kelias išimtis.

Komisija prašymą įvertina atsižvelgdama į pateiktą pagrindimą ir, kai aktualu, į jo reikšmingą poveikį geležinkelio tinklo sąveikumui ir tęstinumui. Komisija deramai atsižvelgia į atitinkamų kaimyninių valstybių narių nuomones.

Komisija gali ne vėliau kaip per 30 kalendorinių dienų nuo prašymo pagal pirmą pastraipą gavimo dienos paprašyti valstybės narės pateikti papildomos informacijos. Jei Komisija mano, kad pateiktos informacijos nepakanka, ji gali per 30 kalendorinių dienų nuo tos papildomos informacijos gavimo dienos paprašyti valstybės narės tą papildomą informaciją papildyti.

Sprendimą dėl prašomos išimties Komisija priima ne vėliau kaip per šešis mėnesius nuo prašymo pagal pirmą pastraipą gavimo dienos arba, tuo atveju, jei atitinkamos valstybės narės pateikė papildomos informacijos pagal trečią pastraipą, ne vėliau kaip per keturis mėnesius nuo paskutinio tokios informacijos gavimo dienos, atsižvelgiant į tai, kuri data vėlesnė. Sprendime nurodomas laikotarpis, kuriam suteikiama išimtis.

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

18 straipsnis

Europos geležinkelių eismo valdymo sistema

1. Valstybės narės užtikrina, kad:

a) Europos geležinkelių eismo valdymo sistema (ERTMS) būtų ne vėliau kaip 2040 m. gruodžio 31 d. įrengta išplėstinio pagrindinio tinklo geležinkelio infrastruktūroje ir ne vėliau kaip 2050 m. gruodžio 31 d. –visuotinio tinklo geležinkelio infrastruktūroje, išskyrus 14 straipsnio 1 dalies d punkte nurodytas jungtis, kartu užtikrinant sinchronizuotą ir suderintą ERTMS diegimą bėgių keliuose ir traukiniuose, ir

b) ERTMS būtų ne vėliau kaip 2040 m. gruodžio 31 d. įdiegta išplėstinio pagrindinio tinklo 14 straipsnio 1 dalies d punkte nurodytose jungtyse ir ne vėliau kaip 2050 m. gruodžio 31 d. – visuotinio tinklo 14 straipsnio 1 dalies d punkte nurodytose jungtyse, kai tokią įrangą atitinkama valstybė narė laiko būtina, tai suderinusi su atitinkamais suinteresuotaisiais subjektais, visų pirma su infrastruktūros valdytoju.

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

a) pagrindinio tinklo geležinkelių infrastruktūra, išskyrus 14 straipsnio 1 dalies d punkte nurodytas jungtis, atitiktų 1 dalies reikalavimus ir

b) ERTMS būtų įdiegta pagrindinio tinklo 14 straipsnio 1 dalies d punkte nurodytose jungtyse, kai tokią įrangą atitinkama valstybė narė laiko būtina, tai suderinusi su atitinkamais suinteresuotaisiais subjektais, visų pirma su infrastruktūros valdytoju.

3. Valstybės narės užtikrina, kad B klasės sistemų eksploatavimas pagrindiniame tinkle būtų nutrauktas ne vėliau kaip 2040 m. gruodžio 31 d., išplėstiniame pagrindiniame tinkle – ne vėliau kaip 2045 m. gruodžio 31 d., o visuotiniame tinkle – ne vėliau kaip 2050 m. gruodžio 31 d., jei užtikrinamas tinkamas saugos lygis, išskyrus miestų transporto mazgų atkarpas, kurias taip pat naudoja priemiestiniai keleiviniai traukiniai, kuriuose įrengtos specialios B klasės traukinių apsaugos sistemos.

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

5. Valstybės narės užtikrina, kad radijo ryšiu pagrįsta ERTMS pagrindinio tinklo, išplėstinio pagrindinio tinklo ir visuotinio tinklo geležinkelių infrastruktūroje būtų diegiama nuo 2030 m. gruodžio 31 d. tuo atveju, jei tiesiama nauja linija, arba nuo 2040 m. gruodžio 31 d. tuo atveju, jei modernizuojama signalizacijos sistema.

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

7. 1–6 dalyse nustatyti reikalavimai netaikomi izoliuotiems tinklams.

8. Nedarant poveikio 7 daliai, valstybės narės prašymu, tinkamai pagrįstais atvejais Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais suteikiamos 1–6 dalyse nurodytų reikalavimų laikymosi išimtys. Prašymas suteikti išimtį pagrindžiamas socialinės ekonominės sąnaudų ir naudos analizės ir poveikio sąveikumui vertinimo neigiamais rezultatais. Visi tokie prašymai turi būti pakankamai pagrįsti. Tarpvalstybinių atkarpų atveju prašymas suteikti išimtis derinamas su kaimynine valstybe nare arba kaimyninėmis valstybėmis narėmis. Išimties prašančiai valstybei narei kaimyninės valstybės narės gali pateikti nuomones. Valstybė narė kaimyninių valstybių narių nuomones prideda prie prašymo. Valstybė narė viename prašyme gali prašyti suteikti kelias išimtis. Prašomos išimtys turi atitikti Direktyvos (ES) 2016/797 reikalavimus.

Komisija įvertina prašymą atsižvelgdama į pagal pirmą pastraipą pateiktą pagrindimą ir į reikšmingą poveikį geležinkelio tinklo sąveikumui. Komisija deramai atsižvelgia į atitinkamų kaimyninių valstybių narių nuomones.

Komisija gali ne vėliau kaip per 30 kalendorinių dienų nuo prašymo pagal pirmą pastraipą gavimo dienos paprašyti valstybės narės pateikti papildomos informacijos. Jei Komisija mano, kad pateiktos informacijos nepakanka, ji gali per 30 kalendorinių dienų nuo tos papildomos informacijos gavimo dienos paprašyti valstybės narės tą papildomą informaciją papildyti.

Sprendimą dėl prašomos išimties Komisija priima ne vėliau kaip per šešis mėnesius nuo prašymo pagal pirmą pastraipą gavimo dienos arba, tuo atveju, jei atitinkamos valstybės narės pateikė papildomos informacijos pagal trečią pastraipą, ne vėliau kaip per keturis mėnesius nuo paskutinio tokios informacijos gavimo dienos, atsižvelgiant į tai, kuri data vėlesnė. Jei per tokį laikotarpį Komisija aiškaus sprendimo nepriima, laikoma, kad išimtis suteikta.

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

19 straipsnis

Veiklos prioritetai

1. Krovinių vežimo geležinkeliais valdymo įstaigos deda visas įmanomas pastangas užtikrinti, kad ne vėliau kaip 2030 m. gruodžio 31 d. Europos transporto koridoriuose geležinkelių įmonėms teikiamų paslaugų kokybė ir infrastruktūros naudojimo techniniai bei operaciniai reikalavimai nesukliudytų užtikrinti, kad krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų, kurios teikiamos naudojant Europos transporto koridorius, operacinis veiksmingumas atitiktų šias tikslines vertes:

a) kiekvienoje vidaus tarpvalstybinėje atkarpoje visų sieną tarp dviejų valstybių narių kertančių krovininių traukinių vidutinis stovėjimo stotyje laikas neviršytų 25 minučių, išskyrus atkarpas, kuriose pasikeičia vėžės plotis, arba atvejus, kai dėl pasienyje atliekamų patikrinimų, jei dar nepanaikinta traukinių kontrolė taikant Reglamento (ES) 2016/399 VI priedo 1.2 punktą, neįmanoma laikytis šio termino. Traukinio stovėjimo stotyje laikas tarpvalstybinėje atkarpoje yra bendras papildomas tranzito laikas, kurį galima susieti su sienos perėjimo punktu, nepriklausomai nuo procedūrų ar su infrastruktūra susijusių, operacinio, techninio ir administracinio pobūdžio aplinkybių. Stovėjimo stotyje laikas neapima laiko, kurio negalima susieti su sienos perėjimu, pavyzdžiui, jei operacinės procedūros yra atliekamos įrenginiuose, kurie yra šalia sienos perėjimo punkto, tačiau nėra tiesiogiai susijusios su sienos perėjimu, ir

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

2. Valstybės narės deda visas įmanomas pastangas užtikrinti, kad ne vėliau kaip 2030 m. gruodžio 31 d. pagrindinio tinklo krovininio transporto linijose, ne vėliau kaip 2040 m. gruodžio 31 d. išplėstinio pagrindinio tinklo krovininio transporto linijose ir ne vėliau kaip 2050 m. gruodžio 31 d. visuotinio tinklo krovininio transporto linijose, nurodytose 15 straipsnio 3 dalyje, būtų taikomos šios sąlygos:

a) dvikelio geležinkelio linijose krovininiams traukiniams, kurių sąstato ilgis ne trumpesnis kaip 740 m (įskaitant lokomotyvą arba lokomotyvus), gali būti skirtos ne mažiau kaip dvi traukinio linijos kas valandą kiekviena kryptimi ir

b) vienkelio geležinkelio linijose krovininiams traukiniams, kurių sąstato ilgis ne trumpesnis kaip 740 m (įskaitant lokomotyvą arba lokomotyvus), gali būti skirta ne mažiau kaip viena traukinio linija kas dvi valandas kiekviena kryptimi;

20 straipsnis

Papildomi geležinkelių infrastruktūros plėtros prioritetai

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

a) kai aktualu, perėjimui prie Europos standartinio nominalaus 1 435 mm vėžės pločio;

b) geležinkelių transporto skleidžiamo triukšmo ir vibracijos poveikio mažinimui, visų pirma taikant riedmenims ir infrastruktūrai skirtas priemones, įskaitant apsaugos nuo triukšmo užtvaras;

c) geležinkelio pervažų saugos didinimui;

d) kai tikslinga, geležinkelių transporto infrastruktūros sujungimui su vidaus vandenų uostų infrastruktūra;

e) traukiniams, kurių sąstatas yra ilgesnis kaip 740 m, bet neviršija 1 500 m, o ašies apkrova – 25,0 t, skirtos infrastruktūros plėtojimui tais atvejais, kai tiesiamos ir modernizuojamos krovininiam eismui svarbios geležinkelio linijos, su sąlyga, kad atlikta socialinė ekonominė sąnaudų ir naudos analizė;

f) inovatyviųjų geležinkeliams skirtų technologijų plėtojimui ir diegimui (visų pirma remiantis „Shift2Rail“ ir Europos geležinkelių bendrųjų įmonių darbu), pavyzdžiui, automatiniam traukinių valdymui, pažangiam eismo valdymui ir ERTMS naudojimu grindžiamų skaitmeninio junglumo paslaugų teikimui keleiviams, skaitmeninėms automatinėms sankaboms ir 5G ryšiu bei palydovais grindžiamam junglumui;

g) statant ar modernizuojant geležinkelių infrastruktūrą, pėsčiųjų ir dviračių takų pratęsimo ir pasiekiamumo užtikrinimui, taip pat dviračių stovėjimo aikštelių stočių prieigose plėtrai, siekiant propaguoti aktyviojo judumo transporto rūšis;

h) inovatyviųjų geležinkeliams skirtų alternatyviųjų degalų technologijų (pavyzdžiui, vandenilio ar baterijomis varomų traukinių) plėtojimui tose atkarpose ir privažiavimo prie geležinkelių keliuose, kuriems netaikomas elektrifikavimo reikalavimas;

i) transeuropinio transporto tinklo plėtrai, nustatant standartą, kuriuo būtų užtikrinamas krovininių traukinių, vežančių iki 4 metrų aukščio standartines puspriekabes, pakrautas 33 cm aukštyje, judėjimas, papildomai nereikalaujant specialaus leidimo teikti paslaugas, ir

j) modernizavimui į dvikelį geležinkelį kliūčių atkarpose, kai esama su pajėgumais susijusių kliūčių.

2 SKIRSNIS

Vidaus vandenų transporto infrastruktūra

21 straipsnis

Infrastruktūros sudedamosios dalys

1. Vidaus vandenų kelių infrastruktūrą visų pirma sudaro:

a) upės;

b) kanalai;

c) ežerai ir lagūnos;

d) susijusi infrastruktūra, pavyzdžiui, šliuzai, keltuvai, tiltai, vandens saugyklos ir susijusios potvynių ir sausrų prevencijos ir švelninimo priemonės, galinčios padaryti teigiamą poveikį vidaus vandenų kelių laivybai;

e) prieigos vandenų keliai ir paskutinės atkarpos jungtys su daugiarūšio krovininio transporto terminalais, kurie sujungti vidaus vandenų keliais, visų pirma vidaus vandenų ir jūrų uostuose;

f) švartavimosi ir poilsio vietos;

g) vidaus vandenų uostai, įskaitant pagrindinę uosto infrastruktūrą, t. y. vidaus baseinus, krantinių sienas, prieplaukas, molus, dokus, pylimus, sankasas, platformas, melioracijos sistemas ir infrastruktūrą, būtiną transporto operacijoms vykdyti uosto teritorijoje ir už uosto teritorijos ribų;

h) susijusi įranga, nurodyta 2 dalyje;

i) transporto IRT sistemos, įskaitant UIP;

j) vidaus vandenų uostų jungtys su transeuropinio transporto tinkle naudojamu kitų rūšių transportu;

k) infrastruktūra, susijusi su įrenginiais, skirtais alternatyviesiems degalams, ir

l) infrastruktūra, būtina visai netaršioms operacijoms ir žiedinės ekonomikos priemonėms.

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

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

a) jo metinis perkraunamų krovinių kiekis viršija 500 000 tonas, kai bendras metinis perkraunamų krovinių kiekis grindžiamas paskutiniu turimu trejų metų vidurkiu pagal Eurostato paskelbtus statistinius duomenis, ir

b) jis yra transeuropinio transporto tinklo vidaus vandenų tinkle.

22 straipsnis

Visuotiniam tinklui keliami transporto infrastruktūros reikalavimai

1. Valstybės narės užtikrina, kad visuotinio tinklo vidaus vandenų uostai ne vėliau kaip 2050 m. gruodžio 31 d.:

a) būtų sujungti su kelių ar geležinkelių infrastruktūra;

b) juose veiktų bent vienas daugiarūšio krovininio transporto terminalas, kuriuo, laikantis nediskriminavimo principo, galėtų naudotis visi operatoriai ir naudotojai ir kuriame būtų taikomi skaidrūs ir nediskriminaciniai mokesčiai, ir

c) juose veiktų įrenginiai laivų aplinkosauginiam veiksmingumui uostuose didinti – tai gali apimti atliekų priėmimo įrenginius, dujų išleidimo įrenginius, triukšmo mažinimo priemones, taip pat oro ir vandens taršos mažinimo priemones.

2. Valstybės narės užtikrina, kad alternatyviųjų degalų infrastruktūra vidaus vandenų uostuose būtų diegiama laikantis Reglamento (ES) 2023/1804.

23 straipsnis

Pagrindiniam tinklui keliami transporto infrastruktūros reikalavimai

1. Valstybės narės užtikrina, kad pagrindinio tinklo vidaus vandenų uostai laikytųsi 22 straipsnio 2 dalies ir atitiktų 22 straipsnio 1 dalies a ir b punktuose nustatytus reikalavimus ne vėliau kaip 2030 m. gruodžio 31 d., o 22 straipsnio 1 dalies c punkte nustatytų reikalavimų atveju – ne vėliau kaip 2040 m. gruodžio 31 d.

2. Valstybės narės užtikrina, kad būtų vykdoma vidaus vandenų kelių tinklo, įskaitant 21 straipsnio 1 dalies e punkte nurodytas jungtis, techninė priežiūra, siekiant naudotojams sudaryti sąlygas efektyviai, patikimai ir saugiai vykdyti laivybos veiklą, t. y. užtikrina minimaliuosius su vandens keliais susijusius reikalavimus ir šio straipsnio 3 dalyje išdėstytus minimalius paslaugų reikalavimų lygius (gerą laivybos būklę).

Valstybės narės ne vėliau kaip 2024 m. liepos 18 d. užkerta kelią geros laivybos būklės blogėjimui, taip pat tų tinklo dalių, kurios jau viršija tuos minimaliuosius reikalavimus, dabartinės būklės blogėjimui.

3. Valstybės narės visų pirma užtikrina, kad ne vėliau kaip 2030 m. gruodžio 31 d.:

a) upėse, kanaluose, ežeruose, vidaus vandenų uostuose ir jų prieigos keliuose laivakelio gylis būtų bent 2,5 m, o aukštis po neatidaromais tiltais – bent 5,25 m, kai vandens lygis atitinka nustatytus atskaitos lygius, kurie viršijami nustatytą dienų skaičių per metus pagal apskaičiuotą statistinį vidurkį;

b) valstybės narės visuomenei prieinamoje interneto svetainėje skelbia a punkte nurodytą dienų per metus, kai faktinis vandens lygis viršija arba nepasiekia atsižvelgiant į laivybos kanalo gylį nustatyto vandens atskaitos lygio, skaičių, taip pat vidutinį laukimo laiką prie kiekvieno šliuzo;

c) šliuzų operatoriai užtikrina, kad šliuzai būtų eksploatuojami ir prižiūrimi taip, kad laukimo laikas būtų kuo trumpesnis, ir

d) upėse, kanaluose, ežeruose ir lagūnose būtų įrengta UIP visoms paslaugoms teikti pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2005/44/EB ([50]), siekiant užtikrinti, kad tarpvalstybiniams naudotojams būtų teikiama tikralaikė informacija.

Šios dalies a punkto tikslais vandens atskaitos lygiai nustatomi remiantis dienų per metus, kai faktinis vandens lygis viršija nurodytą vandens atskaitos lygį, skaičiumi. Gavusi atitinkamų valstybių narių pritarimą pagal SESV 172 straipsnio antrą dalį, Komisija priima įgyvendinimo aktus, kurie turi būti parengti glaudžiai bendradarbiaujant su tokiomis valstybėmis narėmis, konsultuojantis su atitinkamais Europos koordinatoriais ir, jei taikytina, konsultuojantis su tarptautiniais susitarimais sudarytomis upių laivybos komisijomis, kuriuose kiekvienam koridoriui, vandens keliui ar vandens kelio atkarpai nurodomi šios dalies a punkte minimi vandens atskaitos lygiai. Šie įgyvendinimo aktai turi būti suderinti su reikalavimais, nustatytais tarptautinėse konvencijose ir tarp valstybių narių sudarytuose susitarimuose, įskaitant pagal tokias konvencijas ir susitarimus įsteigtų upių laivybos komisijų priimtus reglamentus. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis šio reglamento 61 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

4. Valstybės narės prašymu, tinkamai pagrįstais atvejais Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais suteikiamos 2 ir 3 dalyse nurodytų reikalavimų laikymosi išimtys kiekvienam vandens keliui ir, kai tinkama, vandens kelio atkarpai, remiantis tuo, kad esama specifinių geografinių ar didelių fizinių suvaržymų, neigiamais socialinės ekonominės sąnaudų ir naudos analizės rezultatais arba dideliu neigiamu poveikiu aplinkai, biologinei įvairovei arba kultūros paveldui. Visi tokie prašymai turi būti pakankamai pagrįsti. Prašymas taikyti išimtis turi būti koordinuojamas, kai taikytina, su kaimynine valstybe nare arba kaimyninėmis valstybėmis narėmis. Išimties prašančiai valstybei narei kaimyninės valstybės narės gali pateikti nuomones. Valstybė narė kaimyninių valstybių narių nuomones prideda prie prašymo. Valstybė narė viename prašyme gali prašyti suteikti kelias išimtis.

Komisija įvertina prašymą atsižvelgdama į pagrindimą, pateiktą pagal pirmą pastraipą. Komisija deramai atsižvelgia į atitinkamų kaimyninių valstybių narių nuomones.

Komisija gali ne vėliau kaip per 30 kalendorinių dienų nuo prašymo pagal pirmą pastraipą gavimo dienos paprašyti valstybės narės pateikti papildomos informacijos. Jei Komisija mano, kad pateiktos informacijos nepakanka, ji gali per 30 kalendorinių dienų nuo tos papildomos informacijos gavimo dienos paprašyti valstybės narės tą papildomą informaciją papildyti.

([50]) 2005 m. rugsėjo 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2005/44/EB dėl suderintų upių informacijos paslaugų (UIP) Bendrijos vidaus vandens keliuose (OL L 255, 2005 9 30, p. 152).

Sprendimą dėl prašomos išimties Komisija priima ne vėliau kaip per šešis mėnesius nuo prašymo pagal pirmą pastraipą gavimo dienos arba, tuo atveju, jei atitinkamos valstybės narės pateikė papildomos informacijos pagal trečią pastraipą, ne vėliau kaip per keturis mėnesius nuo paskutinio tokios informacijos gavimo dienos, atsižvelgiant į tai, kuri data vėlesnė. Jei per tokį laikotarpį Komisija aiškaus sprendimo nepriima, laikoma, kad išimtis suteikta.

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

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

5. *Force majeure* atveju valstybės narės, kai tik leidžia aplinkybės, atkuria ankstesnę laivybos sąlygų būklę.

6. Komisija gali priimti gaires, kuriomis užtikrinamas nuoseklus požiūris į geros laivybos būklės koncepcijos taikymą Sąjungoje. Šios gairės visų pirma gali apimti:

a) specifinius parametrus laisvai tekančioms upėms;

b) papildomus parametrus laivakelio pločiui;

c) alternatyviosios energetikos infrastruktūros diegimą siekiant užtikrinti prieigą prie alternatyviųjų degalų visame koridoriuje;

d) skaitmeninių tinklo taikomųjų programų ir automatizavimo procesų naudojimą;

e) infrastruktūros atsparumą klimato kaitai, gamtiniams pavojams ir žmogaus sukeltoms katastrofoms arba tyčiniams sutrikdymams arba

f) naujų technologijų ir inovacijų, susijusių su nulinio ir mažo anglies dioksido pėdsako energiniu kuru ir varymo sistemomis, diegimą ir skatinimą.

24 straipsnis

Papildomi vidaus vandenų kelių infrastruktūros plėtros prioritetai

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

a) kai tikslinga ir siekiant patenkinti rinkos poreikius – aukštesnių standartų užtikrinimui tais atvejais, kai modernizuojami esami vandens keliai ir kuriami nauji vandens keliai;

b) potvynių ir sausrų prevencijai bei švelninimo priemonėms;

c) skaitmenizacijos ir automatizavimo procesų tobulinimui, visų pirma siekiant užtikrinti didesnę vidaus vandenų transporto, be kita ko, miestų transporto mazguose, saugą, saugumą ir tvarumą;

d) uosto teritorijoje ir už jos ribų bei palei vandens kelią vykdomoms daugiarūšio vežimo operacijoms būtinos infrastruktūros, be kita ko, švartavimosi ir poilsio vietų ir jų paslaugų, pajėgumų modernizavimui ir didinimui;

e) skatinimui taikyti ir plėtoti priemones, kuriomis didinamas vidaus vandenų transporto ir transporto infrastruktūros aplinkosauginis veiksmingumas, įskaitant visai netaršius ir mažataršius laivus bei priemones poveikiui vandens telkiniams ir nuo vandens priklausomai biologinei įvairovei švelninti, laikantis galiojančių reikalavimų pagal Sąjungos teisę arba atitinkamus tarptautinius susitarimus;

f) mažos grimzlės vidaus vandenų laivų, pritaikytų žemam vandens lygiui, kūrimui ir naudojimui;

g) pėsčiųjų ir dviračių takų pratęsimui ir pasiekiamumui, kai statoma arba modernizuojama vidaus vandenų kelių infrastruktūra, siekiant propaguoti aktyviojo judumo transporto rūšis;

h) veiksmų, kuriais neleidžiama, kad vandens kelių reikalavimai suprastėtų, įskaitant laivakelio sąlygų stebėjimo priemones, skatinimui ir

i) kai tinkama, laivybos sąlygų palei vidaus vandenų kelius gerinimui statant naujus tiltus arba renovuojant neatidaromus tiltus, ypatingą dėmesį skiriant jų aukščiui virš vandens, palyginti su esamais konkrečios vandens kelio atkarpos tiltais.

3 SKIRSNIS

Jūrų transporto infrastruktūra ir Europos jūrų erdvė

25 straipsnis

Infrastruktūros sudedamosios dalys

1. Europos jūrų erdvė padeda sujungti ir integruoti 2 dalyje aprašytas jūrų erdvės sudedamąsias dalis su sausumos tinklu: kurti arba modernizuoti trumpųjų nuotolių laivybos maršrutus ir plėtoti jūrų uostus valstybių narių teritorijoje, taip pat jų jungtis su atokesnėmis teritorijomis, įskaitant geografinę atokiausių regionų teritoriją, siekiant užtikrinti efektyvią, perspektyvią ir tvarią integraciją su kitomis transporto rūšimis.

2. Europos jūrų erdvę sudaro:

a) jūrų transporto infrastruktūra pagrindinio ir visuotinio tinklo uosto teritorijoje, įskaitant jungtis su atokesnėmis teritorijomis;

b) platesnio masto naudos veiksmai, kurie nėra susiję su konkrečiais uostais ir kurie yra naudingi visai Europos jūrų erdvei ir jūrų pramonei, pavyzdžiui, parama veiklai, kuria padedama užtikrinti laivybą visus metus (ledlaužių darbas), – šiais veiksmais palengvinamas perėjimas prie tvaraus jūrų transporto, gerinama transporto ir energetikos sinergija, *inter alia*, skatinant uostų, kaip energetikos centrų, vaidmenį ir padedant vykdyti energetikos pertvarką, – taip pat transporto IRT sistemos ir hidrografiniai tyrimai, ir

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

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

a) jūrų uostai, įskaitant uosto teritorijoje vykdomoms transporto operacijoms būtiną infrastruktūrą;

b) pagrindinė uosto infrastruktūra, pavyzdžiui, vidaus baseinai, krantinių sienos, prieplaukos, platformos, molai, dokai, pylimai, sankasos ir melioracijos sistemos;

c) jūrų kanalai;

d) navigacijos įrenginiai;

e) uosto prieigos, laivakeliai ir šliuzai;

f) bangolaužiai;

g) uostų jungtys su transeuropiniu transporto tinklu;

h) transporto IRT sistemos, įskaitant EMSWe ir VTMIS;

i) infrastruktūra, susijusi su alternatyviaisiais degalais;

j) susijusi įranga, kuri visų pirma gali apimti eismo ir krovinių valdymo, neigiamo poveikio aplinkai mažinimo įrangą, įskaitant visai netaršioms operacijoms ir žiedinės ekonomikos priemonėms reikalingą įrangą, energijos vartojimo efektyvumo didinimo, triukšmo mažinimo ir alternatyviųjų degalų naudojimo įrangą bei įrangą, kuria užtikrinama laivyba visus metus, įskaitant ledų laužymą, hidrologinius tyrimus, taip pat uosto ir uosto prieigų dugno gilinimo ir apsaugos įrangą, ir

k) infrastruktūra, palengvinanti uostų veiklą, susijusią su atsinaujinančiųjų išteklių energija, įskaitant jūros vėjo elektrinių parkus.

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

a) jo bendras metinis keleivių srautas viršija 0,1 % bendro metinio keleivių srauto visuose Sąjungos jūrų uostuose, o šio bendro kiekio atskaitos rodiklis yra paskutinis turimas trejų metų vidurkis, grindžiamas Eurostato paskelbtais statistiniais duomenimis;

b) jo bendras metinis krovinių (perkrautų birių ar nebirių krovinių) kiekis viršija 0,1 % atitinkamo bendro metinio krovinių, kurie perkrauti visuose Sąjungos jūrų uostuose, kiekio, o šio bendro kiekio atskaitos rodiklis yra paskutinis turimas trejų metų vidurkis, grindžiamas Eurostato paskelbtais statistiniais duomenimis;

c) jo bendras metinis krovinių kiekis (perkrautų birių ir (arba) nebirių krovinių) viršija 500 000 tonų per metus, o jo indėlis į ES energijos tiekimo įvairinimą ir atsinaujinančiųjų išteklių energijos plėtojimo spartinimą yra viena pagrindinių uosto veiklos rūšių; šio bendro kiekio atskaitos rodiklis yra paskutinis turimas trejų metų vidurkis, grindžiamas Eurostato paskelbtais statistiniais duomenimis;

d) jis yra saloje ir yra vienintelis prieigos prie visuotiniame tinkle esančio NUTS 3 regiono punktas, kaip tai suprantama Reglamento (EB) Nr. 1059/2003 3 straipsnyje, arba

e) jis yra atokiausiame regione ar kitame periferiniame regione ir nuo kito artimiausio visuotinio tinklo uosto yra nutolęs didesniu nei 200 km atstumu.

26 straipsnis

Visuotiniam tinklui keliami transporto infrastruktūros reikalavimai

1. Valstybės narės užtikrina, kad:

a) alternatyviųjų degalų infrastruktūra visuotinio tinklo jūrų uostuose būtų diegiama pagal Reglamentą (ES) 2023/1804;

b) visuotinio tinklo jūrų uostuose būtų įrengta būtina infrastruktūra siekiant padidinti uostuose esančių laivų aplinkosauginį veiksmingumą, visų pirma įrengti priėmimo įrenginiai atliekoms iš laivų pristatyti pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą (ES) 2019/883 ([51]);

c) VTMIS ir „SafeSeaNet“ būtų įgyvendinami laikantis Direktyvos 2002/59/EB ir

d) jūrų sektoriaus nacionalinės vieno langelio sistemos būtų įgyvendinamos pagal Reglamentą (ES) 2019/1239.

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

a) visuotinio tinklo jūrų uostai, kurių bendras metinis krovinių kiekis viršija 2 milijonus tonų, būtų sujungti su geležinkelių ir kelių infrastruktūra ir, jei įmanoma, su vidaus vandenų keliais; šio bendro kiekio atskaitos rodiklis yra paskutinis turimas trejų metų vidurkis, grindžiamas Eurostato paskelbtais statistiniais duomenimis;

b) bet kuriame visuotinio tinklo jūrų uoste, kuris naudojamas krovininio transporto reikmėms, veiktų bent vienas daugiarūšio krovininio transporto terminalas, kuriuo, laikantis nediskriminavimo principo, galėtų naudotis visi operatoriai ir naudotojai ir kuriame būtų taikomi skaidrūs ir nediskriminaciniai mokesčiai;

([51]) 2019 m. balandžio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2019/883 dėl uosto priėmimo įrenginių, į kuriuos pristatomos laivų atliekos, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2010/65/ES ir panaikinama Direktyva 2000/59/EB (OL L 151, 2019 6 7, p. 116).

c) jūrų kanalai, uostų laivakeliai ir upių žiotys, jungiantys dvi jūras arba sudarantys galimybes patekti iš jūros į jūrų uostus, sutaptų bent su vidaus vandenų keliais, tenkinančiais 23 straipsnyje nustatytus reikalavimus, ir

d) visuotinio tinklo jūrų uostai, sujungti su vidaus vandenų keliais, turėtų vidaus vandenų laivams būtinų tvarkymo pajėgumų.

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

3. Valstybės narės prašymu, tinkamai pagrįstais atvejais Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais suteikiamos 2 dalyje nurodytų reikalavimų laikymosi išimtys, remiantis tuo, kad esama specifinių geografinių ar didelių fizinių suvaržymų, neigiamais socialinės ekonominės sąnaudų ir naudos analizės rezultatais arba dideliu neigiamu poveikiu aplinkai ar biologinei įvairovei. Visi tokie prašymai turi būti pakankamai pagrįsti. Valstybė narė viename prašyme gali prašyti suteikti kelias išimtis.

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

Komisija gali ne vėliau kaip per 30 kalendorinių dienų nuo prašymo pagal pirmą pastraipą gavimo dienos paprašyti valstybės narės pateikti papildomos informacijos. Jei Komisija mano, kad pateiktos informacijos nepakanka, ji gali per 30 kalendorinių dienų nuo tos papildomos informacijos gavimo dienos paprašyti valstybės narės tą papildomą informaciją papildyti.

Sprendimą dėl prašomos išimties Komisija priima ne vėliau kaip per šešis mėnesius nuo prašymo pagal pirmą pastraipą gavimo dienos arba, tuo atveju, jei atitinkamos valstybės narės pateikė papildomos informacijos pagal trečią pastraipą, ne vėliau kaip per keturis mėnesius nuo paskutinio tokios informacijos gavimo dienos, atsižvelgiant į tai, kuri data vėlesnė. Jei per tokį laikotarpį Komisija aiškaus sprendimo nepriima, laikoma, kad išimtis suteikta.

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

27 straipsnis

Pagrindiniam tinklui keliami transporto infrastruktūros reikalavimai

1. Valstybės narės užtikrina, kad pagrindinio tinklo jūrų transporto infrastruktūra atitiktų 26 straipsnio 1 dalį.

2. Valstybės narės užtikrina, kad pagrindinio tinklo jūrų transporto infrastruktūra ne vėliau kaip 2030 m. gruodžio 31 d. atitiktų reikalavimus, išdėstytus 26 straipsnio 2 dalyje.

3. Valstybės narės prašymu, tinkamai pagrįstais atvejais Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais suteikiamos 2 dalyje nurodytų reikalavimų laikymosi išimtys, remiantis tuo, kad esama specifinių geografinių ar didelių fizinių suvaržymų, neigiamais socialinės ekonominės sąnaudų ir naudos analizės rezultatais arba dideliu neigiamu poveikiu aplinkai ar biologinei įvairovei. Visi tokie prašymai turi būti pakankamai pagrįsti. Valstybė narė viename prašyme gali prašyti suteikti kelias išimtis.

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

Komisija gali ne vėliau kaip per 30 kalendorinių dienų nuo prašymo pagal pirmą pastraipą gavimo dienos paprašyti valstybės narės pateikti papildomos informacijos. Jei Komisija mano, kad pateiktos informacijos nepakanka, ji gali per 30 kalendorinių dienų nuo tos papildomos informacijos gavimo dienos paprašyti valstybės narės tą papildomą informaciją papildyti.

Sprendimą dėl prašomos išimties Komisija priima ne vėliau kaip per šešis mėnesius nuo prašymo pagal pirmą pastraipą gavimo dienos arba, tuo atveju, jei atitinkamos valstybės narės pateikė papildomos informacijos pagal trečią pastraipą, ne vėliau kaip per keturis mėnesius nuo paskutinio tokios informacijos gavimo dienos, atsižvelgiant į tai, kuri data vėlesnė. Jei per tokį laikotarpį Komisija aiškaus sprendimo nepriima, laikoma, kad išimtis suteikta.

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

28 straipsnis

Papildomi jūrų infrastruktūros plėtros ir Europos jūrų erdvės prioritetai

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

a) jūrinės prieigos gerinimui, pavyzdžiui, bangolaužiams, jūros kanalams, laivakeliams, šliuzams, dugno gilinimui ir pagalbinėms navigacijos priemonėms;

b) pagrindinės uosto infrastruktūros, pavyzdžiui, vidaus baseinų, alternatyviųjų degalų infrastruktūros, krantinių sienų, prieplaukų, platformų, molų, dokų, pylimų, sankasų ir melioracijos sistemų, statybai arba modernizavimui;

c) infrastruktūros, jungiančios skirtingas transporto rūšis, įrangos ir sistemų, nurodytų 37 straipsnio a, b ir d punktuose, gerinimui; taip pat geležinkelių infrastruktūros, būtinos transporto operacijoms vykdyti uosto teritorijoje arba šalia jos, pajėgumų modernizavimui ir didinimui, jei to reikia prijungimui prie transeuropinio geležinkelių tinklo;

d) skaitmenizacijos ir automatizavimo procesų tobulinimui, visų pirma siekiant padidinti saugą, saugumą, efektyvumą ir tvarumą;

e) naujų technologijų ir inovacijų, taip pat atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako degalų diegimui ir skatinimui;

f) logistikos grandinių ir tarptautinės jūrų prekybos atsparumo didinimui, be kita ko, kiek tai susiję su prisitaikymu prie klimato kaitos;

g) triukšmo mažinimo ir energijos vartojimo efektyvumo priemonėms;

h) skatinimui naudoti visai netaršius ir mažataršius laivus, kuriais laivyba vykdoma trumpųjų nuotolių laivybos linijose, ir priemonių, kuriomis didinamas jūrų transporto aplinkosauginis veiksmingumas, plėtojimui, siekiant optimizuoti įplaukimą į uostą ir tiekimo grandinę, laikantis taikytinų reikalavimų pagal Sąjungos teisę arba atitinkamus tarptautinius susitarimus, pavyzdžiui, ekologinių paskatų sistemų naudojimas;

i) veiksmams, susijusiems su platesnio masto naudos veiksmų ir trumpųjų nuotolių laivybos jungčių skatinimu Europos jūrų erdvėje, įskaitant geresnių galimybių patekti į atokiausius ir kitus atokius, salų ir periferinius regionus skatinimą;

j) netaršių ir mažataršių keltų transporto, kaip tvarios keleivinio transporto rūšies, skatinimui;

k) veiksmams, kuriais siekiama didinti krovinių dalį, įskaitant trumpųjų nuotolių laivybos jungtis, kurios perkeliamos iš kelių ir oro transporto į jūrų ar vidaus vandenų kelius ir geležinkelių transportą, kad būtų sumažintos neigiamos išorės sąnaudos, pvz., išmetamieji teršalai ir spūstys, ir

l) galimybių patekti į atokiausius regionus ir kitus atokius, salų ir periferinius regionus gerinimui.

4 SKIRSNIS

Kelių transporto infrastruktūra

29 straipsnis

Infrastruktūros sudedamosios dalys

1. Kelių transporto infrastruktūrą visų pirma sudaro:

a) keliai, įskaitant:

i) tiltus;

ii) tunelius;

iii) jungtis;

iv) sankryžas;

v) skirtingų lygmenų sankryžas;

vi) avarinio sustojimo juostas ir

vii) infrastruktūrą, kurią naudojant švelninamas poveikis aplinkai, įskaitant faunos išsaugojimo ar triukšmo mažinimo sprendimus;

b) susijusi įranga, įskaitant važiuojančių transporto priemonių svėrimo sistemas;

c) skaitmeninė infrastruktūra ir transporto IRT sistemos;

d) privažiavimo prie daugiarūšio krovininio transporto terminalų keliai;

e) krovinių terminalų ir logistikos centrų jungtys su transeuropinio transporto tinklo kitų rūšių transportu;

f) autobusų terminalai;

g) infrastruktūra, susijusi su įrenginiais, skirtais alternatyviesiems degalams, ir

h) stovėjimo ir poilsio aikštelės, be kita ko, saugios stovėjimo aikštelės, skirtos komercinėms transporto priemonėms.

2. Šio straipsnio 1 dalies a punkte nurodyti ir I priede pateiktuose žemėlapiuose pažymėti keliai – tai keliai, kurie yra svarbūs tolimojo susisiekimo krovininio ir keleivinio transporto eismui, jungia pagrindinius miestų ir ekonominius centrus ir yra sujungti su kitų rūšių transportu.

3. 1 dalies b punkte nurodytai su keliais susijusiai įrangai gali būti priskiriama visų pirma eismo valdymo, informavimo ir maršruto nurodymo, rinkliavų ar naudotojo mokesčių rinkimo, saugos užtikrinimo, neigiamo poveikio aplinkai mažinimo, transporto priemonių su alternatyviosiomis varymo sistemomis degalų pildymo ar įkrovimo įranga ir komercinėms transporto priemonėms skirtų saugių stovėjimo aikštelių įranga.

30 straipsnis

Visuotiniam tinklui keliami transporto infrastruktūros reikalavimai

1. Valstybės narės užtikrina, kad:

a) kelių transporto infrastruktūros sauga būtų užtikrinama, stebima, o prireikus didinama laikantis Direktyvos 2008/96/EB;

b) keliai būtų projektuojami, tiesiami ar modernizuojami ir prižiūrimi užtikrinant aukštus kokybės ir saugos standartus;

c) keliai būtų projektuojami, tiesiami ar modernizuojami ir prižiūrimi užtikrinant aukštą aplinkos apsaugos lygį, be kita ko, atitinkamai naudojant triukšmo mažinimo priemones ir surenkant, tvarkant ir išleidžiant paviršines nuotekas;

d) ilgesni nei 500 m ilgio kelių tuneliai atitiktų Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2004/54/EB ([52]);

([52]) 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/54/EB dėl transeuropinio kelių tinklo tunelių būtiniausių saugos reikalavimų (OL L 167, 2004 4 30, p. 39).

e) kai taikytina, kelių rinkliavos surinkimo sistemų sąveikumas būtų užtikrinamas pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą (ES) 2019/520 ([53]), Komisijos įgyvendinimo reglamentą (ES) 2020/204 ([54]) ir Komisijos deleguotąjį reglamentą (ES) 2020/203 ([55]);

f) kai taikytina, rinkliavos arba naudotojo mokesčiai būtų renkami laikantis Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 1999/62/EB ([56]);

g) bet kuri kelių transporto infrastruktūros intelektinė transporto sistema atitiktų Direktyvą 2010/40/ES ir būtų diegiama laikantis pagal tą direktyvą priimtų deleguotųjų aktų, ir

h) alternatyviųjų degalų infrastruktūra kelių tinkluose būtų diegiama laikantis Reglamento (ES) 2023/1804.

2. Valstybės narės užtikrina, kad ne vėliau kaip 2050 m. gruodžio 31 d. 29 straipsnio 1 dalies a punkte nurodyti visuotinio tinklo keliai atitiktų šiuos reikalavimus:

a) kelias būtų specialiai projektuojamas, tiesiamas arba modernizuojamas variklinių transporto priemonių eismui;

b) poilsio aikštelės būtų įrengtos ne didesniu kaip 100 km atstumu viena nuo kitos, užtikrinant, kad stovėjimo aikštelėje būtų saugių ir pakankamai vietų ir būtų įrengtos atitinkamos patalpos, įskaitant sanitarines patalpas, atitinkančios įvairių darbuotojų poreikius, ir

c) važiuojančių transporto priemonių svėrimo sistemos būtų įrengtos vidutiniškai kas 300 km valstybės narės tinkle.

Pirmos pastraipos c punkto tikslais, įrengdamos važiuojančių transporto priemonių svėrimo sistemas, valstybės narės gali daugiau dėmesio skirti kelių atkarpoms, kuriose krovininio transporto eismas yra labai intensyvus. Naudojant važiuojančių transporto priemonių svėrimo sistemas turi būti įmanoma identifikuoti transporto priemones ir transporto priemonių derinius, kurie galėjo viršyti Direktyvoje 96/53/EB nustatytą didžiausią leidžiamą masę.

3. Valstybės narės užtikrina, kad būtų įdiegtos arba naudojamos priemonės, skirtos su sauga susijusiems įvykiams ar sąlygoms nustatyti, ir renkami atitinkami kelių eismo duomenys, kad būtų galima teikti su kelių eismo saugumu susijusią būtinąją universalią eismo informaciją, apibrėžtą Komisijos deleguotajame reglamente (ES) Nr. 886/2013 ([57]):

a) esamoje visuotinio tinklo infrastruktūroje – ne vėliau kaip 2030 m. gruodžio 31 d. ir

b) naujoje visuotinio tinklo infrastruktūroje – ne vėliau kaip 2050 m. gruodžio 31 d. arba, tuo atveju, jei kelio atkarpa užbaigiama anksčiau – ne vėliau kaip darbų pabaigos dieną.

4. Valstybės narės prašymu, tinkamai pagrįstais atvejais Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais suteikiamos 2 dalyje nurodytų reikalavimų laikymosi išimtys, susijusios su keliais, kuriuose eismo intensyvumas neviršija 10 000 transporto priemonių per dieną abiem kryptimis, arba remiantis tuo, kad esama specifinių geografinių ar didelių fizinių suvaržymų, neigiamais socialinės ekonominės sąnaudų ir naudos analizės rezultatais arba dideliu neigiamu poveikiu aplinkai ar biologinei įvairovei. Visi tokie prašymai turi būti pakankamai pagrįsti, taip pat atsižvelgiant į tai, kad atitinkamai infrastruktūrai taikomi poveikio kelių eismo saugumui vertinimai, auditas ir patikrinimai, o prireikus – taisomieji veiksmai pagal Direktyvą 2008/96/EB. Prašymas taikyti išimtis turi būti koordinuojamas, kai taikytina, su kaimynine valstybe nare arba kaimyninėmis valstybėmis narėmis. Išimties prašančiai valstybei narei kaimyninės valstybės narės gali pateikti

([53]) 2019 m. kovo 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2019/520 dėl elektroninių kelių rinkliavos sistemų sąveikumo, kuria sudaromos palankesnės sąlygos tarpvalstybiniu lygmeniu keistis informacija apie kelių rinkliavų nesumokėjimo atvejus Sąjungoje (OL L 91, 2019 3 29, p. 45).

([54]) 2019 m. lapkričio 28 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2020/204 dėl Europos elektroninės rinkliavos paslaugos teikėjų detalizuotų pareigų, Europos elektroninės rinkliavos paslaugos teritorijos dokumento būtinojo turinio, elektroninių sąsajų ir sąveikos sudedamosioms dalims taikomų reikalavimų, kuriuo panaikinamas Sprendimas 2009/750/EB (OL L 43, 2020 2 17, p. 49.).

([55]) 2019 m. lapkričio 28 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2020/203 dėl transporto priemonių klasifikavimo, Europos elektroninės rinkliavos paslaugos gavėjų pareigų, sąveikos sudedamosioms dalims taikomų reikalavimų ir paskelbtųjų įstaigų būtinųjų tinkamumo kriterijų (OL L 43, 2020 2 17, p. 41).

([56]) 1999 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 1999/62/EB dėl transporto priemonių apmokestinimo už naudojimąsi infrastruktūra (OL L 187, 1999 7 20, p. 42).

([57]) 2013 m. gegužės 15 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) Nr. 886/2013, kuriuo Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2010/40/ES papildoma nuostatomis dėl duomenų, kurių reikia, kad vartotojams, kai įmanoma, nemokamai galima būtų teikti su eismo sauga susijusią būtinąją universalią eismo informaciją, ir tos informacijos teikimo procedūrų (OL L 247, 2013 9 18, p. 6).

nuomonę. Valstybė narė kaimyninių valstybių narių nuomones prideda prie prašymo. Valstybė narė viename prašyme gali prašyti suteikti kelias išimtis.

Komisija įvertina prašymą atsižvelgdama į pagrindimą, pateiktą pagal pirmą pastraipą. Komisija deramai atsižvelgia į atitinkamų kaimyninių valstybių narių nuomones.

Komisija gali ne vėliau kaip per 30 kalendorinių dienų nuo prašymo pagal pirmą pastraipą gavimo dienos paprašyti valstybės narės pateikti papildomos informacijos. Jei Komisija mano, kad pateiktos informacijos nepakanka, ji gali per 30 kalendorinių dienų nuo tos papildomos informacijos gavimo dienos paprašyti valstybės narės tą papildomą informaciją papildyti.

Sprendimą dėl prašomos išimties Komisija priima ne vėliau kaip per šešis mėnesius nuo prašymo pagal pirmą pastraipą gavimo dienos arba, tuo atveju, jei atitinkamos valstybės narės pateikė papildomos informacijos pagal trečią pastraipą, ne vėliau kaip per keturis mėnesius nuo paskutinio tokios informacijos gavimo dienos, atsižvelgiant į tai, kuri data vėlesnė. Jei per tokį laikotarpį Komisija aiškaus sprendimo nepriima, laikoma, kad išimtis suteikta.

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

31 straipsnis

Pagrindiniam tinklui ir išplėstiniam pagrindiniam tinklui keliami transporto infrastruktūros reikalavimai

1. Valstybės narės užtikrina, kad pagrindinio tinklo ir išplėstinio pagrindinio tinklo kelių infrastruktūra atitiktų 30 straipsnio 1 dalį.

2. Valstybės narės užtikrina, kad keliai, kaip nurodyta 29 straipsnio 1 dalies a punkte, – pagrindinio tinklo kelių infrastruktūra ne vėliau kaip 2030 m. gruodžio 31 d. ir išplėstinio pagrindinio tinklo kelių infrastruktūra ne vėliau kaip 2040 m. gruodžio 31 d. – atitiktų šiuos reikalavimus:

a) keliai būtų specialiai projektuojami, tiesiami arba modernizuojami variklinių transporto priemonių eismui;

b) keliai turėtų – išskyrus specialiose vietose arba laikinai – atskiras važiuojamąsias dalis abikrypčiam eismui, kurios atskirtos viena nuo kitos eismui nenaudojama skiriamąja juosta arba kitokiomis lygiavertį saugos lygį užtikrinančiomis priemonėmis, ir

c) tame pačiame lygyje keliai nesikirstų su jokiu kitu keliu, geležinkeliu, tramvajų keliu arba dviračių ar pėsčiųjų taku.

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

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

b) atitiktų 30 straipsnio 2 dalies c punkte nustatytus reikalavimus.

4. Valstybės narės užtikrina, kad ne vėliau kaip 2040 m. gruodžio 31 d. būtų sukurtos saugios stovėjimo aikštelės, esančios palei pagrindinio tinklo ir išplėstinio pagrindinio tinklo kelius arba ne toliau kaip 3 km važiavimo atstumu nuo artimiausio išvažiavimo iš transeuropinio transporto tinklo kelio, viena nuo kitos vidutiniškai nutolusios ne daugiau kaip 150 km atstumu, suteikiančios pakankamai vietų stovėjimo aikštelėje komercinėms transporto priemonėms ir atitinkančios Reglamento (EB) Nr. 561/2006 8a straipsnio 1 dalyje nustatytus reikalavimus. Valstybės narės gali daugiau dėmesio skirti kelių atkarpoms, kuriose krovininio transporto eismas yra labai intensyvus.

5. Valstybės narės užtikrina, kad kelių infrastruktūra atitiktų reikalavimus, išdėstytus 30 straipsnio 3 dalyje:

a) esama pagrindinio tinklo infrastruktūra – ne vėliau kaip 2025 m. gruodžio 31 d., o esama išplėstinio pagrindinio tinklo infrastruktūra – ne vėliau kaip 2030 m. gruodžio 31 d., ir

b) nauja pagrindinio tinklo infrastruktūra – ne vėliau kaip 2030 m. gruodžio 31 d., o nauja išplėstinio pagrindinio tinklo infrastruktūra – ne vėliau kaip 2040 m. gruodžio 31 d. arba, tuo atveju, jei kelio ruožas užbaigtas anksčiau – ne vėliau kaip jo darbų pabaigos dieną.

6. Valstybės narės prašymu, tinkamai pagrįstais atvejais Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais suteikiamos 2, 3 ir 4 dalyse nurodytų reikalavimų laikymosi išimtys, susijusios su keliais, kuriuose eismo intensyvumas neviršija 10 000 transporto priemonių per dieną abiem kryptimis, arba remiantis tuo, kad esama specifinių geografinių ar didelių fizinių suvaržymų, neigiamais socialinės ekonominės sąnaudų ir naudos analizės rezultatais arba dideliu neigiamu poveikiu aplinkai ar biologinei įvairovei. Visi tokie prašymai turi būti pakankamai pagrįsti, taip pat atsižvelgiant į tai, kad atitinkamai infrastruktūrai taikomi poveikio kelių eismo saugumui vertinimai, auditas ir patikrinimai, o prireikus – taisomieji veiksmai pagal Direktyvą 2008/96/EB. Tarpvalstybinių atkarpų atveju prašymas suteikti išimtis derinamas su kaimynine valstybe nare arba kaimyninėmis valstybėmis narėmis. Išimties prašančiai valstybei narei kaimyninės valstybės narės gali pateikti nuomonę. Valstybė narė kaimyninių valstybių narių nuomones prideda prie prašymo. Valstybė narė viename prašyme gali prašyti suteikti kelias išimtis.

Komisija įvertina prašymą atsižvelgdama į pagrindimą, pateiktą pagal pirmą pastraipą. Komisija deramai atsižvelgia į atitinkamų kaimyninių valstybių narių nuomones.

Komisija gali ne vėliau kaip per 30 kalendorinių dienų nuo prašymo pagal pirmą pastraipą gavimo dienos paprašyti valstybės narės pateikti papildomos informacijos. Jei Komisija mano, kad pateiktos informacijos nepakanka, ji gali per 30 kalendorinių dienų nuo tos papildomos informacijos gavimo dienos paprašyti valstybės narės tą papildomą informaciją papildyti.

Sprendimą dėl prašomos išimties Komisija priima ne vėliau kaip per šešis mėnesius nuo prašymo pagal pirmą pastraipą gavimo dienos arba tuo atveju, jei atitinkamos valstybės narės pateikė papildomos informacijos pagal trečią pastraipą, ne vėliau kaip per keturis mėnesius nuo paskutinio tokios informacijos gavimo dienos, atsižvelgiant į tai, kuri data vėlesnė. Jei per tokį laikotarpį Komisija aiškaus sprendimo nepriima, laikoma, kad išimtis suteikta.

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

32 straipsnis

Papildomi kelių infrastruktūros plėtros prioritetai

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

a) kelių eismo saugumo gerinimui ir skatinimui, atsižvelgiant į pažeidžiamų naudotojų ir įvairių kelių eismo dalyvių, visų pirma riboto judumo asmenų, poreikius;

b) spūsčių mažinimui esamuose keliuose, visų pirma užtikrinant intelektinį eismo valdymą, įskaitant dinaminius spūsčių mokesčius arba rinkliavas, kurių dydžiai skiriasi atsižvelgiant į paros, savaitės metą ar metų laiką;

c) skaitmenizacijos ir automatizavimo procesų tobulinimui, inovatyviųjų technologijų, kurios pagerintų Sąjungos kelių transporto teisinės sistemos laikymosi kontrolę, įskaitant pažangias ir automatizuotas vykdymo užtikrinimo priemones ir ryšių infrastruktūrą, diegimui;

d) pėsčiųjų ir dviračių takų pratęsimo ir pasiekiamumo užtikrinimui, kai statoma arba modernizuojama kelių infrastruktūra, siekiant propaguoti aktyviojo judumo transporto rūšis, ir, kai aktualu, aktyviojo judumo infrastruktūros tobulinimui ir

e) saugių stovėjimo aikštelių, kuriose būtų pakankamai vietų komercinėms transporto priemonėms ir atitinkančių Reglamento (EB) Nr. 561/2006 8a straipsnio 1 dalyje nustatytus reikalavimus, įrengimui visuotiniame tinkle.

5 SKIRSNIS

Oro transporto infrastruktūra

33 straipsnis

Infrastruktūros sudedamosios dalys

1. Oro transporto infrastruktūrą sudaro visų pirma:

a) oro erdvė, maršrutai ir oro keliai;

b) oro uostai, įskaitant infrastruktūrą ir įrangą, būtinas antžeminėms ir transporto operacijoms oro uosto teritorijoje ir vertikaliojo kilimo ir tūpimo aerodromuose;

c) oro uostų jungtys su transeuropinio transporto tinklo kitų rūšių transportu;

d) OEV / ONP sistemos ir susijusi įranga, įskaitant palydovinę įrangą;

e) infrastruktūra, susijusi su alternatyviaisiais degalais ir elektros tiekimu oro uoste stovintiems orlaiviams;

f) infrastruktūra alternatyviesiems degalams gaminti vietoje, energijos vartojimo efektyvumui didinti ir oro uostų arba susijusių oro uosto operacijų, tokių kaip antžeminės paslaugos, orlaivių operacijos ir keleivių antžeminis vežimas, poveikio klimatui, aplinkai ir skleidžiamam triukšmui mažinti;

g) infrastruktūra, naudojama atskiram atliekų surinkimui, atliekų prevencijai ir žiedinės ekonomikos veiklai, ir

h) kosmodromai.

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

a) krovininių oro uostų bendras metinis krovinių kiekis sudaro bent 0,2 % bendro metinio krovinių kiekio visuose Sąjungos oro uostuose;

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

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

34 straipsnis

Pagrindiniam tinklui ir visuotiniam tinklui keliami transporto infrastruktūros reikalavimai

1. Valstybės narės užtikrina, kad:

a) transeuropinio transporto tinklo oro uostai, kurių bendras metinis keleivių srautas yra didesnis nei 12 milijonų keleivių, būtų sujungti su transeuropiniu geležinkelių tinklu, įskaitant, kai įmanoma, greitųjų geležinkelių tinklą, sudarant sąlygas tolimojo susisiekimo paslaugoms, ne vėliau kaip 2040 m. gruodžio 31 d., išskyrus atvejus, kai toks sujungimas yra neįmanomas dėl specifinių geografinių ar didelių fizinių suvaržymų;

b) ne vėliau kaip 2050 m. gruodžio 31 d. transeuropinio transporto tinklo oro uostai, kurių bendras metinis keleivių srautas yra didesnis nei keturi milijonai, bet mažesnis nei 12 milijonų keleivių, būtų sujungti su transeuropiniu geležinkelių tinklu arba, jei oro uostas yra transeuropinio geležinkelių tinklo miesto transporto mazge arba šalia jo, su tuo miesto transporto mazgu – geležinkeliu, metro, lengvuoju bėginiu transportu, tramvajais, lyniniu transportu arba, išimtiniais atvejais, kitais visai netaršaus viešojo transporto sprendimais, išskyrus atvejus, kai toks sujungimas yra neįmanomas dėl specifinių geografinių ar didelių fizinių suvaržymų;

c) bet kuriame jų teritorijoje esančiame transeuropinio transporto tinklo oro uoste būtų bent vienas terminalas, kuriuo, laikantis nediskriminavimo principo, galėtų naudotis visi operatoriai bei naudotojai ir kuriame būtų taikomi skaidrūs ir nediskriminaciniai mokesčiai;

d) oro transporto infrastruktūrai būtų taikomi pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 300/2008 ([58]) Sąjungos priimti bendrieji pagrindiniai civilinės aviacijos apsaugos nuo neteisėtų veikų standartai;

e) naudojant oro eismo valdymo infrastruktūrą būtų galima įgyvendinti Bendro Europos dangaus sistemą, laikantis reglamentų (EB) Nr. 549/2004, (EB) Nr. 550/2004, (EB) Nr. 551/2004 ir (ES) 2018/1139, ir vykdyti oro transporto operacijas, siekiant pagerinti Europos aviacijos sistemos, įgyvendinimo taisyklių ir Sąjungos specifikacijų veiksmingumą ir tvarumą;

f) pagal Reglamentą (ES) 2023/1804 oro uostuose būtų įdiegta alternatyviųjų degalų infrastruktūra ir

g) pagrindinio tinklo ir visuotinio tinklo oro uostuose, kurių bendras metinis keleivių srautas yra didesnis nei keturi milijonai keleivių, ne vėliau kaip 2030 m. gruodžio 31 d. pagrindinio tinklo oro uostų atveju ir ne vėliau kaip 2040 m. gruodžio 31 d. visuotinio tinklo oro uostų atveju būtų užtikrinama infrastruktūra, skirta kondicionuotam orui tiekti orlaiviams, stovintiems kontaktinėse orlaivių stovėjimo aikštelėse, naudojamose komercinėms transporto operacijoms.

Pirmos pastraipos a, b ir g punktuose nurodytas bendras metinis keleivių srautas grindžiamas naujausiu turimu trejų metų vidurkiu 2024 m. liepos 18 d., remiantis Eurostato paskelbtais statistiniais duomenimis.

2. Valstybės narės prašymu, tinkamai pagrįstais atvejais Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais suteikiamos 1 dalies a, b ir g punktuose nustatytų reikalavimų taikymo išimtys, remiantis tuo, kad esama specifinių geografinių ar didelių fizinių suvaržymų, kad teritorijoje nėra geležinkelių sistemos, neigiamais socialinės ekonominės sąnaudų ir naudos analizės rezultatais arba dideliu neigiamu poveikiu aplinkai arba biologinei įvairovei. Visi tokie prašymai turi būti pakankamai pagrįsti. Valstybės narės viename prašyme gali prašyti suteikti kelias išimtis.

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

Komisija gali ne vėliau kaip per 30 kalendorinių dienų nuo prašymo pagal pirmą pastraipą gavimo dienos paprašyti valstybės narės pateikti papildomos informacijos. Jei Komisija mano, kad pateiktos informacijos nepakanka, ji gali per 30 kalendorinių dienų nuo tos papildomos informacijos gavimo dienos paprašyti valstybės narės tą papildomą informaciją papildyti.

Sprendimą dėl prašomos išimties Komisija priima ne vėliau kaip per šešis mėnesius nuo prašymo pagal pirmą pastraipą gavimo dienos arba tuo atveju, jei atitinkamos valstybės narės pateikė papildomos informacijos pagal trečią pastraipą, ne vėliau kaip per keturis mėnesius nuo paskutinio tokios informacijos gavimo dienos, atsižvelgiant į tai, kuri data vėlesnė. Jei per tokį laikotarpį Komisija aiškaus sprendimo nepriima, laikoma, kad išimtis suteikta.

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

35 straipsnis

Papildomi oro transporto infrastruktūros plėtros prioritetai

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

a) oro uostų energijos vartojimo efektyvumo ir operacinio efektyvumo didinimui;

b) Bendro Europos dangaus sistemos ir sąveikių sistemų, visų pirma sistemų, kurios sukurtos pagal Europos pagrindinį OEV planą vykdant SESAR projektą, įskaitant sistemas, kuriomis siekiama užtikrinti saugią ir visišką naujų pilotuojamų ir bepiločių oro transporto priemonių integraciją, įgyvendinimo rėmimui;

c) skaitmenizacijos ir automatizavimo procesų tobulinimui, visų pirma siekiant didinti saugą ir saugumą;

d) daugiarūšio transporto jungčių tarp oro uostų ir kitų transporto rūšių infrastruktūros ir, kai tinkama, tarp oro uostų ir miestų transporto mazgų, gerinimui;

([58]) 2008 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 300/2008 dėl civilinės aviacijos saugumo bendrųjų taisyklių ir panaikinantis Reglamentą (EB) Nr. 2320/2002 (OL L 97, 2008 4 9, p. 72).

e) tvarumo didinimui ir poveikio klimatui, aplinkai ir skleidžiamo triukšmo mažinimui, visų pirma diegiant naujas technologijas ir inovacijas, naudojant alternatyviuosius degalus, visai netaršius ir mažataršius orlaivius bei nulinio ir mažo anglies dioksido pėdsako infrastruktūrą ir kitą alternatyviųjų degalų infrastruktūrą, atitinkančią Reglamentą (ES) 2023/1804, taip pat degalus, atitinkančius Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2023/2405 ([59]);

f) visuotinio tinklo ir pagrindinio tinklo oro uostų, kurių bendras metinis keleivių srautas yra mažesnis nei 4 milijonai keleivių, sujungimui su tinklu ir, kai taikytina, atitinkamais miestų transporto mazgais, kaip nustatyta II priede, geležinkeliu, metro, lengvuoju bėginiu transportu, tramvajais, lyniniu transportu arba, išimtiniais atvejais, kitais visai netaršaus viešojo transporto sprendimais ir

g) infrastruktūrai, kurią naudojant tiekiamas kondicionuotas oras orlaiviams, stovintiems nutolusiose orlaivių stovėjimo aikštelėse, ir orlaiviams, stovintiems kontaktinėse orlaivių stovėjimo aikštelėse transeuropinio transporto tinklo oro uostuose, kurių bendras metinis keleivių srautas yra mažesnis nei 4 milijonai keleivių.

6 SKIRSNIS

Daugiarūšio krovininio transporto terminalų infrastruktūra

36 straipsnis

Daugiarūšio krovininio transporto terminalų nustatymas

1. Transeuropinio transporto tinklo daugiarūšio krovininio transporto terminalai yra terminalai, kuriais, laikantis nediskriminavimo principo, gali naudotis visi operatoriai bei naudotojai ir kurie:

a) yra transeuropinio transporto tinklo jūrų uostuose, išvardytuose II priede, arba šalia jų;

b) yra transeuropinio transporto tinklo vidaus vandenų uostuose, išvardytuose II priede, arba šalia jų;

c) yra transeuropinio transporto tinklo oro uostuose, išvardytuose II priede, arba

d) klasifikuojami kaip transeuropinio transporto tinklo kelių ir geležinkelių terminalai arba terminalai palei vidaus vandenų kelius, išvardyti II priede.

2. Valstybės narės deda visas įmanomas pastangas užtikrinti, kad transeuropiniam transporto tinklui aptarnauti būtų naudojami pakankami daugiarūšio krovininio transporto terminalų pajėgumai, atsižvelgiant į esamus ir būsimus eismo srautus, visų pirma srautus, kuriais aptarnaujami miestų transporto mazgai, pramonės centrai, uostai ir logistikos centrai.

3. Ne vėliau kaip 2027 m. liepos 19 d. valstybės narės atlieka jų teritorijoje veikiančių daugiarūšio krovininio transporto terminalų rinkos ir perspektyvinę analizę. Šia analize siekiama bent:

a) ištirti esamus ir būsimus krovinių eismo srautus pagal transporto rūšį;

b) nustatyti valstybių narių teritorijoje esamus transeuropinio transporto tinklo daugiarūšio krovininio transporto terminalus ir įvertinti naujų daugiarūšio krovininio transporto terminalų arba papildomų perkrovimo pajėgumų poreikį esamuose terminaluose ir

c) išanalizuoti, kaip užtikrinti tinkamą daugiarūšio krovininio transporto terminalų, turinčių pakankamus perkrovimo pajėgumus, pasiskirstymą, kad būtų patenkinti b punkte nustatyti poreikiai; šiuo tikslu atsižvelgiama į kaimyninių valstybių narių pasienio zonose esančius terminalus.

Valstybės narės konsultuojasi su jų teritorijoje veikiančiais krovinių siuntėjais, transporto, logistikos operatoriais, taip pat kitais atitinkamais suinteresuotaisiais subjektais. Atlikdamos analizę jos atsižvelgia į šių konsultacijų rezultatus.

Analizės rezultatus valstybės narės nedelsdamos praneša Komisijai.

([59]) 2023 m. spalio 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2023/2405 dėl vienodų sąlygų darniajam oro transportui užtikrinimo (iniciatyva „ReFuelEU aviation“) (OL L, 2023/2405, 2023 10 31, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj).

4. Kai atlikus 3 dalyje nurodytą analizę nustatoma, kad reikia naujų daugiarūšio krovininio transporto terminalų arba papildomų perkrovimo pajėgumų esamuose terminaluose, valstybės narės parengia daugiarūšio krovininio transporto terminalų tinklo plėtros veiksmų planą, įskaitant vietas, kuriose nustatyti tokie poreikiai.

Apie veiksmų planą Komisijai pranešama ne vėliau kaip per 12 mėnesių po analizės pagal 3 dalį užbaigimo.

Remdamosi tuo veiksmų planu, valstybės narės pateikia Komisijai kelių ir geležinkelių terminalų ir terminalų palei vidaus vandenų kelius, kuriuos jos siūlo įtraukti į I ir II priedus, sąrašą.

5. Kad kelių ir geležinkelių terminalas arba terminalas palei vidaus vandenų kelius taptų transeuropinio transporto tinklo dalimi ir būtų įtrauktas į II priede pateiktą sąrašą, jis turi atitikti bent vieną iš šių sąlygų:

a) jo metinis perkrautų nebirių krovinių kiekis viršija 800 000 tonų arba jo metinis perkrautų birių krovinių kiekis viršija 0,1 % atitinkamo bendro metinio krovinių, kurie perkrauti visuose Sąjungos jūrų uostuose, kiekio;

b) tai pagrindinis kelių ir geležinkelių terminalas, kurį valstybė narė priskyrė NUTS 2 regionui, jei tame NUTS 2 regione nėra a punktą atitinkančio kelių ir geležinkelių terminalo;

c) jį valstybė narė siūlo pagal šio straipsnio 4 dalį įtraukti į I ir II priedus.

37 straipsnis

Infrastruktūros sudedamosios dalys

Daugiarūšio krovininio transporto terminalus visų pirma sudaro:

a) infrastruktūra, jungianti skirtingas transporto rūšis terminalo teritorijoje ir jos apylinkėse;

b) įranga, pavyzdžiui, kranai, konvejeriai arba kiti perkrovimo įrenginiai kroviniams perkrauti iš vienos rūšies transporto priemonės į kitos rūšies transporto priemonę, taip pat krovinių pozicionavimo ir saugojimo įrenginiai;

c) specialios zonos, pavyzdžiui, vartų zona, tarpinė buferinė ir laukimo zona, perkrovimo zona ir eismo arba pakrovimo juostos;

d) transporto IRT sistemos, svarbios terminalo operacijų efektyvumui užtikrinti, pavyzdžiui, sistemos, palengvinančios infrastruktūros pajėgumų planavimą, transporto operacijas, transporto rūšių sujungimą ir perkrovimą, ir

e) alternatyviųjų degalų infrastruktūra.

38 straipsnis

Transporto infrastruktūros reikalavimai

1. Valstybės narės deda visas įmanomas pastangas sąžiningai ir nediskriminuojant užtikrinti, kad visi daugiarūšio krovininio transporto terminalai, kuriais, laikantis nediskriminavimo principo, gali naudotis visi operatoriai bei naudotojai ir kuriuose taikomi skaidrūs ir nediskriminaciniai mokesčiai – II priede išvardytuose jūrų uostuose ir vidaus vandenų uostuose, taip pat visuose kelių ir geležinkelių terminaluose ir terminaluose palei vidaus vandenų kelius, nurodytuose I priede pateiktuose žemėlapiuose ir išvardytuose II priede – atitiktų šiuos reikalavimus:

a) jie būtų sujungti bent su dviem regione prieinamomis transporto rūšimis;

b) ne vėliau kaip 2030 m. gruodžio 31 d. juose būtų įrengta – terminalo viduje arba iki 3 km atstumu nuo terminalo – bent viena įkrovimo stotelė, kaip apibrėžta Reglamento (ES) 2023/1804 2 straipsnio 52 punkte, skirta sunkiosioms transporto priemonėms aptarnauti, ir kai tinkama, viena degalų pildymo stotelė, kaip apibrėžta to reglamento 2 straipsnio 59 punkte, naudojama vandenilio atveju ir skirta sunkiosioms transporto priemonėms aptarnauti, ir

c) jie būtų aprūpinti skaitmeninėmis priemonėmis, kuriomis ne vėliau kaip 2030 m. gruodžio 31 d. būtų sudarytos palankesnės sąlygos:

i) efektyvioms terminalo operacijoms, kurios gali apimti automatizuotus atpažinties vartus, terminalo operacijų sistemą, vairuotojo skaitmeninio įsiregistravimo ir išsiregistravimo sistemas, kameras ar kitus jutiklius ant perkrovimo įrangos, taip pat geležinkelio kamerų sistemas ir

ii) informacijos srautų terminalo viduje ir tarp skirtingų rūšių transporto sektorių visoje logistikos grandinėje ir terminale užtikrinimui, kad būtų galima keistis informacija su atviromis ir sąveikiomis sistemomis.

2. Valstybės narės deda visas įmanomas pastangas sąžiningai ir nediskriminuojant užtikrinti, kad ne vėliau kaip 2030 m. gruodžio 31 d. tuose 1 dalyje nurodytuose daugiarūšio krovininio transporto terminaluose, kurie yra sujungti su geležinkelių tinklu ir kuriuose vykdoma vertikalaus perkrovimo veikla, būtų pakankamai perkrovimo pajėgumų ir juose galėtų būti tvarkomi šių tipų įvairiarūšio krovinių vežimo vienetai, pritaikyti krauti kranais: konteineriai, nuimamieji kėbulai arba puspriekabės.

3. Valstybės narės deda visas įmanomas pastangas sąžiningai ir nediskriminuojant užtikrinti, kad 1 dalyje nurodytuose daugiarūšio krovininio transporto terminaluose, kurie yra sujungti su pagrindiniu geležinkelių tinklu arba išplėstiniu pagrindiniu geležinkelių tinklu, ne vėliau kaip 2040 m. gruodžio 31 d., neatliekant manipuliavimo operacijų, galėtų būti aptarnaujami 740 m ilgio traukiniai arba, jei tai nėra ekonomiškai perspektyvu, kad būtų imtasi tinkamų priemonių, kuriomis būtų padidintas 740 m ilgio traukinių priėmimo operacinis efektyvumas.

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

4. Valstybės narės prašymu, tinkamai pagrįstais atvejais Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais suteikiamos šiame straipsnyje nustatytų reikalavimų taikymo išimtys, remiantis tuo, kad esama specifinių geografinių ar didelių fizinių suvaržymų, visų pirma kai terminalas yra fiziškai apribotoje teritorijoje, neigiamais socialinės ekonominės sąnaudų ir naudos analizės rezultatais arba dideliu neigiamu poveikiu aplinkai arba biologinei įvairovei. Visi tokie prašymai turi būti pakankamai pagrįsti. Valstybė narė viename prašyme gali prašyti suteikti kelias išimtis.

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

Komisija gali ne vėliau kaip per 30 kalendorinių dienų nuo prašymo pagal pirmą pastraipą gavimo dienos paprašyti valstybės narės pateikti papildomos informacijos. Jei Komisija mano, kad pateiktos informacijos nepakanka, ji gali per 30 kalendorinių dienų nuo tos papildomos informacijos gavimo dienos paprašyti valstybės narės tą papildomą informaciją papildyti.

Sprendimą dėl prašomos išimties Komisija priima ne vėliau kaip per šešis mėnesius nuo prašymo pagal pirmą pastraipą gavimo dienos arba tuo atveju, jei atitinkamos valstybės narės pateikė papildomos informacijos pagal trečią pastraipą, ne vėliau kaip per keturis mėnesius nuo paskutinio tokios informacijos gavimo dienos, atsižvelgiant į tai, kuri data vėlesnė. Jei per tokį laikotarpį Komisija aiškaus sprendimo nepriima, laikoma, kad išimtis suteikta.

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

39 straipsnis

Papildomi daugiarūšio transporto infrastruktūros plėtros prioritetai

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

a) palankesnių sąlygų sujungti skirtingų rūšių transportą sudarymui;

b) pagrindinių techninių ir administracinių daugiarūšio transporto plėtojimo trikdžių šalinimui, be kita ko, įgyvendinant sistemą „eFTI“;

c) sklandaus informacijos srauto, suteikiančio galimybę teikti transporto paslaugas visoje transeuropinėje transporto sistemoje, plėtojimui;

d) palankesnių sąlygų sudarymui, kad dalijimasis duomenimis, prieiga prie duomenų ir pakartotinis duomenų naudojimas būtų sąveikūs tos pačios rūšies transporto sektoriuje ir tarp skirtingų rūšių transporto sektorių;

e) skatinimui, kai tinkama, užtikrinti, kad privažiuojamuosiuose keliuose ir daugiarūšio krovininio transporto terminaluose transeuropiniame transporto tinkle, neatliekant manipuliavimo operacijų, galėtų būti aptarnaujami 740 m ilgio traukiniai;

f) išvykimo ir atvykimo privažiuojamųjų kelių pratęsimui ir elektrifikavimui, signalizacijos sistemų pritaikymui ir geležinkelio kelių konfigūracijos tobulinimams;

g) skatinimui, kai tinkama, užtikrinti, kad privažiuojamuosiuose keliuose būtų pereita prie Europos standartinio nominalaus 1 435 mm pločio vėžės ir

h) daugiarūšio transporto infrastruktūros, kuria sudaromos palankesnės sąlygos veiksmingam perėjimui prie darniojo transporto rūšių, skatinimui.

7 SKIRSNIS

Miestų transporto mazgai

40 straipsnis

Miestų transporto mazgų sudedamosios dalys

1. Miesto transporto mazgą visų pirma sudaro:

a) transporto infrastruktūra miesto transporto mazge, kuris yra transeuropinio transporto tinklo dalis, įskaitant aplinkkelius, ir

b) prieigos prie transeuropinio transporto tinklo punktai, kuriais, laikantis nediskriminavimo principo, gali naudotis visi operatoriai bei naudotojai, ypač uostai, oro uostai, taip pat geležinkelio stotys, autobusų terminalai ir daugiarūšio krovininio transporto terminalai.

2. Kiekvieno transeuropinio transporto tinklo miesto transporto mazgo centre esantys miestai išvardyti II priede. Kad miesto transporto mazgas taptų transeuropinio transporto tinklo dalimi ir būtų įtrauktas į II priede pateiktą sąrašą, jame turi būti 100 000 ar daugiau gyventojų arba, jei NUTS 2 regione tokio miesto transporto mazgo nėra, jis turi būti pagrindinis to NUTS 2 regiono transporto mazgas.

41 straipsnis

Miestų transporto mazgų reikalavimai

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

a) būtų prieinama alternatyviųjų degalų pildymo ir įkrovimo infrastruktūra pagal Reglamentą (ES) 2023/1804;

b) ne vėliau kaip 2027 m. gruodžio 31 d.:

i) būtų priimtas kiekvienam miesto transporto mazgui skirtas darnaus judumo mieste planas (DJMP), į kurį, *inter alia*, būtų įtrauktos priemonės, kuriomis siekiama integruoti įvairias transporto rūšis ir pereiti prie darnaus judumo, skatinti efektyvų visai netaršų ir mažataršį judumą, įskaitant miesto logistiką, mažinti oro ir triukšmo taršą, ir, kai tinkama, įvertinti transporto prieinamumą naudotojui, ir būtų vykdoma to plano įgyvendinimo stebėsena ir

ii) būtų surinkti ir Komisijai pateikti judumo mieste duomenys apie kiekvieną miesto transporto mazgą tvarumo, saugos ir prieinamumo srityse pagal 2 dalyje nurodytus rodiklius ir metodiką;

c) ne vėliau kaip 2030 m. gruodžio 31 d. būtų sukurti daugiarūšio keleivinio transporto mazgai, kuriais būtų sudarytos palankesnės sąlygos pirmos ir paskutinės atkarpos jungtims, įskaitant palankesnes sąlygas prieigai prie viešojo transporto infrastruktūros ir aktyviojo judumo, ir kuriuose būtų įrengta bent viena įkrovimo stotelė, kaip apibrėžta Reglamento (ES) 2023/1804 2 straipsnio 52 punkte, skirta autobusams ir tolimojo susisiekimo autobusams aptarnauti. Valstybės narės taip pat išnagrinėja galimybę tokiuose mazguose įrengti degalų pildymo stotelę, kaip apibrėžta to reglamento 2 straipsnio 59 punkte, naudojamą vandenilio atveju ir skirtą miesto ir tolimojo susisiekimo autobusams aptarnauti, ir

d) ne vėliau kaip 2040 m. gruodžio 31 d., atsižvelgiant į socialinę ekonominę sąnaudų ir naudos analizę, būtų įrengtas bent vienas daugiarūšio krovininio transporto terminalas (jei tokio terminalo dar nėra), kuris padėtų užtikrinti pakankamus perkrovimo pajėgumus miesto transporto mazge arba šalia jo.

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

2. Priimdamos DJMP ir vykdydamos jų įgyvendinimo stebėseną, vietos valdžios institucijos, kai aktualu, bendradarbiaudamos su nacionalinėmis valdžios institucijomis, deda visas įmanomas pastangas užtikrinti, kad DJMP atitiktų V priede pateiktas gaires, kartu atsižvelgdamos į tolimojo susisiekimo transeuropinius transporto srautus.

Ne vėliau kaip 2025 m. liepos 19 d. Komisija priima įgyvendinimo aktą, kuriuo:

a) nustatomas ribotas skaičius rodiklių, kurie turi būti naudojami renkant duomenis, kaip numatyta šio straipsnio 1 dalies b punkte;

b) nustatoma duomenų pagal šio straipsnio 1 dalį rinkimo ir teikimo metodika ir

c) nustatomi individualūs tokių duomenų teikimo terminai.

Tie terminai nustatomi laikotarpiui nuo trejų iki penkerių metų.

Įgyvendinimo aktas parengiamas glaudžiai bendradarbiaujant su valstybėmis narėmis ir jų regioninėmis bei vietos institucijomis ir atsižvelgiant į duomenų prieinamumą ir galimybę jais naudotis vietos lygmeniu, taip pat į esamus judumo mieste planus.

Tas įgyvendinimo aktas priimamas laikantis 61 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

3. Komisija ne vėliau kaip 2025 m. liepos 19 d. taip pat sukuria interneto sąsają, per kurią atitinkamos institucijos galėtų pateikti DJMP ir 1 dalies b punkte nurodytus rodiklius, o valstybės narės galėtų užtikrinti, kad DJMP ir rodikliai būtų pateikti.

4. Ne vėliau kaip 2025 m. liepos 19 d., nedarant poveikio 8 straipsnio 5 daliai, valstybės narės paskiria nacionalinį DJMP kontaktinį punktą ir nustato nacionalinę DJMP programą, kuriais siekiama padėti miestų transporto mazgams priimti ir įgyvendinti šio straipsnio 1 dalies b punkto i papunktyje nurodytus DJMP.

42 straipsnis

Papildomi miestų transporto mazgų prioritetai

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

a) pirmos ir paskutinės atkarpos jungtims su 40 straipsnio 1 dalies b punkte nurodytais transeuropinio transporto tinklo prieigos punktais ir tarp jų, siekiant pagerinti transeuropinio transporto tinklo, pavyzdžiui, metro ar tramvajų, veiksmingumą;

b) vientisoms jungtims tarp transeuropinio transporto tinklo infrastruktūros ir regioninio bei vietos tvaraus transporto infrastruktūros, kurios gali apimti:

   i) keleivių atveju, galimybę gauti informacijos, rezervuoti keliones, už jas susimokėti ir gauti bilietus naudojantis skaitmeninėmis daugiarūšio judumo paslaugomis, kad būtų sudarytos sąlygos optimizuoti transporto priemonių maršrutus, siekiant pagerinti eismo srautų valdymą, padidinti kelių eismo saugumą ir sumažinti spūstis ir oro taršą, ir

   ii) krovinių vežimo atveju, miestų logistikos infrastruktūrą, kuri padėtų geriau konsoliduoti pristatymus miestų zonose, pavyzdžiui, mikromazgus ir dviračių logistikos centrus, visų pirma sujungtus su geležinkelių ir vandens transporto infrastruktūra;

c) tvarioms, vientisoms ir saugioms keleivinio transporto infrastruktūros jungtims tarp geležinkelių, kelių ir atitinkamai vidaus vandenų kelių, oro ir jūrų infrastruktūros, įskaitant aktyviojo judumo infrastruktūros integravimą, ypač kai statoma ar modernizuojama transporto infrastruktūra;

d) tvarioms, vientisoms ir saugioms krovininio transporto infrastruktūros jungtims tarp geležinkelių, kelių ir atitinkamai vidaus vandenų kelių, oro ir jūrų infrastruktūros, taip pat atitinkamoms jungtims su logistikos centrais ir įrenginiais;

e) neigiamo tranzitinio geležinkelių ir kelių transporto poveikio miestų zonoms mažinimui;

f) efektyvaus, mažatriukšmio ir visai netaršaus transporto ir judumo skatinimui, įskaitant miestų keleivinio ir krovininio transporto parko žalinimą;

g) kai tinkama, viešajam transportui ir aktyviajam judumui tenkančios bendros transporto struktūros dalies didinimui imantis priemonių, kuriomis visų pirma siekiama nukreipti keleivių judumą į šias rūšis, įskaitant saugią ir patikimą aktyviojo judumo infrastruktūrą;

h) veiksmingo netriukšmingo ir mažo anglies dioksido pėdsako krovinių vežimo mieste skatinimui;

i) kai tinkama, miesto ir kaimo vietovių prieinamumo bei susisiekimo tarp jų didinimui ir išmanaus, darnaus ir įperkamo transporto prieinamumui ir

j) konkrečių priemonių, kuriomis skatinamas platesnis IRT priemonių ir intelektinių transporto sistemų diegimas, suteikiant atvirą prieigą visiems operatoriams, kad būtų sudarytos sąlygos optimizuoti transporto priemonių maršrutus, siekiant pagerinti eismo srautų valdymą, sumažinti spūstis, oro taršą ir pagerinti kelių eismo saugumą, taip pat tikralaikę informaciją apie alternatyviųjų degalų infrastruktūros prieinamumą, priėmimui.

IV SKYRIUS

NUOSTATOS DĖL PAŽANGAUS IR ATSPARAUS TRANSPORTO

43 straipsnis

Transporto IRT sistemos

1. Transporto IRT sistemomis turi būti užtikrinama galimybė valdyti pajėgumus ir eismą ir keistis informacija tos pačios rūšies transporto sektoriuje ir tarp skirtingų rūšių transporto sektorių, kiek tai susiję su daugiarūšio transporto operacijomis ir transporto srities pridėtinės vertės paslaugomis, patobulinimais atsparumo, saugos, saugumo, spūsčių ir operacinio bei aplinkosauginio veiksmingumo srityse, taip pat supaprastintomis administracinėmis procedūromis. Transporto IRT sistemos taip pat turi padėti užtikrinti sklandžią infrastruktūros ir kilnojamųjų įrenginių sąveiką.

2. Siekiant užtikrinti, kad visose valstybėse narėse būtų sąveikių pagrindinių pajėgumų, laikantis Sąjungos teisėje nustatytų konkrečių nuostatų ir jų neviršijant, visoje Sąjungoje diegiamos šios transporto IRT sistemos:

a) geležinkelių srityje: ERTMS, krovinių ir keleivių vežimo paslaugoms skirtos telematikos priemonės, nurodytos Techninėje sąveikos specifikacijoje, visų pirma bendrosios įmonės „Shift2Rail“ ir Europos geležinkelių bendrosios įmonės darbo rezultatai;

b) vidaus vandenų kelių srityje: UIP;

c) kelių transporto srityje: ITS;

d) jūrų transporto srityje: laivų eismo valdymo srityje – VTMIS paslaugos, o keitimosi informacija srityje – EMSWe;

e) oro transporto srityje: OEV / ONP sistemos, visų pirma įgyvendinant SESAR projektą sukurtos sistemos ir

f) daugiarūšio transporto srityje: sistema „eFTI“.

3. Valstybės narės, kai aktualu, taip pat gali koordinuotai ir suderintai skatinti kitas transporto IRT sistemas transeuropiniame transporto tinkle. Jos gali apimti geležinkelių skaitmenizacijos patobulinimus, Sąjungos judumo duomenų erdvės propagavimą ir sistemas, kuriomis verslui sudaromos palankesnės sąlygos keistis duomenimis, kai Sąjunga yra tai nustačiusi, tiekimo grandinės skaidrumo ir optimizavimo tikslais, taip pat tinkamą IRT infrastruktūrą, sudarančią sąlygas pažangiam vykdymo užtikrinimui, grindžiamam ekonominės veiklos vykdytojų ir vykdymo užtikrinimo institucijų keitimusi tikralaikiais duomenimis, būtinais patikrinti, ar laikomasi taikytinų reguliavimo reikalavimų, be kita ko, transporto priemonėms judant.

44 straipsnis

Tvaraus krovinių vežimo paslaugos

Valstybės narės skatina įgyvendinti bendro intereso projektus, kuriais padedama tiek užtikrinti efektyvias krovinių vežimo paslaugas, kurias teikiant naudojamasi transeuropinio transporto tinklo infrastruktūra, tiek sumažinti išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį ir kitokį neigiamą socioekonominį poveikį ir poveikį aplinkai, pavyzdžiui, oro ir triukšmo taršą, ir kuriais siekiama:

a) gerinti tvarų transporto infrastruktūros naudojimą, įskaitant efektyvų jos valdymą;

b) skatinti inovatyviųjų transporto paslaugų diegimą, įskaitant trumpųjų nuotolių laivybos jungtis Europos jūrų erdvėje, transporto IRT sistemas ir pagalbinės infrastruktūros, kuri būtina siekiant pirmiausia aplinkosauginių ir su sauga susijusių tų paslaugų tikslų, plėtojimą;

c) sudaryti palankesnes sąlygas daugiarūšio transporto paslaugų operacijoms, įskaitant būtinus papildomus informacijos srautus, ir gerinti logistikos grandinės dalyvių, įskaitant krovinių siuntėjus, operatorius, paslaugų teikėjus ir jų klientus, bendradarbiavimą;

d) skatinti efektyvų išteklių naudojimą ir vykdyti visai netaršią ir mažataršę veiklą, visų pirma technologijų, operacijų, transporto priemonių traukos, varymo / eigos, sistemų ir operacijų planavimo srityse, arba

e) gerinti jungtis su pažeidžiamiausiomis ir labiausiai izoliuotomis Sąjungos dalimis, visų pirma atokiausiais regionais ir kitais atokiais, salų, periferiniais ir kalnų regionais, taip pat retai apgyvendintomis vietovėmis, skatinant reguliariai ir dažnai teikiamas paslaugas.

45 straipsnis

Naujos technologijos ir inovacijos

Kad transeuropinis transporto tinklas neatsiliktų nuo inovatyviųjų technologijų plėtros ir diegimo, valstybės narės ir Komisija koordinuotai skatina bendro intereso projektus, kuriais visų pirma siekiama:

a) remti ir skatinti transporto dekarbonizaciją pereinant prie visai netaršių ir mažataršių transporto priemonių, traukinių, laivų ir orlaivių, varomų alternatyviaisiais degalais, bei kitų inovatyviųjų ir tvarių transporto ir tinklo technologijų;

b) skatinti tvarias besiformuojančias technologijas, kuriomis siekiama gerinti ir palengvinti keleivių ir krovinių vežimą ir judumą;

c) aktyviau dekarbonizuoti visas transporto rūšis didinant energijos vartojimo efektyvumą, diegti alternatyviaisiais degalais varomų visai netaršių ir mažataršių transporto priemonių sprendimus ir sukurti atitinkamą infrastruktūrą, kai įmanoma, užtikrinant sinergijas su transeuropiniu energetikos tinklu;

d) remti naujų skaitmeninių technologijų įsisavinimą ir diegimą, visų pirma skatinti keistis duomenimis ir naudoti ryšių infrastruktūrą, kuri būtų nuolatos prieinama visame tinkle, kad būtų užtikrintas aukščiausias skaitmeninės infrastruktūros lygis ir veiksmingumas, taip pat pasiektas aukštesnis automatizavimo lygis, ypatingą dėmesį skiriant geležinkelių sektoriui;

e) gerinti asmenų judėjimo ir prekių gabenimo saugą ir tvarumą;

f) gerinti tinklo veikimą, valdymą, prieinamumą, sąveikumą, daugiarūšiškumą ir veiksmingumą, be kita ko, plėtojant skaitmenines daugiarūšio judumo paslaugas, pavyzdžiui, kuriant paslauginio judumo sprendimus;

g) skatinti taikyti efektyvius prieinamos ir suprantamos informacijos apie transporto jungtis, sąveikumą ir daugiarūšiškumą, taip pat apie pasirinktos transporto rūšies poveikį aplinkai teikimo visiems transporto paslaugų naudotojams ir teikėjams būdus;

h) skatinti taikyti neigiamo išorinio poveikio, pavyzdžiui, spūsčių, žalos sveikatai ir bet kokios rūšies taršos, įskaitant triukšmą ir išmetamus teršalus, mažinimo priemones;

i) diegti saugumo technologijas;

j) gerinti transporto infrastruktūros atsparumą sutrikdymams ir klimato kaitai modernizuojant esamą ir kuriant naują infrastruktūrą, taip pat taikant skaitmeninius, saugius kibernetinius sprendimus, kuriais siekiama apsaugoti tinklą gaivalinių nelaimių ir žmogaus sukeltų katastrofų atveju, ir

k) toliau skatinti transporto IRT sistemų ir naujų technologijų plėtojimą ir diegimą tos pačios rūšies transporto sektoriuje ir tarp skirtingų rūšių transporto sektorių.

Pirmos pastraipos b punkto tikslais atitinkama transporto infrastruktūra:

i) gali apimti prieigą prie elektros tinklų, vamzdynus ir kitus energijai tiekti būtinus įrenginius;

ii) gali būti atsižvelgiama į infrastruktūros ir transporto priemonės sąsają, įskaitant išmanųjį ir abikryptį įkrovimą;

iii) gali apimti transporto IRT sistemas;

iv) gali veikti kaip skirtingų rūšių transporto priemonių aprūpinimo energija centras, kad būtų susieta vietos švarios energijos gamyba su visai netaršaus judumo pritaikymo būdais, ir

v) gali prisidėti ir prie kitų technologijų, kuriomis spartinama ekonomikos dekarbonizacija, diegimo.

46 straipsnis

Infrastruktūros atsparumas

1. Planuodamos ir įgyvendindamos bendro intereso projektus, valstybės narės deda visas tinkamas pastangas, kad padidintų infrastruktūros saugumą ir atsparumą klimato kaitai, gamtiniams pavojams, hibridinėms grėsmėms, žmogaus sukeltoms katastrofoms, avarijoms ir operaciniams sutrikimams, taip pat tyčiniams sutrikdymams, kurie daro poveikį Sąjungos transporto sistemos veikimui. Visų pirma atsižvelgiama į:

a) tarpusavio priklausomybę, ryšius ir grandininį poveikį kitų tinklų (pavyzdžiui, telekomunikacijų ir elektros tinklų) atžvilgiu;

b) saugą, saugumą ir veiksmingumą esant įvairiems pavojams;

c) struktūrinę infrastruktūros kokybę per visą jos gyvavimo ciklą, ypatingą dėmesį skiriant aplinkos sąlygoms ir būsimoms numatomoms klimato sąlygoms;

d) poreikį užtikrinti civilinę saugą, siekiant reaguoti į sutrikdymus, įskaitant pavojingųjų prekių gabenimo sutrikdymus, ir

e) infrastruktūros kibernetinį saugumą ir atsparumą, ypatingą dėmesį skiriant tarpvalstybinei infrastruktūrai.

2. Bendro intereso projektams, dėl kurių turi būti atliktas poveikio aplinkai vertinimas pagal Direktyvą 2011/92/ES, taikoma atsparumo klimato kaitai didinimo procedūra. Atsparumo klimato kaitai didinimo procedūra taikoma atsižvelgiant į naujausią turimą geriausią praktiką ir gaires, siekiant užtikrinti, kad transporto infrastruktūra būtų atspari neigiamam klimato kaitos poveikiui; šiuo tikslu atliekamas pažeidžiamumo dėl klimato kaitos ir rizikos vertinimas (be kita ko, pasitelkiant atitinkamas prisitaikymo priemones), taip pat į sąnaudų ir naudos analizę įtraukiamos šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo sąnaudos. Nedarant poveikio kitiems Sąjungos teisės aktams, toks reikalavimas netaikomas projektams, su kurių poveikio aplinkai vertinimu susijęs viešųjų pirkimų procesas buvo pradėtas ne vėliau kaip 2024 m. liepos 18 d.

3. Ne vėliau kaip 2026 m. liepos 19 d. Komisija, glaudžiai bendradarbiaudama su atitinkamomis valstybėmis narėmis, atlieka pagrindinio tinklo atsparumo klimato kaitos padariniams ir pažeidžiamumo dėl jų vertinimą, kuriuo remdamasi ji gali parengti ir viešai paskelbti geriausią praktiką dėl galimų prisitaikymo priemonių, kuriomis siekiama užtikrinti tinklo atsparumą.

47 straipsnis

Pavojai saugumui arba viešajai tvarkai

1. Valstybės narės deda visas įmanomas pastangas užtikrinti, kad transeuropinio transporto tinklo infrastruktūra būtų apsaugota nuo pavojų saugumui ar viešajai tvarkai, įvertindamos galimus pavojus saugumui ar viešajai tvarkai, kylančius dėl to, kad trečiosios valstybės įmonė dalyvauja bendro intereso projekte arba įneša indėlį į jį.

2. Nustatydamos, ar tikėtina, kad trečiosios valstybės įmonės dalyvavimas bendro intereso projekte arba indėlis į jį darys poveikį infrastruktūrai saugumo arba viešosios tvarkos atžvilgiu, valstybės narės gali apsvarstyti galimą to poveikį, *inter alia*:

a) išteklių, būtinų infrastruktūros objektui statyti, eksploatuoti ir prižiūrėti, tiekimui ir

b) prieigai prie neskelbtinos informacijos, įskaitant asmens duomenis, arba galimybei kontroliuoti tokią informaciją kartu su infrastruktūros statyba, eksploatavimu ir technine priežiūra.

Valstybės narės taip pat gali atsižvelgti visų pirma į Reglamento (ES) 2019/452 4 straipsnio 2 dalyje išvardytus veiksnius.

3. Nedarant poveikio Reglamentui (ES) 2019/452, išimtinei kiekvienos valstybės narės atsakomybei už savo nacionalinį saugumą, kaip numatyta ES sutarties 4 straipsnio 2 dalyje, ir kiekvienos valstybės narės teisei apsaugoti savo gyvybinius saugumo interesus, kaip nurodyta SESV 346 straipsnyje, kai valstybė narė mano, kad tikėtina, jog trečiosios valstybės įmonės dalyvavimas bendro intereso projekte arba indėlis į jį darys poveikį transeuropiniame transporto tinkle esančiai infrastruktūrai saugumo arba viešosios tvarkos atžvilgiu, ta valstybė narė informuoja Komisiją apie visas tinkamas priemones, priimtas tokiai rizikai sumažinti.

4. Šis straipsnis netaikomas fizinio asmens dalyvavimui bendro intereso projekte arba indėliui į jį, įskaitant fizinį asmenį, kuris trečiosios valstybės įmonėje tam tikrą laikotarpį kito asmens naudai ir jo vadovaujamas teikia paslaugas, už kurias tas fizinis asmuo gauna atlygį.

48 straipsnis

Karinis mobilumas

1. Statydamos arba modernizuodamos infrastruktūrą tose transeuropinio transporto tinklo dalyse, kurios sutampa su karinio transporto tinklu, nustatytu dokumente „Kariniai reikalavimai siekiant užtikrinti karinį mobilumą ES ir už jos ribų“, kurį Taryba patvirtino 2023 m. birželio 26 d. ir 2023 m. spalio 23 d., ir visuose vėlesniuose po to patvirtintuose dokumentuose, kuriais tie reikalavimai peržiūrimi, valstybės narės apsvarsto, ar reikia, aktualu ir įmanoma viršyti šio reglamento III skyriuje nustatytus reikalavimus, siekiant atsižvelgti į karinių pajėgų ir reikmenų karinio transporto svorį, dydį ar mastą.

2. Ne vėliau kaip 2025 m. liepos 19 d. ir atsižvelgdama į valstybių narių konstitucinius reikalavimus, Komisija atlieka tyrimą, kuriuo siekiama nustatyti skubaus didelio masto judėjimo visoje Sąjungoje galimybes, įskaitant karinį mobilumą. Šio tyrimo metu Komisija konsultuojasi su valstybėmis narėmis.

49 straipsnis

Techninė priežiūra ir projekto gyvavimo ciklas

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

a) kad transeuropinio transporto tinklo infrastruktūros techninė priežiūra būtų atliekama taip, kad per jos naudojimo laikotarpį būtų užtikrintas aukštas šios infrastruktūros paslaugų kokybės ir saugos lygis, pritaikytas prie eismo srauto, o statybų arba modernizavimo planavimo etapu būtų atsižvelgiama į profilaktinės techninės priežiūros poreikius, jos atsparumo didinimą ir numatomas sąnaudas per visą infrastruktūros naudojimo laikotarpį;

b) ilgalaikį kelių ir, kai aktualu, vidaus vandenų kelių infrastruktūros techninės priežiūros planavimą ir

c) su transeuropinio transporto tinklo plėtra susijusių techninės priežiūros ir atnaujinimo poreikių geležinkelių infrastruktūros atveju ir Direktyvos 2012/34/ES 8 straipsnio 1 dalyje nurodytos orientacinės geležinkelių infrastruktūros plėtros strategijos bei Direktyvos 2012/34/ES 30 straipsnyje nurodytos sutarties suderinamumą.

50 straipsnis

Prieinamumas visiems naudotojams

Transeuropinė transporto infrastruktūra padeda užtikrinti sklandų judumo paslaugų teikimą ir yra prieinama visiems naudotojams, visų pirma:

a) transporto galimybių nepritekliaus arba pažeidžiamoje padėtyje esantiems asmenims, įskaitant asmenis su negalia arba riboto judumo asmenis, ir

b) atokiausiuose regionuose ir kituose atokiuose, kaimo, salų, periferiniuose ir kalnų regionuose bei retai apgyvendintose vietovėse gyvenantiems asmenims.

V SKYRIUS

EUROPOS TRANSPORTO KORIDORIŲ PRIEMONIŲ IR HORIZONTALIŲJŲ PRIORITETŲ ĮGYVENDINIMAS

51 straipsnis

Europos transporto koridorių priemonė ir horizontalieji prioritetai

1. Europos transporto koridoriai yra priemonė, skirta koordinuotam transeuropinį transporto tinklą sudarančių pagrindinio tinklo ir išplėstinio pagrindinio tinklo dalių įgyvendinimui palengvinti, ir jais visų pirma siekiama gerinti tarpvalstybines jungtis, baigti kurti trūkstamas jungtis bei pašalinti transporto kliūtis Sąjungoje ir, kai tikslinga, gerinti jungtis su kaimyninių valstybių transeuropiniu transporto tinklu.

2. Siekiant užtikrinti efektyvų išteklių naudojimą daugiarūšio transporto srityje ir, plėtojant glaudesnį teritorinį bendradarbiavimą, prisidėti prie sanglaudos didinimo, Europos transporto koridoriuose daugiausia dėmesio turi būti skiriama:

a) skirtingų transporto rūšių integravimui, visų pirma siekiant stiprinti aplinkai palankiausių rūšių transportą, ypač geležinkelių, vidaus vandenų kelių ir trumpųjų nuotolių laivybos transportą;

b) tinklo sąveikumui ir tęstinumui;

c) koordinuotai visų rūšių transporto infrastruktūros plėtrai, pirmiausia tarpvalstybinėse atkarpose, visų pirma siekiant sukurti sąveikią krovinių vežimo geležinkeliais sistemą ir veiksmingą tolimojo susisiekimo keleivinį geležinkelių tinklą, įskaitant greitąjį geležinkelį, visoje Sąjungoje, taip pat siekiant užtikrinti veiksmingą ir darnų vidaus vandenų kelių ir jūrų infrastruktūros integravimą su kitų rūšių transportu;

d) suderinto ir integruoto inovatyviųjų transporto skaitmenizacijos ir sąveikumo sprendimų plėtojimo ir diegimo rėmimui ir

e) skatinimui diegti alternatyviųjų degalų infrastruktūrą.

3. Europos transporto koridoriai suteikia valstybėms narėms galimybę užtikrinti suderintą ir sinchronizuotą požiūrį į investicijas į infrastruktūrą.

4. ERTMS ir Europos jūrų erdvė yra du horizontalieji transeuropinio transporto tinklo įgyvendinimo prioritetai. Pagal šį skyrių nustatytomis priemonėmis sudaromos palankesnės sąlygos tam, kad ERTMS būtų laiku įdiegta ir kad jūrų transporto infrastruktūra ir paslaugos būtų integruotos į transeuropinį transporto tinklą.

52 straipsnis

Europos transporto koridorių ir horizontaliųjų prioritetų koordinavimas

1. Siekdama sudaryti palankias sąlygas koordinuotai kurti Europos transporto koridorius, diegti ERTMS ir kurti Europos jūrų erdvę, Komisija, gavusi atitinkamų valstybių narių sutikimą ir pasikonsultavusi su Europos Parlamentu ir Taryba ir, kai tikslinga, su Europos transporto koridoriams priklausančiomis kaimyninėmis valstybėmis, skiria po vieną Europos koordinatorių kiekvienam koridoriui ir kiekvienam horizontaliajam prioritetui.

2. Europos koordinatorius parenkamas visų pirma atsižvelgiant į klausimų, susijusių su transportu, didelės apimties projektų finansavimu arba jų socialiniu ir ekonominiu bei aplinkosauginiu vertinimu, išmanymą, taip pat į jo patirtį, susijusią su Sąjungos politikos formavimu. Europos koordinatorius renkamas ne ilgesnei kaip ketverių metų kadencijai, kurią galima pratęsti. Europos koordinatoriaus įgaliojimai yra susiję tik su vieno koridoriaus arba horizontaliojo prioriteto įgyvendinimu.

3. Komisijos sprendime, kuriuo skiriamas Europos koordinatorius, nurodoma, kaip turi būti atliekamos 5, 6 ir 7 dalyse nurodytos užduotys.

4. Europos koordinatorius veikia Komisijos vardu ir jos naudai, o Komisija teikia reikiamas sekretoriato paslaugas.

5. Europos koordinatoriai:

a) remia koordinuotą atitinkamo Europos transporto koridoriaus arba horizontaliojo prioriteto įgyvendinimą;

b) kartu su atitinkamomis valstybėmis narėmis ir, kai aktualu, pasikonsultavę su Europos transporto koridoriams priklausančiomis kaimyninėmis valstybėmis, parengia darbo planą ir vykdo jo įgyvendinimo stebėseną pagal 53 straipsnį;

c) atitinkamai su Koridorių forumu arba su horizontaliųjų prioritetų patariamuoju forumu konsultuojasi dėl to darbo plano ir jo įgyvendinimo, taip pat reguliariai informuoja forumą apie darbo plano įgyvendinimą;

d) valstybėms narėms, Europos transporto koridoriams priklausančioms kaimyninėms valstybėms, Europos Parlamentui bei Komisijai ir atitinkamai kitiems subjektams, tiesiogiai dalyvaujantiems plėtojant Europos transporto koridorių arba horizontalųjį prioritetą, praneša apie visus iškilusius sunkumus, visų pirma, jei kyla koridoriaus arba horizontaliojo prioriteto plėtojimo kliūčių, kad padėtų rasti tinkamus sprendimus, ir

e) Europos Parlamentui, Tarybai, Komisijai ir atitinkamoms valstybėms narėms pateikia metinę padėties ataskaitą dėl pažangos, padarytos įgyvendinant Europos transporto koridorius ir horizontaliuosius prioritetus; toje metinėje padėties ataskaitoje daugiausia dėmesio skiriama padarytai pažangai, susijusiai su pagrindiniais prioritetais ir investicijomis, aprašomas jų įgyvendinimo problemų pobūdis ir siūlomi galimi sprendimai.

6. Nedarant poveikio krovinių vežimo geležinkeliais valdymo įstaigų kompetencijai pagal Reglamentą (ES) Nr. 913/2010 ir valstybių narių kompetencijai infrastruktūros valdymo ir finansavimo srityje, Europos transporto koridorių Europos koordinatoriai glaudžiai bendradarbiauja su atitinkamomis valstybėmis narėmis ir krovinių vežimo geležinkeliais valdymo įstaigomis siekdami:

a) padėti nustatyti krovinių vežimo Europos transporto koridorių krovininėmis geležinkelio linijomis prioritetus ir investicijų poreikius, atsižvelgiant į transeuropiniam transporto tinklui teikiamą naudą ir šiame reglamente nustatytas bendras darbų pabaigos datas, ir

b) vykdyti krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų veiksmingumo stebėseną bei nustatyti galimas kliūtis, pavyzdžiui, technines, administracines ir operacines kliūtis, ypatingą dėmesį skiriant tarpvalstybiniam aspektui, ir, kai aktualu, pateikti rekomendacijas šiais klausimais.

7. Europos transporto koridorių Europos koordinatoriai:

a) glaudžiai bendradarbiauja su atitinkamomis valstybėmis narėmis, kad padėtų nustatyti Europos transporto koridorių keleivinių geležinkelio linijų prioritetus ir investicijų poreikius, ir

b) vykdo keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų veiksmingumo stebėseną bei nustato galimas kliūtis, pavyzdžiui, technines, administracines ir operacines kliūtis, ypatingą dėmesį skirdami tarpvalstybiniam aspektui, ir, kai aktualu, teikia rekomendacijas šiais klausimais.

8. Europos transporto koridorių Europos koordinatoriai glaudžiai bendradarbiauja su atitinkamomis valstybėmis narėmis, kad, kai aktualu, palengvintų jūrų ir vidaus vandenų kelių atstovų ryšius ir veiksmų koordinavimą siekiant padidinti jų sinergiją.

9. Siekdama užtikrinti kiekvieno koridoriaus arba horizontaliojo prioriteto suderinamumą ir įgyvendinimo pažangą, kartu atsižvelgiant į tinklo jungtis, pagal Reglamento (ES) 2021/1153 14 straipsnio 4 dalį Komisija, nagrinėdama paraiškas pagal Europos infrastruktūros tinklų priemonę (EITP) skirti Sąjungos finansavimą Europos transporto koridoriams arba horizontaliesiems prioritetams, kurie priklauso Europos koordinatoriaus kompetencijai, konsultuojasi su Europos koordinatoriumi. Europos koordinatorius patikrina, ar projektai, kuriuos valstybės narės arba, kai taikytina, kaimyninės valstybės pasiūlė bendrai finansuoti pagal EITP, dera su šio straipsnio 5 dalies b punkte nurodytame darbo plane nustatytais prioritetais.

10. Jeigu Europos koordinatorius negali tinkamai ir laikydamasis šiame straipsnyje nustatytų reikalavimų vykdyti savo įgaliojimų, Komisija, pasikonsultavusi su atitinkamomis valstybėmis narėmis, gali bet kada nutraukti tuos įgaliojimus. Komisija praneša apie savo sprendimą Europos Parlamentui ir Tarybai ir 1 dalyje nustatyta tvarka paskiria naują Europos koordinatorių.

53 straipsnis

Europos transporto koridorių ir horizontaliųjų prioritetų valdymas

1. Kiekvieno Europos transporto koridoriaus ir horizontaliojo prioriteto srityje atitinkamam Europos koordinatoriui atlikti savo užduotis, susijusias su darbo planu ir jo įgyvendinimu, padeda sekretoriatas ir patariamasis forumas – atitinkamai Koridorių forumas ir horizontaliojo prioriteto patariamasis forumas.

2. Koridorių forumą oficialiai įsteigia ir jam pirmininkauja Europos koordinatorius. Atitinkamos valstybės narės susitaria dėl narystės Koridorių forume, kiek tai susiję su jų teritorijoje esančia Europos transporto koridoriaus dalimi, užtikrina, kad būtų atstovaujama krovinių vežimo geležinkeliais valdymo įstaigoms, ir sudaro palankias sąlygas atstovavimui kitiems susijusiems infrastruktūros valdytojams, tokiems kaip jūrų ir vidaus vandenų uostų direkcijos ir valdymo įstaigos.

3. Komisija konsultuojasi su Europos transporto koridoriams priklausančiomis kaimyninėmis valstybėmis dėl narystės Koridorių forume, kiek tai susiję su joms priklausančiomis Europos transporto koridoriaus dalimis.

4. Gavęs atitinkamų valstybių narių sutikimą, Europos koordinatorius gali sudaryti koridoriaus darbo grupes ir joms pirmininkauti; šios darbo grupės dirba su šiais klausimais:

a) naujų technologijų ir infrastruktūros sąveikumas ir diegimas;

b) koordinuotas infrastruktūros projektų plėtojimas ir įgyvendinimas tarpvalstybinėse atkarpose;

c) tarpvalstybinio keleivių vežimo geležinkeliais paslaugos;

d) operacinės kliūtys;

e) miestų transporto mazgai;

f) bendradarbiavimas su trečiosiomis šalimis ir

g) kitos temos, kurios laikomos būtinomis.

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

5. Įsteigiamas horizontaliojo prioriteto patariamasis forumas, kuriam pirmininkauja Europos koordinatorius. Horizontaliojo prioriteto patariamajame forume dalyvauti gali atitinkamos valstybės narės ir, kai tinkama ir sutarus su atitinkamomis valstybėmis narėmis, atitinkamų kaimyninių valstybių ir atitinkamų sektorių atstovai. Kiekviena valstybė narė paskiria vieną atsakingą nacionalinį atstovą, dalyvaujantį koordinuojant ERTMS diegimą toje valstybėje narėje, dalyvauti ERTMS patariamajame forume. Europos koordinatorius taip pat gali sudaryti *ad hoc* darbo grupes.

6. Atitinkamos valstybės narės bendradarbiauja su Europos koordinatoriumi, dalyvauja Koridorių forume ir horizontaliojo prioriteto patariamajame forume ir pateikia Europos koordinatoriui informaciją, reikalingą šiame straipsnyje nurodytoms užduotims atlikti, įskaitant informaciją apie atitinkamuose nacionaliniuose planuose ir programose, kuriais prisidedama prie transeuropinio transporto tinklo plėtros, numatytų koridorių plėtojimą.

7. Europos koordinatorius dėl darbo plano ir jo įgyvendinimo gali konsultuotis su regionų ir vietos valdžios institucijomis, infrastruktūros valdytojais, vežėjais – visų pirma tais, kurie yra krovinių vežimo geležinkeliais valdymo įstaigų nariai, – tiekimo sektoriumi, transporto naudotojais ir atitinkamais suinteresuotaisiais subjektais. Dėl bendro intereso projektų, kuriems taikoma Direktyva (ES) 2021/1187, įgyvendinimo taip pat gali būti konsultuojamasi su paskirtosiomis institucijomis, kaip apibrėžta tos direktyvos 2 straipsnio 6 punkte. Be to, už ERTMS atsakingas Europos koordinatorius glaudžiai bendradarbiauja su Europos Sąjungos geležinkelių agentūra, įsteigta Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2016/796 ([60]) ir Europos geležinkelių bendrąja įmone, o Europos jūrų erdvės koordinatorius – su Europos jūrų saugumo agentūra, įsteigta Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1406/2002 ([61]).

54 straipsnis

Europos koordinatoriaus darbo planas

1. Kiekvienas už Europos transporto koridorius ir du horizontaliuosius prioritetus atsakingas Europos koordinatorius ne vėliau kaip 2026 m. liepos 19 d., o vėliau kas ketverius metus parengia darbo planą, kuriame pateikia išsamią jo kompetencijai priklausančio koridoriaus ar horizontaliojo prioriteto įgyvendinimo eigos ir atitikties šio reglamento reikalavimams analizę, taip pat būsimos jo plėtros prioritetus.

2. Darbo planas rengiamas glaudžiai bendradarbiaujant su atitinkamomis valstybėmis narėmis bei, kai aktualu, su Europos transporto koridoriui priklausančiomis kaimyninėmis valstybėmis ir konsultuojantis su Koridorių forumu bei krovinių vežimo geležinkeliais valdymo įstaigomis arba su horizontaliojo prioriteto patariamuoju forumu. Europos transporto koridoriaus darbo planą tvirtina atitinkamos valstybės narės. Konsultuojamasi su Europos koridoriui priklausančiomis kaimyninėmis valstybėmis. Komisija darbo planą perduoda Europos Parlamentui ir Tarybai susipažinti.

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

3. Europos transporto koridoriaus darbo plane pateikiama išsami atitinkamo koridoriaus įgyvendinimo eigos analizė, kuri visų pirma apima:

a) koridoriaus, visų pirma tarpvalstybinių atkarpų, charakteristikų aprašymą;

b) koridoriaus atitikties šiame reglamente nustatytiems transporto infrastruktūros reikalavimams ir šios srities pažangos, įskaitant galimą vėlavimą, analizę;

c) trūkstamų jungčių ir kliūčių, trukdančių koridoriaus plėtrai, nustatymą, ypatingą dėmesį skiriant tarpvalstybinėms atkarpoms;

d) reikalingų investicijų, įskaitant įvairius finansavimo šaltinius, skirtus ir (arba) numatytus koridoriaus, visų pirma tarpvalstybinių atkarpų, plėtrai ir užbaigimui reikalingų projektų įgyvendinimui, analizę;

e) galimų sprendimų, kurie padėtų patenkinti investicijų poreikius ir pašalinti kliūtis, aprašymą, visų pirma, kiek tai susiję su keleivinėmis ir krovininėmis koridoriaus linijomis ir jungtimis, siekiant laikytis šiame reglamente numatytų terminų;

f) planą, į kurį gali būti įtrauktos tarpinės orientacinės reikšmės, susijusios su fizinių, techninių, skaitmeninių, operacinių ir administracinių trikdžių, kylančių tarp skirtingų rūšių transporto sektorių ir tos pačios rūšies transporto sektoriuje, šalinimu ir efektyvaus bei prieinamo daugiarūšio transporto paslaugų tobulinimu, ypatingą dėmesį skiriant geležinkeliui bei jo tarpvalstybinėms atkarpoms ir trūkstamoms nacionalinėms jungtims.

([60]) 2016 m. gegužės 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2016/796 dėl Europos Sąjungos geležinkelių agentūros ir kuriuo panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 881/2004 (OL L 138, 2016 5 26, p. 1).

([61]) 2002 m. birželio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1406/2002, įsteigiantis Europos jūrų saugumo agentūrą (OL L 208, 2002 8 5, p. 1).

Investicijų analizės ir plano rengimo tikslais Europos koordinatorius:

i) atsižvelgia į šio reglamento 60 straipsnio 1 dalyje nurodytus nacionalinius planus ir programas;

ii) su krovinių vežimu geležinkeliais susijusiais klausimais bendradarbiauja su koridoriaus vykdomąja valdyba ir administracine valdyba pagal Reglamento (ES) Nr. 913/2010 11 straipsnį;

iii) su daugiarūšio krovininio transporto terminalais susijusiais klausimais atsižvelgia į koridoriui aktualius analizės elementus, valstybių narių pagal šio reglamento 36 straipsnio 4 dalį parengtus veiksmų planus ir Reglamento (ES) Nr. 913/2010 18 straipsnio b punkte nurodytą sąrašą;

iv) su keleivių vežimo paslaugomis susijusiu klausimu atsižvelgia į stebėsenos, vykdomos pagal 52 straipsnio 7 dalies b punktą, rezultatus ir

v) atsižvelgia į Europos Audito Rūmų rekomendacijas ir paskirtųjų institucijų, kaip išdėstyta Direktyvoje (ES) 2021/1187, darbą;

g) krovinių vežimo geležinkeliais veiksmingumo stebėsenos, kurią pagal Reglamento (ES) Nr. 913/2010 19 straipsnio 2 dalį vykdo krovinių vežimo geležinkeliais valdymo įstaigos, rezultatus ir koridoriui keliamų tikslų, tikslinių rodiklių ir priemonių, apibrėžtų pagal Reglamento (ES) Nr. 913/2010 9 straipsnio 1 dalį, sąrašą, siekiant įgyvendinti šio reglamento 19 straipsnyje nustatytus operacinius prioritetus;

h) miestų transporto mazguose taikomų priemonių, kurios gali prisidėti prie veiksmingo krovinių ir keleivių vežimo koridoriumi veikimo ir transeuropinio transporto tinklo tikslų įgyvendinimo, kartu laikantis atitinkamų DJMP, nustatymą, bendradarbiaujant su atitinkamomis valstybėmis narėmis, atitinkamomis vietos valdžios institucijomis ir nacionaliniais DJMP kontaktiniais punktais;

i) koridoriaus plėtros prioritetų nustatymą bendradarbiaujant su atitinkamomis valstybėmis narėmis;

j) galimo klimato kaitos poveikio infrastruktūrai analizę ir, kai tikslinga, siūlomas atsparumo klimato kaitai didinimo priemones ir

k) priemones, kurių reikia imtis siekiant sumažinti išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, triukšmą ir atitinkamai kitą neigiamą išorinį poveikį.

4. Europos koordinatorius valstybėms narėms ir, kai tinkama ir aktualu, kaimyninėms valstybėms teikia pagalbą darbo plano įgyvendinimo srityje, o visų pirma padeda:

a) nacionaliniuose planuose nustatyti prioritetus, padėdamas identifikuoti su kiekvienu koridoriumi arba kiekvienu horizontaliuoju prioritetu susijusias įgyvendinimo problemas ir kliūtis, įskaitant operacines problemas;

b) planuoti projektus ir investicijas, susijusias išlaidas ir įgyvendinimo tvarkaraštį, pagal kurį numatoma plėtoti Europos transporto koridorius arba horizontalųjį prioritetą, ir

c) atlikti, kai aktualu, vieno subjekto priežiūros organo ar panašaus valdymo organo darbą, susijusį su tarpvalstybinių infrastruktūros projektų koordinavimu, statyba arba valdymu, laikantis 8 straipsnio 6 dalies.

55 straipsnis

Įgyvendinimo aktai

1. Nedarant poveikio šio reglamento 8 straipsnio 5 daliai, Komisija, gavusi atitinkamų valstybių narių pritarimą pagal SESV 172 straipsnio antrą pastraipą, priima įgyvendinimo aktus dėl kiekvieno Europos transporto koridoriaus, įskaitant jo pagrindines tarpvalstybines atkarpas, įgyvendinimo, taip pat dėl riboto skaičiaus kitų konkrečių projektų nacionalinėse atkarpose, kurie yra labai svarbūs koridoriaus veikimui, įgyvendinimo, kad būtų užtikrintos trūkstamos jungtys arba pašalintos pagrindinės kliūtys. Į įgyvendinimo aktus įtrauktini projektai atrenkami remiantis analize, kaip susitarta su

valstybėmis narėmis pirmajame Europos koordinatorių darbo plane, parengtame pagal šio reglamento 54 straipsnį. Įgyvendinimo aktų tikslas – užtikrinti nuoseklų infrastruktūros ir investicijų planavimo prioritetų išdėstymą nustatant orientacines tarpines reikšmes ir numatomą nustatytų projektų įgyvendinimo tvarkaraštį. Įgyvendinimo aktai rengiami glaudžiai bendradarbiaujant su atitinkamomis valstybėmis narėmis ir atnaujinami kas ketverius metus arba tų valstybių narių prašymu.

Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 61 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

2. Nedarant poveikio šio reglamento 8 straipsnio 5 daliai ir gavus atitinkamų valstybių narių pritarimą pagal SESV 172 straipsnio antrą pastraipą, Komisija gali priimti įgyvendinimo aktus dėl tarpvalstybinių atkarpų įgyvendinimo arba dėl horizontaliųjų prioritetų įgyvendinimo. Įgyvendinimo aktai rengiami glaudžiai bendradarbiaujant su atitinkamomis valstybėmis narėmis ir atnaujinami kas ketverius metus arba tų valstybių narių prašymu.

Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 61 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

3. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais iš dalies pakeičia 1 ir 2 dalyse nurodytus įgyvendinimo aktus, kad atsižvelgtų į padarytą pažangą, nustatytus vėlavimo atvejus arba atnaujintas nacionalines programas. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 61 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

4. Tol, kol visapusiškai įgyvendinami šiame straipsnyje nurodyti įgyvendinimo aktai, ir jeigu tuose įgyvendinimo aktuose nenustatyta kitaip, atitinkamos valstybės narės kas dvejus metus Komisijai pateikia pažangos ataskaitą, kurioje visų pirma nurodomi nacionaliniame biudžeto plane prisiimti finansiniai įsipareigojimai. Ataskaitoje gali būti daroma nuoroda į informaciją, surinktą pagal 57 straipsnį.

56 straipsnis

Bendradarbiavimas su kaimyninėmis valstybėmis, dalyvaujančiomis Europos transporto koridorių ir horizontaliųjų prioritetų veikloje

1. Europos transporto koridoriaus arba horizontaliojo prioriteto, kuris apima konkrečias kaimynines valstybes, Europos koordinatorius yra įgaliojamas bendradarbiauti su šiomis valstybėmis ir įtraukti jas į atitinkamą su koridoriumi susijusią veiklą, pavyzdžiui, į Koridorių forumą arba darbo grupes, įsteigtas pagal 53 straipsnio 2 ir 4 dalis, arba, kai taikytina, į horizontaliojo prioriteto patariamąjį forumą.

2. Europos koordinatorius taip pat gali bendradarbiauti su tarptautinėmis organizacijomis, kai vykdo veiklą, susijusią su Europos transporto koridoriais arba horizontaliuoju prioritetu, apimančiais kaimynines valstybes, kurios yra tų tarptautinių organizacijų narės.

3. Sąjunga su atitinkamomis kaimyninėmis valstybėmis gali sudaryti aukšto lygio susitarimus, kad būtų pasiektas koordinuotas ir suderintas požiūris dėl Europos transporto koridorių ir horizontaliųjų prioritetų įgyvendinimo.

VI SKYRIUS

BENDROSIOS NUOSTATOS

57 straipsnis

Ataskaitų teikimas ir stebėsena

1. Valstybės narės reguliariai, išsamiai ir skaidriai informuoja Komisiją apie pažangą, padarytą siekiant užbaigti kurti transeuropinį transporto tinklą įgyvendinant bendro intereso projektus, ir apie tam tikslui skirtas investicijas.

2. Ši informacija apima metinius techninius duomenis, susijusius su III skyriuje nustatytais transporto infrastruktūros reikalavimais, išskyrus atvejus, kai tokia informacija transeuropinio transporto tinklo lygmeniu jau surinkta kitų Sąjungos taikomųjų programų ar duomenų bazių tikslais.

3. Šis informacijos perdavimas užtikrinamas automatiškai, naudojantis transeuropinio transporto tinklo sąveikiąja geografinės ir techninės informacijos sistema („TENtec“). Kol automatinio keitimosi duomenimis funkcija sistemoje „TENtec“ pradės veikti visu pajėgumu, užtikrinama, kad informacija būtų perduodama kas dvejus metus.

4. Kalbant apie investicijas, susijusias su bendro intereso projektais, valstybės narės kas dvejus metus perduoda finansinius duomenis, kurie pateikiami kaip metiniai suvestiniai duomenys pagal transporto rūšį ir tinklą (pagrindinį tinklą, išplėstinį pagrindinį tinklą ir visuotinį tinklą).

5. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomas techninių duomenų, kuriuos reikia perduoti pagal šio straipsnio 2 dalį, sąrašas. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 61 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

6. Komisija užtikrina, kad prieiga prie sistemos „TENtec“ būtų vieša ir lengvai prieinama, sudarydama sąlygas automatizuotai keistis duomenimis su nacionalinėmis sistemomis ir kitomis atitinkamomis Sąjungos taikomosiomis programomis bei duomenų šaltiniais. Sistemoje „TENtec“ pateikiama su konkrečiais projektais susijusi ir atnaujinta informacija apie Sąjungos bendro finansavimo rūšis ir sumas, taip pat apie kiekvieno projekto įgyvendinimo pažangą.

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

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

58 straipsnis

Tinklo atnaujinimas

1. Gavus atitinkamos valstybės narės pritarimą pagal SESV 172 straipsnio antrą pastraipą, Komisijai pagal šio reglamento 62 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiami šio reglamento I ir II priedai siekiant:

a) atsižvelgti į pokyčius, susijusius su kiekybinėmis ribinėmis vertėmis, nustatytomis 21 straipsnio 3 dalies a punkte, 25 straipsnio 4 dalies a ir b punktuose ir 33 straipsnio 2 dalyje, ir į pokyčius, susijusius su kiekybinėmis ribinėmis vertėmis ir kokybiniais reikalavimais, nustatytais 25 straipsnio 4 dalies c punkte; tuo tikslu Komisija:

   i) į visuotinį tinklą įtraukia vidaus vandenų uostus, jūrų uostus ir oro uostus, jei įrodoma, kad paskutinių trejų metų jų transporto srauto vidurkis viršija atitinkamą ribinę vertę, ir

   ii) į visuotinį tinklą neįtraukia jūrų uostų ir oro uostų, jei įrodoma, kad paskutinių šešerių metų jų transporto srauto vidurkis nesiekia 85 % atitinkamos ribinės vertės, išskyrus į visuotinį tinklą įtrauktus jūrų uostus, kurie atitinka 25 straipsnio 4 dalies d ar e punkte nustatytas sąlygas, arba jei to paprašo atitinkama valstybė narė;

b) atitinkamos valstybės narės prašymu į visuotinį arba pagrindinį tinklą įtraukti vidaus vandenų uostus, jūrų uostus ir oro uostus, jei ši infrastruktūra dėl savo geostrateginės svarbos Sąjungai yra įgijusi papildomą Europos pridėtinę vertę ir jei įrodoma, kad laikomasi III skyriaus atitinkamo skirsnio reikalavimų, arba, jei logiškai pagrindžiama, kad bus laikomasi atitinkamų atitikties šiems reikalavimams terminų;

c) į transeuropinį transporto tinklą įtraukti miestų transporto mazgus, jei įrodoma, kad jie atitinka 40 straipsnio 2 dalyje nustatytus reikalavimus;

d) atitinkamos valstybės narės prašymu į transeuropinį transporto tinklą neįtraukti miestų transporto mazgų, jei įrodoma, kad jie nebeatitinka 40 straipsnio 2 dalyje nustatytų reikalavimų;

e) atitinkamos valstybės narės prašymu išskirtiniais ir tinkamai pagrįstais atvejais, gavus atitinkamo miesto transporto mazgo atitinkamų institucijų sutikimą, į transeuropinį transporto tinklą neįtraukti miestų transporto mazgų, kurie atitinka 40 straipsnio 2 dalyje nustatytus reikalavimus;

f) į transeuropinį transporto tinklą įtraukti valstybės narės pagal 36 straipsnio 5 dalį nustatytus kelių ir geležinkelių terminalus ir terminalus palei vidaus vandenų kelius, atitinkamos valstybės narės prašymu į transeuropinį transporto tinklą neįtraukti kelių ir geležinkelių terminalų arba atitinkamų valstybių narių prašymu neįtraukti daugiarūšio krovininio transporto terminalų, nurodytų 36 straipsnio 1 dalies a, b ir c punktuose, arba

g) remiantis atitinkamos valstybės narės pagal 57 straipsnio 1 dalį pateikta informacija, koreguoti kelių, geležinkelių ir vidaus vandenų infrastruktūros žemėlapius, kiek tikrai būtina tam, kad būtų atsižvelgta į pažangą, padarytą užbaigiant kurti tinklą; koreguodama tuos žemėlapius, Komisija niekaip nekoreguoja maršrutų išdėstymo, jei tai nėra pakoregavimas, leidžiamas pagal atitinkamą sprendimą dėl leidimo vykdyti projektą.

Pritaikymai, nurodyti pirmos pastraipos a punkte, grindžiami Eurostato paskelbtais naujausiais turimais statistikos duomenimis, o jei tų statistikos duomenų nėra, valstybių narių nacionalinių statistikos institucijų paskelbtais duomenimis, neįtraukiant metų, kuriuos paveikė nenumatyti įvykiai, dėl kurių labai sumažėjo eismo srautai.

Jei miestų transporto mazgai valstybės narės prašymu neįtraukiami į transeuropinį transporto tinklą, kaip nurodyta pirmos pastraipos d punkte, prie prašymo pridedama atitinkamo miesto transporto mazgo atitinkamų institucijų nuomonė.

Pirmos pastraipos g punkte nurodytas koregavimas gali apimti naujų statinių, kurie priedų žemėlapiuose pažymėti punktyrinėmis linijomis, įskaitant jų tarpvalstybines jungtis, jei tam pritaria kaimyninė valstybė narė arba valstybės narės, statuso pritaikymą. Be to, koregavimas gali apimti tarpvalstybinių atkarpų atnaujinimą, jei tam pritaria abi susijusios valstybės narės.

2. Deleguotuoju aktu, kuriuo į II priedą pagal šio straipsnio 1 dalies c punktą įtraukiamas miesto transporto mazgas:

a) trejiems metams pratęsiami 41 straipsnio 1 dalies b ir c punktuose nustatyti terminai: atitinkamai iki 2030 m. gruodžio 31 d. ir 2033 m. gruodžio 31 d., o į II priedą įtrauktų miestų transporto mazgų atžvilgiu, pasibaigus 41 straipsnio 1 dalies b arba c punkte nustatytiems terminams, tie terminai pratęsiami trejiems metams nuo to deleguotojo akto įsigaliojimo ir

b) penkeriems metams, iki 2045 m. gruodžio 31 d., pratęsiamas taikomas 41 straipsnio 1 dalies d punkto reikalavimų įvykdymo terminas, o į II priedą įtrauktų miestų transporto mazgų atžvilgiu, pasibaigus 41 straipsnio 1 dalies d punkte nustatytam terminui, tas terminas pratęsiamas penkeriems metams nuo to deleguotojo akto įsigaliojimo.

3. Deleguotuoju aktu, kuriuo į I ir II priedus pagal šio straipsnio 1 dalies f punktą įtraukiamas kelių ir geležinkelių terminalas:

a) trejiems metams, iki 2033 m. gruodžio 31 d., pratęsiami 38 straipsnio 1 dalies c punkte ir 38 straipsnio 2 dalyje nustatyti terminai, o į I ir II priedą įtrauktų kelių ir geležinkelių terminalų atžvilgiu, pasibaigus 38 straipsnio 1 dalies c punkte ir 38 straipsnio 2 dalyje nustatytiems terminams, tie terminai pratęsiami trejiems metams nuo to deleguotojo akto įsigaliojimo ir

b) penkeriems metams, iki 2045 m. gruodžio 31 d., pratęsiamas 38 straipsnio 3 dalyje nustatytas terminas, o į I ir II priedą įtrauktų kelių ir geležinkelių terminalų atžvilgiu, pasibaigus 38 straipsnio 3 dalyje nustatytam terminui, tas terminas pratęsiamas penkeriems metams nuo to deleguotojo akto įsigaliojimo.

4. Su infrastruktūra, kuri naujai įtraukta į transeuropinio transporto tinklą pagal 1 dalį priimtu deleguotuoju aktu, susijęs bendro intereso projektas atitinka Sąjungos finansinės paramos skyrimo pagal transeuropiniam transporto tinklui skirtas priemones reikalavimus nuo to deleguotojo akto įsigaliojimo dienos.

Su infrastruktūra, kuri nėra įtraukta į transeuropinį transporto tinklą, susiję bendro intereso projektai nebeatitinka reikalavimų nuo pagal 1 dalį priimtų deleguotųjų aktų įsigaliojimo dienos. Reikalavimų nebeatitikimas neturi įtakos iki tos dienos priimtiems Komisijos sprendimams dėl finansavimo ar subsidijų.

5. Remiantis SESV 172 straipsnio antra dalimi, Komisijai pagal šio reglamento 62 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiamas IV priedas, siekiant įtraukti arba pritaikyti kaimyninių valstybių transporto infrastruktūros tinklų orientacinius žemėlapius. Tokie deleguotieji aktai grindžiami Sąjungos ir atitinkamų kaimyninių valstybių aukšto lygio susitarimais dėl transporto infrastruktūros tinklų.

59 straipsnis

Bendradarbiavimas su viešaisiais ir privačiaisiais suinteresuotaisiais subjektais

Atitiktis nacionalinėms procedūroms, susijusioms su regionų bei vietos valdžios institucijų ir pilietinės visuomenės, kuriems bendro intereso projektas turi įtakos, įtraukimu ir konsultacijomis, yra užtikrinama, kai tinkama, projekto planavimo ir statybos etapu. Bendro intereso projektų, kurie patenka į Direktyvos (ES) 2021/1187 taikymo sritį, atveju turi būti laikomasi jos reikalavimų. Komisija skatina keistis geriausia praktika šioje srityje, visų pirma konsultuotis su pažeidžiamoje padėtyje esančiais asmenimis ir juos įtraukti.

60 straipsnis

Nacionalinių planų suderinimas su Sąjungos transporto politika

1. Valstybės narės užtikrina, kad nacionaliniai planai ir programos, kuriais prisidedama prie transeuropinio transporto tinklo plėtros, derėtų su Sąjungos transporto politika ir šiame reglamente nustatytais prioritetais ir terminais. Jos taip pat atsižvelgia, *inter alia*, į prioritetus, nustatytus darbo planuose, skirtuose atitinkamų valstybių narių atitinkamiems koridoriams ir horizontaliesiems prioritetams, ir, kai taikytina, 55 straipsnio 1 ir 2 dalyse nurodytuose įgyvendinimo aktuose.

2. Valstybės narės kuo greičiau pateikia Komisijai atitinkamų nacionalinių planų arba programų, kuriais prisidedama prie transeuropinio transporto tinklo plėtros, projektus arba trumpus jų aprašymus ir visus reikšmingus jų pakeitimus, kai tik pradedamos viešos konsultacijos dėl šio plano ar programos.

Komisija gali pateikti nuomonę dėl nacionalinių planų ir programų projektų derėjimo su šiame reglamente nustatytais prioritetais ir prioritetais, nustatytais atitinkamų Europos transporto koridorių ir horizontaliųjų prioritetų darbo planuose, taip pat pagal 55 straipsnio 1 dalį priimtuose įgyvendinimo aktuose. Nuomonė neturi įtakos nacionalinių planų ir programų galiojimui ir netrukdo juos priimti ir taikyti.

Priėmusios galutinius nacionalinius planus arba programas, valstybės narės taip pat juos pateikia Komisijai.

61 straipsnis

Komiteto procedūra

1. Komisijai padeda komitetas. Tas komitetas – tai komitetas, kaip tai suprantama Reglamente (ES) Nr. 182/2011.

2. Šio reglamento 23 straipsnio 3 dalies antros pastraipos tikslais Komisijai padeda komitetas, įsteigtas pagal Tarybos direktyvos 91/672/EEB ([62]) 7 straipsnį.

3. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnis.

Jei komitetas nuomonės nepateikia, Komisija įgyvendinimo akto projekto nepriima ir taikoma Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnio 4 dalies trečia pastraipa.

62 straipsnis

Įgaliojimų delegavimas

1. Įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytomis sąlygomis.

([62]) 1991 m. gruodžio 16 d. Tarybos direktyva 91/672/EEB dėl vidaus vandenų keliais krovinius ir keleivius vežančių laivų kapitonams išduotų nacionalinių pažymėjimų abipusio pripažinimo (OL L 373, 1991 12 31, p. 29).

2. 11 straipsnio 3 dalyje, 58 straipsnio 1 ir 5 dalyse nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami penkerių metų laikotarpiui nuo 2024 m. liepos 18 d. Likus ne mažiau kaip devyniems mėnesiams iki penkerių metų laikotarpio pabaigos Komisija parengia naudojimosi deleguotaisiais įgaliojimais ataskaitą. Deleguotieji įgaliojimai savaime pratęsiami tokios pačios trukmės laikotarpiams, išskyrus atvejus, kai Europos Parlamentas arba Taryba pareiškia prieštaravimų dėl tokio pratęsimo likus ne mažiau kaip trims mėnesiams iki kiekvieno laikotarpio pabaigos.

3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti 11 straipsnio 3 dalyje ir 58 straipsnio 1 ir 5 dalyse nurodytus deleguotuosius įgaliojimus. Sprendimu dėl įgaliojimų atšaukimo nutraukiami tame sprendime nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Jis nedaro poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų galiojimui.

4. Prieš priimdama deleguotąjį aktą Komisija konsultuojasi su kiekvienos valstybės narės paskirtais ekspertais vadovaudamasi 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros nustatytais principais.

5. Apie priimtą deleguotąjį aktą Komisija nedelsdama vienu metu praneša Europos Parlamentui ir Tarybai.

6. Pagal 11 straipsnio 3 dalį ir 58 straipsnio 1 ir 5 dalis priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui ir Europos Parlamentas, ir Taryba praneša Komisijai, kad prieštaravimų nereikš. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais.

63 straipsnis

Peržiūra

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

Atliekant vertinimą atsižvelgiama į metinę padėties ataskaitą ir darbo planus, kuriuos Europos koordinatoriai parengė atitinkamai pagal 52 straipsnio 5 dalies e punktą ir 54 straipsnio 1 dalį, taip pat į 60 straipsnio 1 dalyje nurodytus nacionalinius planus ir programas.

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

a) atitiktį šiam reglamentui;

b) pažangą įgyvendinant šį reglamentą, įskaitant galimą vėlavimą;

c) keleivinio ir krovininio transporto srautų pokyčius;

d) investicijų į nacionalinę transporto infrastruktūrą raidą ir

e) poreikį iš dalies keisti šį reglamentą.

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

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

64 straipsnis

Vėlavimas baigti kurti pagrindinį tinklą, išplėstinį pagrindinį tinklą ir visuotinį tinklą

1. Tuo atveju, jei, palyginti su 55 straipsnyje nurodytuose įgyvendinimo aktuose nustatytu pradiniu numatomu tvarkaraščiu, itin vėluojama pradėti arba užbaigti su pagrindiniu tinklu, išplėstiniu pagrindiniu tinklu arba visuotiniu tinklu susijusį darbą, Komisija gali paprašyti atitinkamos valstybės narės arba valstybių narių nurodyti vėlavimo priežastis. Gavusi (-usios) prašymą, valstybė narė arba valstybės narės tokias priežastis nurodo per tris mėnesius. Remdamasi pateiktu atsakymu, Komisija konsultuojasi su atitinkama valstybe nare ar valstybėmis narėmis, kad vėlavimo priežastis būtų pašalinta.

2. Jei atkarpa, kurioje vėluojama vykdyti darbą, yra susijusi su Europos transporto koridoriumi, siekiant padėti valstybėms narėms išspręsti problemą dalyvauja Europos koordinatorius.

3. Nedarant poveikio SESV 258 straipsnyje nustatytai procedūrai ir šio reglamento 8 straipsnio 5 daliai, Komisija, apsvarsčiusi atitinkamos valstybės narės ar valstybių narių pagal šio straipsnio pirmą pastraipą pateiktas priežastis, tuo atveju, jei valstybė narė ar valstybės narės be tinkamo pagrindimo itin vėluoja pradėti arba užbaigti su pagrindiniu tinklu, išplėstiniu pagrindiniu tinklu arba visuotiniu tinklu susijusį darbą, gali atitinkamoms valstybėms narėms pateikti rekomendacijas, kad tas vėlavimas būtų panaikintas ir būtų užkirstas kelias tolesniam vėlavimui arba jis būtų sumažintas.

65 straipsnis

Išimtys

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

17 straipsnio nuostatos dėl Europos standartinio nominalaus 1 435 mm vėžės pločio netaikomos Airijai, saloms ir atokiausiems regionams.

66 straipsnis

Reglamento (ES) 2021/1153 daliniai pakeitimai

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

67 straipsnis

Reglamento (ES) Nr. 913/2010 daliniai pakeitimai

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

1) 1 straipsnis pakeičiamas taip:

„*1 straipsnis*

Tikslas ir taikymo sritis

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

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

2) 2 straipsnis pakeičiamas taip:

„2 straipsnis

Apibrėžtys

1. Šiame reglamente vartojamos 2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2012/34/ES, kuria sukuriama bendra Europos geležinkelių erdvė (*), 3 straipsnyje nustatytos terminų apibrėžtys.

2. Be 1 dalyje nurodytų sąvokų apibrėžčių vartojamos šios:

a) krovinių vežimo koridorius – krovininio geležinkelio linijos, priklausančios Europos transporto koridoriui, kaip nurodyta 2024 m. liepos 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2024/1679 dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių (**) 11 straipsnio 1 dalyje ir to reglamento III priede, įskaitant geležinkelių infrastruktūrą, jos įrangą ir atitinkamas geležinkelių paslaugas pagal Direktyvą 2012/34/ES;

b) įgyvendinimo planas – dokumentas, kuriame išdėstomi būdai, strategija ir priemonės, kuriuos atitinkamos šalys ketina įgyvendinti ir kurie yra būtini bei pakankami krovinių vežimo koridoriui organizuoti ir valdyti;

c) terminalas – krovinių vežimo koridoriuje esanti įranga, specialiai pritaikyta kroviniams krauti į krovininius traukinius arba jiems iš jų iškrauti, sujungti krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas su kelių, jūrų, upių ir oro transporto paslaugomis ir krovininiams sąstatams formuoti arba performuoti, o prireikus ir pasienio procedūroms pasienyje su Europos trečiosiomis valstybėmis atlikti;

d) Europos koordinatorius – Reglamento (ES) 2024/1679 52 straipsnyje nurodytas koordinatorius.

(*) OL L 343, 2012 12 14, p. 32.
(**) OL L, 2024/1679, 2024 6 28, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj“;

3) II skyriaus pavadinimas pakeičiamas taip:

„**KROVINIŲ VEŽIMO KORIDORIŲ ORGANIZAVIMAS IR VALDYMAS**“;

4) 3 straipsnis pakeičiamas taip:

„3 straipsnis

Krovinių vežimo koridorių organizavimas ir valdymas

1. Valstybės narės ir infrastruktūros valdytojai, atsakingi už krovinių vežimo koridorių, kuris yra Europos transporto koridoriaus dalis, nuo 2024 m. liepos 18 d. arba, jei iš dalies keičiamas Europos transporto koridoriaus išdėstymas pagal Reglamento 2024/1679 11 straipsnio 3 dalį, per 18 mėnesių nuo to pakeitimo dienos pakoreguoja krovinių vežimo koridoriaus valdymą. Tinkamai pagrįstais atvejais ir Komisijai pritarus, šis laikotarpis gali būti pratęstas iki 24 mėnesių. Krovinių vežimo koridoriaus vykdomoji valdyba ir administracinė valdyba patvirtina priemones, būtinas, kad krovinių vežimo koridoriaus organizavimas ir valdymas pagal šio reglamento 9–19 straipsnius būtų suderintas su nauju geografiniu išdėstymu.

2. Krovinių vežimo koridoriaus vykdomoji valdyba gali nuspręsti nagrinėti šiame koridoriuje teikiamų tarptautinių keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų administracinius, operacinius ir sąveikumo aspektus. 11 ir 14 straipsniai šioms paslaugoms netaikomi.“;

5) 4–7 straipsniai išbraukiami;

6) 8 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 ir 2 dalys pakeičiamos taip:

„1. Atitinkamos valstybės narės kiekvienam krovinių vežimo koridoriui sudaro vykdomąją valdybą, kuri atsako už krovinių vežimo koridoriaus bendrųjų tikslų nustatymą, priežiūrą ir priemonių taikymą, kaip tai aiškiai numatyta šio straipsnio 7 dalyje, 9 ir 11 straipsniuose, 14 straipsnio 1 dalyje ir 22 straipsnyje. Vykdomąją valdybą

sudaro atitinkamų valstybių narių institucijų atstovai. Vykdomoji valdyba reguliariai vertina bendrųjų tikslų ir pagal 9 straipsnio 1 dalies c punktą administracinės valdybos nustatytų tikslų nuoseklumą.

2. Atitinkami infrastruktūros valdytojai ir, prireikus, Direktyvos 2012/34/ES 7 straipsnio 2 dalyje nurodytos pajėgumų paskirstymo įstaigos kiekvienam krovinių vežimo koridoriui sudaro administracinę valdybą, kuri atsako už priemonių, kaip tai aiškiai numatyta šio straipsnio 5, 7, 8 ir 9 dalyse, šio reglamento 9–12 straipsniuose, 13 straipsnio 1 dalyje, 14 straipsnio 2, 6 ir 9 dalyse, 16 straipsnio 1 dalyje, 17 straipsnio 1 dalyje ir 18 bei 19 straipsniuose, įgyvendinimą. Administracinę valdybą sudaro infrastruktūros valdytojų atstovai.“;

b) įterpiamos šios dalys:

„2a. Valstybė narė, anksčiau nei 2024 m. liepos 18 d. pasinaudojusi 5 straipsnio 4 dalimi, gali nuspręsti, kad ne ilgiau kaip 10 metų nuo 2024 m. liepos 18 d. infrastruktūros valdytojas, atsakingas už jos teritorijoje esančią geležinkelių infrastruktūrą, nedalyvauja pagal šio straipsnio 2 dalį įsteigtoje administracinėje valdyboje. Atitinkama valstybė narė apie savo sprendimą nedelsdama praneša Komisijai ir kitoms atitinkamame krovinių vežimo koridoriuje dalyvaujančioms valstybėms narėms.

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

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

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

Tokiu atveju valdžios institucijos ir atitinkamas infrastruktūros valdytojas arba valdytojai bendradarbiauja su vykdomąja valdyba ir administracine valdyba, kai tai būtina tų valdybų funkcijoms vykdyti.

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

c) 4–8 dalys pakeičiamos taip:

„4. Vykdomoji valdyba sprendimus priima bendru atitinkamų vykdomojoje valdyboje dalyvaujančių valstybių narių institucijų sutarimu.

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

6. Vykdomosios valdybos ir administracinės valdybos pareigos neturi įtakos infrastruktūros valdytojų nepriklausomumui, kaip numatyta Direktyvos 2012/34/ES 4 straipsnio 2 dalyje.

7. Administracinė valdyba įkuria patariamąją grupę, kurią sudaro krovinių vežimo koridoriaus terminalų, įskaitant, prireikus, jūrų ir vidaus vandenų uostus, valdytojai ir savininkai. Ši patariamoji grupė gali pareikšti nuomonę dėl bet kurio administracinės valdybos pasiūlymo, turinčio tiesioginės įtakos investicijoms į terminalus ir terminalų valdymui. Ji taip pat gali pareikšti nuomones savo iniciatyva. Administracinė valdyba atsižvelgia į bet kurią tokią nuomonę. Jei administracinės valdybos ir patariamosios grupės nuomonės skiriasi, pastaroji gali kreiptis

į vykdomąją valdybą. Vykdomoji valdyba informuoja atitinkamą Europos koordinatorių ir veikia kaip tarpininkė, taip pat tinkamu laiku pateikia nuomonę nagrinėjamu klausimu. Atitinkamas Europos koordinatorius taip pat gali tinkamu laiku pateikti nuomonę nagrinėjamu klausimu. Vis dėlto galutinį sprendimą priima administracinė valdyba.

8. Administracinė valdyba sudaro papildomą patariamąją grupę, kurios nariai yra geležinkelių įmonių, norinčių naudotis krovinių vežimo koridoriumi, atstovai. Ši patariamoji grupė gali pareikšti nuomonę dėl bet kurio administracinės valdybos pasiūlymo, turinčio įtakos šioms įmonėms. Ji taip pat gali pareikšti nuomones savo iniciatyva. Administracinė valdyba atsižvelgia į bet kurią tokią nuomonę. Jei administracinės valdybos ir patariamosios grupės nuomonės skiriasi, pastaroji gali kreiptis į vykdomąją valdybą. Vykdomoji valdyba informuoja Europos koordinatorių ir Direktyvos 2012/34/ES 55 straipsnyje nurodytas reguliavimo institucijas, kurių kompetencijai priklauso krovinių vežimo koridorius. Vykdomoji valdyba veikia kaip tarpininkė ir tinkamu laiku pateikia nuomonę nagrinėjamu klausimu. Atitinkamas Europos koordinatorius taip pat gali tinkamu laiku pateikti nuomonę nagrinėjamu klausimu. Galutinį sprendimą priima administracinė valdyba.

(*) OL L 199, 1985 7 31, p. 1.“;

d) papildoma šia pastraipa:

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

7) 9 straipsnis pakeičiamas taip:

„9 straipsnis

Krovinių vežimo koridoriaus plėtojimo priemonės

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

Šiame plane pateikiama:

a) krovinių vežimo koridoriaus charakteristikų, įskaitant kliūtis, aprašymas ir šio koridoriaus organizavimui ir valdymui patobulinti reikalingų priemonių programa;

b) pagrindiniai 3 dalyje nurodyto tyrimo aspektai;

c) krovinių vežimo koridoriui keliami tikslai, visų pirma krovinių vežimo koridoriaus veiksmingumas, išreikštas paslaugų kokybe ir krovinių vežimo koridoriaus pajėgumais, laikantis šio reglamento 19 straipsnio, ir, jei aktualu, su šiais tikslais susiję kiekybiniai arba kokybiniai tiksliniai rodikliai. Tikslai ir tiksliniai rodikliai grindžiami Reglamento (ES) 2024/1679 19 straipsnyje nustatytais prioritetais;

d) priemonės, skirtos 12–19 straipsniams įgyvendinti, ir krovinių vežimo koridoriaus veiksmingumo didinimo priemonės, grindžiamos 19 straipsnio 3 dalyje nurodyto vertinimo rezultatais, siekiant šios dalies c punkte nurodytų tikslų ir tikslinių rodiklių;

e) 8 straipsnio 7 ir 8 dalyse nurodytų patariamųjų grupių požiūris į koridorių plėtrą ir jos vertinimas;

f) trumpas bendradarbiavimo ir 11 straipsnyje nurodytų konsultacijų rezultatų apibūdinimas, įskaitant 8 straipsnio 7 ir 8 dalyse nurodytų patariamųjų grupių nuomones, ir kitų suinteresuotųjų šalių atsakymų santrauka.

Rengdama įgyvendinimo planą administracinė valdyba atsižvelgia į Reglamento (ES) 2024/1679 54 straipsnyje nurodytame Europos koordinatoriaus darbo plane nustatytus tikslus ir priemones. Įgyvendinimo plane pateikiama nuoroda į darbo plano elementus, susijusius su krovinių vežimu geležinkeliais tuo koridoriumi.

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

2. Administracinė valdyba periodiškai, ne rečiau kaip kas ketverius metus, peržiūri įgyvendinimo planą, atsižvelgdama į jo įgyvendinimo pažangą, krovinių vežimo geležinkeliais rinką krovinių vežimo koridoriuje ir veiksmingumą, kuris matuojamas atsižvelgiant į 1 dalies c punkte nurodytus tikslus.

3. Administracinė valdyba atlieka ir periodiškai atnaujina transporto rinkos tyrimą, susijusį su pastebėtais ir numatomais eismo pokyčiais krovinių vežimo koridoriuje, apimantį įvairių rūšių eismą, susijusį tiek su krovininiu, tiek su keleiviniu transportu. Šiame tyrime prireikus taip pat apžvelgiamos krovinių vežimo koridoriaus plėtojimo socialinės ir ekonominės sąnaudos ir nauda.

4. Įgyvendinimo plane atsižvelgiama į terminalų plėtrą, įskaitant daugiarūšio krovininio transporto terminalų rinkos ir perspektyvinę analizę, taip pat į Reglamento (ES) 2024/1679 36 straipsnio 3 ir 4 dalyse nurodytus krovinių vežimo koridoriaus valstybių narių veiksmų planus.

5. Administracinė valdyba prireikus imasi priemonių, siekdama bendradarbiauti su regioninėmis ir (arba) vietos valdžios institucijomis su įgyvendinimo planu susijusiais klausimais.“;

8) 11 straipsnis pakeičiamas taip:

„11 straipsnis

Investicijų planavimas

1. Kad prisidėtų prie Reglamento (ES) 2024/1679 54 straipsnyje nurodyto darbo plano rengimo, krovinių vežimo koridoriaus vykdomoji valdyba ir administracinė valdyba su Europos koordinatoriumi, kurio kompetencijai priklauso krovinių vežimo koridorius, vykdo bendradarbiavimą, kuris apima infrastruktūros ir investicijų poreikius, susijusius su krovinių vežimu geležinkeliais.

2. Administracinė valdyba dėl infrastruktūros plėtros ir investicijų poreikių konsultuojasi su 8 straipsnio 7 ir 8 dalyse nurodytomis patariamosiomis grupėmis. Konsultacijos grindžiamos tinkamais, atnaujintais koridoriaus ir nacionalinio lygmens infrastruktūros planavimo dokumentais. Patariamųjų grupių nuomonės dėl investicijų turi būti pakankamai pagrįstos. Vykdomoji valdyba užtikrina tinkamą šių konsultacijų veiklos ir Direktyvos 2012/34/ES 7e straipsnyje apibrėžtų koordinavimo mechanizmų koordinavimą nacionaliniu lygmeniu.

3. Bendradarbiavimas ir konsultacijos visų pirma apima:

a) krovinių vežimo geležinkeliais pajėgumų poreikius, susijusius su infrastruktūros ir investicijų planavimu, visų pirma, kiek tai susiję su krovininiais traukiniais, kurių sąstatas ne trumpesnis kaip 740 m, atsižvelgiant į pajėgumų poreikį pagal šio reglamento 14 straipsnio 2 dalį ir bet kokią infrastruktūrą, kuri pagal Direktyvos 2012/34/ES 47 straipsnį paskelbta kaip perpildyta;

b) transeuropinio transporto tinklo infrastruktūros reikalavimus, susijusius su krovinių vežimu geležinkeliais, kaip apibrėžta Reglamento (ES) 2024/1679 II ir III skyriuose;

c) tikslinių investicijų poreikį, siekiant pašalinti vietos lygmens kliūtis, poreikį atlikti su mazgais ir privažiavimo prie geležinkelių keliais susijusius patobulinimus arba įdiegti techninę įrangą operaciniam veiksmingumui padidinti.“;

9) 13 straipsnio 3 ir 4 dalys pakeičiamos taip:

„3. „Vieno langelio“ principu veikianti įstaiga priima sprendimą dėl paraiškų skirti iš anksto nustatytas traukinių linijas, kaip nustatyta 14 straipsnio 3 dalyje, ir dėl paraiškų dėl rezervinių pajėgumų, kaip nurodyta 14 straipsnio 5 dalyje. Ši įstaiga skiria pajėgumus pagal taisykles dėl pajėgumų skirstymo, kaip nustatyta Direktyvoje 2012/34/ES. Ji nedelsdama informuoja kompetentingus infrastruktūros valdytojus apie šias paraiškas ir priimtą sprendimą.

4. Jei paraiškos dėl infrastruktūros pajėgumų paskirstymo negalima patenkinti pagal 3 dalį, „vieno langelio“ principu veikianti įstaiga nedelsdama perduoda šią paraišką dėl infrastruktūros pajėgumų kompetentingiems infrastruktūros valdytojams ir, kai aktualu, Direktyvos 2012/34/ES 7 straipsnio 2 dalyje nurodytoms pajėgumų paskirstymo įstaigoms, kurie priima sprendimą dėl tos paraiškos pagal tos direktyvos 38 straipsnį ir IV skyriaus 3 skirsnį ir praneša apie šį sprendimą „vieno langelio“ principu veikiančiai įstaigai, kad ji galėtų imtis tolesnių veiksmų.“;

10) 14 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Vykdomoji valdyba nustato infrastruktūros pajėgumų krovinių vežimo koridoriuje paskirstymo sistemą pagal Direktyvos 2012/34/ES 39 straipsnį.“;

b) 3 dalis pakeičiama taip:

„3. Remdamiesi šio straipsnio 2 dalyje nurodytu vertinimu, krovinių vežimo koridoriaus infrastruktūros valdytojai kartu apibrėžia ir organizuoja iš anksto nustatytas tarptautines traukinio linijas krovininiams traukiniams, laikydamiesi Direktyvos 2012/34/ES 10 straipsnyje nurodytos procedūros, pripažindami kitų transporto rūšių, įskaitant keleivinį transportą, pajėgumų poreikį. Jie sudaro palankesnes sąlygas vežimo trukmei, reisų dažnumui, išvykimo ir atvykimo laikui ir maršrutams, tinkamiems krovinių vežimo paslaugoms teikti, siekdami didinti prekių, kurias gabena krovinių vežimo koridoriumi važiuojantys krovininiai traukiniai, kiekius. Apie šias iš anksto nustatytas traukinio linijas skelbiama ne vėliau nei likus trims mėnesiams iki galutinio prašymų skirti pajėgumų pateikimo termino, nurodyto Direktyvos 2012/34/ES VII priede. Kelių krovinių vežimo koridorių infrastruktūros valdytojai prireikus gali koordinuoti vežimus iš anksto nustatytomis tarptautinėmis traukinio linijomis pasiūlydami pajėgumų atitinkamuose krovinių vežimo koridoriuose.“;

c) 5 dalis pakeičiama taip:

„5. Jei tai pagrindžiama rinkos poreikiu ir šio straipsnio 2 dalyje nurodytu vertinimu, infrastruktūros valdytojai kartu apibrėžia krovinių vežimo koridoriais važiuojančių tarptautinių krovininių traukinių rezervinius pajėgumus, pripažindami kitų transporto rūšių, įskaitant keleivinį transportą, pajėgumų poreikį, ir numato šiuos rezervinius pajėgumus galutiniuose tarnybiniuose traukinių tvarkaraščiuose, kad galima būtų greitai ir tinkamai reaguoti į *ad hoc* prašymus skirti pajėgumų, kaip nurodyta Direktyvos 2012/34/ES 48 straipsnyje. Šie pajėgumai rezervuojami iki administracinės valdybos sprendimu nustatyto termino, ankstesnio už tvarkaraštyje numatytą terminą. Šis terminas negali būti ilgesnis nei 60 dienų.“;

d) 8 dalis pakeičiama taip:

„8. Išskyrus *force majeure* atvejus, įskaitant skubius ir saugumo sumetimais būtinus darbus, kurių nebuvo galima numatyti, pagal šį straipsnį krovinių vežimui skirta traukinių linija negali būti panaikinta likus mažiau nei dviem mėnesiams iki jai numatyto laiko tarnybiniame traukinių tvarkaraštyje, jeigu atitinkamas pareiškėjas nepritaria tokiam panaikinimui. Tokiu atveju atitinkamas infrastruktūros valdytojas deda pastangas pasiūlyti pareiškėjui lygiavertės kokybės ir patikimumo traukinių liniją; pareiškėjas turi teisę su pasiūlymu sutikti arba nesutikti. Ši nuostata nedaro poveikio teisėms, kurias pareiškėjas gali turėti pagal susitarimą, kaip nurodyta Direktyvos 2012/34/ES 44 straipsnio 1 dalyje. Bet kuriuo atveju pareiškėjas gali perduoti šį klausimą svarstyti šio reglamento 20 straipsnyje nurodytai reguliavimo įstaigai.“;

e) 10 dalis pakeičiama taip:

„10. Šio straipsnio 4 ir 9 dalyse pateiktos nuorodos į infrastruktūros valdytojus apima, kai aktualu, Direktyvos 2012/34/ES 7 straipsnio 2 dalyje nurodytas pajėgumų paskirstymo įstaigas.“;

11) 15 straipsnis pakeičiamas taip:

„15 straipsnis

Patvirtinti pareiškėjai

Nepaisant Direktyvos 2012/34/ES 41 straipsnio 1 dalies, pareiškėjai, kurie nėra geležinkelio įmonės arba tarptautinės jų grupės, pvz., krovinių siuntėjai, ekspeditoriai ir mišriojo transporto operatoriai, gali pateikti paraiškas skirti iš anksto nustatytas tarptautines traukinių linijas, nustatytas 14 straipsnio 3 dalyje, ir rezervinius pajėgumus, nustatytus 14 straipsnio 5 dalyje. Siekdami naudoti tokią traukinių liniją kroviniams koridoriumi gabenti, šie pareiškėjai paskiria geležinkelio įmonę sudaryti susitarimą su infrastruktūros valdytoju pagal Direktyvos 2012/34/ES 28 straipsnį.“;

12) 17 straipsnio 2 dalis pakeičiama taip:

„2. Kiekvienas atitinkamas infrastruktūros valdytojas parengia prioriteto taisykles, taikytinas skirtingų eismo tipų to infrastruktūros valdytojo atsakomybei priklausančioje krovinių vežimo koridorių dalyje valdymui, vadovaudamasis šio straipsnio 1 dalyje nurodytais bendrais tikslais ir (arba) gairėmis. Šios prioriteto taisyklės skelbiamos Direktyvos 2012/34/ES 27 straipsnyje nurodytuose tinklo nuostatuose.“;

13) 18 straipsnio a punktas pakeičiamas taip:

„a) visa informacija, esanti nacionaliniams tinklams skirtuose tinklo nuostatuose krovinių vežimo koridoriumi atžvilgiu, parengtuose pagal Direktyvos 2012/34/ES 27 straipsnyje nustatytą tvarką;“;

14) 19 straipsnis pakeičiamas taip:

„19 straipsnis

Paslaugų kokybė krovinių vežimo koridoriuje

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

2. Administracinė valdyba stebi paslaugų, kurias infrastruktūros valdytojai teikia pareiškėjams, vykdydami savo esmines funkcijas, kiek tai susiję su 12–18 straipsnių taikymo sritimi, veiksmingumą ir krovinių vežimo koridoriuje teikiamų krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų veiksmingumą. Veiksmingumo stebėsena atliekama kokybiniu ir kiekybiniu atžvilgiu, kai tikslinga, remiantis veiksmingumo rodikliais, susijusiais su krovinių vežimo koridoriaus tikslais ir tiksliniais rodikliais pagal 9 straipsnio 1 dalies c punktą. Administracinė valdyba dėl atitinkamų veiksmingumo rodiklių konsultuojasi su 8 straipsnio 7 ir 8 dalyse nurodytomis patariamosiomis grupėmis ir Europos koordinatoriumi.

3. Administracinė valdyba įvertina veiksmingumo stebėsenos rezultatus, susijusius su tikslais ir tiksliniais rodikliais pagal 9 straipsnio 1 dalies c punktą, ir Reglamento (ES) 2024/1679 19 straipsnyje nustatytais veiklos prioritetais.

4. Administracinė valdyba parengia ir paskelbia metinę ataskaitą, kurioje pateikiami pagal šį straipsnį vykdomos veiklos rezultatai. Ji atskirame ataskaitos skirsnyje pateikia 8 straipsnio 7 ir 8 dalyse nurodytų patariamųjų grupių nuomonę ir jų atlikto veiksmingumo vertinimo rezultatus. Administracinė valdyba metinę ataskaitą pateikia tvirtinti vykdomajai valdybai.“;

15) 20 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Direktyvos 2012/34/ES 55 straipsnyje nurodytos reguliavimo įstaigos bendradarbiauja vykdydamos konkurencijos krovinių vežimo geležinkeliais koridoriuje stebėseną. Visų pirma jos užtikrina nediskriminacines galimybes naudotis koridoriumi ir yra atsakingos už tos direktyvos 56 straipsnio 1 dalyje numatytą skundų procedūrą. Jos keičiasi iš infrastruktūros valdytojų ir kitų atitinkamų šalių gauta būtina informacija.“;

b) 6 dalis pakeičiama taip:

„6. Visi Direktyvos 2012/34/ES 40 straipsnio 1 ir 2 dalyse nurodyti susiję infrastruktūros valdytojų atstovai nedelsdami užtikrina, kad būtų pateikiama visa informacija, būtina šio straipsnio 3 dalyje nurodyto skundo nagrinėjimo ar tyrimo tikslais, kurios paprašė valstybės narės, kurioje yra susijęs atstovas, reguliavimo įstaiga. Ši reguliavimo įstaiga turi teisę perduoti tokią informaciją apie atitinkamą tarptautinę traukinių liniją šio straipsnio 3 dalyje nurodytoms reguliavimo įstaigoms.“;

16) 21 straipsnis išbraukiamas;

17) 22 ir 23 straipsniai pakeičiami taip:

„*22 straipsnis*

Įgyvendinimo stebėsena

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

23 straipsnis

Ataskaita

Komisija nuolat tikrina, kaip įgyvendinamas šis reglamentas. Pirmą kartą ataskaitą Europos Parlamentui ir Tarybai ji pateikia ne vėliau kaip 2015 m. lapkričio 10 d., o vėliau – kas ketverius metus.“;

18) Priedas išbraukiamas.

68 straipsnis

Panaikinimas

Reglamentas (ES) Nr. 1315/2013 panaikinamas nuo 2024 m. liepos 18 d.

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

69 straipsnis

Įsigaliojimas

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

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje 2024 m. birželio 13 d.

Europos Parlamento vardu	*Tarybos vardu*
Pirmininkė	*Pirmininkė*
R. METSOLA	H. LAHBIB

PRIEDŲ SĄRAŠAS

I PRIEDAS	Visuotinio, išplėstinio pagrindinio ir pagrindinio tinklo žemėlapiai
II PRIEDAS	Transeuropinio transporto tinklo mazgų sąrašas
III PRIEDAS	Europos transporto koridorių išdėstymas
IV PRIEDAS	Į tam tikras trečiąsias šalis išplėsto transeuropinio transporto tinklo orientaciniai žemėlapiai
V PRIEDAS	Darnaus judumo mieste planavimo gairės dėl miestų transporto mazgų
VI PRIEDAS	Reglamento (ES) 2021/1153 daliniai pakeitimai
VII PRIEDAS	Atitikties lentelė

I PRIEDAS

VISUOTINIO, IŠPLĖSTINIO PAGRINDINIO IR PAGRINDINIO TINKLO ŽEMĖLAPIAI

Vidaus vandenų

Tinklas	Būklė		
Pagrindinis	Užbaigtas ir (arba) turi būti modernizuotas		
Pagrindinis	Nauja statyba		

Geležinkelia

Tinklas	Būklė	Įprastinis	≥ 200 km/h*
Pagrindinis	Geležinkelis užbaigtas ir (arba) turi būti modernizuotas iki 2030 m.		
Pagrindinis	Naujo geležinkelio statyba 2030 m.		
Išplėstinis pagrindinis	Geležinkelis užbaigtas ir (arba) turi būti modernizuotas iki 2040 m.		
Išplėstinis pagrindinis	Naujo geležinkelio statyba 2040 m.		
Visuotinis	Geležinkelis užbaigtas ir (arba) turi būti modernizuotas iki 2050 m.		
Visuotinis	Naujo geležinkelio statyba 2050 m.		
Visuot. / Pagrindinis	Planuojamas		

Keliai

Tinklas	Būklė		
Pagrindinis	Kelias užbaigtas ir (arba) turi būti modernizuotas iki 2030 m.		
Pagrindinis	Naujo kelio tiesimas 2030 m.		
Išplėstinis pagrindinis	Kelias užbaigtas ir (arba) turi būti modernizuotas iki 2040 m.		
Išplėstinis pagrindinis	Naujo kelio tiesimas 2040 m.		
Visuotinis	Kelias užbaigtas ir (arba) turi būti modernizuotas iki 2050 m.		
Visuotinis	Naujo kelio tiesimas 2050 m.		
Visuot. / Pagrindinis	Planuojamas		

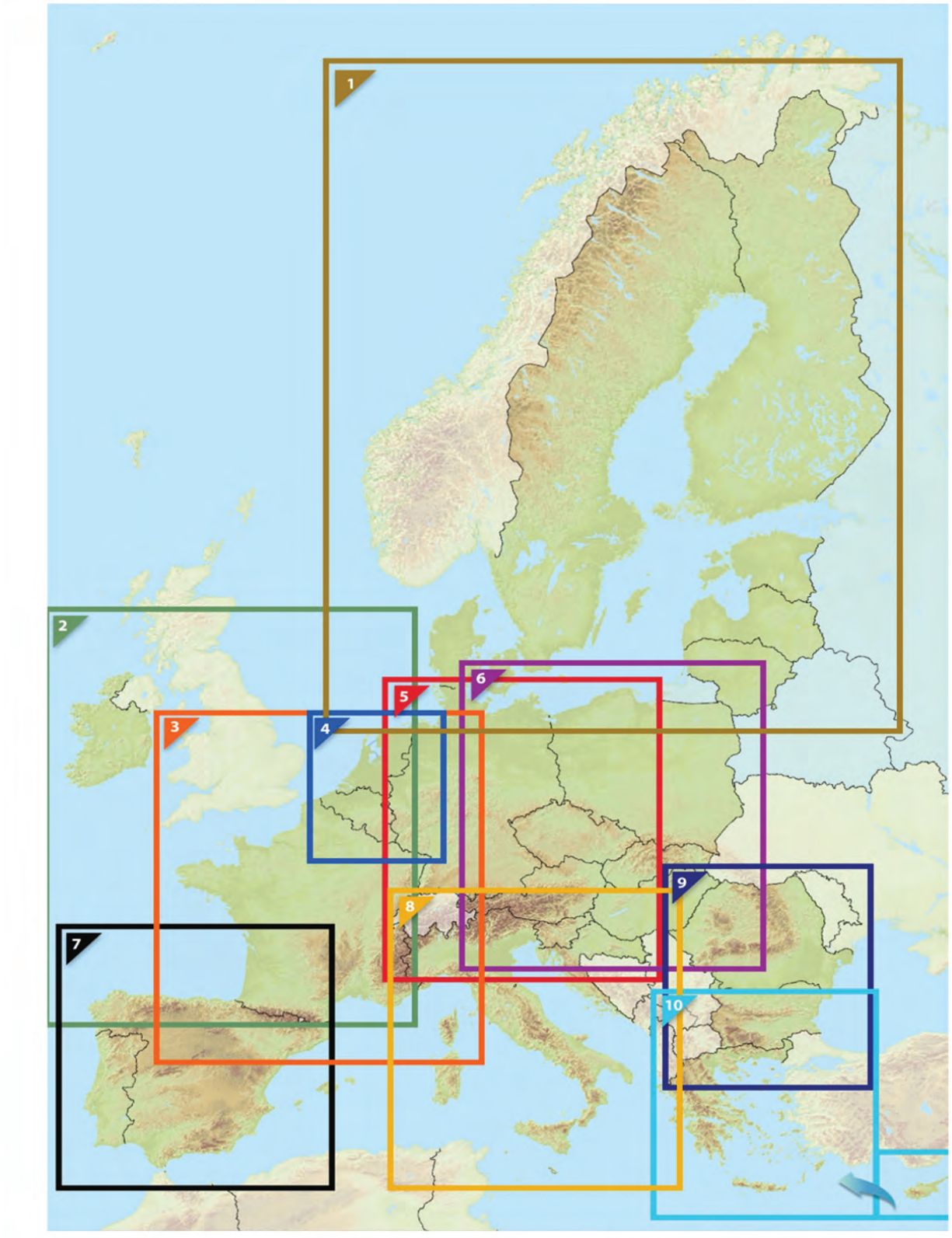
Mazgai

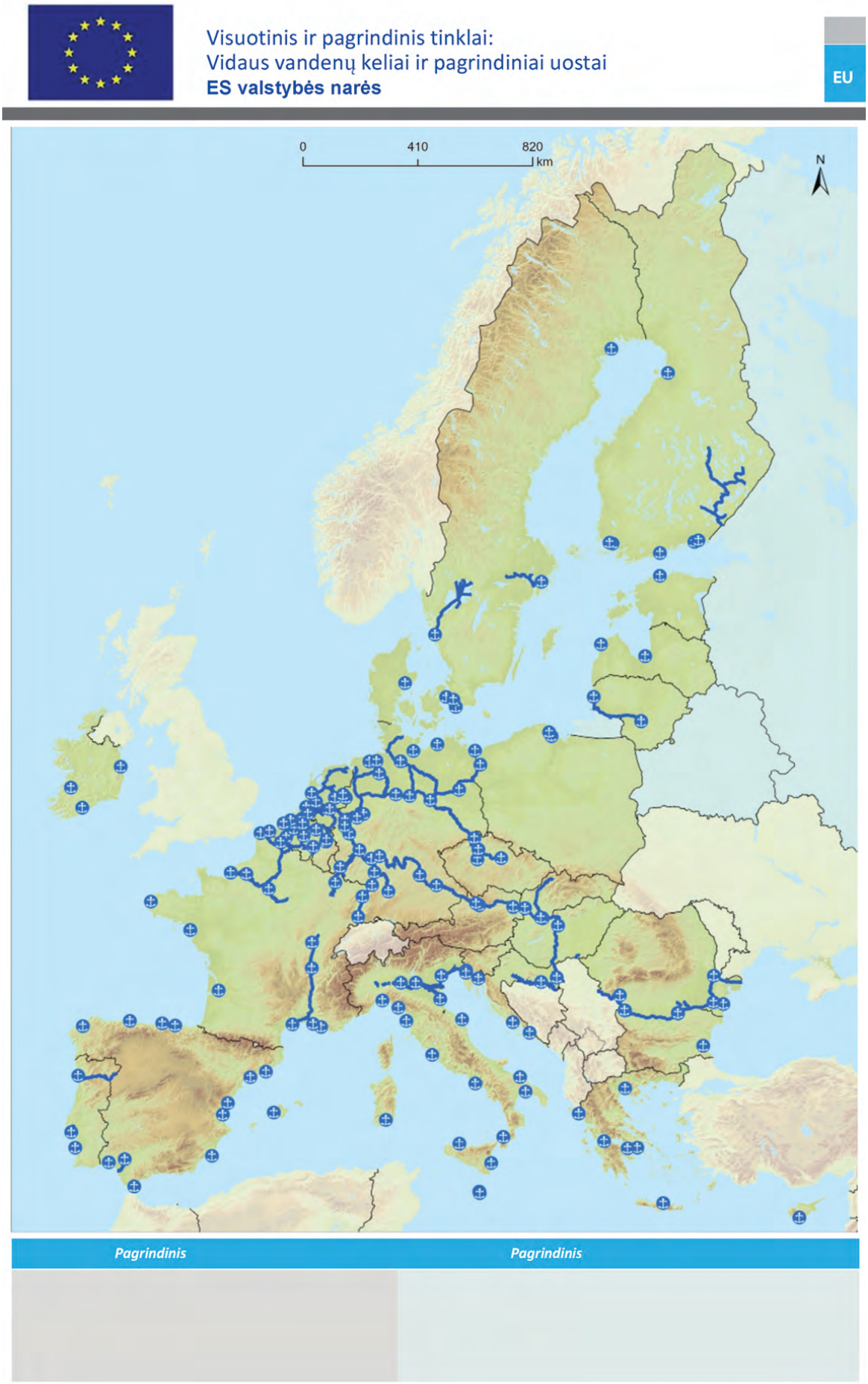
Pagrindinis	Uostai**		
Visuotinis	Uostai**		
Pagrindinis	Oro uostai**		
Visuotinis	Oro uostai**		
Pagrindinis	KGT (kelių ir geležinkelių terminalai) / terminalai palei vidaus vandenų kelius		
Visuotinis	KGT (kelių ir geležinkelių terminalai) / terminalai palei vidaus vandenų kelius		
	Sostinės		
	Miestų transporto mazgai		

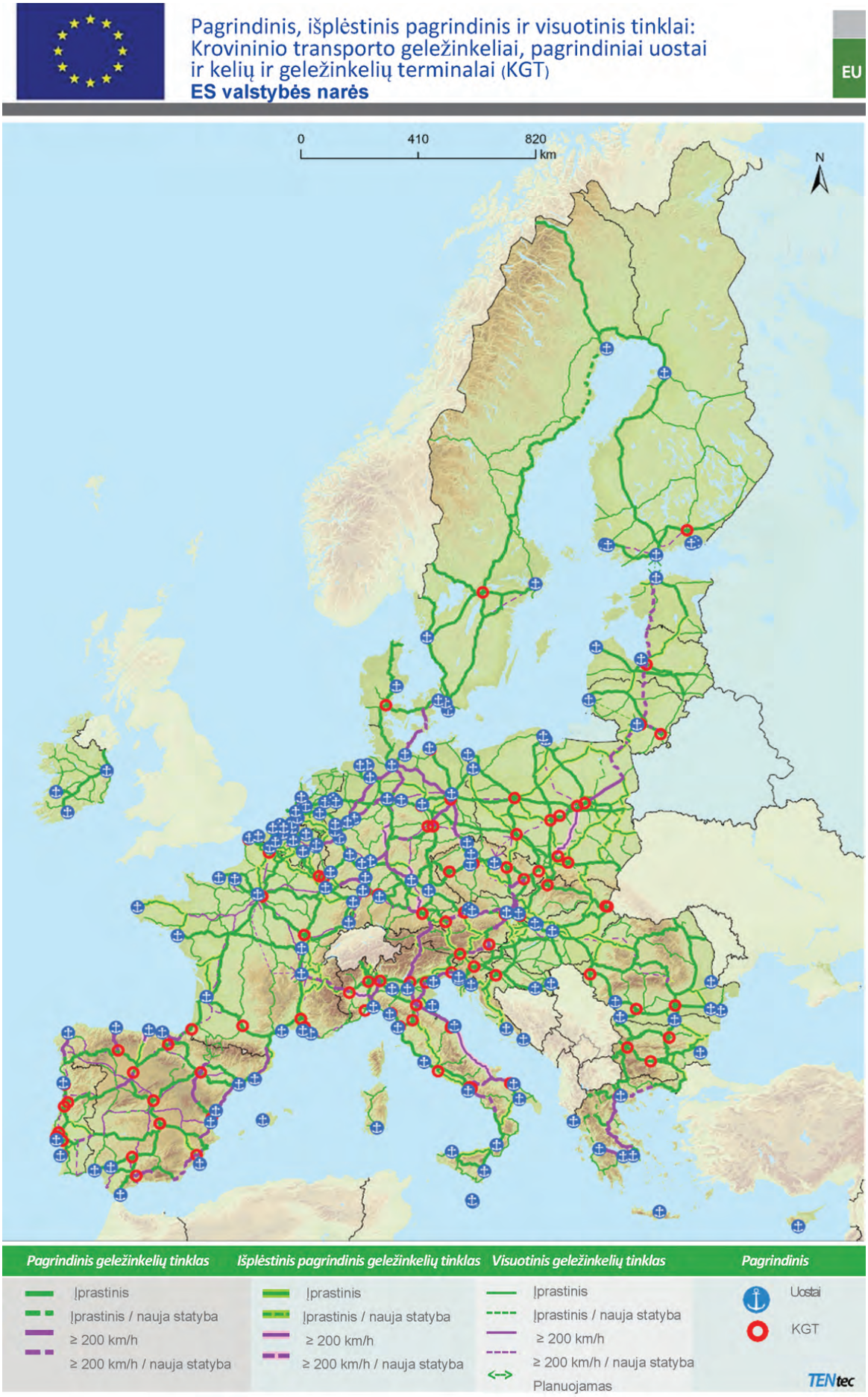
* greitis apytikriai 200 km/h, numatytas kaip orientacinis vidutinis dydis be teisinių pasekmių

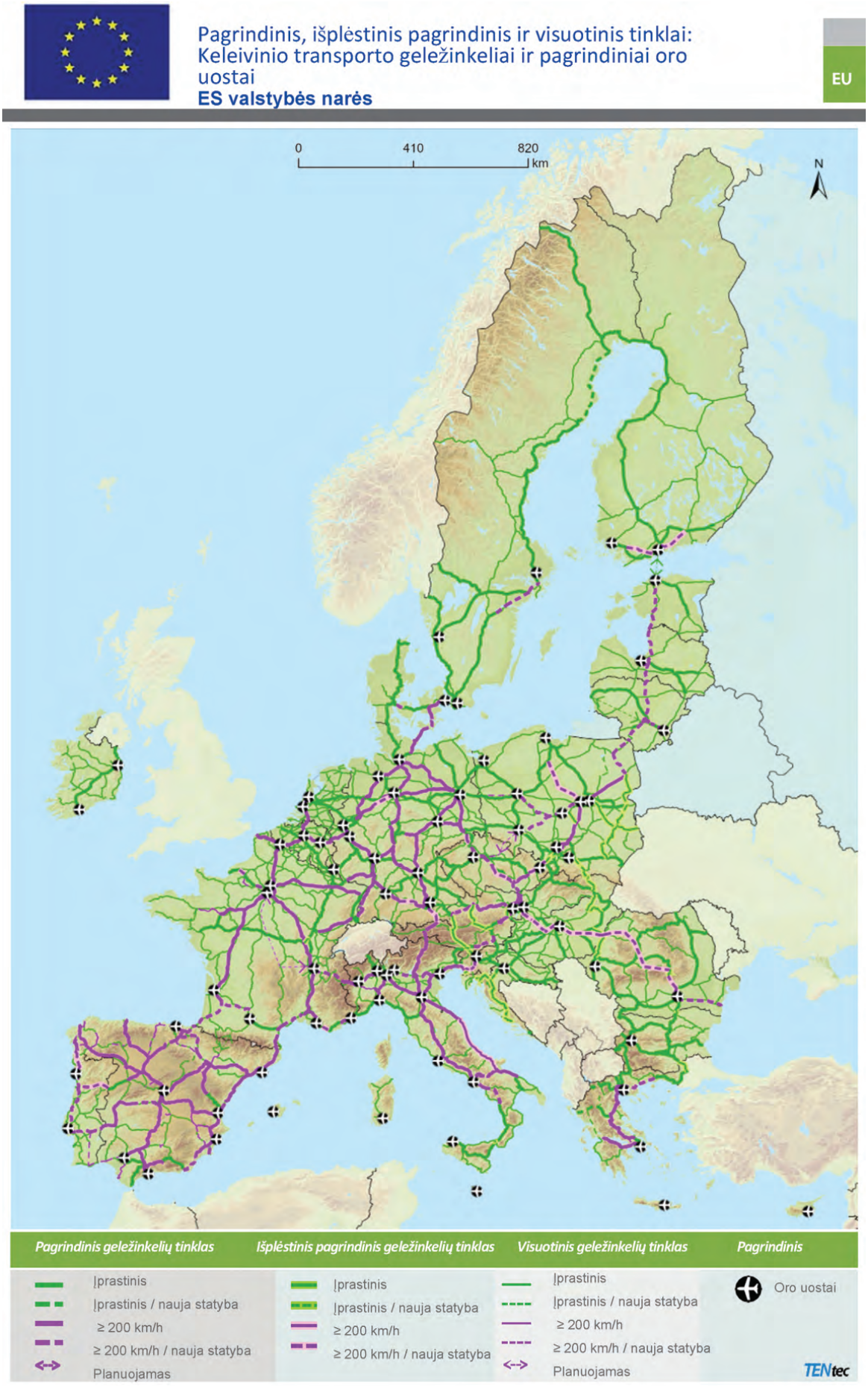
** įskaitant daugiarūšio krovininio transporto terminalus

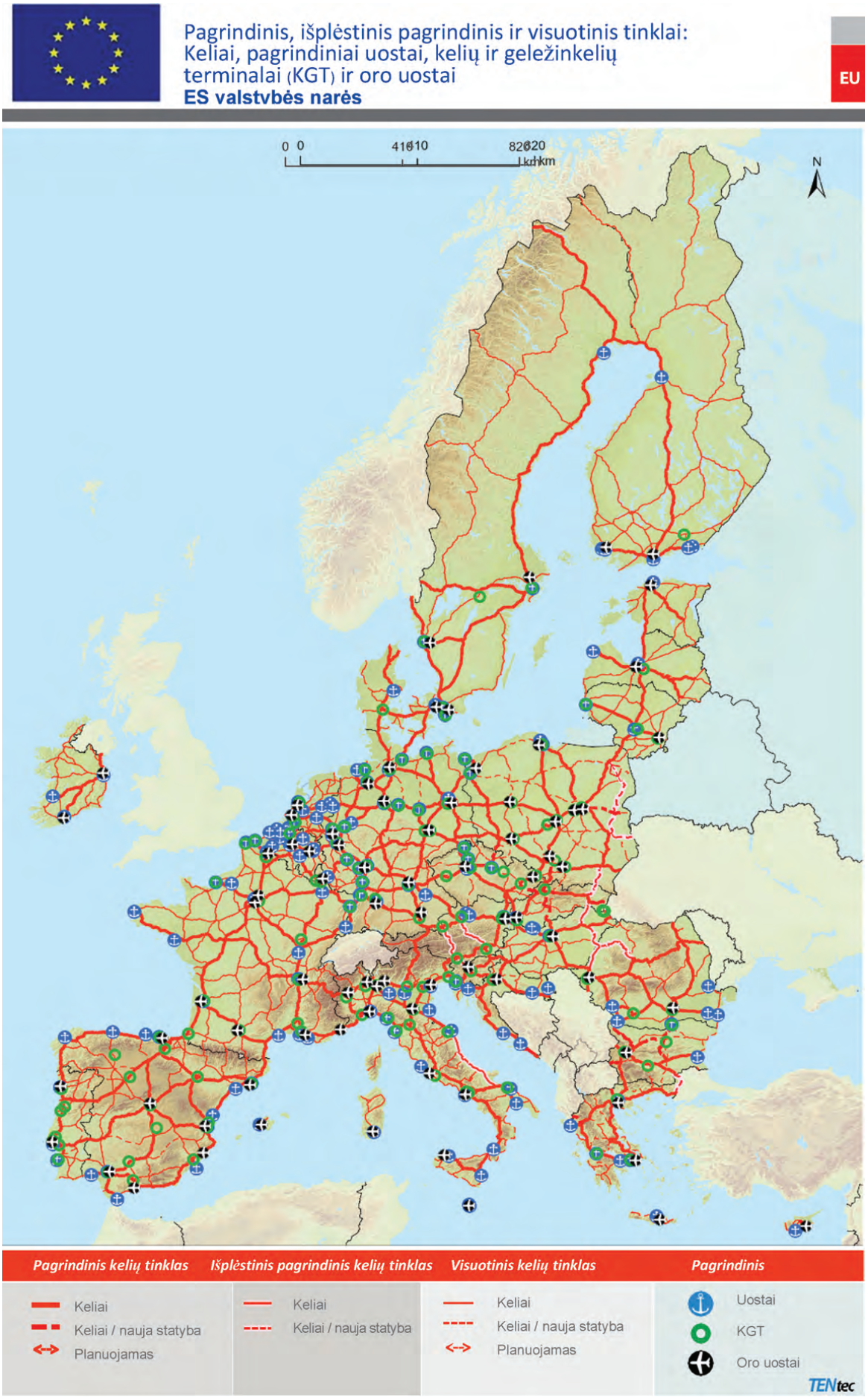
ES valstybių narių žemėlapių schema




Visuotinis ir pagrindinis tinklai:
Vidaus vandenų keliai ir pagrindiniai uostai
ES valstybės narės
EU
0
410
820
km
N
Pagrindinis
Pagrindinis


Pagrindinis, išplėstinis pagrindinis ir visuotinis tinklai:
Krovininio transporto geležinkeliai, pagrindiniai uostai
ir kelių ir geležinkelių terminalai (KGT)
ES valstybės narės
EU
0
410
820
km
N
Pagrindinis geležinkelių tinklas
Įprastinis
Įprastinis / nauja statyba
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / nauja statyba
Išplėstinis pagrindinis geležinkelių tinklas
Įprastinis
Įprastinis / nauja statyba
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / nauja statyba
Visuotinis geležinkelių tinklas
Įprastinis
Įprastinis / nauja statyba
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / nauja statyba
Planuojamas
Pagrindinis
Uostai
KGT
TENtec


Pagrindinis, išplėstinis pagrindinis ir visuotinis tinklai:
Keleivinio transporto geležinkeliai ir pagrindiniai oro uostai
ES valstybės narės
EU
0
410
820
km
N
Pagrindinis geležinkelių tinklas
Įprastinis
Įprastinis / nauja statyba
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / nauja statyba
Planuojamas
Išplėstinis pagrindinis geležinkelių tinklas
Įprastinis
Įprastinis / nauja statyba
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / nauja statyba
Visuotinis geležinkelių tinklas
Įprastinis
Įprastinis / nauja statyba
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / nauja statyba
Planuojamas
Pagrindinis
Oro uostai
TENtec


Pagrindinis, išplėstinis pagrindinis ir visuotinis tinklai:
Keliai, pagrindiniai uostai, kelių ir geležinkelių terminalai (KGT) ir oro uostai
ES valstybės narės
EU
0 0
410 410
820 820
km km
N
Pagrindinis kelių tinklas
Keliai
Keliai / nauja statyba
Planuojamas
Išplėstinis pagrindinis kelių tinklas
Keliai
Keliai / nauja statyba
Visuotinis kelių tinklas
Keliai
Keliai / nauja statyba
Planuojamas
Pagrindinis
Uostai
KGT
Oro uostai
TENtec

Visuotinis ir pagrindinis tinklai:
Vidaus vandenų keliai ir uostai
BE BG CZ **DK** DE **EE** IE EL ES FR HR IT CY **LV LT** LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK **FI SE**

1



Pagrindinis, išplėstinis pagrindinis ir visuotinis tinklai:
Krovininio transporto geležinkeliai, uostai ir kelių ir geležinkelių terminalai (KGT)

BE BG CZ **DK** DE **EE** IE EL ES FR HR IT CY **LV LT** LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK **FI SE**

1




Pagrindinis, išplėstinis pagrindinis ir visuotinis tinklai:
Keleivinio transporto geležinkeliai, oro uostai
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
1
0
200
400
km
N
Oulu
Umeå
Kuopio
Jyväskylä
Sundsvall
Tampere
Lahti
Turku
Helsinki
Gävle
Tallinn
Uppsala
Västerås
Eskilstuna
Stockholm
Örebro
Södertälje
Tartu
Norrköping
Linköping
Jönköping
Göteborg
Borås
Riga
Aalborg
Halmstad
Siauliai
Panevėžys
Århus
Helsingborg
Klaipeda
København
Lund
Malmö
Kaunas
Vilnius
Odense
Tricity
Elblag
Olsztyn
Kiel
Koszalin
Rostock
Pagrindinis geležinkelių tinklas
Įprastinis
Įprastinis / nauja statyba
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / nauja statyba
Planuojamas
Išplėstinis pagrindinis geležinkelių tinklas
Įprastinis
Įprastinis / nauja statyba
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / nauja statyba
Visuotinis geležinkelių tinklas
Įprastinis
Įprastinis / nauja statyba
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / nauja statyba
Planuojamas
Visuot. pagrindinis
Oro uostai
Miestų transporto mazgai
Sostinės
Miestų transporto mazgai
TENtec


Pagrindinis, išplėstinis pagrindinis ir visuotinis tinklai
Keliai, uostai, kelių ir geležinkelių terminalai ir oro uostai
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
1
0
200
400
km
N
Oulu
Umeå
Kuopio
Jyväskylä
Sundsvall
Tampere
Lahti
Turku
Helsinki
Gävle
Uppsala
Västerås
Eskilstuna
Stockholm
Örebro
Södertälje
Norrköping
Linköping
Tallinn
Tartu
Göteborg
Borås
Jönköping
Riga
Aalborg
Halmstad
Siauliai
Panevėžys
Århus
Helsingborg
Klaipeda
København
Lund
Malmö
Kaunas
Vilnius
Odense
Tricity
Elblag
Kiel
Koszalin
Olsztyn
Rostock
Pagrindinis kelių tinklas
Keliai
Keliai / nauja statyba
Planuojamas
Išplėstinis pagrindinis kelių tinklas
Keliai
Keliai / nauja statyba
Visuotinis kelių tinklas
Keliai
Keliai / nauja statyba
Planuojamas
Visuotinis pagrindinis
Uostai
KGT
Oro uostai
Miestų transporto mazgai
Sostinės
Miestų transporto mazgai
TENtec

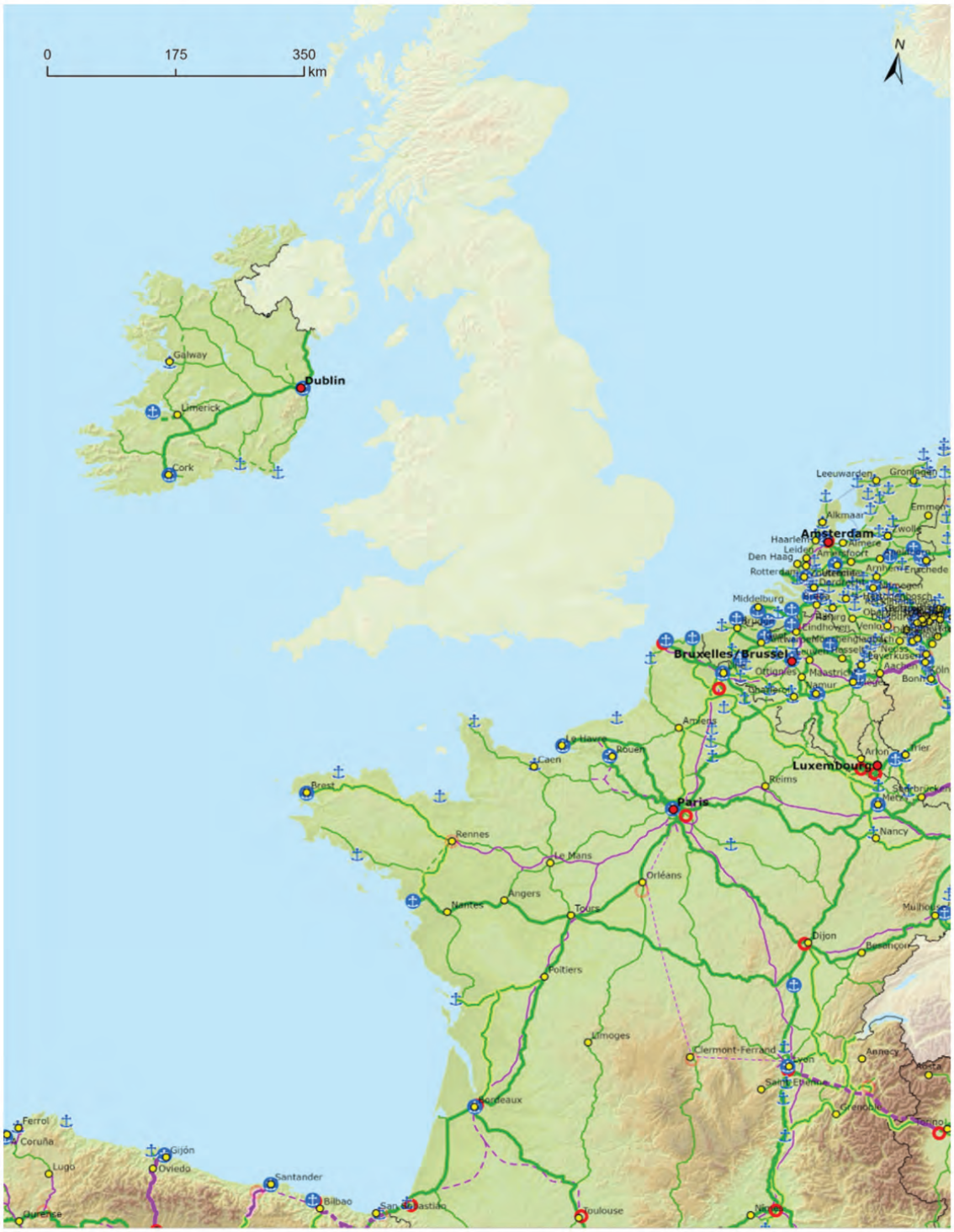
Visuotinis ir pagrindinis tinklai:
Vidaus vandenų keliai ir uostai
BE BG CZ DK DE EE **IE** EL ES FR HR IT CY LV LT **LU** HU MT **NL** AT PL PT RO SI SK FI SE

2



Pagrindinis, išplėstinis pagrindinis ir visuotinis tinklai:
Krovininio transporto geležinkeliai, uostai ir kelių ir geležinkelių terminalai (KGT)
BE BG CZ DK DE EE **IE** EL ES FR HR IT CY LV LT **LU** HU MT **NL** AT PL PT RO SI SK FI SE

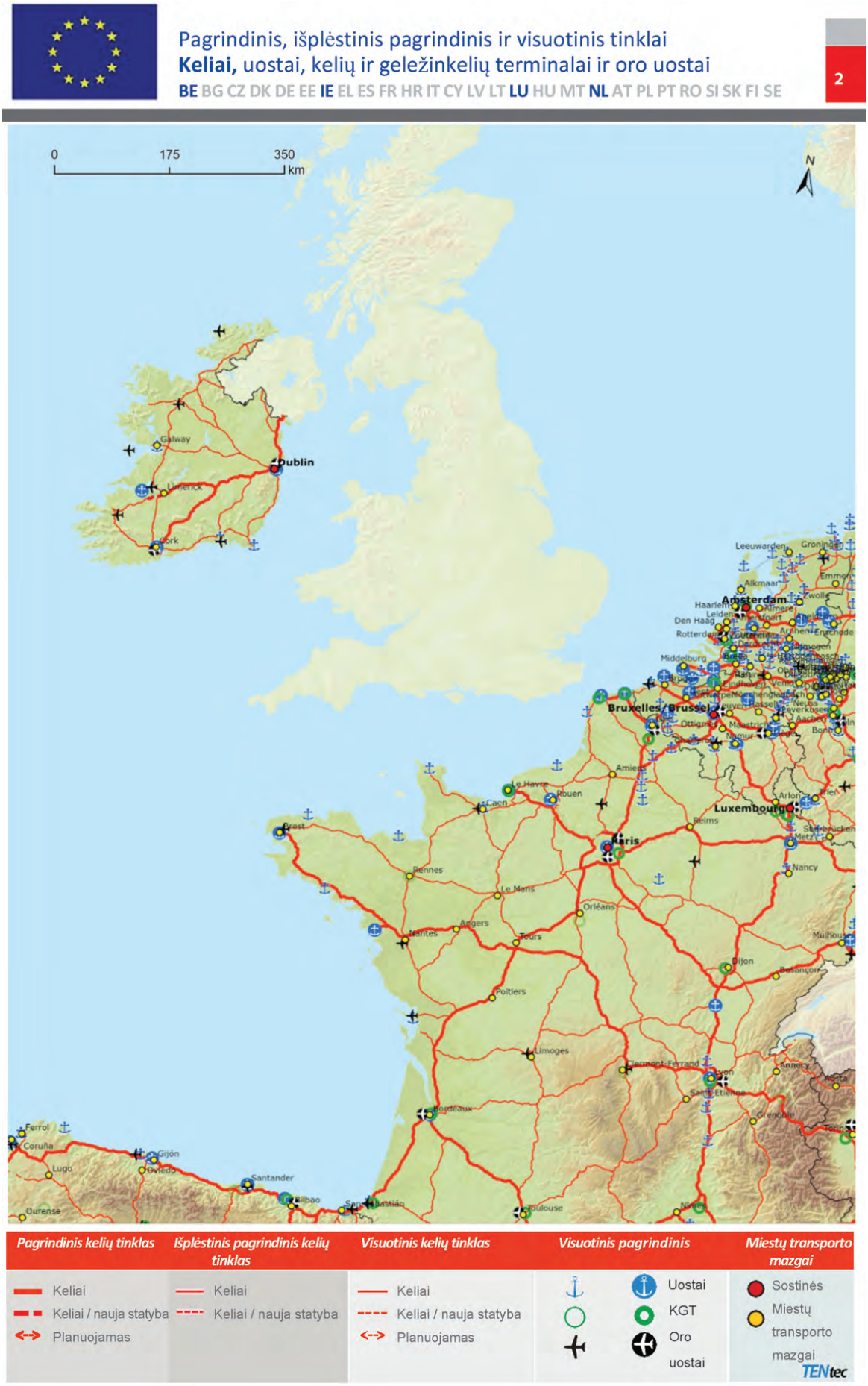
2



Pagrindinis, išplėstinis pagrindinis ir visuotinis tinklai:
Keleivinio transporto geležinkeliai, oro uostai
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE

2




Pagrindinis, išplėstinis pagrindinis ir visuotinis tinklai
Keliai, uostai, kelių ir geležinkelių terminalai ir oro uostai
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
2
0 175 350 km
N
Dublin
Galway
Limerick
Cork
Amsterdam
Bruxelles/Brussel
Luxembourg
Paris
Le Havre
Rouen
Caen
Brest
Rennes
Le Mans
Orléans
Nantes
Angers
Tours
Poitiers
Limoges
Dijon
Nancy
Reims
Lille
Metz
Clermont-Ferrand
Lyon
Grenoble
Bordeaux
Toulouse
Ferrol
A Coruña
Gijón
Oviedo
Lugo
Santander
Bilbao
Ourense
Pagrindinis kelių tinklas
Keliai
Keliai / nauja statyba
Planuojamas
Išplėstinis pagrindinis kelių tinklas
Keliai
Keliai / nauja statyba
Visuotinis kelių tinklas
Keliai
Keliai / nauja statyba
Planuojamas
Visuotinis pagrindinis
Uostai
KGT
Oro uostai
Miestų transporto mazgai
Sostinės
Miestų transporto mazgai
TENtec

Visuotinis ir pagrindinis tinklai:
Vidaus vandenų keliai ir uostai

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE

3



Pagrindinis, išplėstinis pagrindinis ir visuotinis tinklai:
Krovininio transporto geležinkeliai, uostai ir kelių ir geležinkelių terminalai (KGT)
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES **FR** HR IT CY LV LT **LU** HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE

3



Pagrindinis, išplėstinis pagrindinis ir visuotinis tinklai:
Keleivinio transporto geležinkeliai, oro uostai
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES **FR** HR IT CY LV LT **LU** HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE

3



Pagrindinis geležinkelių tinklas	Išplėstinis pagrindinis geležinkelių tinklas	Visuotinis geležinkelių tinklas	Visuot. pagrindinis	Miestų transporto mazgai
Įprastinis	Įprastinis	Įprastinis	Oro uostai	Sostinės
Įprastinis / nauja statyba	Įprastinis / nauja statyba	Įprastinis / nauja statyba		Miestų transporto mazgai
≥ 200 km/h	≥ 200 km/h	≥ 200 km/h		
≥ 200 km/h / nauja statyba	≥ 200 km/h / nauja statyba	≥ 200 km/h / nauja statyba		
Planuojamas		Planuojamas		

TENtec


Pagrindinis, išplėstinis pagrindinis ir visuotinis tinklai
Keliai, uostai, kelių ir geležinkelių terminalai ir oro uostai
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
3
0 150 300 km
Amsterdam
Bruxelles/Brussel
Luxembourg
Paris
Pagrindinis kelių tinklas
Išplėstinis pagrindinis kelių tinklas
Visuotinis kelių tinklas
Visuotinis pagrindinis
Miestų transporto mazgai
Keliai
Keliai / nauja statyba
Planuojamas
Uostai
KGT
Oro uostai
Sostinės
Miestų transporto mazgai
TENtec

Visuotinis ir pagrindinis tinklai:
Vidaus vandenų keliai ir uostai
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT **LU** HU MT **NL** AT PL PT RO SI SK FI SE

4



Pagrindinis, išplėstinis pagrindinis ir visuotinis tinklai:
Krovininio transporto geležinkeliai, uostai ir kelių ir geležinkelių terminalai (KGT)
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT **LU** HU MT **NL** AT PL PT RO SI SK FI SE

4



Pagrindinis geležinkelių tinklas	Išplėstinis pagrindinis geležinkelių tinklas	Visuotinis geležinkelių tinklas	Visuot. Pagrindinis	Miestų transporto mazgai
Įprastinis	Įprastinis	Įprastinis	Uostai	Sostinės
Įprastinis / nauja statyba	Įprastinis / nauja statyba	Įprastinis / nauja statyba	KGT	Miestų transporto mazgai
≥ 200 km/h	≥ 200 km/h	≥ 200 km/h		
≥ 200 km/h / nauja statyba	≥ 200 km/h / nauja statyba	≥ 200 km/h / nauja statyba		
Planuojamas		Planuojamas		

TENtec

Pagrindinis, išplėstinis pagrindinis ir visuotinis tinklai:
Keleivinio transporto geležinkeliai, oro uostai
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE

4



Pagrindinis, išplėstinis pagrindinis ir visuotinis tinklai
Keliai, uostai, kelių ir geležinkelių terminalai ir oro uostai
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT **LU** HU MT **NL** AT PL PT RO SI SK FI SE

4




Visuotinis ir pagrindinis tinklai:
Vidaus vandenų keliai ir uostai
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
5
0
150
300
km
København
Berlin
Amsterdam
Praha
Luxembourg
Wien
Bratislava
Budapest
Ljubljana
Zagreb
Pagrindinis
Vidaus vandenų keliai
Vidaus vandenų keliai / nauja statyba
Visuotinis
Uostai
Pagrindinis
Uostai
Miestų transporto mazgai
Sostinės
Miestų transporto mazgai
TENtec

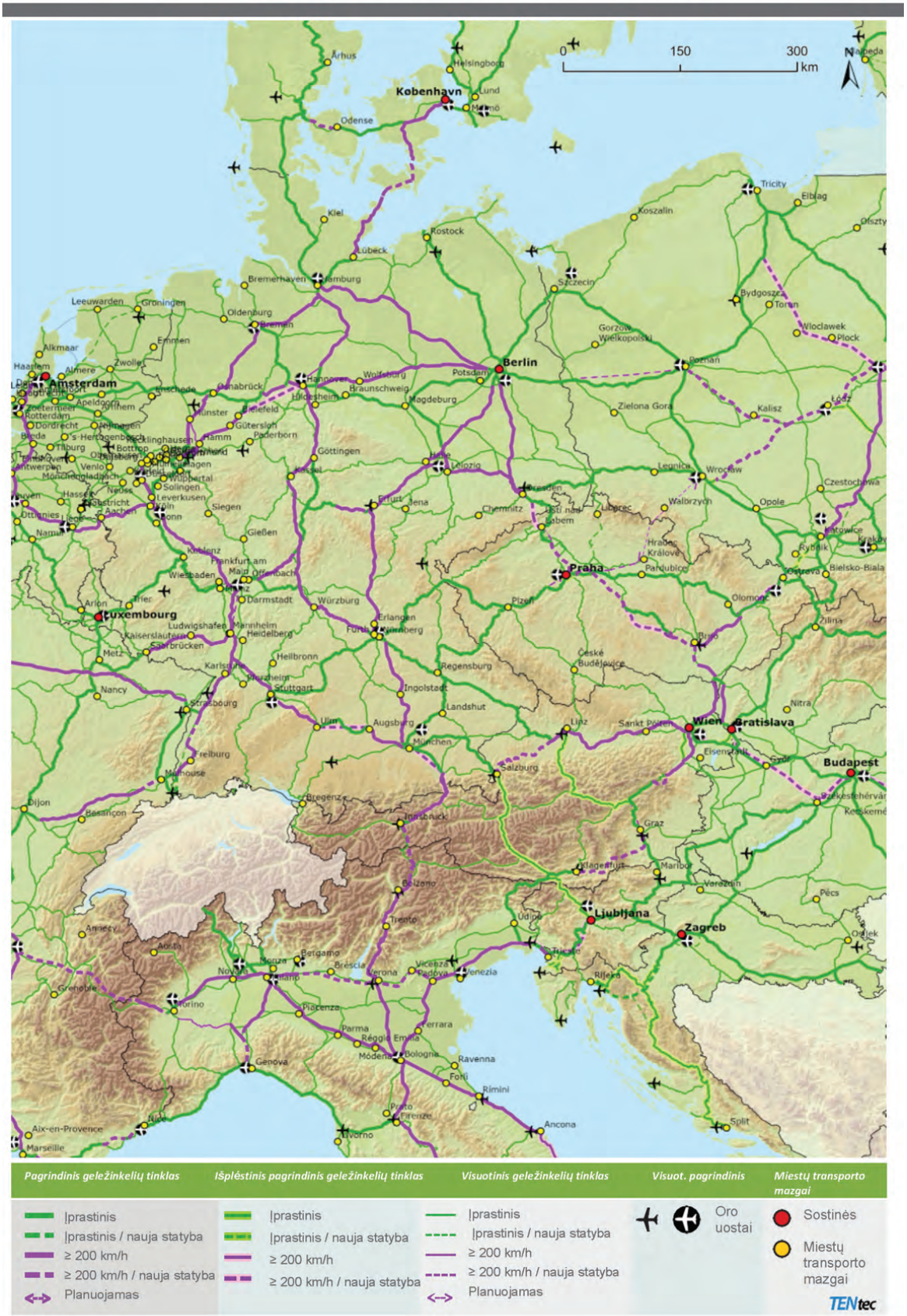
Pagrindinis, išplėstinis pagrindinis ir visuotinis tinklai:
Krovininio transporto geležinkeliai, uostai ir kelių ir geležinkelių terminalai (KGT)
BE BG **CZ** DK **DE** EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL **AT** PL PT RO **SI** SK FI SE

5



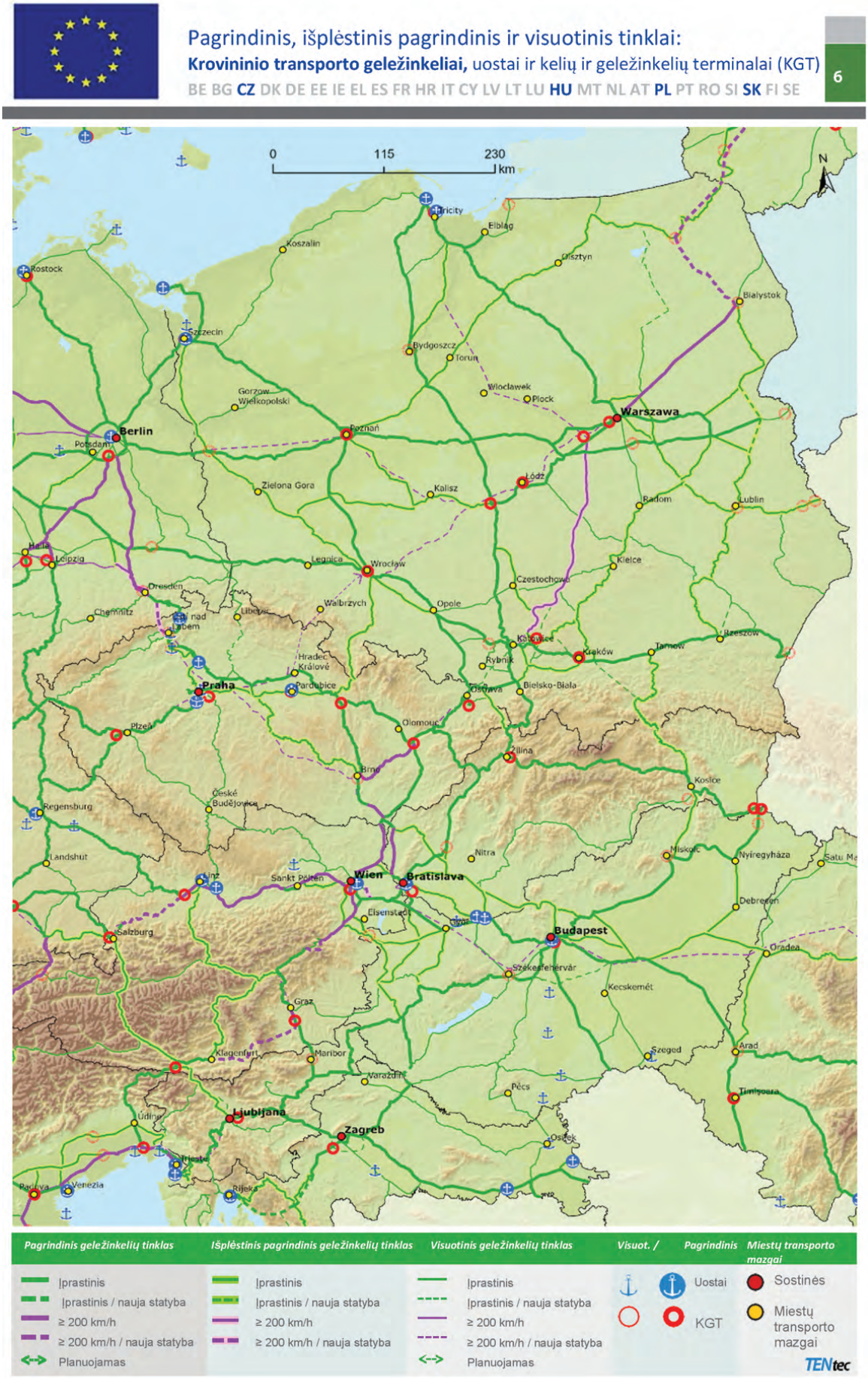
Pagrindinis, išplėstinis pagrindinis ir visuotinis tinklai:
Keleivinio transporto geležinkeliai, oro uostai
BE BG **CZ** DK **DE** EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL **AT** PL PT RO **SI** SK FI SE

5




Pagrindinis, išplėstinis pagrindinis ir visuotinis tinklai
Keliai, uostai, kelių ir geležinkelių terminalai ir oro uostai
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
5
0 150 300 km
Pagrindinis kelių tinklas
Keliai
Keliai / nauja statyba
Planuojamas
Išplėstinis pagrindinis kelių tinklas
Keliai
Keliai / nauja statyba
Visuotinis kelių tinklas
Keliai
Keliai / nauja statyba
Planuojamas
Visuotinis pagrindinis
Uostai
KGT
Oro uostai
Miestų transporto mazgai
Sostinės
Miestų transporto mazgai
TENtec

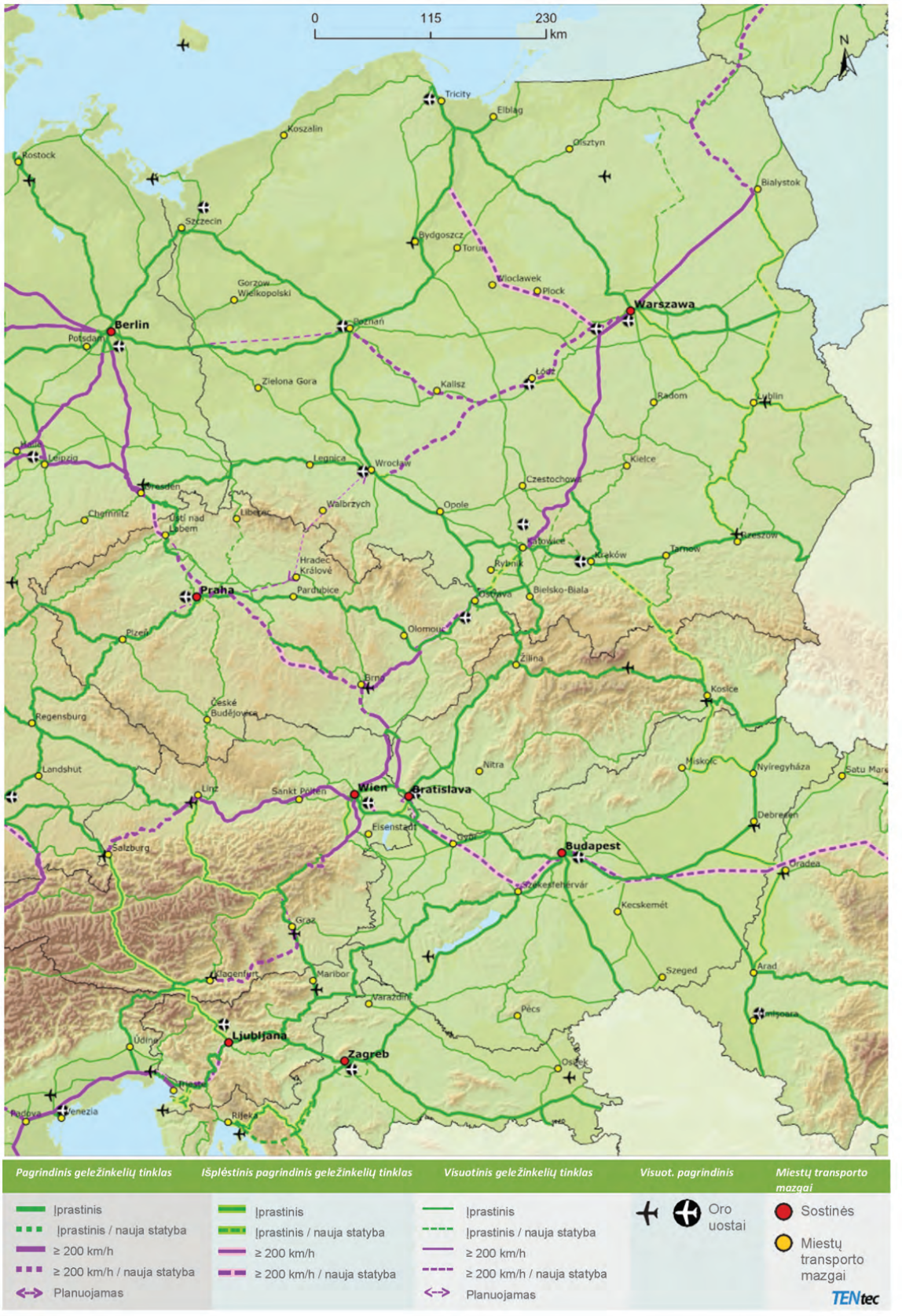

Visuotinis ir pagrindinis tinklai:
Vidaus vandenų keliai ir uostai
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
6
0
115
230
km
N
Rostock
Koszalin
Elblag
Olsztyn
Bialystok
Szczecin
Bydgoszcz
Torun
Gorzow Wielkopolski
Wloclawek
Plock
Warszawa
Berlin
Poznań
Łódź
Zielona Gora
Kalisz
Radom
Lublin
Halle
Leipzig
Legnica
Wroclaw
Kielce
Dresden
Czestochowa
Chemnitz
Walbrzych
Opole
Katowice
Rzeszow
Kraków
Tarnow
Rybnik
Hradec Králové
Pardubice
Praha
Bielsko-Biala
Plzeň
Olomouc
Žilina
Brno
Kosice
České Budějovice
Regensburg
Landshut
Nitra
Miskolc
Nyíregyháza
Linz
Sankt Pölten
Wien
Bratislava
Debrecen
Eisenstadt
Budapest
Salzburg
Oradea
Székesfehérvár
Kecskemét
Graz
Klagenfurt
Maribor
Szeged
Arad
Varaždin
Pécs
Timişoara
Ljubljana
Zagreb
Trieste
Padova
Venezia
Rijeka
Pagrindinis
Vidaus vandenų keliai
Vidaus vandenų keliai / nauja statyba
Visuotinis
Uostai
Pagrindinis
Uostai
Miestų transporto mazgai
Sostinės
Miestų transporto mazgai
TENtec


Pagrindinis, išplėstinis pagrindinis ir visuotinis tinklai:
Krovininio transporto geležinkeliai, uostai ir kelių ir geležinkelių terminalai (KGT)
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
6
0 115 230 km
N
Rostock
Tricity
Elbląg
Koszalin
Olsztyn
Białystok
Szczecin
Bydgoszcz
Toruń
Gorzów Wielkopolski
Włocławek
Płock
Warszawa
Berlin
Potsdam
Poznań
Zielona Góra
Kalisz
Łódź
Radom
Lublin
Halle
Leipzig
Legnica
Wrocław
Kielce
Dresden
Częstochowa
Chemnitz
Walbrzych
Opole
Rzeszów
Tarnów
Kraków
Rybnik
Hradec Králové
Pardubice
Ostrava
Bielsko-Biała
Praha
Plzeň
Olomouc
Žilina
Brno
Košice
České Budějovice
Regensburg
Landshut
Nitra
Miskolc
Nyíregyháza
Linz
Sankt Pölten
Wien
Bratislava
Debrecen
Eisenstadt
Salzburg
Budapest
Oradea
Székesfehérvár
Kecskemét
Graz
Klagenfurt
Maribor
Szeged
Arad
Varaždin
Pécs
Timişoara
Ljubljana
Zagreb
Osijek
Trieste
Venezia
Rijeka
Pagrindinis geležinkelių tinklas
Įprastinis
Įprastinis / nauja statyba
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / nauja statyba
Planuojamas
Išplėstinis pagrindinis geležinkelių tinklas
Įprastinis
Įprastinis / nauja statyba
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / nauja statyba
Visuotinis geležinkelių tinklas
Įprastinis
Įprastinis / nauja statyba
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / nauja statyba
Planuojamas
Visuot. / Pagrindinis
Uostai
KGT
Miestų transporto mazgai
Sostinės
Miestų transporto mazgai
TENtec

Pagrindinis, išplėstinis pagrindinis ir visuotinis tinklai:
Keleivinio transporto geležinkeliai, oro uostai

BE BG **CZ** DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU **HU** MT NL AT **PL** PT RO SI **SK** FI SE

6




Pagrindinis, išplėstinis pagrindinis ir visuotinis tinklas
Keliai, uostai, kelių ir geležinkelių terminalai ir oro uostai
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
6
0 115 230 km
N
Rostock
Szczecin
Koszalin
Tricity
Elblag
Olsztyn
Bialystok
Bydgoszcz
Torun
Wloclawek
Plock
Warszawa
Gorzow Wielkopolski
Berlin
Potsdam
Poznan
Zielona Gora
Kalisz
Lodz
Radom
Lublin
Halle
Leipzig
Legnica
Wroclaw
Kielce
Dresden
Czestochowa
Chemnitz
Opole
Walbrzych
Katowice
Krakow
Tarnow
Rzeszow
Hradec Kralove
Pardubice
Praha
Ostrava
Bielsko-Biala
Plzen
Olomouc
Zilina
Brno
Ceske Budejovice
Regensburg
Landshut
Linz
Sankt Pölten
Wien
Bratislava
Nitra
Miskolc
Nyiregyhaza
Debrecen
Eisenstadt
Budapest
Salzburg
Szekesfehervar
Kecskemet
Graz
Klagenfurt
Maribor
Szeged
Arad
Varazdin
Pecs
Timisoara
Ljubljana
Udine
Zagreb
Osijek
Trieste
Venezia
Padova
Rijeka
Pagrindinis kelių tinklas
Keliai
Keliai / nauja statyba
Planuojamas
Išplėstinis pagrindinis kelių tinklas
Keliai
Keliai / nauja statyba
Visuotinis kelių tinklas
Keliai
Keliai / nauja statyba
Planuojamas
Visuotinis pagrindinis
Uostai
KGT
Oro uostai
Miestų transporto mazgai
Sostinės
Miestų transporto mazgai
TENtec


Visuotinis ir pagrindinis tinklai:
Vidaus vandenų keliai ir uostai
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
7
Le Mans
Orléans
Nantes
Angers
Tours
Poitiers
Limoges
Clermont-Ferrand
Saint-Etienne
Bordeaux
Toulouse
Perpignan
Girona
Barcelona
Tarragona-Reus
Lleida/Lérida
Zaragoza
Pamplona
Vitoria-Gasteiz
San Sebastián
Bilbao
Santander
Gijón
Oviedo
Ferrol
A Coruña
Santiago de Compostela
Lugo
Ourense
Vigo
León
Burgos
Logroño
Valladolid
Salamanca
Barcelos
Braga
Guimarães
Vila Nova de Famalicão
Porto
Viseu
Coimbra
Leiria
Madrid
Cáceres
Lisboa
Setúbal
Évora
Badajoz
Castellón
Valencia
Albacete
Palma de Mallorca
Córdoba
Jaén
Elche
Alicante
Murcia
Cartagena
Faro
Huelva
Sevilla
Jerez de la Frontera
Cádiz
Granada
Málaga
Marbella
Almería
Algeciras
Ceuta
Melilla
Funchal
Ponta Delgada
0 20 40 km
0 75 150 km
0 175 350 km
Pagrindinis
Vidaus vandenų keliai
Vidaus vandenų keliai / nauja statyba
Visuotinis
Uostai
Pagrindinis
Uostai
Miestų transporto mazgai
Sostinės
Miestų transporto mazgai
TENtec

Pagrindinis, išplėstinis pagrindinis ir visuotinis tinklai:
Krovininio transporto geležinkeliai, uostai ir kelių ir geležinkelių terminalai (KGT)
BE BG CZ DK DE EE IE EL **ES** FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL **PT** RO SI SK FI SE

7



Pagrindinis, išplėstinis pagrindinis ir visuotinis tinklai:
Keleivinio transporto geležinkeliai, oro uostai
BE BG CZ DK DE EE IE EL **ES** FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL **PT** RO SI SK FI SE




Pagrindinis, išplėstinis pagrindinis ir visuotinis tinklai
Keliai, uostai, kelių ir geležinkelių terminalai ir oro uostai
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
7
Funchal
0 20 40 km
A Coruña
Ferrol
Santiago de Compostela
Lugo
Gijón
Oviedo
Santander
Bilbao
Vigo
Ourense
León
Vitoria-Gasteiz
Pamplona
Burgos
Logroño
Barcelos
Braga
Guimarães
Vila Nova de Famalicão
Porto
Valladolid
Viseu
Salamanca
Coimbra
Leiria
Zaragoza
Lleida/Lérida
Tarragona
Girona
Barcelona
Perpignan
Madrid
Cáceres
Lisboa
Setúbal
Badajoz
Évora
Castellón
Valencia
Albacete
Palma de Mallorca
Córdoba
Faro
Huelva
Sevilla
Jaén
Elche
Alicante
Murcia
Cartagena
Jerez de la Frontera
Cádiz
Granada
Málaga
Marbella
Almería
Algeciras
Ceuta
Melilla
Ponta Delgada
0 56 112 km
0 175 350 km
0 75 150 km
Pagrindinis kelių tinklas
Keliai
Keliai / nauja statyba
Planuojamas
Išplėstinis pagrindinis kelių tinklas
Keliai
Keliai / nauja statyba
Visuotinis kelių tinklas
Keliai
Keliai / nauja statyba
Planuojamas
Visuotinis pagrindinis
Uostai
KGT
Oro uostai
Miestų transporto mazgai
Sostinės
Miestų transporto mazgai
TENtec

Visuotinis ir pagrindinis tinklai:
Vidaus vandenų keliai ir uostai
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR **HR** **IT** CY LV LT LU HU **MT** NL AT PL PT RO **SI** SK FI SE

8




Pagrindinis, išplėstinis pagrindinis ir visuotinis tinklai:
Krovininio transporto geležinkeliai, uostai ir kelių ir geležinkelių terminalai (KGT)
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
8
Ljubljana
Zagreb
Roma
Valletta
Valletta
0 5 10 km
0 150 300 km
Pagrindinis geležinkelių tinklas
Įprastinis
Įprastinis / nauja statyba
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / nauja statyba
Planuojamas
Išplėstinis pagrindinis geležinkelių tinklas
Įprastinis
Įprastinis / nauja statyba
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / nauja statyba
Visuotinis geležinkelių tinklas
Įprastinis
Įprastinis / nauja statyba
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / nauja statyba
Planuojamas
Visuot. / Pagrindinis
Uostai
KGT
Miestų transporto mazgai
Sostinės
Miestų transporto mazgai
TENtec

Pagrindinis, išplėstinis pagrindinis ir visuotinis tinklai:
Keleivinio transporto geležinkeliai, oro uostai

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR **HR IT** CY LV LT LU HU **MT** NL AT PL PT RO **SI** SK FI SE



Pagrindinis geležinkelių tinklas	Išplėstinis pagrindinis geležinkelių tinklas	Visuotinis geležinkelių tinklas	Visuot. pagrindinis	Miestų transporto mazgai
Įprastinis	Įprastinis	Įprastinis	Oro uostai	Sostinės
Įprastinis / nauja statyba	Įprastinis / nauja statyba	Įprastinis / nauja statyba		Miestų transporto mazgai
≥ 200 km/h	≥ 200 km/h	≥ 200 km/h		
≥ 200 km/h / nauja statyba	≥ 200 km/h / nauja statyba	≥ 200 km/h / nauja statyba		
Planuojamas		Planuojamas		

TENtec


Pagrindinis, išplėstinis pagrindinis ir visuotinis tinklai
Keliai, uostai, kelių ir geležinkelių terminalai ir oro uostai
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
8
Ljubljana
Zagreb
Roma
Valletta
Valletta
0 5 10 km
0 150 300 km
Pagrindinis kelių tinklas
Keliai
Keliai / nauja statyba
Planuojamas
Išplėstinis pagrindinis kelių tinklas
Keliai
Keliai / nauja statyba
Visuotinis kelių tinklas
Keliai
Keliai / nauja statyba
Planuojamas
Visuotinis pagrindinis
Uostai
KGT
Oro uostai
Miestų transporto mazgai
Sostinės
Miestų transporto mazgai
TENtec


Visuotinis ir pagrindinis tinklai:
Vidaus vandenų keliai ir uostai
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
9
0
105
210
km
N
Kosice
Miskolc
Nyíregyháza
Satu Mare
Baia Mare
Debrecen
Oradea
Cluj-Napoca
Târgu Mureş
Botosani
Suceava
Iaşi
Piatra-Neamt
Bacău
Szeged
Arad
Timişoara
Sibiu
Braşov
Buzău
Râmnicu Vâlcea
Piteşti
Ploieşti
Brăila
Constanţa
București
Craiova
Ruse
Vidin
Varna
Bourgas
Sofia
Stara Zagora
Plovdiv
Alexandroupolis
Thessaloniki
Pagrindinis
Vidaus vandenų keliai
Vidaus vandenų keliai / nauja statyba
Visuotinis
Uostai
Pagrindinis
Uostai
Miestų transporto
Sostinės
Miestų transporto mazgai
TENtec

Pagrindinis, išplėstinis pagrindinis ir visuotinis tinklai:
Krovininio transporto geležinkeliai, uostai ir kelių ir geležinkelių terminalai (KGT)

BE **BG** CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT **RO** SI SK FI SE

9



Pagrindinis, išplėstinis pagrindinis ir visuotinis tinklai:
Keleivinio transporto geležinkeliai, oro uostai

BE **BG** CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT **RO** SI SK FI SE

9



Pagrindinis, išplėstinis pagrindinis ir visuotinis tinklai
Keliai, uostai, kelių ir geležinkelių terminalai ir oro uostai
BE **BG** CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT **RO** SI SK FI SE

9




Visuotinis ir pagrindinis tinklai:
Vidaus vandenų keliai ir uostai
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
10
N
Bourgas
Sofia
Stara Zagora
Plovdiv
Alexandroupolis
Thessaloniki
Kozani
Mitilini
Larisa
Volos
Ioannina
Kerkyra
Lamia
Chalkida
Patra
Athina
Syros
Rodos
Kalamata
Chania
Heraklion
0 135 270 km
0 25 50 km
Lefkosia
Lemeka
Limassol
Pagrindinis
Vidaus vandenų keliai
Vidaus vandenų keliai / nauja statyba
Visuotinis
Uostai
Pagrindinis
Uostai
Miestų transporto mazga
Sostinės
Miestų transporto mazgai
TENtec

Pagrindinis, išplėstinis pagrindinis ir visuotinis tinklai:
Krovininio transporto geležinkeliai, uostai ir kelių ir geležinkelių terminalai (KGT)
BE BG CZ DK DE EE IE **EL** ES FR HR IT **CY** LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE

10

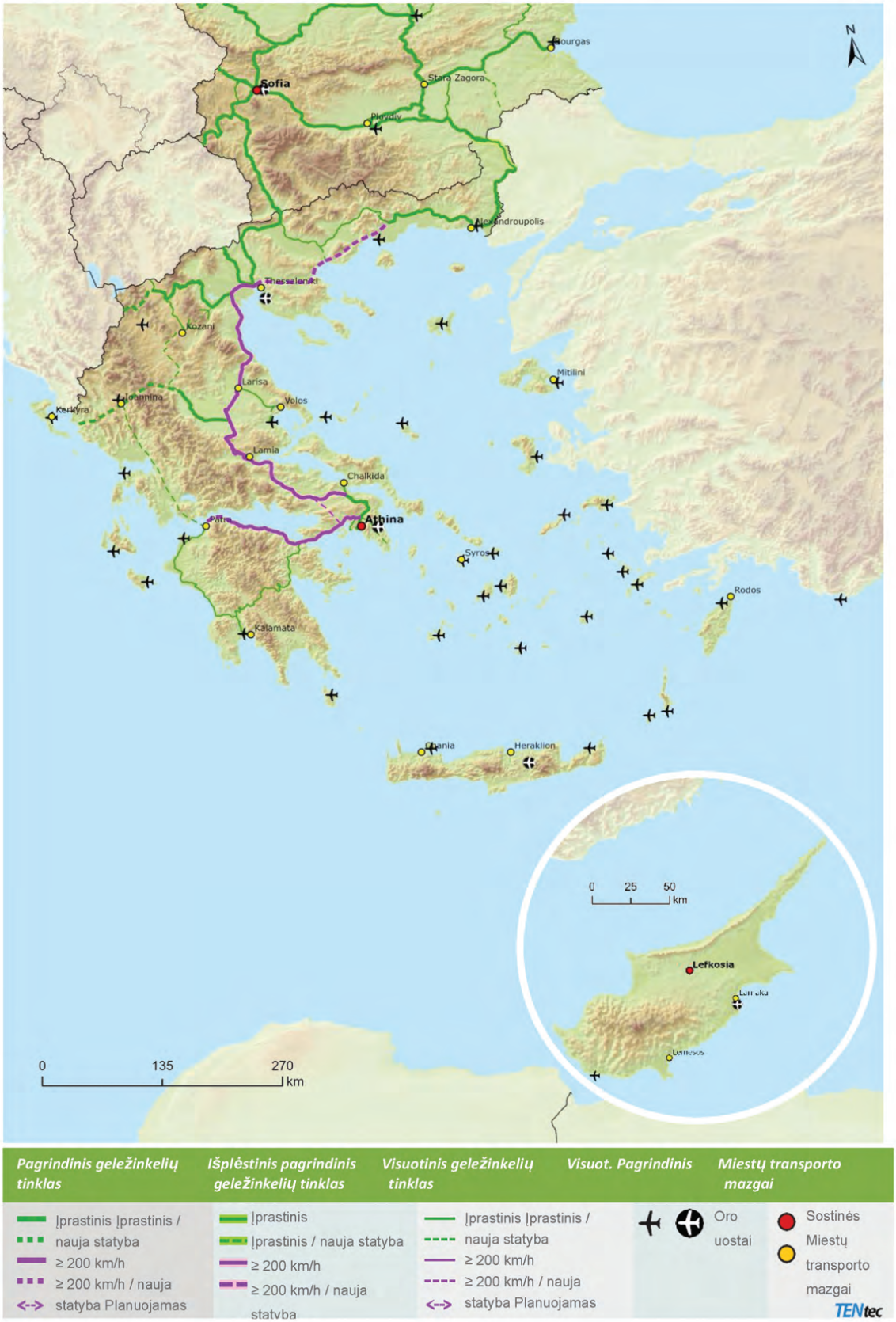


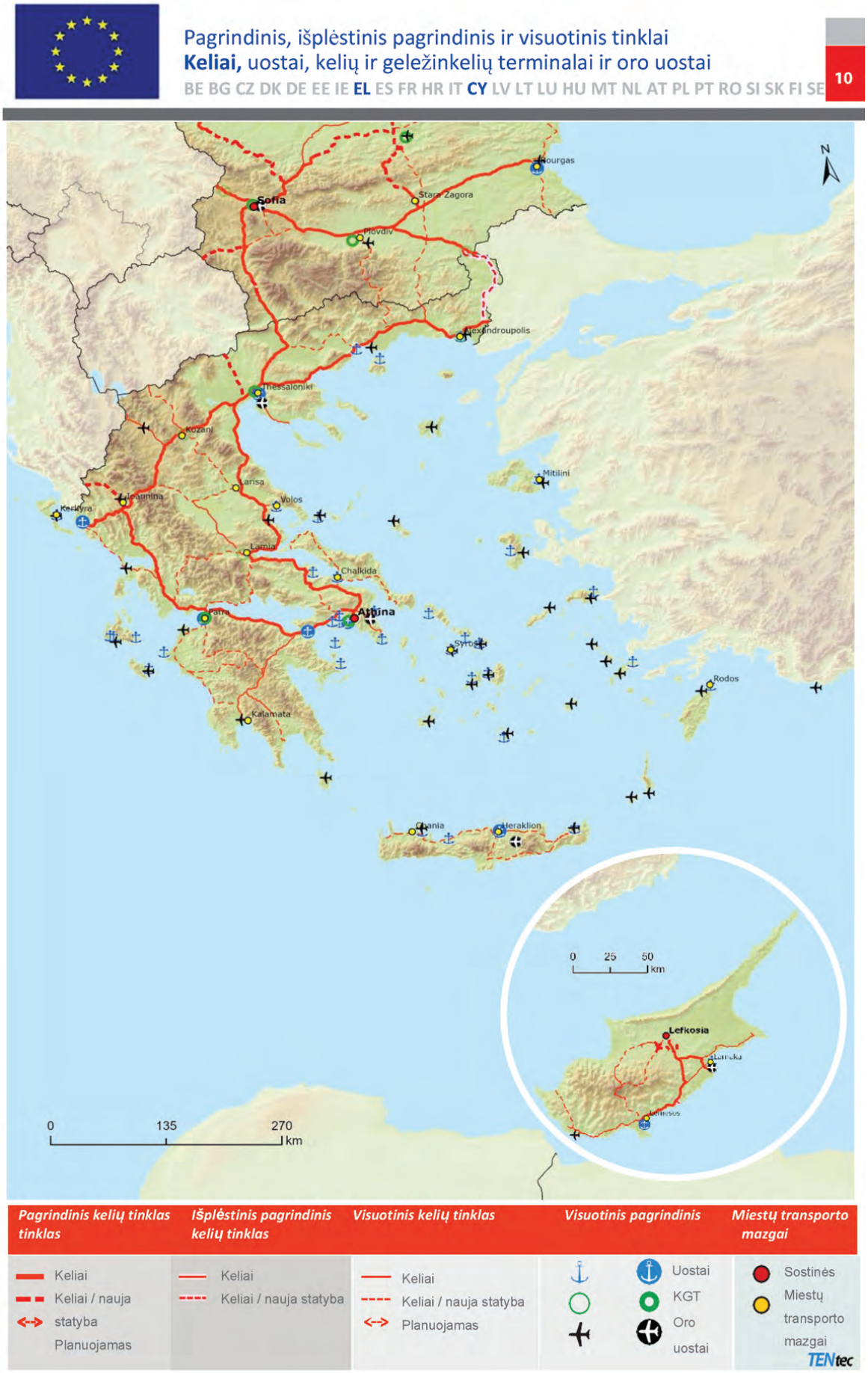
Pagrindinis geležinkelių tinklas	Išplėstinis pagrindinis geležinkelių tinklas	Visuotinis geležinkelių tinklas	Visuot. Pagrindinis	Miestų transporto mazgai
Įprastinis	Įprastinis	Įprastinis Įprastinis / nauja statyba	Uostai	Sostinės
Įprastinis / nauja statyba	Įprastinis / nauja statyba	≥ 200 km/h	KGT	Miestų transporto mazgai
≥ 200 km/h	≥ 200 km/h	≥ 200 km/h / nauja statyba		
≥ 200 km/h / nauja statyba	≥ 200 km/h / nauja statyba	Planuojamas		
Planuojamas				

TENtec

Pagrindinis, išplėstinis pagrindinis ir visuotinis tinklai:
Keleivinio transporto geležinkeliai, oro uostai
BE BG CZ DK DE EE IE **EL** ES FR HR IT **CY** LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE

10




Pagrindinis, išplėstinis pagrindinis ir visuotinis tinklai
Keliai, uostai, kelių ir geležinkelių terminalai ir oro uostai
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
10
N
Sofia
Stara Zagora
Plovdiv
Alexandroupolis
Thessaloniki
Kozani
Larisa
Ioannina
Kerkyra
Volos
Lamia
Chalkida
Patra
Athina
Syros
Mitilini
Rodos
Kalamata
Chania
Heraklion
0 135 270 km
0 25 50 km
Lefkosia
Pagrindinis kelių tinklas tinklas
Keliai
Keliai / nauja statyba
Planuojamas
Išplėstinis pagrindinis kelių tinklas
Keliai
Keliai / nauja statyba
Visuotinis kelių tinklas
Keliai
Keliai / nauja statyba
Planuojamas
Visuotinis pagrindinis
Uostai
KGT
Oro uostai
Miestų transporto mazgai
Sostinės
Miestų transporto mazgai
TENtec

II PRIEDAS

TRANSEUROPINIO TRANSPORTO TINKLO MAZGŲ SĄRAŠAS

VN	TRANSPORTO MAZGO PAVADINIMAS	MIESTŲ TRANSPORTO MAZGAS	ORO UOSTAS	JŪRŲ UOSTAS	VIDAUS VANDENŲ UOSTAS	KELIŲ IR GELEŽINKELIŲ TERMINALAI / TERMINALAI PALEI VIDAUS VANDENŲ KELIUS
BE	Aalst				Visuotinis	
	Albertkanaal arba Canal Albert				Pagrindinis	
	Antwerpen	X		Pagrindinis	Pagrindinis	Pagrindinis
	Arlon	X				
	Athus					Pagrindinis
	Avelgem				Visuotinis	
	Brugge	X		Pagrindinis (Zeebrugge)		
	Brussel arba Bruxelles	X	Pagrindinis (National arba Nationaal)		Pagrindinis	
	Charleroi	X	Visuotinis		Visuotinis (Kanaal Charleroi-Brussel arba Canal Charleroi-Bruxelles) Visuotinis (Sambre)	
	Gent	X		Pagrindinis	Pagrindinis	
	Grimbergen				Visuotinis	
	Hasselt	X				
	Kortrijk				Pagrindinis (Bossuit)	
	Leuven	X				
	Liège	X	Pagrindinis		Pagrindinis (Albertkanaal arba Canal Albert) Pagrindinis (Maas arba Meuse)	

VN	TRANSPORTO MAZGO PAVADINIMAS	MIESTŲ TRANSPORTO MAZGAS	ORO UOSTAS	JŪRŲ UOSTAS	VIDAUS VANDENŲ UOSTAS	KELIŲ IR GELEŽINKELIŲ TERMINALAI / TERMINALAI PALEI VIDAUS VANDENŲ KELIUS
	Mons				Visuotinis (Centre / Borinage)	
	Namur	X			Pagrindinis (Maas arba Meuse) Visuotinis (Sambre)	
	Oostende		Visuotinis (Oostende)	Visuotinis		
	Ottignies-Louvain-la-Neuve	X				
	Roeselare				Visuotinis	
	Tournai				Visuotinis (Schelde arba Escaut)	
	Willebroek				Visuotinis	
BG	Burgas	X	Visuotinis	Pagrindinis		
	Dragoman					Visuotinis
	Gorna Oryahovitsa		Visuotinis			Pagrindinis
	Lom				Visuotinis	
	Oryahovo				Visuotinis	
	Plovdiv	X	Visuotinis			Pagrindinis
	Ruse	X			Pagrindinis	Pagrindinis
	Silistra				Visuotinis	
	Sofia	X	Pagrindinis			Pagrindinis
	Stara Zagora	X				
	Svilengrad					Visuotinis
	Svishtov				Visuotinis	

VN	TRANSPORTO MAZGO PAVADINIMAS	MIESTŲ TRANSPORTO MAZGAS	ORO UOSTAS	JŪRŲ UOSTAS	VIDAUS VANDENŲ UOSTAS	KELIŲ IR GELEŽINKELIŲ TERMINALAI / TERMINALAI PALEI VIDAUS VANDENŲ KELIUS
	Varna	X	Visuotinis	Visuotinis		
	Vidin	X			Pagrindinis	
CZ	Brno	X	Visuotinis			Visuotinis
	Česká Třebová					Pagrindinis
	České Budějovice	X				
	Děčín				Pagrindinis	Pagrindinis
	Hradec Králové	X				
	Liberec	X				
	Lovosice				Visuotinis	Visuotinis
	Mělník				Pagrindinis	Pagrindinis
	Olomouc	X				
	Ostrava	X	Pagrindinis			Pagrindinis
	Pardubice	X			Pagrindinis	Pagrindinis
	Plzeň	X				Pagrindinis
	Praha	X	Pagrindinis (Václav Havel)		Pagrindinis (Radotín) Visuotinis (Holešovice), (Libeň), (Smíchov)	Pagrindinis (Praha Uhříněves)
	Přerov					Pagrindinis
	Ústí nad Labem	X			Visuotinis	Visuotinis
DK	Aalborg	X	Visuotinis	Visuotinis		
	Aabenraa / Enstedværket			Visuotinis		

VN	TRANSPORTO MAZGO PAVADINIMAS	MIESTŲ TRANSPORTO MAZGAS	ORO UOSTAS	JŪRŲ UOSTAS	VIDAUS VANDENŲ UOSTAS	KELIŲ IR GELEŽINKELIŲ TERMINALAI / TERMINALAI PALEI VIDAUS VANDENŲ KELIUS
	Århus	X		Pagrindinis		
	Billund		Visuotinis			
	Esbjerg			Visuotinis		
	Fredericia			Visuotinis		
	Frederikshavn			Visuotinis		
	Gedser			Visuotinis		
	Helsingør			Visuotinis		
	Hirtshals			Visuotinis		
	Høje-Taastrup					Visuotinis
	København	X	Pagrindinis (Kastrup)	Pagrindinis		
	Køge			Visuotinis		
	Odense	X		Visuotinis		
	Padborg					Visuotinis
	Rødby			Visuotinis		
	Rønne		Visuotinis	Visuotinis		
	Sjællands Odde Ferry Port			Visuotinis		
	Spodsbjerg			Visuotinis		
	Tårs (Nakskov)			Visuotinis		
	Taulov					Pagrindinis (Taulov / Fredericia)

VN	TRANSPORTO MAZGO PAVADINIMAS	MIESTŲ TRANSPORTO MAZGAS	ORO UOSTAS	JŪRŲ UOSTAS	VIDAUS VANDENŲ UOSTAS	KELIŲ IR GELEŽINKELIŲ TERMINALAI / TERMINALAI PALEI VIDAUS VANDENŲ KELIUS
DE	Aachen	X				
	Andernach				Visuotinis	Visuotinis
	Aschaffenburg				Visuotinis	Visuotinis
	Augsburg	X				
	Bendorf				Visuotinis	
	Bergkamen				Visuotinis	
	Berlin	X	Pagrindinis (Berlin Brandenburg)		Pagrindinis	Pagrindinis (Berlin-Großbeeren)
	Bielefeld	X				
	Bochum	X				
	Bonn	X			Visuotinis	
	Borkum			Visuotinis		
	Bottrop	X			Visuotinis	
	Brake (Unterweser)			Visuotinis	Visuotinis	
	Bramsche				Visuotinis	
	Brandenburg an der Havel				Visuotinis	
	Braunschweig	X			Pagrindinis	Pagrindinis
	Breisach am Rhein				Visuotinis	
	Bremen	X	Pagrindinis	Pagrindinis	Pagrindinis	Pagrindinis
	Bremerhaven	X		Pagrindinis	Pagrindinis	Pagrindinis

VN	TRANSPORTO MAZGO PAVADINIMAS	MIESTŲ TRANSPORTO MAZGAS	ORO UOSTAS	JŪRŲ UOSTAS	VIDAUS VANDENŲ UOSTAS	KELIŲ IR GELEŽINKELIŲ TERMINALAI / TERMINALAI PALEI VIDAUS VANDENŲ KELIUS
	Brunsbüttel			Visuotinis	Visuotinis	
	Bülstringen				Visuotinis	
	Chemnitz	X				
	Cuxhaven			Visuotinis		Visuotinis
	Darmstad	X				
	Dormagen				Visuotinis	
	Dörpen				Visuotinis	Visuotinis
	Dortmund	X	Visuotinis		Pagrindinis	Pagrindinis
	Dresden	X	Visuotinis			Visuotinis
	Duisburg	X			Pagrindinis	Pagrindinis
	Düsseldorf	X	Pagrindinis		Pagrindinis	
	Emden			Visuotinis	Visuotinis	
	Emmerich				Visuotinis	Visuotinis
	Erfurt	X	Visuotinis			
	Erlangen	X				
	Esens			Visuotinis		
	Essen	X			Visuotinis	
	Estorf (Weser)				Visuotinis	
	Fehmarn			Visuotinis		
	Flörsheim am Rhein				Visuotinis	

VN	TRANSPORTO MAZGO PAVADINIMAS	MIESTŲ TRANSPORTO MAZGAS	ORO UOSTAS	JŪRŲ UOSTAS	VIDAUS VANDENŲ UOSTAS	KELIŲ IR GELEŽINKELIŲ TERMINALAI / TERMINALAI PALEI VIDAUS VANDENŲ KELIUS
	Frankfurt am Main	X	Pagrindinis		Pagrindinis	Pagrindinis
	Freiburg im Breisgau	X				
	Fürth	X				
	Gelsenkirchen	X			Visuotinis	
	Germersheim				Visuotinis	Visuotinis
	Gernsheim				Visuotinis	
	Gießen	X				
	Ginsheim Gustavsburg				Visuotinis	
	Göttingen	X				
	Großkrotzenburg				Visuotinis	
	Gütersloh	X				
	Hagen	X				
	Hahn		Visuotinis			
	Haldensleben				Visuotinis	Visuotinis
	Halle (Saale)	X				Pagrindinis (Leipzig / Halle-Schkopau)
	Haltern am See				Visuotinis	
	Hamburg	X	Pagrindinis	Pagrindinis	Pagrindinis	Pagrindinis
	Hamm	X			Pagrindinis	Visuotinis (Hamm-Bönen)
	Hanau				Visuotinis	

VN	TRANSPORTO MAZGO PAVADINIMAS	MIESTŲ TRANSPORTO MAZGAS	ORO UOSTAS	JŪRŲ UOSTAS	VIDAUS VANDENŲ UOSTAS	KELIŲ IR GELEŽINKELIŲ TERMINALAI / TERMINALAI PALEI VIDAUS VANDENŲ KELIUS
	Hannover	X	Pagrindinis		Pagrindinis	Pagrindinis
	Heidelberg	X				
	Heilbronn	X			Visuotinis	
	Helgoland			Visuotinis		
	Heringsdorf		Visuotinis			
	Herne	X			Visuotinis	Visuotinis (Herne-Wanne)
	Hildesheim	X				
	Hof - Plauen		Visuotinis			
	Hohenhameln				Visuotinis	
	Ibbenbüren				Visuotinis	
	Iffezheim				Visuotinis	
	Ingolstadt	X				
	Jena	X				
	Kaiserslautern	X				
	Karlsruhe	X	Visuotinis (Karlsruhe / Baden-Baden)		Pagrindinis	Pagrindinis
	Kassel	X				Visuotinis
	Kehl				Visuotinis	
	Kelheim				Visuotinis	
	Kelsterbach				Visuotinis	

VN	TRANSPORTO MAZGO PAVADINIMAS	MIESTŲ TRANSPORTO MAZGAS	ORO UOSTAS	JŪRŲ UOSTAS	VIDAUS VANDENŲ UOSTAS	KELIŲ IR GELEŽINKELIŲ TERMINALAI / TERMINALAI PALEI VIDAUS VANDENŲ KELIUS
	Kiel	X		Visuotinis		
	Kleve				Visuotinis	
	Koblenz	X			Pagrindinis	Pagrindinis
	Köln	X	Pagrindinis (Köln / Bonn)		Pagrindinis	Pagrindinis
	Krefeld	X			Visuotinis	
	Lampertheim				Visuotinis	
	Landshut	X				
	Langeoog			Visuotinis		
	Leipzig	X	Pagrindinis (Leipzig / Halle)			Pagrindinis (Leipzig-Wahren)
	Leverkusen	X			Visuotinis	Visuotinis
	Lingen (Ems)				Visuotinis	
	Lübeck	X		Pagrindinis	Pagrindinis	Pagrindinis
	Ludwigshafen am Rhein	X			Visuotinis	
	Lünen				Visuotinis	
	Magdeburg	X			Pagrindinis	Pagrindinis
	Mainz	X			Pagrindinis	Pagrindinis
	Mannheim	X			Pagrindinis	Pagrindinis (Mannheim / Ludwigshafen)
	Marl				Visuotinis	
	Memmingen		Visuotinis			

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj

VN	TRANSPORTO MAZGO PAVADINIMAS	MIESTŲ TRANSPORTO MAZGAS	ORO UOSTAS	JŪRŲ UOSTAS	VIDAUS VANDENŲ UOSTAS	KELIŲ IR GELEŽINKELIŲ TERMINALAI / TERMINALAI PALEI VIDAUS VANDENŲ KELIUS
	Meppen				Visuotinis	
	Minden				Visuotinis	Visuotinis
	Mönchengladbach	X				
	Mülheim an der Ruhr	X			Visuotinis	
	München	X	Pagrindinis			Pagrindinis (München--Riem)
	Münster	X	Visuotinis (Münster / Osnabrück)		Visuotinis	
	Neuss	X			Visuotinis	
	Niedere Börde				Visuotinis	
	Niederkassel				Visuotinis	
	Norden			Visuotinis		
	Nordenham			Visuotinis	Visuotinis	
	Norderney			Visuotinis		
	Nürnberg	X	Pagrindinis		Pagrindinis	Pagrindinis
	Oberhausen	X				
	Offenbach am Main	X				
	Oldenburg (Oldenburg)	X			Visuotinis	
	Osnabrück	X				
	Otterstadt				Visuotinis	
	Paderborn	X	Visuotinis (Paderborn / Lippstadt)			

VN	TRANSPORTO MAZGO PAVADINIMAS	MIESTŲ TRANSPORTO MAZGAS	ORO UOSTAS	JŪRŲ UOSTAS	VIDAUS VANDENŲ UOSTAS	KELIŲ IR GELEŽINKELIŲ TERMINALAI / TERMINALAI PALEI VIDAUS VANDENŲ KELIUS
	Peine				Visuotinis	
	Pforzheim	X				
	Plochingen				Visuotinis	
	Potsdam	X				
	Raunheim				Visuotinis	
	Recklinghausen	X				
	Rees				Visuotinis	
	Regensburg	X			Pagrindinis	
	Rheinau				Visuotinis	
	Rheinberg				Visuotinis	
	Rheinmünster				Visuotinis	
	Rostock	X	Visuotinis (Rostock-Laage)	Pagrindinis		Pagrindinis
	Saarbrücken	X				
	Saarlouis				Visuotinis	
	Sassnitz			Visuotinis		
	Schwarzheide					Visuotinis
	Siegen	X				
	Singen					Visuotinis
	Solingen	X				

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj

VN	TRANSPORTO MAZGO PAVADINIMAS	MIESTŲ TRANSPORTO MAZGAS	ORO UOSTAS	JŪRŲ UOSTAS	VIDAUS VANDENŲ UOSTAS	KELIŲ IR GELEŽINKELIŲ TERMINALAI / TERMINALAI PALEI VIDAUS VANDENŲ KELIUS
	Spelle				Visuotinis	
	Speyer				Visuotinis	
	Stade			Visuotinis	Visuotinis	Visuotinis
	Stolzenau				Visuotinis	
	Straubing				Visuotinis	
	Stuttgart	X	Pagrindinis		Pagrindinis	Pagrindinis (Stuttgart--Kornwestheim)
	Triefenstein				Visuotinis	
	Trier	X			Visuotinis	
	Ulm	X				Visuotinis (Ulm-Dornstadt)
	Voerde				Visuotinis	
	Wangerooge			Visuotinis		
	Wesel				Visuotinis	
	Wesseling				Visuotinis	
	Weeze		Visuotinis (Niederrhein)			
	Westerland-Sylt		Visuotinis			
	Wiesbaden	X			Visuotinis	
	Wilhelmshaven			Pagrindinis		
	Wismar			Visuotinis		
	Wolfsburg	X				

VN	TRANSPORTO MAZGO PAVADINIMAS	MIESTŲ TRANSPORTO MAZGAS	ORO UOSTAS	JŪRŲ UOSTAS	VIDAUS VANDENŲ UOSTAS	KELIŲ IR GELEŽINKELIŲ TERMINALAI / TERMINALAI PALEI VIDAUS VANDENŲ KELIUS
	Worms				Visuotinis	Visuotinis
	Wörth am Rhein				Visuotinis	Visuotinis
	Wuppertal	X				
	Würzburg	X				
EE	Heltermaa			Visuotinis		
	Kärdla		Visuotinis			
	Koidula					Visuotinis
	Kuivastu			Visuotinis		
	Kuressaare		Visuotinis			
	Pärnu		Visuotinis	Visuotinis		
	Paldiski South Harbor			Visuotinis		
	Rohuküla			Visuotinis		
	Sillamäe			Visuotinis		
	Tallinn	X	Pagrindinis	Pagrindinis (Old City Harbour, Muuga Harbour)		
	Tartu	X	Visuotinis			
	Virtsu			Visuotinis		
IE	Carraig Fhiáin arba Carrickfin		Visuotinis (Dún na nGall arba Donegal)			
	Corcaigh arba Cork	X	Pagrindinis	Pagrindinis		

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj

VN	TRANSPORTO MAZGO PAVADINIMAS	MIESTŲ TRANSPORTO MAZGAS	ORO UOSTAS	JŪRŲ UOSTAS	VIDAUS VANDENŲ UOSTAS	KELIŲ IR GELEŽINKELIŲ TERMINALAI / TERMINALAI PALEI VIDAUS VANDENŲ KELIUS
	Baile Átha Cliath arba Dublin	X	Pagrindinis	Pagrindinis (G.D.A. uostų grupė)		
	Gaillimh arba Galway	X		Visuotinis		
	Inis Mór arba Inishmore		Visuotinis			
	Ciarraí arba Kerry - An Fearann Fuar arba Farranfore		Visuotinis			
	An Cnoc / Knock		Visuotinis (Cúige Chonnacht arba Connaught)			
	Luimneach arba Limerick	X	Visuotinis (Sionainn arba Shannon)	Pagrindinis (Sionainn--Faing arba Shannon Foynes)		
	Ros Láir arba Rosslare			Visuotinis (Europort)		
	Port Láirge arba Waterford		Visuotinis	Visuotinis		
EL	Aegina			Visuotinis		
	Agioi Theodoroi			Pagrindinis		
	Alexandroupolis	X	Visuotinis	Visuotinis		Visuotinis
	Argostoli			Visuotinis		
	Astipalaia		Visuotinis			
	Athina	X	Pagrindinis	Pagrindinis (Piraeus / Ikonio)		Pagrindinis (Piraeus / Thriasso Pedio)
	Chalkida	X		Visuotinis		
	Chania	X	Visuotinis	Visuotinis (Souda)		
	Chios		Visuotinis	Visuotinis		

VN	TRANSPORTO MAZGO PAVADINIMAS	MIESTŲ TRANSPORTO MAZGAS	ORO UOSTAS	JŪRŲ UOSTAS	VIDAUS VANDENŲ UOSTAS	KELIŲ IR GELEŽINKELIŲ TERMINALAI / TERMINALAI PALEI VIDAUS VANDENŲ KELIUS
	Faneromeni Salaminas			Visuotinis		
	Elefsina			Visuotinis		
	Gavrio			Visuotinis		
	Heraklion	X	Pagrindinis (Kasteli)	Pagrindinis		
	Igoumenitsa			Pagrindinis		
	Ikaria		Visuotinis			
	Ioannina	X	Visuotinis			
	Kalamata	X	Visuotinis			
	Kalymnos		Visuotinis			
	Karpathos		Visuotinis			
	Kassos		Visuotinis			
	Kastelorizo		Visuotinis			
	Kastoria		Visuotinis			
	Kavala		Visuotinis	Visuotinis		
	Kefalonia		Visuotinis			
	Kerkyra	X	Visuotinis	Visuotinis		
	Kithira		Visuotinis			
	Kos		Visuotinis	Visuotinis		
	Kozani	X				Visuotinis
	Kyllini			Visuotinis		

VN	TRANSPORTO MAZGO PAVADINIMAS	MIESTŲ TRANSPORTO MAZGAS	ORO UOSTAS	JŪRŲ UOSTAS	VIDAUS VANDENŲ UOSTAS	KELIŲ IR GELEŽINKELIŲ TERMINALAI / TERMINALAI PALEI VIDAUS VANDENŲ KELIUS
	Lamia	X				Visuotinis
	Larisa	X				
	Larymna			Visuotinis		
	Lavrio (Sounio)			Visuotinis		
	Leros		Visuotinis			
	Limnos		Visuotinis			
	Lixouri			Visuotinis		
	Milos		Visuotinis			
	Mykonos		Visuotinis	Visuotinis		
	Mytilini	X	Visuotinis	Visuotinis		
	Naxos		Visuotinis	Visuotinis		
	Paloukia Salaminas			Visuotinis		
	Paros		Visuotinis	Visuotinis		
	Patras	X	Visuotinis (Araxos)	Pagrindinis		Pagrindinis
	Poros Kefallinias			Visuotinis		
	Poros Trizinias			Visuotinis		
	Preveza		Visuotinis			
	Rafina			Visuotinis		
	Rethymno			Visuotinis		
	Rodos	X	Visuotinis	Visuotinis		

VN	TRANSPORTO MAZGO PAVADINIMAS	MIESTŲ TRANSPORTO MAZGAS	ORO UOSTAS	JŪRŲ UOSTAS	VIDAUS VANDENŲ UOSTAS	KELIŲ IR GELEŽINKELIŲ TERMINALAI / TERMINALAI PALEI VIDAUS VANDENŲ KELIUS
	Samos		Visuotinis			
	Santorini		Visuotinis	Visuotinis		
	Sitia		Visuotinis	Visuotinis		
	Skiathos		Visuotinis	Visuotinis		
	Skiros		Visuotinis			
	Syros	X	Visuotinis	Visuotinis		
	Thassos			Visuotinis		
	Thessaloniki	X	Pagrindinis (Makedonia)	Pagrindinis		Pagrindinis
	Tinos			Visuotinis		
	Vathy Samou			Visuotinis		
	Volos	X	Visuotinis (Nea Anchialos)	Visuotinis		
	Zakinthos		Visuotinis	Visuotinis		
ES	A Coruña	X	Visuotinis	Pagrindinis		
	Albacete	X				
	Alcázar de San Juan					Pagrindinis
	Alcúdia			Visuotinis		
	Algeciras	X		Pagrindinis (Bahía de Algeciras)		
	Alicante	X	Pagrindinis	Visuotinis		
	Almería Metropolitan Area	X	Visuotinis	Visuotinis		

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj

VN	TRANSPORTO MAZGO PAVADINIMAS	MIESTŲ TRANSPORTO MAZGAS	ORO UOSTAS	JŪRŲ UOSTAS	VIDAUS VANDENŲ UOSTAS	KELIŲ IR GELEŽINKELIŲ TERMINALAI / TERMINALAI PALEI VIDAUS VANDENŲ KELIUS
	Antequera (Bobadilla)					Pagrindinis
	Arrecife		Visuotinis (Lanzarote)	Visuotinis		
	Avilés		Visuotinis (Asturias)	Visuotinis		
	Badajoz	X	Visuotinis			Visuotinis
	Barcelona Metropolitan Area	X	Pagrindinis	Pagrindinis		Pagrindinis
	Bilbao Metropolitan Area	X	Pagrindinis	Pagrindinis		Pagrindinis
	Burgos	X	Visuotinis			Visuotinis
	Cáceres	X				
	Cádiz	X		Visuotinis (Bahía de Cádiz)		
	Carboneras			Visuotinis		
	Cartagena	X		Pagrindinis		
	Castellón	X		Pagrindinis		
	Ceuta	X		Visuotinis		
	Córdoba	X				Pagrindinis
	El Hierro		Visuotinis	Visuotinis (La Estaca)		
	El Penedés El Vendrell					Visuotinis
	Elche	X				
	Ferrol	X		Visuotinis		
	Figueras					Visuotinis

VN	TRANSPORTO MAZGO PAVADINIMAS	MIESTŲ TRANSPORTO MAZGAS	ORO UOSTAS	JŪRŲ UOSTAS	VIDAUS VANDENŲ UOSTAS	KELIŲ IR GELEŽINKELIŲ TERMINALAI / TERMINALAI PALEI VIDAUS VANDENŲ KELIUS
	Gijón	X		Pagrindinis		
	Gerona	X	Visuotinis			
	Granada	X	Visuotinis			
	Huelva	X		Pagrindinis		
	Huesca					Visuotinis
	Ibiza		Visuotinis	Visuotinis (Eivissa)		
	Jaén	X				
	Jerez	X	Visuotinis			
	La Savina (Formentera)			Visuotinis (Cala Sabina)		
	Las Palmas de Gran Canaria Metropolitan Area	X	Pagrindinis (Las Palmas)	Pagrindinis (Las Palmas)		
	León	X	Visuotinis			Pagrindinis
	Linares					Visuotinis
	Lleida / Lérida	X				
	Logroño	X				Visuotinis
	Los Cristianos (Tenerife)			Visuotinis		
	Lugo	X				
	Madrid Metropolitan Area	X	Pagrindinis (Barajas)			Pagrindinis (Norte y Sur)
	Mahon (Menorca)		Visuotinis	Visuotinis		
	Málaga	X	Pagrindinis	Visuotinis		

VN	TRANSPORTO MAZGO PAVADINIMAS	MIESTŲ TRANSPORTO MAZGAS	ORO UOSTAS	JŪRŲ UOSTAS	VIDAUS VANDENŲ UOSTAS	KELIŲ IR GELEŽINKELIŲ TERMINALAI / TERMINALAI PALEI VIDAUS VANDENŲ KELIUS
	Marbella	X				
	Melilla	X	Visuotinis	Visuotinis		
	Monforte de Lemos					Visuotinis
	Motril			Visuotinis		
	Murcia	X	Visuotinis			Pagrindinis
	Ourense	X				
	Oviedo	X				
	Palma de Mallorca	X	Pagrindinis	Pagrindinis		
	Pamplona	X	Visuotinis			Visuotinis (Noain)
	Pasajes			Visuotinis		
	Pontevedra			Visuotinis (Marín y Ría de Pontevedra)		
	Puerto del Rosario (Fuerteventura)		Visuotinis (Fuerteventura)	Visuotinis		
	Sagunto			Visuotinis		Pagrindinis
	Salamanca	X	Visuotinis			Visuotinis
	San Cibrao			Visuotinis		
	San Sebastián de la Gomera		Visuotinis	Visuotinis		
	San Sebastián-Donostia	X	Visuotinis			Visuotinis (Lezo)
	Santa Cruz de la Palma (La Palma)		Visuotinis (La Palma)	Visuotinis (Santa Cruz de la Palma)		

VN	TRANSPORTO MAZGO PAVADINIMAS	MIESTŲ TRANSPORTO MAZGAS	ORO UOSTAS	JŪRŲ UOSTAS	VIDAUS VANDENŲ UOSTAS	KELIŲ IR GELEŽINKELIŲ TERMINALAI / TERMINALAI PALEI VIDAUS VANDENŲ KELIUS
	Santa Cruz de Tenerife Metropolitan Area	X	Visuotinis (Los Rodeos), pagrindinis (Reina Sofia)	Pagrindinis (įskaitant Granadilla)		
	Santander	X	Visuotinis	Pagrindinis		Visuotinis (Torrelavega)
	Santiago de Compostela	X	Visuotinis			
	Sevilla Metropolitan Area	X	Pagrindinis	Pagrindinis	Pagrindinis	Pagrindinis
	Tarifa			Visuotinis		
	Tarragona-Reus	X	Visuotinis (Reus)	Pagrindinis (Tarragona)		
	Toledo					Visuotinis
	Tudela					Visuotinis
	Valencia	X	Pagrindinis	Pagrindinis		Pagrindinis (Fonteta de Saint Lluís) Visuotinis (Silla)
	Valladolid	X	Visuotinis			Pagrindinis
	Vigo	X	Visuotinis	Visuotinis		
	Vilagarcia			Visuotinis		
	Vitoria-Gasteiz	X	Visuotinis			Pagrindinis (Jundiz)
	Zaragoza	X	Visuotinis			Pagrindinis
FR	Aiton-Bourgneuf					Visuotinis
	Aix-en-Provence	X				
	Ajaccio (Corse)	X	Visuotinis	Visuotinis		
	Amiens	X				

VN	TRANSPORTO MAZGO PAVADINIMAS	MIESTŲ TRANSPORTO MAZGAS	ORO UOSTAS	JŪRŲ UOSTAS	VIDAUS VANDENŲ UOSTAS	KELIŲ IR GELEŽINKELIŲ TERMINALAI / TERMINALAI PALEI VIDAUS VANDENŲ KELIUS
	Angers	X				
	Annecy	X				
	Arles				Visuotinis	
	Avignon					Pagrindinis
	Bastia		Visuotinis	Visuotinis		
	Bayonne			Visuotinis		Pagrindinis (Mouguerre)
	Besançon	X				
	Beauvais		Visuotinis			
	Biarritz		Visuotinis			
	Bordeaux	X	Pagrindinis (Merignac)	Pagrindinis		Pagrindinis
	Boulogne-sur-Mer			Visuotinis		
	Brest	X	Visuotinis	Pagrindinis		
	Caen	X	Visuotinis	Visuotinis		
	Calais			Pagrindinis		Pagrindinis (Lamanšo sąsiaurio nuolatinė transporto jungtis)
	Cayenne	X	Visuotinis	Visuotinis		
	Chalon-sur-Saône				Pagrindinis	
	Chalons-sur-Marne		Visuotinis (Paris-Vatry)			
	Cherbourg			Visuotinis		
	Clermont-Ferrand	X	Visuotinis			Visuotinis

VN	TRANSPORTO MAZGO PAVADINIMAS	MIESTŲ TRANSPORTO MAZGAS	ORO UOSTAS	JŪRŲ UOSTAS	VIDAUS VANDENŲ UOSTAS	KELIŲ IR GELEŽINKELIŲ TERMINALAI / TERMINALAI PALEI VIDAUS VANDENŲ KELIUS
	Dieppe			Visuotinis		
	Dijon	X				Pagrindinis
	Dunkerque			Pagrindinis	Pagrindinis	Pagrindinis
	Grenoble	X				
	Guadeloupe	X (Point-à-Pitre – Les Abymes)	Visuotinis (Point-à-Pitre)	Visuotinis		
	La Rochelle		Visuotinis	Visuotinis		
	Le Boulou					Visuotinis
	Le Havre	X		Pagrindinis	Pagrindinis	Pagrindinis
	Le Mans	X				
	Lille	X	Pagrindinis (Lesquin)		Pagrindinis	Pagrindinis (Dourges)
	Loire sur Rhône / Saint Romain en Gal				Visuotinis	
	Limoges	X	Visuotinis			
	Lorient			Visuotinis		
	Lyon Metropolitan Area	X (įskaitant Villeurbanne)	Pagrindinis (St Exupéry)		Pagrindinis	Pagrindinis
	Marquion (Cambrai)				Visuotinis	
	Martinique	X (Fort-de-France – Lamentin)	Visuotinis (Fort-de-France)	Visuotinis		

VN	TRANSPORTO MAZGO PAVADINIMAS	MIESTŲ TRANSPORTO MAZGAS	ORO UOSTAS	JŪRŲ UOSTAS	VIDAUS VANDENŲ UOSTAS	KELIŲ IR GELEŽINKELIŲ TERMINALAI / TERMINALAI PALEI VIDAUS VANDENŲ KELIUS
	Marseille	X	Pagrindinis (Provence)	Pagrindinis (Marseille) Pagrindinis (Fos sur Mer)	Pagrindinis (Fos sur Mer)	Pagrindinis (Miramas)
	Mayotte	X(Dzaoudzi--Mamoudzou)	Visuotinis	Visuotinis		
	Metz	X			Pagrindinis	
	Montpellier	X	Visuotinis			
	Mulhouse	X	Visuotinis (Mulhouse-Bale)		Pagrindinis (Ottmarsheim)	
	Nancy	X			Visuotinis	
	Nantes	X	Visuotinis (Nantes Atlantique)	Pagrindinis (Nantes-St-Nazaire)		
	Nesle				Visuotinis	
	Nice	X	Pagrindinis (Côte d'Azur)	Visuotinis		
	Nîmes	X				
	Nogent-sur-Seine				Visuotinis	
	Noyon				Visuotinis	
	Orléans	X				Visuotinis
	Paris Metropolitan Area	X (įskaitant Boulogne--Billancourt, Saint-Denis, Argenteuil, Montreuil)	Pagrindinis (Charles de Gaulle) Pagrindinis (Orly)		Pagrindinis	Pagrindinis
	Péronne				Visuotinis	

VN	TRANSPORTO MAZGO PAVADINIMAS	MIESTŲ TRANSPORTO MAZGAS	ORO UOSTAS	JŪRŲ UOSTAS	VIDAUS VANDENŲ UOSTAS	KELIŲ IR GELEŽINKELIŲ TERMINALAI / TERMINALAI PALEI VIDAUS VANDENŲ KELIUS
	Perpignan	X				Visuotinis
	Poitiers	X				
	Réunion	X (Saint-Denis)	Visuotinis (Saint-Denis)	Visuotinis (Port Réunion)		
	Portes les Valence				Visuotinis	
	Reims	X				
	Rennes	X				Visuotinis
	Roscoff			Visuotinis		
	Rouen	X		Pagrindinis	Pagrindinis	
	Saint-Étienne	X				
	Saint-Malo			Visuotinis		
	Saint-Martin			Visuotinis		
	Salaise-sur-Sanne				Visuotinis (Salaise-Sablons)	
	Sète			Pagrindinis	Pagrindinis	
	Strasbourg	X	Visuotinis (Entzheim)		Pagrindinis	Pagrindinis
	Thionville				Visuotinis	
	Toulon	X		Visuotinis		
	Toulouse	X	Pagrindinis (Blagnac)			Pagrindinis
	Tours	X				
	Valenciennes				Visuotinis	

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj

VN	TRANSPORTO MAZGO PAVADINIMAS	MIESTŲ TRANSPORTO MAZGAS	ORO UOSTAS	JŪRŲ UOSTAS	VIDAUS VANDENŲ UOSTAS	KELIŲ IR GELEŽINKELIŲ TERMINALAI / TERMINALAI PALEI VIDAUS VANDENŲ KELIUS
	Villefranche-sur-Saône				Visuotinis	
HR	Cres			Visuotinis		
	Dubrovnik		Visuotinis	Visuotinis		
	Hvar			Visuotinis		
	Korčula			Visuotinis		
	Osijek	X	Visuotinis		Visuotinis	
	Ploče			Pagrindinis		
	Preko			Visuotinis		
	Pula		Visuotinis	Visuotinis		
	Rab			Visuotinis		
	Rijeka	X	Visuotinis	Pagrindinis		
	Rogac			Visuotinis		
	Šibenik			Visuotinis		
	Sisak				Visuotinis	
	Slavonski Brod				Pagrindinis	
	Split	X	Visuotinis	Pagrindinis		
	Stari Grad			Visuotinis		
	Supetar			Visuotinis		
	Varaždin	X				
	Vukovar				Pagrindinis	

VN	TRANSPORTO MAZGO PAVADINIMAS	MIESTŲ TRANSPORTO MAZGAS	ORO UOSTAS	JŪRŲ UOSTAS	VIDAUS VANDENŲ UOSTAS	KELIŲ IR GELEŽINKELIŲ TERMINALAI / TERMINALAI PALEI VIDAUS VANDENŲ KELIUS
	Zadar		Visuotinis	Visuotinis		
	Zagreb	X	Pagrindinis			Pagrindinis
IT	Alghero		Visuotinis			
	Ancona	X	Visuotinis	Pagrindinis		Pagrindinis (Jesi)
	Andria	X				
	Aosta	X				
	Augusta			Pagrindinis		
	Bari	X	Visuotinis	Pagrindinis		Pagrindinis
	Bergamo	X				Visuotinis (Cortenuova)
	Bologna	X	Pagrindinis			Pagrindinis
	Bolzano	X	Visuotinis			
	Brescia	X				Visuotinis
	Brindisi		Visuotinis	Visuotinis		
	Busto Arsizio – Sacconago - Gallarate					Visuotinis
	Cagliari	X	Pagrindinis	Pagrindinis (Porto Foxi, Cagliari)		
	Campobasso	X				
	Capri			Visuotinis		
	Carloforte			Visuotinis		
	Casamicciola-Porto di Ischia			Visuotinis		

VN	TRANSPORTO MAZGO PAVADINIMAS	MIESTŲ TRANSPORTO MAZGAS	ORO UOSTAS	JŪRŲ UOSTAS	VIDAUS VANDENŲ UOSTAS	KELIŲ IR GELEŽINKELIŲ TERMINALAI / TERMINALAI PALEI VIDAUS VANDENŲ KELIUS
	Catania	X	Visuotinis (Fontanarossa, Comiso atsarginis kilimo ir tūpimo takas)	Visuotinis		Visuotinis
	Cervignano					Pagrindinis
	Chioggia			Visuotinis	Visuotinis	
	Civitavecchia			Pagrindinis		
	Cremona				Pagrindinis	Visuotinis (PBL), visuotinis (Piadena)
	Faenza					Visuotinis
	Ferrara	X				
	Firenze	X	Visuotinis			
	Fiumicino			Visuotinis		
	Foggia	X	Visuotinis			Visuotinis (Incoronata)
	Forlì	X				Visuotinis (Forlì Cesena – Villa Selva)
	Gaeta			Visuotinis		
	Gela			Visuotinis		
	Genova	X	Pagrindinis	Pagrindinis		Pagrindinis (Vado)
	Gioia Tauro			Pagrindinis		
	Golfo Aranci			Visuotinis		
	Elba		Visuotinis			
	La Maddalena			Visuotinis		

VN	TRANSPORTO MAZGO PAVADINIMAS	MIESTŲ TRANSPORTO MAZGAS	ORO UOSTAS	JŪRŲ UOSTAS	VIDAUS VANDENŲ UOSTAS	KELIŲ IR GELEŽINKELIŲ TERMINALAI / TERMINALAI PALEI VIDAUS VANDENŲ KELIUS
	La Spezia			Pagrindinis		Pagrindinis (Santo Stefano di Magra)
	Lamezia Terme		Visuotinis			
	Lampedusa		Visuotinis			
	Latina	X				
	Lecce	X				
	Livorno	X		Pagrindinis		Pagrindinis (Guasticce Collesalvetti)
	Mantova				Pagrindinis	Visuotinis
	Marina di Carrara			Visuotinis		
	Messina	X		Visuotinis		
	Milano	X	Pagrindinis (Linate) Pagrindinis (Malpensa) Pagrindinis (Bergamo Orio al Serio)			Pagrindinis (Milano Smistamento – Segrate)
	Milazzo			Visuotinis		
	Modena	X				Visuotinis (Marzaglia)
	Monfalcone			Visuotinis	Visuotinis	
	Monza	X				
	Mortara					Visuotinis
	Napoli	X	Pagrindinis	Pagrindinis		Pagrindinis (Nola), pagrindinis (Marcianise-Maddaloni)

VN	TRANSPORTO MAZGO PAVADINIMAS	MIESTŲ TRANSPORTO MAZGAS	ORO UOSTAS	JŪRŲ UOSTAS	VIDAUS VANDENŲ UOSTAS	KELIŲ IR GELEŽINKELIŲ TERMINALAI / TERMINALAI PALEI VIDAUS VANDENŲ KELIUS
	Novara	X				Pagrindinis (Novara-Agonate)
	Olbia		Visuotinis	Visuotinis		
	Orte					Visuotinis
	Ortona					Visuotinis
	Padova	X				Pagrindinis
	Palau			Visuotinis		
	Palermo	X	Pagrindinis	Pagrindinis (Palermo, terminalas Termini Imerese)		
	Pantelleria		Visuotinis			
	Parma	X				Visuotinis (Bianconese di Fontevivo – Castelguelfo)
	Perugia	X	Visuotinis			
	Pescara	X	Visuotinis			Visuotinis (Manoppello)
	Piacenza	X				Visuotinis
	Piombino			Visuotinis		
	Pisa		Visuotinis			
	Ponza			Visuotinis		
	Pordenone					Visuotinis
	Porto Empedocle			Visuotinis		
	Porto Levante			Visuotinis	Visuotinis	
	Porto Nogaro				Visuotinis	

VN	TRANSPORTO MAZGO PAVADINIMAS	MIESTŲ TRANSPORTO MAZGAS	ORO UOSTAS	JŪRŲ UOSTAS	VIDAUS VANDENŲ UOSTAS	KELIŲ IR GELEŽINKELIŲ TERMINALAI / TERMINALAI PALEI VIDAUS VANDENŲ KELIUS
	Porto Santo Stefano			Visuotinis		
	Porto Torres			Visuotinis		
	Portoferraio (Elba)			Visuotinis		
	Portogruaro					Visuotinis
	Portovesme			Visuotinis		
	Potenza	X				
	Prato	X				Pagrindinis
	Procida			Visuotinis		
	Ravenna	X		Pagrindinis	Pagrindinis	
	Reggio Calabria	X	Visuotinis	Visuotinis (Reggio Kalabria – Villa San Giovanni)		
	Reggio Emilia	X				
	Rimini	X	Visuotinis			
	Rivalta Scrivia					Visuotinis
	Roma	X	Pagrindinis (Fiumicino) Visuotinis (Ciampino)			Pagrindinis (Pomezia)
	Rovigo				Visuotinis	Visuotinis
	Salerno	X		Visuotinis		
	Sassari	X				
	Savona-Vado			Visuotinis		

VN	TRANSPORTO MAZGO PAVADINIMAS	MIESTŲ TRANSPORTO MAZGAS	ORO UOSTAS	JŪRŲ UOSTAS	VIDAUS VANDENŲ UOSTAS	KELIŲ IR GELEŽINKELIŲ TERMINALAI / TERMINALAI PALEI VIDAUS VANDENŲ KELIUS
	Siracusa	X		Visuotinis (Siracusa – Santa Panagia)		
	Taranto	X		Pagrindinis		
	Terni	X				
	Torino	X	Pagrindinis			Pagrindinis (Orbassano)
	Trapani		Visuotinis	Visuotinis		
	Trento	X				Visuotinis
	Treviso		Visuotinis			
	Trieste	X	Visuotinis	Pagrindinis	Pagrindinis	Pagrindinis (Fernetti)
	Udine	X				
	Venezia	X	Pagrindinis	Pagrindinis	Pagrindinis	
	Verona	X	Visuotinis			Pagrindinis
	Vicenza	X				
CY	Lefkosia	X				
	Lemesos	X		Pagrindinis (įskaitant Zygi)		
	Larnaka	X	Pagrindinis	Visuotinis		
	Pafos		Visuotinis			
LV	Daugavpils		Visuotinis			
	Liepāja		Visuotinis	Visuotinis		
	Rīga	X	Pagrindinis	Pagrindinis		Pagrindinis (Salaspils)

VN	TRANSPORTO MAZGO PAVADINIMAS	MIESTŲ TRANSPORTO MAZGAS	ORO UOSTAS	JŪRŲ UOSTAS	VIDAUS VANDENŲ UOSTAS	KELIŲ IR GELEŽINKELIŲ TERMINALAI / TERMINALAI PALEI VIDAUS VANDENŲ KELIUS
	Ventspils		Visuotinis	Pagrindinis		
LT	Jurbarkas				Visuotinis	
	Kaunas	X	Visuotinis		Pagrindinis	Pagrindinis
	Klaipėda	X		Pagrindinis		Pagrindinis
	Marijampolė					Visuotinis
	Palanga		Visuotinis			
	Panevėžys	X				Visuotinis
	Šiauliai	X				
	Vilnius	X	Pagrindinis			Pagrindinis
LU	Luxembourg	X	Pagrindinis		Pagrindinis (Mertert)	Pagrindinis (Bettembourg)
HU	Baja				Visuotinis	
	Budapest	X	Pagrindinis (Liszt Ferenc)		Pagrindinis (Csepel)	Pagrindinis (Soroksár)
	Debrecen	X	Visuotinis			
	Dunaújváros				Visuotinis	
	Fényeslitke					Visuotinis (East-West Gate)
	Győr	X			Visuotinis (Győr-Gönyű)	
	Kecskemét	X				
	Komárom				Pagrindinis	
	Miskolc	X				Visuotinis

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj

VN	TRANSPORTO MAZGO PAVADINIMAS	MIESTŲ TRANSPORTO MAZGAS	ORO UOSTAS	JŪRŲ UOSTAS	VIDAUS VANDENŲ UOSTAS	KELIŲ IR GELEŽINKELIŲ TERMINALAI / TERMINALAI PALEI VIDAUS VANDENŲ KELIUS
	Mohács				Visuotinis	
	Nyíregyháza	X				
	Paks				Visuotinis	
	Pécs	X				
	Sármellék		Visuotinis			
	Sopron					Visuotinis
	Szeged	X			Visuotinis	
	Székesfehérvár	X				Visuotinis
	Záhony					Pagrindinis
MT	Cirkewwa			Visuotinis		
	Marsaxlokk			Pagrindinis		
	Mgarr			Visuotinis		
	Valletta	X	Pagrindinis (Malta – Luqa)	Pagrindinis		
NL	Alblasserdam				Visuotinis	
	Alkmaar	X			Visuotinis	
	Almelo				Pagrindinis	
	Almere	X				
	Alphen aan den Rijn				Visuotinis	
	Amersfoort	X				
	Amsterdam	X	Pagrindinis (Schiphol)	Pagrindinis	Pagrindinis	Pagrindinis

VN	TRANSPORTO MAZGO PAVADINIMAS	MIESTŲ TRANSPORTO MAZGAS	ORO UOSTAS	JŪRŲ UOSTAS	VIDAUS VANDENŲ UOSTAS	KELIŲ IR GELEŽINKELIŲ TERMINALAI / TERMINALAI PALEI VIDAUS VANDENŲ KELIUS
	Apeldoorn	X				
	Arnhemas	X			Visuotinis	
	Bergen op Zoom				Pagrindinis	
	Born				Visuotinis	
	Beverwijk			Visuotinis	Visuotinis	
	Breda	X				
	Cuijk				Visuotinis	
	Delfzijl / Eemshaven			Visuotinis		
	Den Bosch	X			Visuotinis	
	Haga	X				
	Den Helder			Visuotinis		
	Deventer				Pagrindinis	
	Dordrechtas	X		Visuotinis	Visuotinis	
	Drachten				Visuotinis	
	Eemshaven			Visuotinis	Visuotinis	
	Eindhoven	X	Visuotinis			
	Emmen	X				
	Enschede	X			Visuotinis	
	Geertruidenberg				Visuotinis	
	Gennep				Visuotinis	

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj

VN	TRANSPORTO MAZGO PAVADINIMAS	MIESTŲ TRANSPORTO MAZGAS	ORO UOSTAS	JŪRŲ UOSTAS	VIDAUS VANDENŲ UOSTAS	KELIŲ IR GELEŽINKELIŲ TERMINALAI / TERMINALAI PALEI VIDAUS VANDENŲ KELIUS
	Gorinchem				Visuotinis	
	Gouda				Visuotinis	
	Groningen	X	Visuotinis		Visuotinis	
	Haarlem	X				
	Harlingen			Visuotinis	Visuotinis	
	Heerenveen				Visuotinis	
	Hengelo				Pagrindinis	
	Kampen				Visuotinis	
	Leeuwarden	X			Visuotinis	
	Leiden	X				
	Lelystad				Visuotinis	
	Lemsterland				Visuotinis	
	Lochem				Visuotinis	
	Maasbracht				Visuotinis	
	Maasdriel				Visuotinis	
	Maastricht	X	Visuotinis (Maastricht – Aachen)		Visuotinis	
	Meppel				Visuotinis	
	Middelburg	X				
	Moerdijk			Pagrindinis	Pagrindinis	Pagrindinis

VN	TRANSPORTO MAZGO PAVADINIMAS	MIESTŲ TRANSPORTO MAZGAS	ORO UOSTAS	JŪRŲ UOSTAS	VIDAUS VANDENŲ UOSTAS	KELIŲ IR GELEŽINKELIŲ TERMINALAI / TERMINALAI PALEI VIDAUS VANDENŲ KELIUS
	Nijmegen	X			Pagrindinis	
	Oosterhout				Visuotinis	
	Oss				Visuotinis	
	Reimerswaal				Visuotinis	
	Roermond				Visuotinis	
	Rotterdam	X	Pagrindinis	Pagrindinis	Pagrindinis	Pagrindinis
	Sneek				Visuotinis	
	Stein				Visuotinis	
	Terneuzen, Vlissingen			Pagrindinis (Terneuzen), pagrindinis (Vlissingen)	Pagrindinis (Terneuzen), pagrindinis (Vlissingen)	
	Tiel				Visuotinis	
	Tilburg	X			Visuotinis	
	Utrecht	X			Pagrindinis	
	Veghel				Visuotinis	
	Velzen / Ijmuiden			Visuotinis		
	Venlo	X			Visuotinis	Visuotinis (Trade Port Noord Limburg)
	Vlaardingen			Visuotinis		
	Wageningen				Visuotinis	
	Wanssum				Visuotinis	
	Zaandam				Visuotinis	

VN	TRANSPORTO MAZGO PAVADINIMAS	MIESTŲ TRANSPORTO MAZGAS	ORO UOSTAS	JŪRŲ UOSTAS	VIDAUS VANDENŲ UOSTAS	KELIŲ IR GELEŽINKELIŲ TERMINALAI / TERMINALAI PALEI VIDAUS VANDENŲ KELIUS
	Zoetermeer	X				
	Zwijndrecht				Visuotinis	
	Zwolle	X			Visuotinis	
AT	Bregenz	X				
	Eisenstadt	X				
	Graz	X	Visuotinis			Pagrindinis (Werndorf)
	Innsbruck	X	Visuotinis			
	Klagenfurt	X	Visuotinis			Pagrindinis (Villach-Fürnitz)
	Krems				Visuotinis	
	Linz-Wels	X (Linz)	Visuotinis (Linz)		Pagrindinis (Enns), pagrindinis (Linz)	Pagrindinis (Wels)
	Salzburg	X	Visuotinis			Pagrindinis
	Sankt Pölten	X				
	Wien	X	Pagrindinis		Pagrindinis	Pagrindinis (Wien), Pagrindinis (Wien Süd)
	Wolfurt					Visuotinis
	Wörgl					Visuotinis
PL	Białystok	X				Visuotinis
	Bielsko-Biała	X				
	Braniewo					Visuotinis
	Bydgoszcz	X	Visuotinis			Visuotinis (Bydgoszcz, Bydgoszcz – Południe)

VN	TRANSPORTO MAZGO PAVADINIMAS	MIESTŲ TRANSPORTO MAZGAS	ORO UOSTAS	JŪRŲ UOSTAS	VIDAUS VANDENŲ UOSTAS	KELIŲ IR GELEŽINKELIŲ TERMINALAI / TERMINALAI PALEI VIDAUS VANDENŲ KELIUS
	Chełm					Visuotinis
	Częstochowa	X				
	Dorohusk / Okopy					Visuotinis
	Elbląg	X				
	Ełk					Visuotinis
	Gorzów Wielkopolski	X				
	Kalisz	X				
	Katowice / Górnośląska Metropolis	X	Pagrindinis (Pyrzowice)			Pagrindinis (Slawków) Visuotinis (Gliwice / Pyrzowice)
	Kielce	X				
	Koszalin	X				
	Kraków	X	Pagrindinis			Pagrindinis
	Legnica	X				
	Lublin	X	Visuotinis			Visuotinis
	Łódź	X	Pagrindinis			Pagrindinis
	Malaszewicze / Terespol					Visuotinis
	Medyka / Zurawica					Visuotinis
	Olsztyn	X	Visuotinis (Olsztyn-Mazury)			
	Opole	X				

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj

VN	TRANSPORTO MAZGO PAVADINIMAS	MIESTŲ TRANSPORTO MAZGAS	ORO UOSTAS	JŪRŲ UOSTAS	VIDAUS VANDENŲ UOSTAS	KELIŲ IR GELEŽINKELIŲ TERMINALAI / TERMINALAI PALEI VIDAUS VANDENŲ KELIUS
	Płock	X				
	Police			Visuotinis	Visuotinis	
	Poznań	X	Pagrindinis			Pagrindinis
	Radom	X				
	Rybnik	X				
	Rzepin					Visuotinis
	Rzeszów	X	Visuotinis			
	Szczecin – Świnoujście	X	Pagrindinis (Szczecin)	Pagrindinis (Szczecin), pagrindinis (Świnoujście)	Pagrindinis (Szczecin), pagrindinis (Świnoujście)	Pagrindinis (Szczecin), pagrindinis (Świnoujście)
	Tarnów	X				
	Toruń	X				
	Tricity	X (įskaitant Gdańsk)	Pagrindinis (Gdańsk)	Pagrindinis (Gdańsk), pagrindinis (Gdynia)		Pagrindinis (Gdańsk)
	Wałbrzych	X				
	Warszawa	X	Pagrindinis, išplėstinis pagrindinis (centrinis transporto mazgas)			Pagrindinis (Warszawa) Išplėstinis pagrindinis (centrinis transporto mazgas) Visuotinis (Warszawa Południe – Góra Kalwaria)
	Włocławek	X				
	Wrocław	X	Pagrindinis			Pagrindinis
	Zduńska Wola					Pagrindinis
	Zielona Góra	X				

VN	TRANSPORTO MAZGO PAVADINIMAS	MIESTŲ TRANSPORTO MAZGAS	ORO UOSTAS	JŪRŲ UOSTAS	VIDAUS VANDENŲ UOSTAS	KELIŲ IR GELEŽINKELIŲ TERMINALAI / TERMINALAI PALEI VIDAUS VANDENŲ KELIUS
PT	Aveiro			Visuotinis		Visuotinis (Cacia)
	Barcelos	X				
	Beja		Visuotinis			
	Braga	X				Visuotinis (Lousado)
	Bragança		Visuotinis			
	Caniçal (Madeira)			Visuotinis		
	Coimbra	X				Pagrindinis (Alfarelos) Pagrindinis (Pampilhosa)
	Corvo (Açores)		Visuotinis	Visuotinis		
	Elvas					Visuotinis
	Entroncamento					Visuotinis
	Évora	X				
	Faro-Loulé	X	Visuotinis			Visuotinis (Loulé)
	Figueira da Foz			Visuotinis		
	Flores (Açores)		Visuotinis	Visuotinis (Lajes das Flores)		
	Guimarães	X				
	Madeira	X (Funchal)	Visuotinis (Cristiano Ronaldo)	Visuotinis		
	Graciosa (Açores)		Visuotinis	Visuotinis		
	Guarda					Visuotinis

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj

VN	TRANSPORTO MAZGO PAVADINIMAS	MIESTŲ TRANSPORTO MAZGAS	ORO UOSTAS	JŪRŲ UOSTAS	VIDAUS VANDENŲ UOSTAS	KELIŲ IR GELEŽINKELIŲ TERMINALAI / TERMINALAI PALEI VIDAUS VANDENŲ KELIUS
	Horta (Açores)		Visuotinis	Visuotinis		
	Leiria	X				
	Lisboa Metropolitan Area	X	Pagrindinis (Humberto Delgado)	Pagrindinis (Lisboa / Setúbal)	Pagrindinis (Lisboa / Setúbal)	Pagrindinis (Lisboa Norte) Pagrindinis (Alcont) Pagrindinis (Bobadela North) Pagrindinis (Bobadela Central) Pagrindinis (Bobadela South). visuotinis (Setúbal)
	Pico (Açores)		Visuotinis	Visuotinis		
	Ponta Delgada (Açores)	X	Visuotinis	Visuotinis		
	Poceirão					Pagrindinis
	Portimão			Visuotinis		
	Porto Metropolitan Area	X	Pagrindinis (Sá Carneiro)	Pagrindinis (Leixões)	Pagrindinis	Pagrindinis (Leixoes, Valongo, Vila Nova de Gaia)
	Porto Santo (Madeira)		Visuotinis	Visuotinis		
	Santa Maria (Açores)		Visuotinis	Visuotinis		
	São Jorge (Açores)		Visuotinis	Visuotinis		
	Sines			Pagrindinis		Pagrindinis (ZILS & ZAL)
	Terceira (Açores)		Visuotinis	Visuotinis (Praia da Vitória)		
	Vila Nova de Famalicão	X				
	Vila Real		Visuotinis			

VN	TRANSPORTO MAZGO PAVADINIMAS	MIESTŲ TRANSPORTO MAZGAS	ORO UOSTAS	JŪRŲ UOSTAS	VIDAUS VANDENŲ UOSTAS	KELIŲ IR GELEŽINKELIŲ TERMINALAI / TERMINALAI PALEI VIDAUS VANDENŲ KELIUS
	Viseu	X				
RO	Arad	X				Visuotinis
	Aiud					Visuotinis
	Basarabi				Visuotinis	
	Bacău	X	Visuotinis			
	Baia Mare	X	Visuotinis			
	Botoşani	X				
	Brăila	X		Visuotinis	Visuotinis	
	Braşov	X				Visuotinis
	Bucureşti	X	Pagrindinis (Henri Coandă)		Visuotinis (1 Decembrie)	Pagrindinis
	Buzău	X				
	Calafat				Pagrindinis	
	Călăraşi				Visuotinis	
	Cernavoda				Pagrindinis	
	Cluj-Napoca	X	Visuotinis			Visuotinis
	Constanța	X	Visuotinis	Pagrindinis (Constanta / Midia)	Pagrindinis (Constanta / Midia)	
	Craiova	X	Visuotinis			Pagrindinis
	Drobeta-Turnu Severin				Pagrindinis	
	Galați	X		Pagrindinis	Pagrindinis	

VN	TRANSPORTO MAZGO PAVADINIMAS	MIESTŲ TRANSPORTO MAZGAS	ORO UOSTAS	JŪRŲ UOSTAS	VIDAUS VANDENŲ UOSTAS	KELIŲ IR GELEŽINKELIŲ TERMINALAI / TERMINALAI PALEI VIDAUS VANDENŲ KELIUS
	Giurgiu				Pagrindinis	
	Iaşi	X	Visuotinis			
	Măcin				Visuotinis	
	Mahmudia				Visuotinis	
	Medgidia				Visuotinis	
	Moldova Veche				Visuotinis	
	Oltenţa				Visuotinis	
	Oradea	X	Visuotinis			
	Ovidiu				Visuotinis	
	Piatra Neamt	X				
	Piteşti	X				
	Ploieşti	X				
	Râmnicu Vâlcea	X				
	Satu Mare	X				
	Sibiu	X	Visuotinis			
	Suceava	X	Visuotinis			Visuotinis
	Sulina				Visuotinis	
	Târgu Mureş	X				
	Timişoara	X	Pagrindinis			Pagrindinis
	Tulcea		Visuotinis	Visuotinis	Visuotinis	

VN	TRANSPORTO MAZGO PAVADINIMAS	MIESTŲ TRANSPORTO MAZGAS	ORO UOSTAS	JŪRŲ UOSTAS	VIDAUS VANDENŲ UOSTAS	KELIŲ IR GELEŽINKELIŲ TERMINALAI / TERMINALAI PALEI VIDAUS VANDENŲ KELIUS
	Turda					Visuotinis
SI	Koper			Pagrindinis		
	Ljubljana	X	Pagrindinis			Pagrindinis
	Maribor	X	Visuotinis			Visuotinis
	Portorož		Visuotinis			
SK	Bratislava	X	Pagrindinis		Pagrindinis	Pagrindinis
	Čierna nad Tisou					Pagrindinis
	Komárno				Pagrindinis	
	Košice	X	Visuotinis			Visuotinis
	Leopoldov-Šulekovo					Visuotinis
	Nitra	X				
	Poprad Tatry		Visuotinis			
	Žilina	X				Pagrindinis
FI	Eckerö			Visuotinis		
	Enontekiö		Visuotinis			
	Hanko			Visuotinis		
	Helsinki	X	Pagrindinis (Vantaa)	Pagrindinis		
	Inkoo			Visuotinis		
	Ivalo		Visuotinis			
	Joensuu		Visuotinis		Visuotinis	

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj

VN	TRANSPORTO MAZGO PAVADINIMAS	MIESTŲ TRANSPORTO MAZGAS	ORO UOSTAS	JŪRŲ UOSTAS	VIDAUS VANDENŲ UOSTAS	KELIŲ IR GELEŽINKELIŲ TERMINALAI / TERMINALAI PALEI VIDAUS VANDENŲ KELIUS
	Jyväskylä	X	Visuotinis			
	Kajaani		Visuotinis			
	Kaskinen			Visuotinis		
	Kemi		Visuotinis (Kemi-Tornio)	Visuotinis		
	Kittila		Visuotinis			
	Kokkola			Visuotinis		
	Kotka-Hamina			Pagrindinis (Hamina), pagrindinis (Kotka)		
	Kouvola					Pagrindinis
	Kruunupyy		Visuotinis			
	Kuopio	X	Visuotinis			
	Kuusamo		Visuotinis			
	Lahti	X				
	Lappeenranta		Visuotinis		Visuotinis	
	Maarianhamina		Visuotinis	Visuotinis		
	Oulu	X	Visuotinis (Oulu)	Pagrindinis (Oulu)		
	Pori		Visuotinis	Visuotinis		
	Rauma			Visuotinis		
	Raahe			Visuotinis		
	Rovaniemi		Visuotinis			

VN	TRANSPORTO MAZGO PAVADINIMAS	MIESTŲ TRANSPORTO MAZGAS	ORO UOSTAS	JŪRŲ UOSTAS	VIDAUS VANDENŲ UOSTAS	KELIŲ IR GELEŽINKELIŲ TERMINALAI / TERMINALAI PALEI VIDAUS VANDENŲ KELIUS
	Savonlinna		Visuotinis			
	Tampere	X	Visuotinis			Visuotinis
	Tornio			Visuotinis		
	Turku-Naantali	X	Pagrindinis (Turku)	Pagrindinis (Turku), pagrindinis (Naantali)		
	Vaasa		Visuotinis			
SE	Älmhult					Visuotinis
	Ängelholm		Visuotinis			
	Arvidsjaur		Visuotinis			
	Borås	X				
	Eskilstuna	X				
	Gällivare		Visuotinis			
	Gävle	X		Visuotinis		Visuotinis
	Göteborg	X	Pagrindinis (Landvetter)	Pagrindinis	Pagrindinis	Pagrindinis
	Grisslehamn			Visuotinis		
	Hagfors		Visuotinis			
	Halmstad	X		Visuotinis		
	Helsingborg	X		Visuotinis		
	Hemavan		Visuotinis			
	Jönköping	X	Visuotinis			Visuotinis

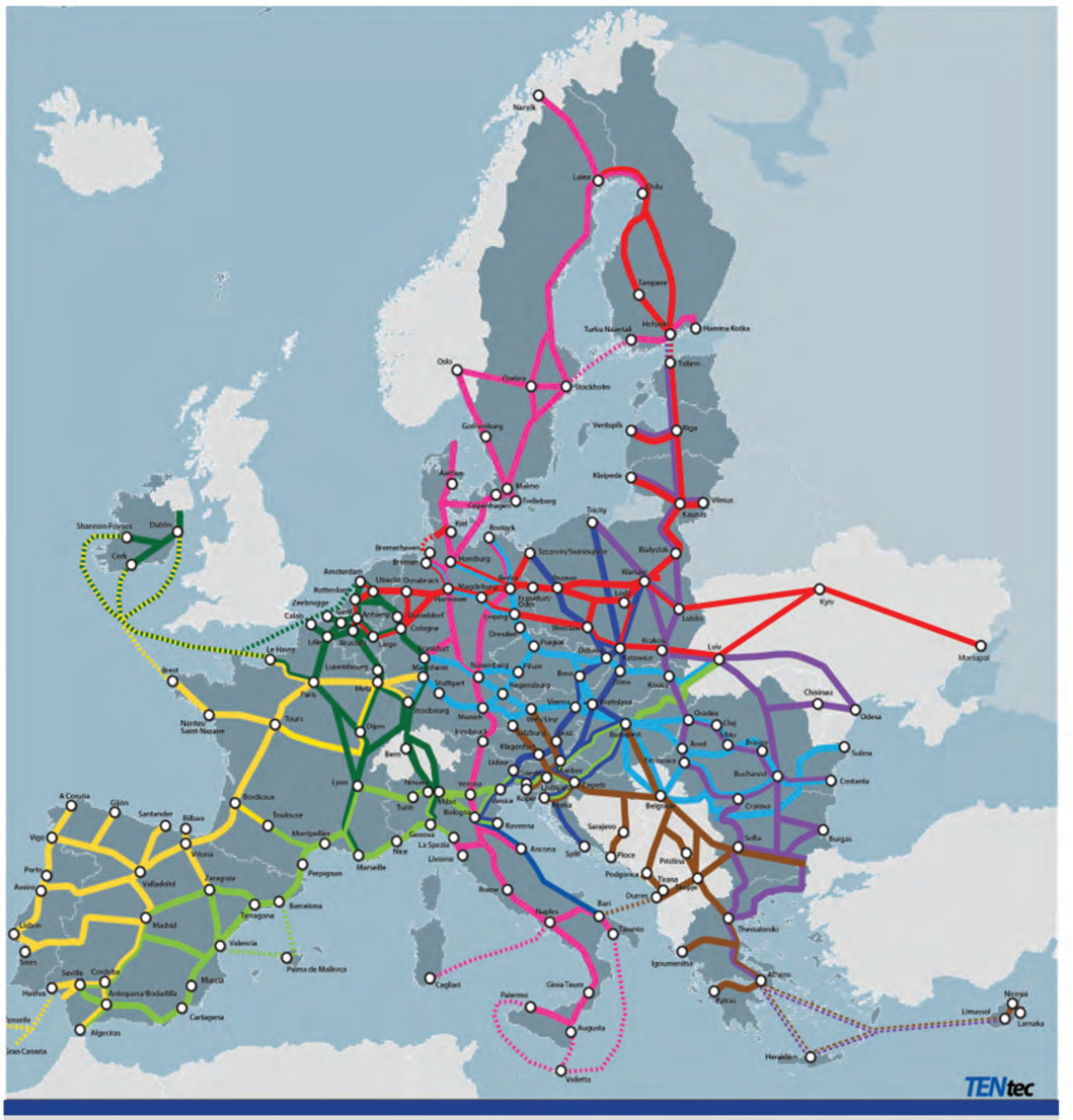
VN	TRANSPORTO MAZGO PAVADINIMAS	MIESTŲ TRANSPORTO MAZGAS	ORO UOSTAS	JŪRŲ UOSTAS	VIDAUS VANDENŲ UOSTAS	KELIŲ IR GELEŽINKELIŲ TERMINALAI / TERMINALAI PALEI VIDAUS VANDENŲ KELIUS
	Kalmar		Visuotinis			
	Kapellskär (Norrtälje)			Visuotinis		
	Karlshamn			Visuotinis		
	Karlskrona			Visuotinis		
	Kiruna		Visuotinis			
	Köping			Visuotinis	Visuotinis	
	Linköping	X				
	Luleå		Visuotinis	Pagrindinis		Visuotinis
	Lund	X				
	Lycksele		Visuotinis			
	Malmö	X	Pagrindinis	Pagrindinis		Pagrindinis
	Mora		Visuotinis			
	Norrköping	X		Visuotinis		
	Nyköping		Visuotinis (Stockholm-Skavsta)			
	Örebro	X	Visuotinis			Pagrindinis (Hallsberg)
	Oskarshamn			Visuotinis		
	Östersund		Visuotinis			
	Oxelösund			Visuotinis		
	Pajala		Visuotinis			

VN	TRANSPORTO MAZGO PAVADINIMAS	MIESTŲ TRANSPORTO MAZGAS	ORO UOSTAS	JŪRŲ UOSTAS	VIDAUS VANDENŲ UOSTAS	KELIŲ IR GELEŽINKELIŲ TERMINALAI / TERMINALAI PALEI VIDAUS VANDENŲ KELIUS
	Piteå			Visuotinis		
	Ronneby		Visuotinis			
	Rosersberg (Sigtuna)					Visuotinis
	Skellefteå		Visuotinis			
	Södertälje	X			Visuotinis	
	Stenungsund			Visuotinis		
	Stockholm	X	Pagrindinis (Arlanda), visuotinis (Bromma)	Pagrindinis (Stockholm), visuotinis (Stockholm-Nynäshamn)	Pagrindinis	Pagrindinis
	Strömstad			Visuotinis		
	Sundsvall	X	Visuotinis	Visuotinis		Visuotinis
	Sveg		Visuotinis			
	Trelleborg			Pagrindinis		Pagrindinis
	Umeå	X	Visuotinis	Visuotinis		Visuotinis
	Uppsala	X				
	Varberg			Visuotinis		
	Västerås	X		Visuotinis	Visuotinis	
	Vilhelmina		Visuotinis			
	Visby		Visuotinis	Visuotinis		
	Ystad			Visuotinis		

III PRIEDAS

EUROPOS TRANSPORTO KORIDORIŲ IŠDĖSTYMAS

Europos transporto koridorių žemėlapių



ATLANTO VANDENYNAS

ŠIAURĖS JŪRA – REINAS

ŠIAURĖS JŪRA – BALTIJOS JŪRA

SKANDINAVIJA – VIDURŽEMIO JŪRA

BALTIJOS JŪRA – ADRIJOS JŪRA

REINAS – DUNOJUS

VIDURŽEMIO JŪRA

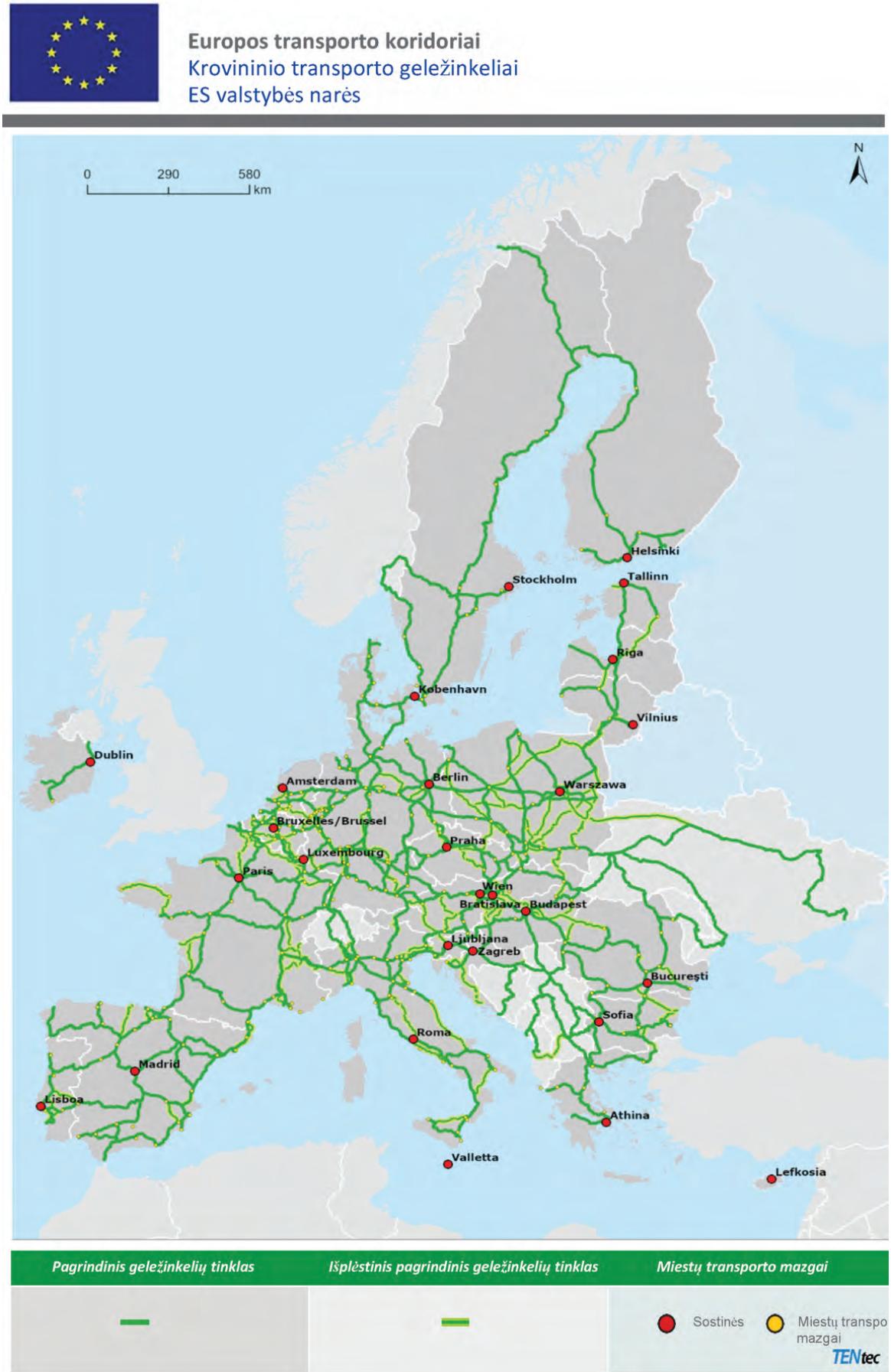
VAKARŲ BALKANAI – RYTINĖ VIDURŽEMIO JŪROS DALIS

BALTIJOS JŪRA – JUODOJI JŪRA – EGĖJO JŪRA

Žemėlapio dalys, susijusios su koridoriaus išdėstymu trečiosiose šalyse, yra orientacinės.



Žemėlapio dalys, susijusios su koridoriaus išdėstymu trečiosiose šalyse, yra orientacinės.

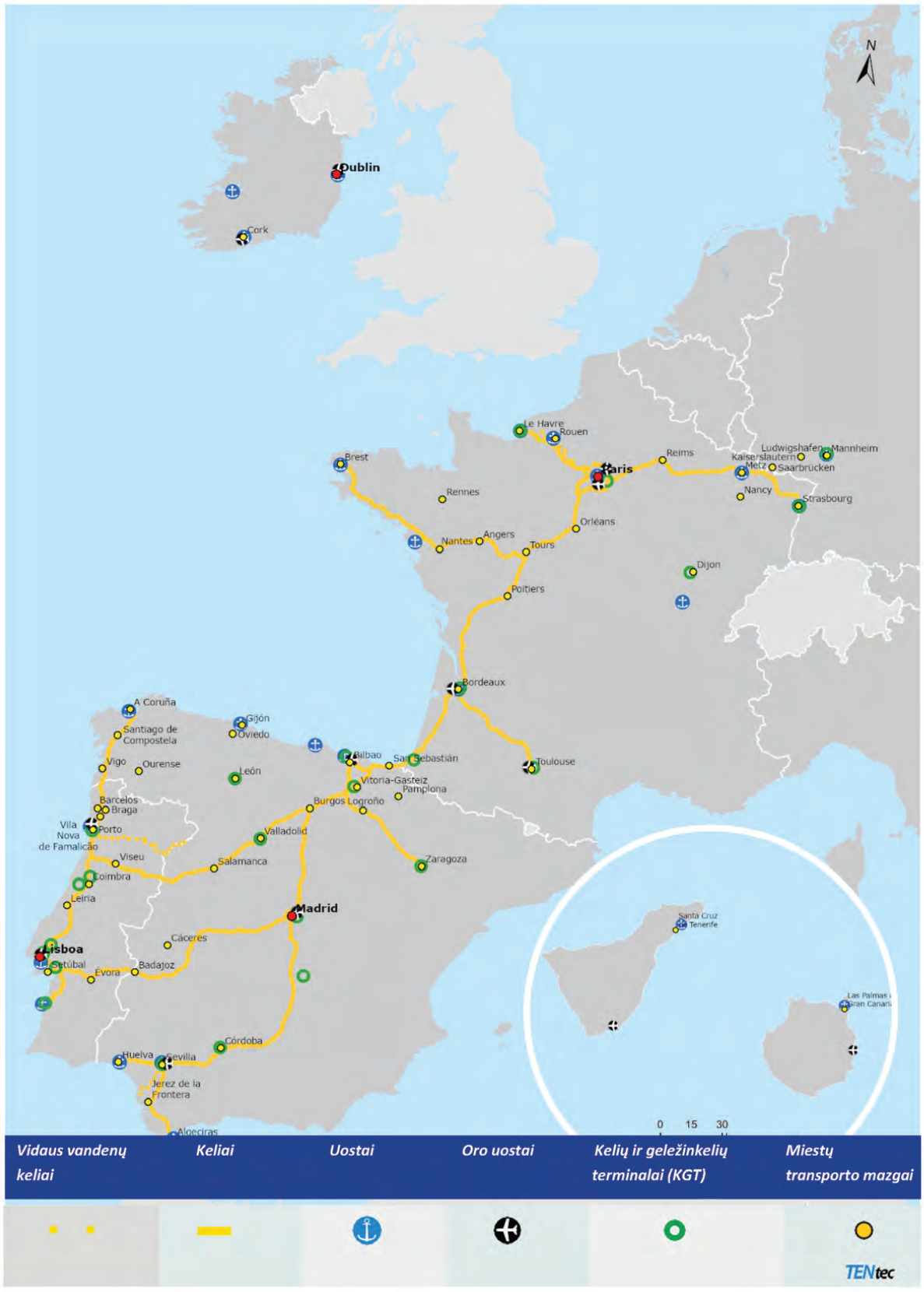


Žemėlapio dalys, susijusios su koridoriaus išdėstymu trečiosiose šalyse, yra orientacinės.

Atlanto vandenyno koridorius

Vidaus vandenų keliai ir keliai, uostai, kelių ir geležinkelių terminalai ir oro uostai

BE BG CZ DK **DE** EE **IE** EL **ES** **FR** HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL **PT** RO SI SK FI SE



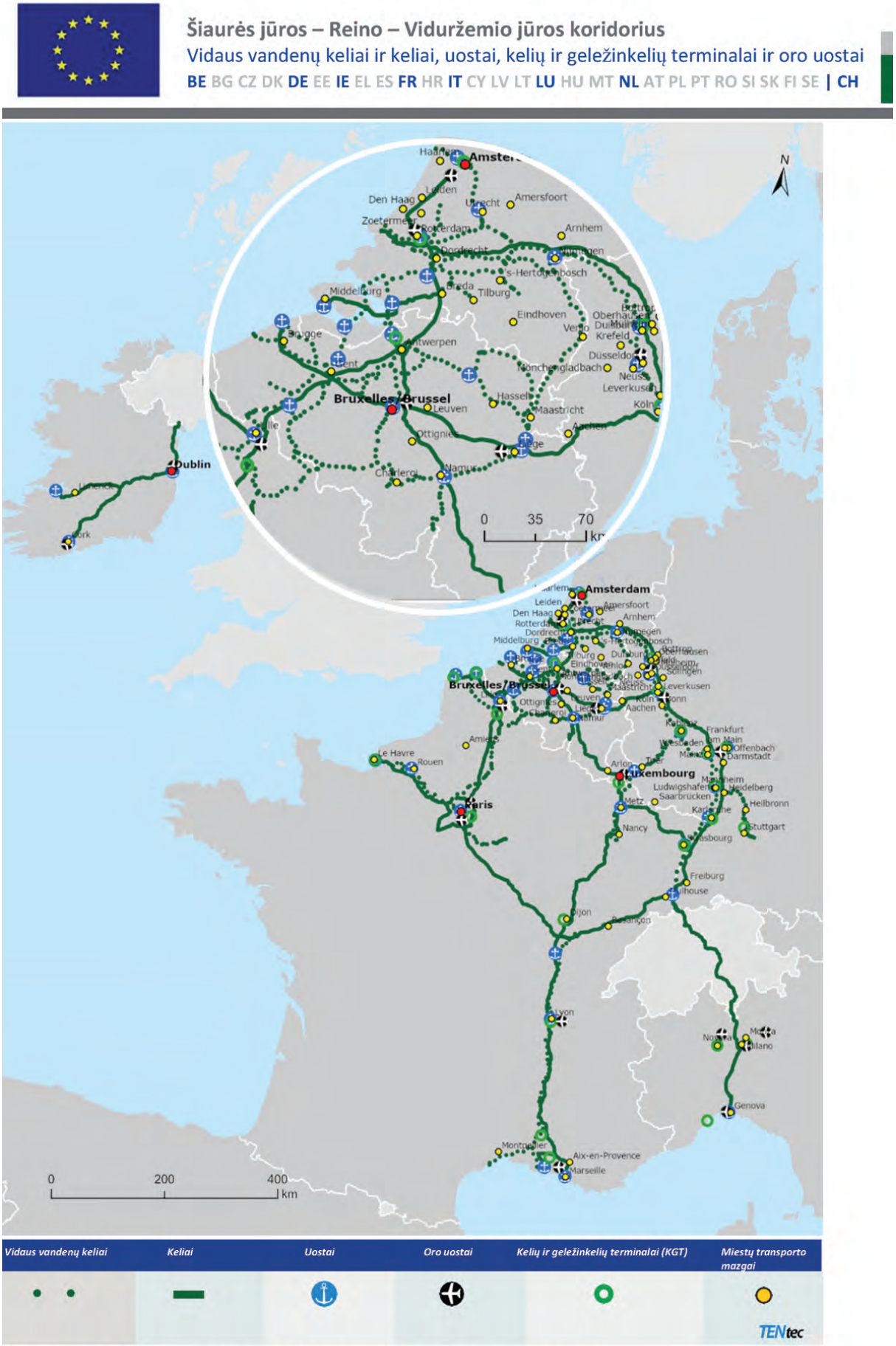
Atlanto vandenyno koridorius

Krovininio transporto geležinkeliai, uostai ir kelių ir geležinkelių terminalai (KGT)

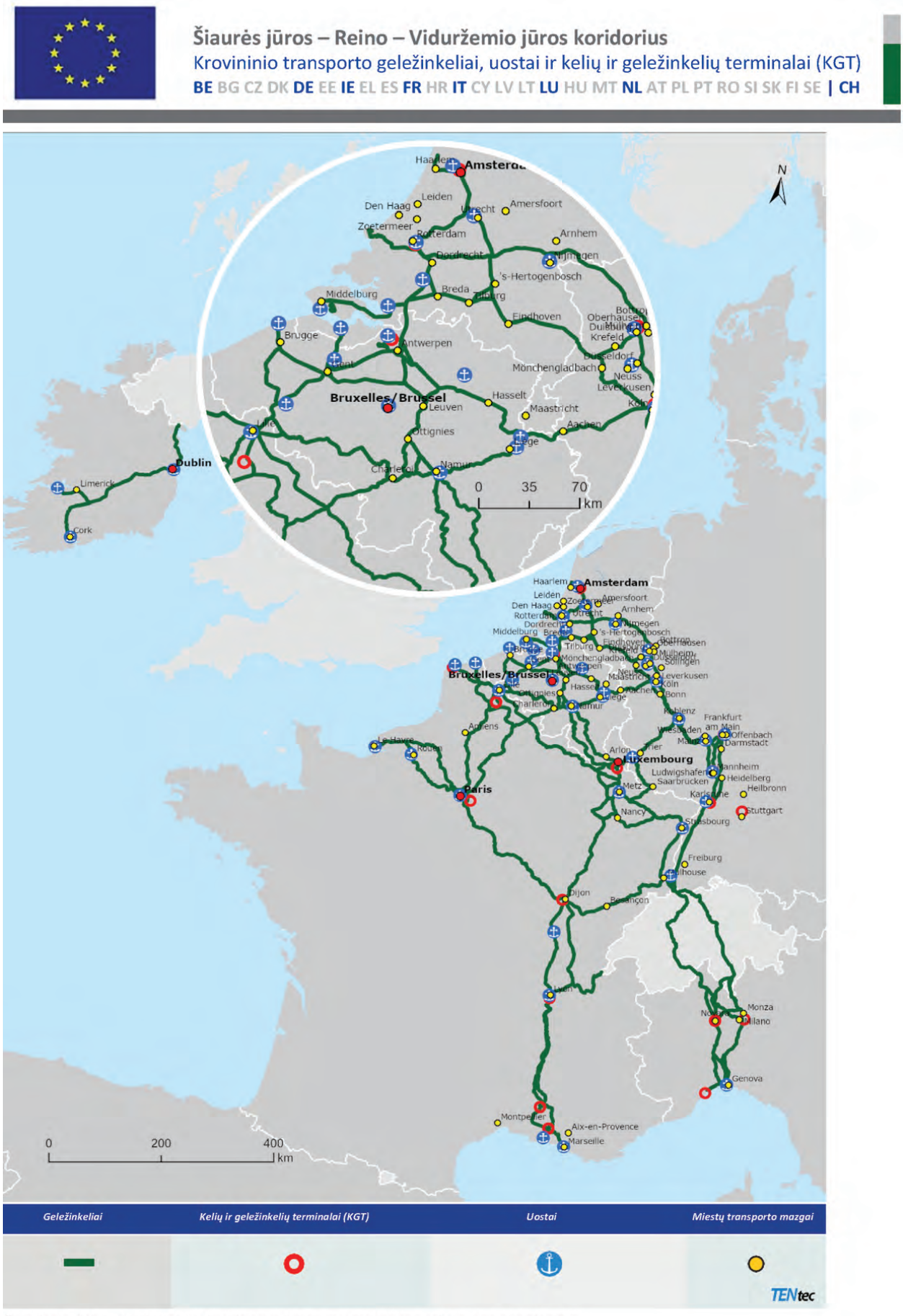
BE BG CZ DK **DE** EE **IE** EL **ES** **FR** HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL **PT** RO SI SK FI SE



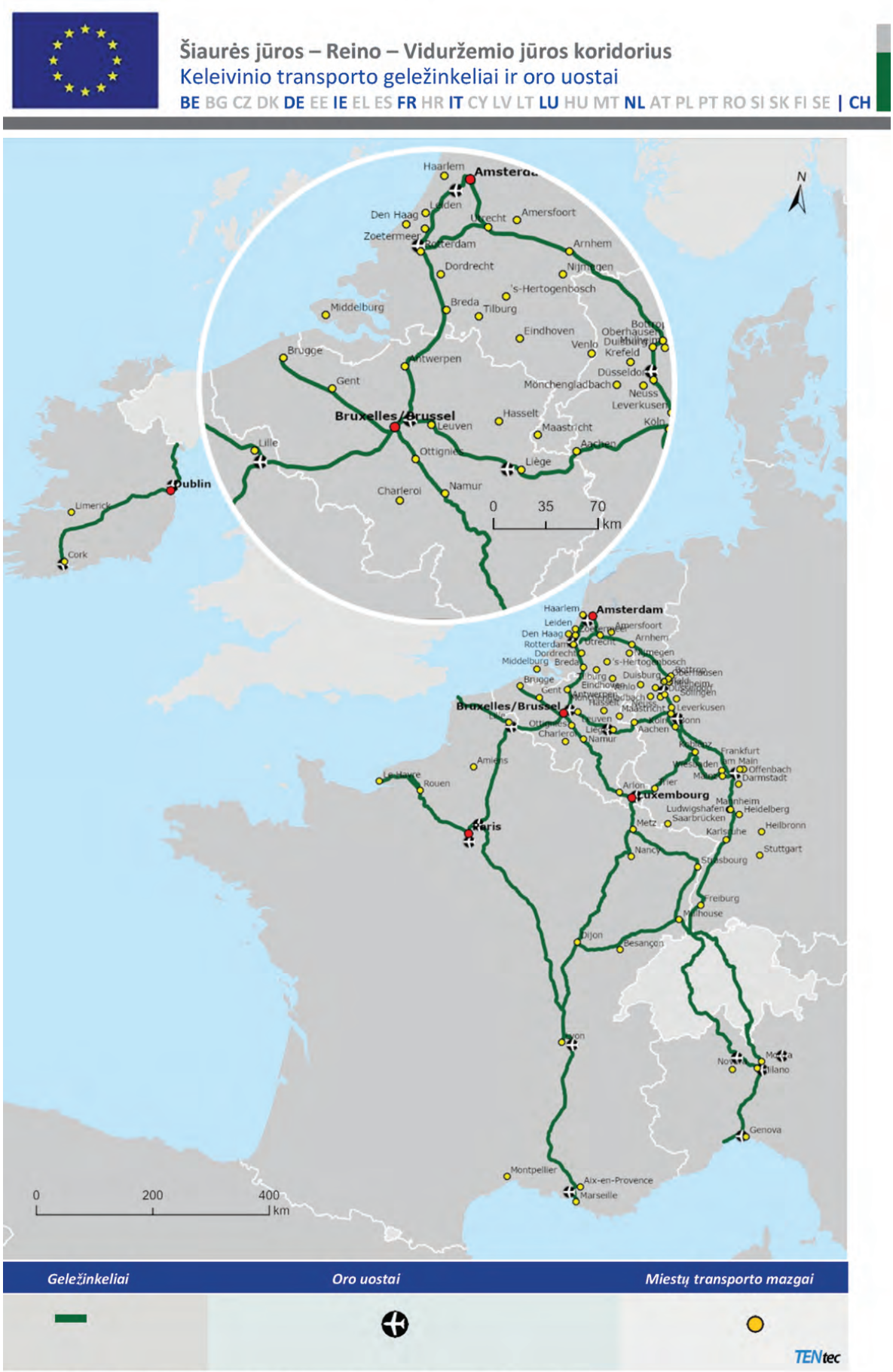

Atlanto vandenyno koridorius
Keleivinio transporto geležinkeliai ir oro uostai
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
N
Dublin
Cork
Le Havre
Rouen
Brest
Reims
Paris
Ludwigshafen
Mannheim
Kaiserslautern
Metz
Saarbrücken
Nancy
Strasbourg
Rennes
Orléans
Nantes
Angers
Tours
Dijon
Poitiers
Bordeaux
A Coruña
Gijón
Santiago de Compostela
Oviedo
Vigo
Ourense
León
Bilbao
San Sebastián
Toulouse
Vitoria-Gasteiz
Pamplona
Barcelos
Braga
Burgos
Logroño
Vila Nova de Famalicão
Porto
Valladolid
Viseu
Salamanca
Zaragoza
Coimbra
Leiria
Madrid
Cáceres
Lisboa
Setúbal
Évora
Badajoz
Córdoba
Huelva
Sevilla
Jerez de la Frontera
Algeciras
Santa Cruz de Tenerife
Las Palmas
Gran Canaria
0 15 30 km
Geležinkeliai
Oro uostai
Miestų transporto mazgai
TENtec



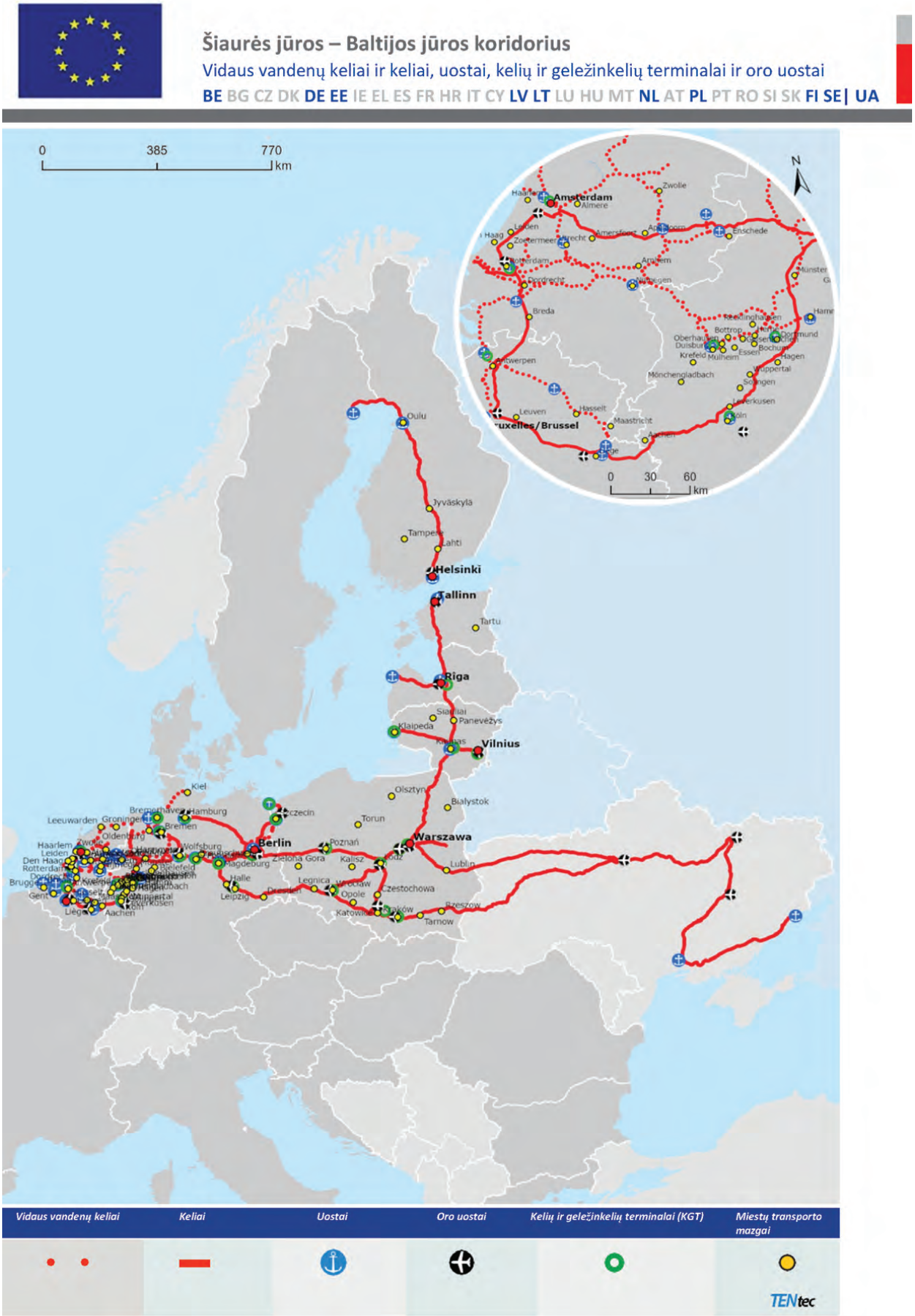
Žemėlapio dalys, susijusios su koridoriaus išdėstymu trečiosiose šalyse, yra orientacinės.



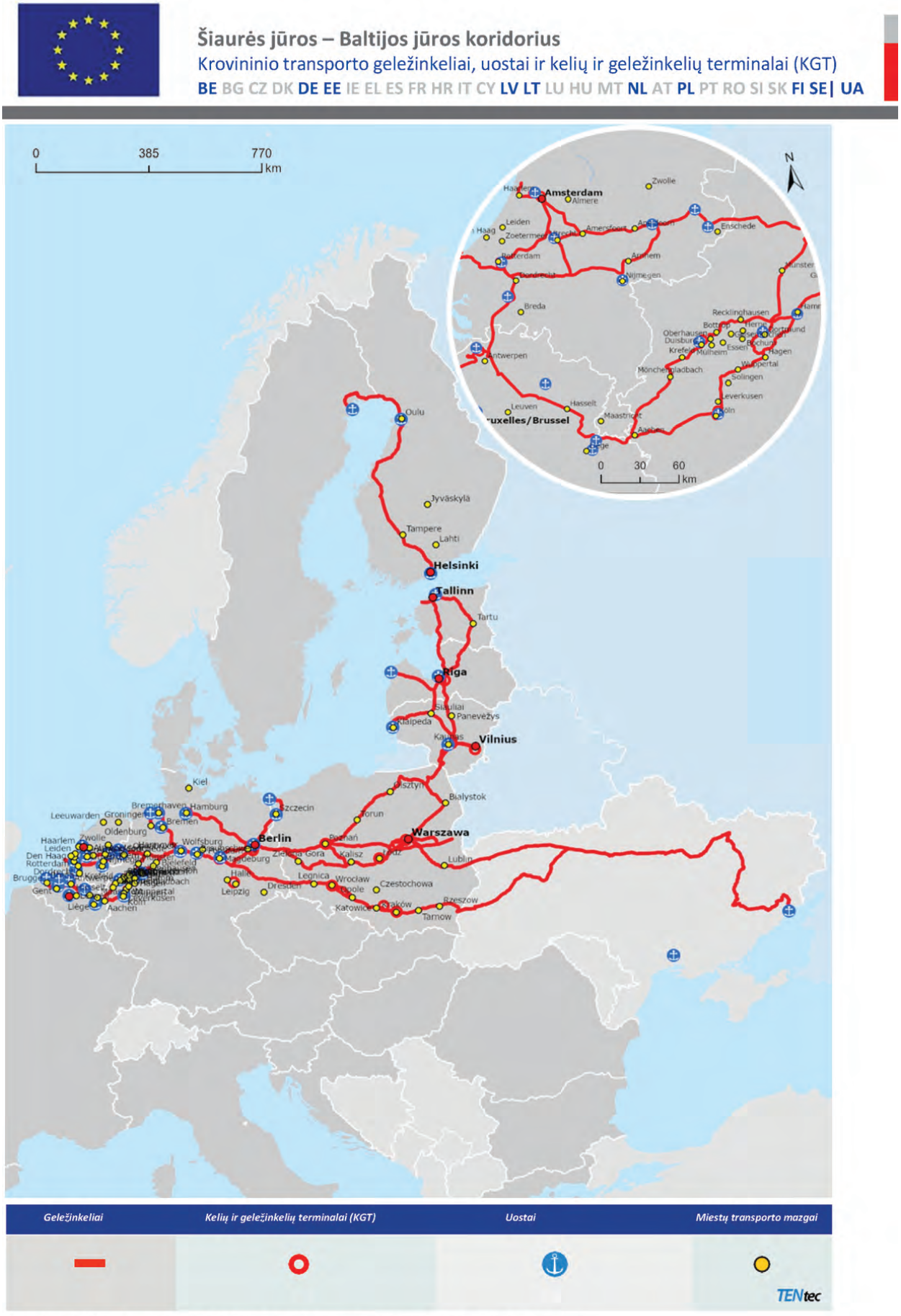
Žemėlapio dalys, susijusios su koridoriaus išdėstymu trečiosiose šalyse, yra orientacinės.



Žemėlapio dalys, susijusios su koridoriaus išdėstymu trečiosiose šalyse, yra orientacinės.



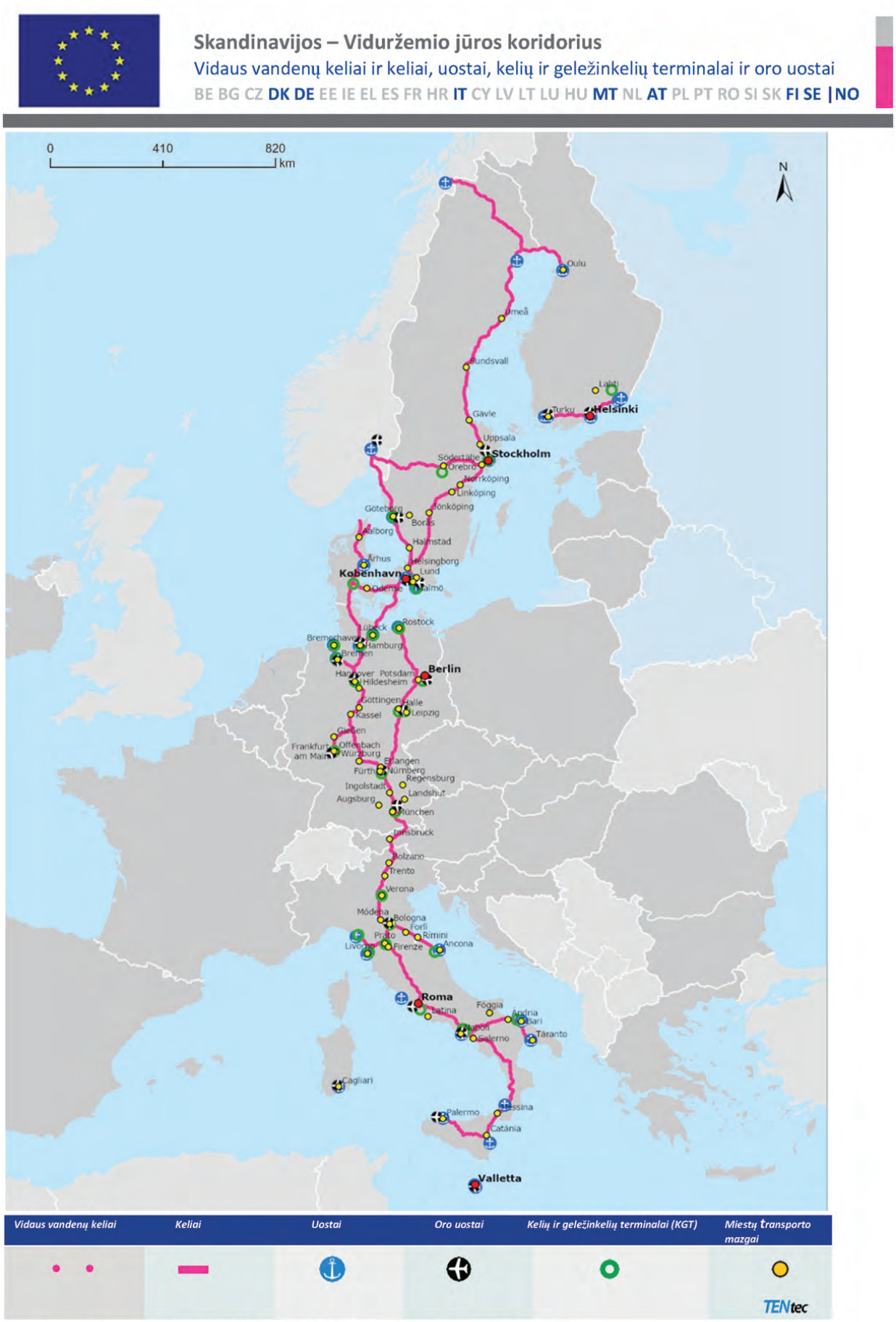
Žemėlapio dalys, susijusios su koridoriaus išdėstymu trečiosiose šalyse, yra orientacinės.



Žemėlapio dalys, susijusios su koridoriaus išdėstymu trečiosiose šalyse, yra orientacinės.



Žemėlapio dalys, susijusios su koridoriaus išdėstymu trečiosiose šalyse, yra orientacinės.



Žemėlapio dalys, susijusios su koridoriaus išdėstymu trečiosiose šalyse, yra orientacinės.

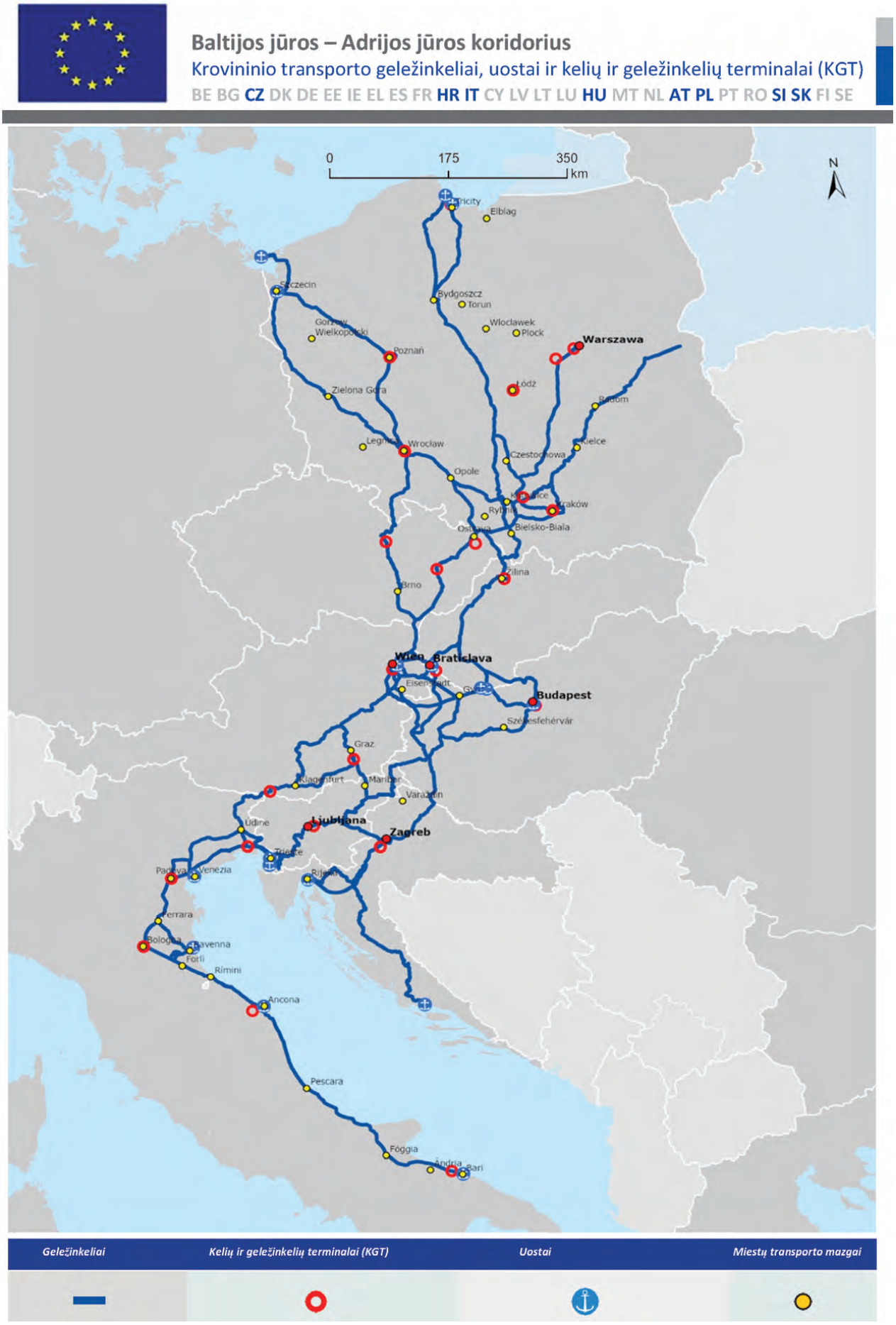


Žemėlapio dalys, susijusios su koridoriaus išdėstymu trečiosiose šalyse, yra orientacinės.

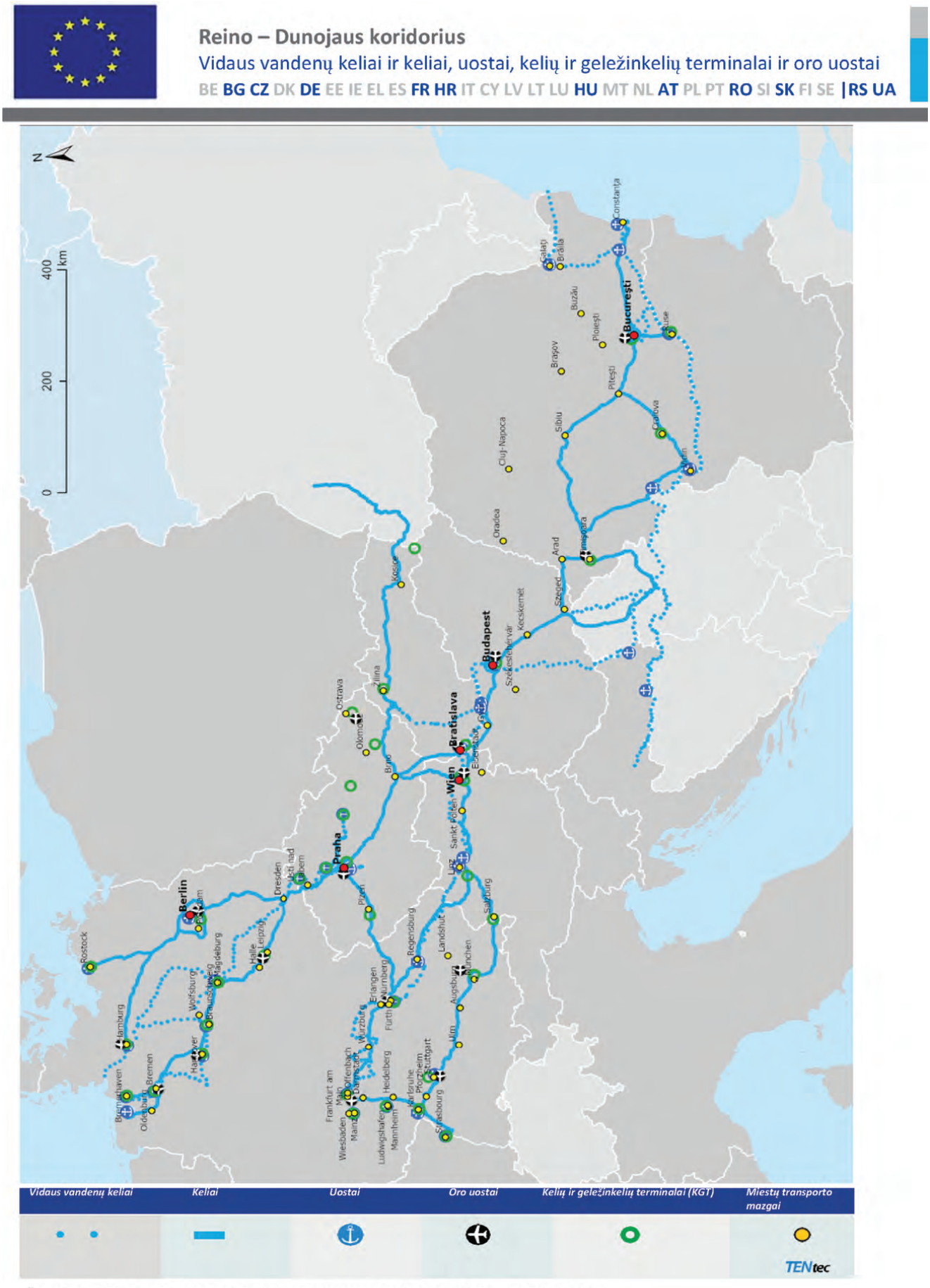


Žemėlapio dalys, susijusios su koridoriaus išdėstymu trečiosiose šalyse, yra orientacinės.


Baltijos jūros – Adrijos jūros koridorius
Vidaus vandenų keliai ir keliai, uostai, kelių ir geležinkelių terminalai ir oro uostai
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
0
175
350
km
N
Tricity
Elblag
Szczecin
Bydgoszcz
Torun
Gorzow Wielkopolski
Wloclawek
Plock
Warszawa
Poznań
Zielona Gora
Lodz
Radom
Legnica
Wroclaw
Kielce
Czestochowa
Opole
Katowice
Kraków
Rybnik
Bielsko-Biala
Ostrava
Zilina
Brno
Wien
Bratislava
Eisenstadt
Budapest
Szekesfehérvár
Graz
Klagenfurt
Maribor
Varazdin
Udine
Ljubljana
Zagreb
Trieste
Padova
Venezia
Rijeka
Ferrara
Bologna
Ravenna
Forlì
Rimini
Ancona
Pescara
Foggia
Andria
Bari
Vidaus vandenų keliai
Keliai
Uostai
Oro uostai
Kelių ir geležinkelių terminalai (KGT)
Miestų transporto mazgai


Baltijos jūros – Adrijos jūros koridorius
Krovininio transporto geležinkeliai, uostai ir kelių ir geležinkelių terminalai (KGT)
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
0
175
350
km
N
Gdańsk
Tricity
Elbląg
Szczecin
Bydgoszcz
Toruń
Włocławek
Płock
Warszawa
Poznań
Gorzów Wielkopolski
Łódź
Zielona Góra
Radom
Legnica
Wrocław
Kielce
Częstochowa
Opole
Katowice
Kraków
Rybnik
Ostrava
Bielsko-Biała
Žilina
Brno
Wien
Bratislava
Eisenstadt
Győr
Budapest
Székesfehérvár
Graz
Klagenfurt
Maribor
Varaždin
Udine
Ljubljana
Zagreb
Trieste
Padova
Venezia
Rijeka
Ferrara
Bologna
Ravenna
Forlì
Rimini
Ancona
Pescara
Foggia
Andria
Bari
Geležinkeliai
Kelių ir geležinkelių terminalai (KGT)
Uostai
Miestų transporto mazgai


Baltijos jūros – Adrijos jūros koridorius
Keleivinio transporto geležinkeliai ir oro uostai
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
0
175
350
km
N
Tricity
Elblag
Szczecin
Bydgoszcz
Torun
Wloclawek
Plock
Gorzow Wielkopolski
Poznan
Zielona Gora
Łódź
Radom
Legnica
Wroclaw
Kielce
Czestochowa
Opole
Katowice
Kraków
Rybnik
Bielsko-Biala
Ostrava
Zilina
Brno
Eisenstadt
Gyor
Szekesfehérvár
Graz
Klagenfurt
Maribor
Varaždin
Udine
Trieste
Padova
Venezia
Rijeka
Ferrara
Bologna
Ravenna
Forlì
Rimini
Ancona
Pescara
Foggia
Andria
Bari
Geležinkeliai
Oro uostai
Miestų transporto mazgai
TENtec

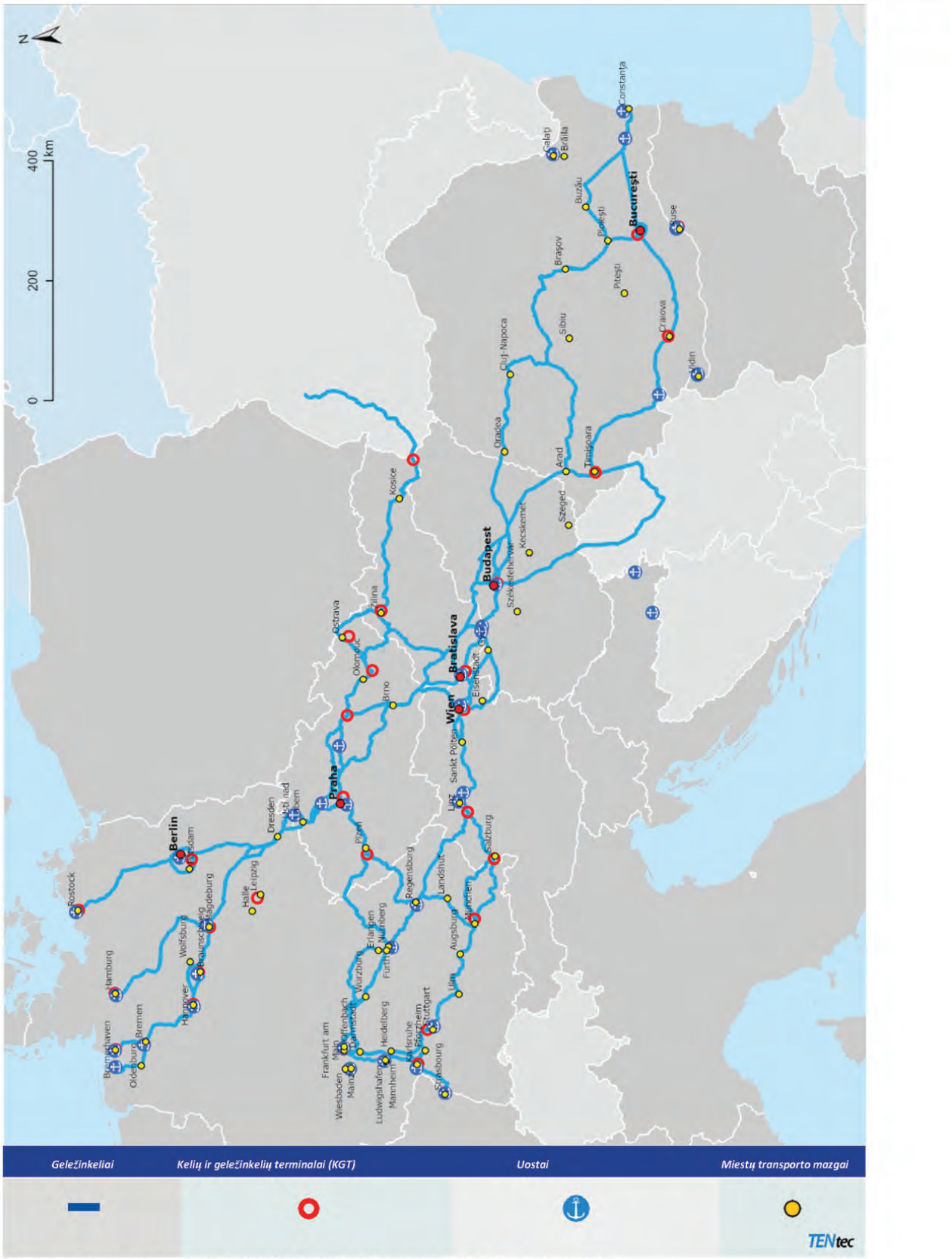


Žemėlapio dalys, susijusios su koridoriaus išdėstymu trečiosiose šalyse, yra orientacinės.

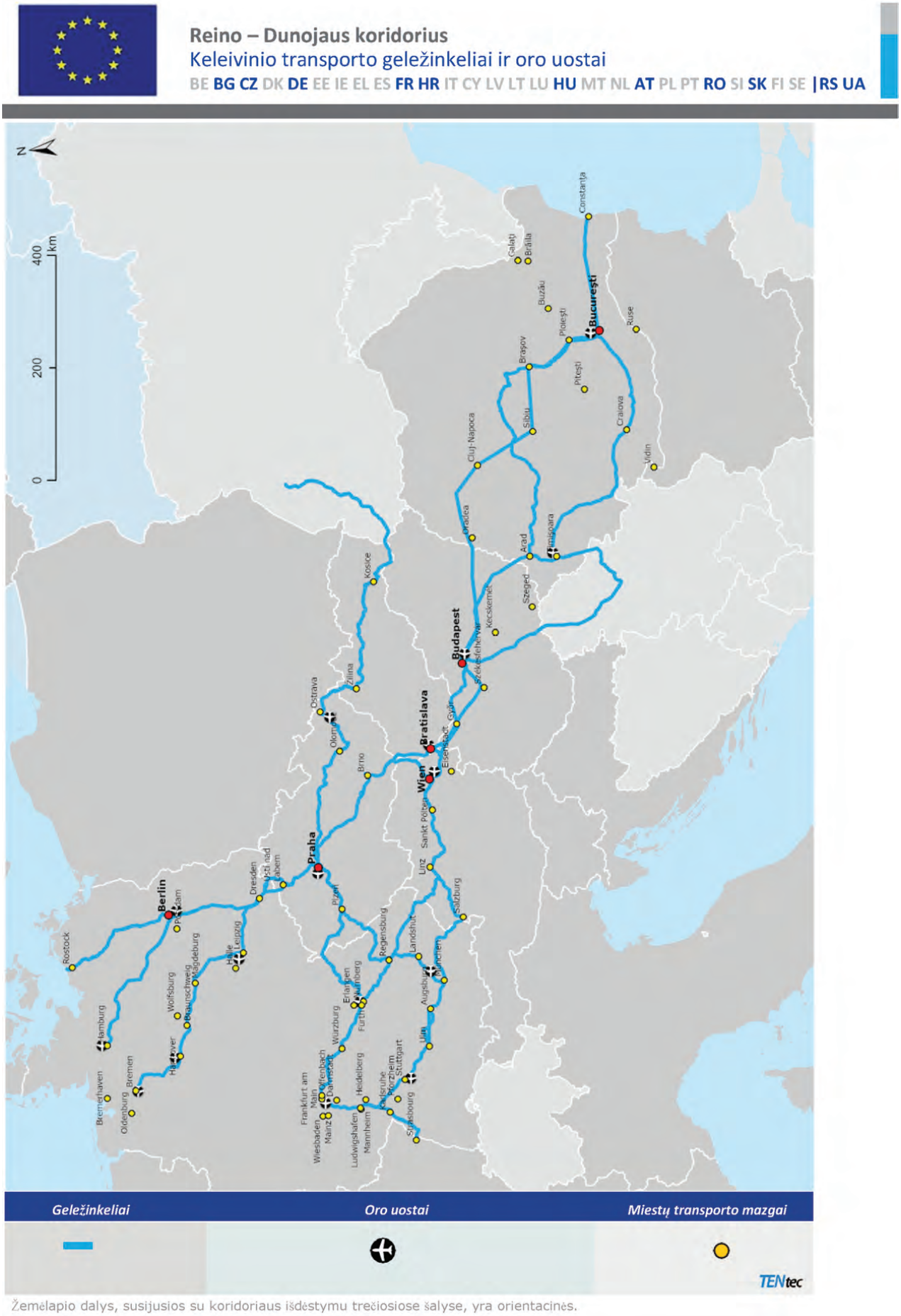
Reino – Dunojaus koridorius

Krovininio transporto geležinkeliai, uostai ir kelių ir geležinkelių terminalai (KGT)

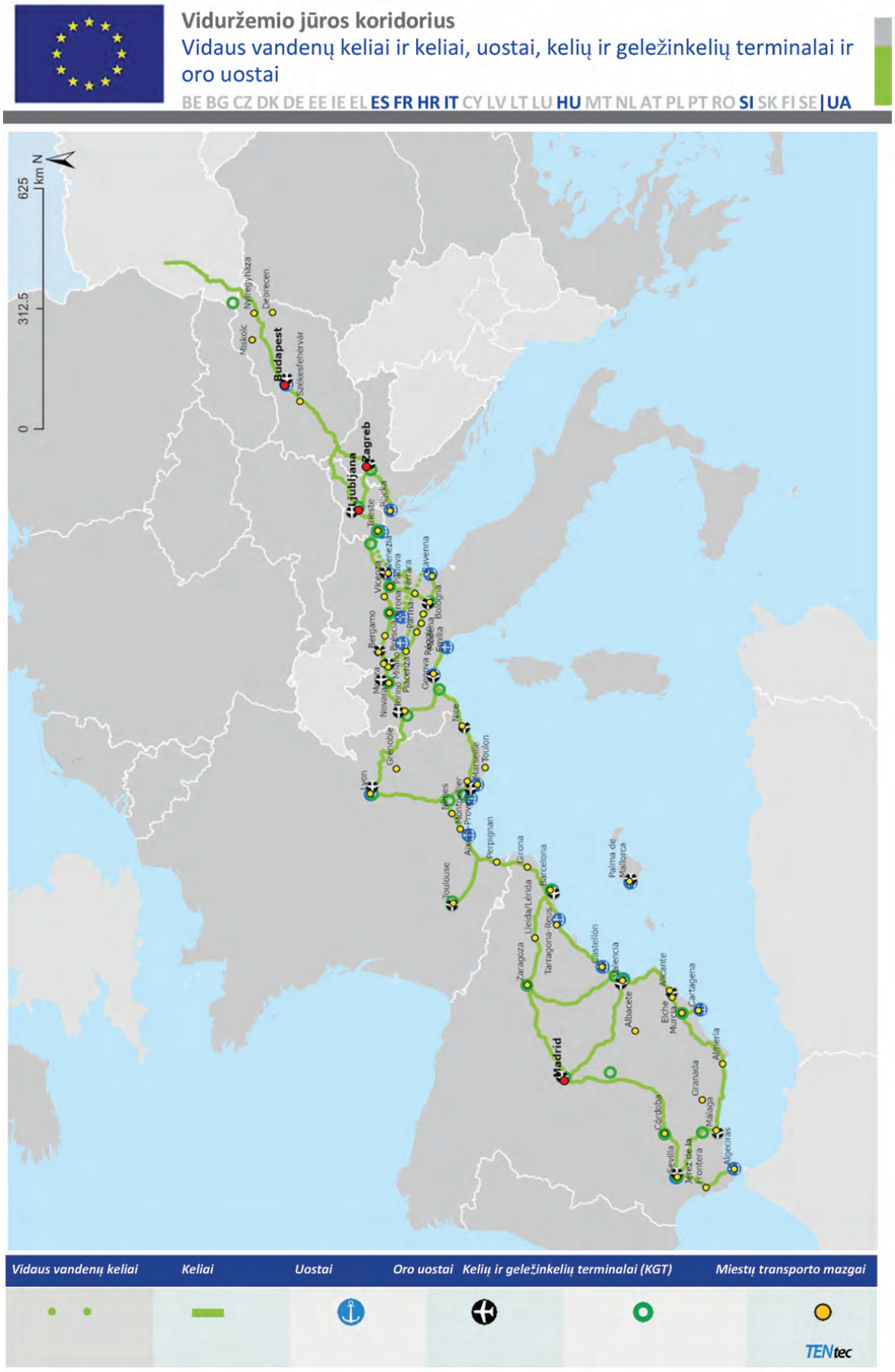
BE **BG** **CZ** DK **DE** EE IE EL ES **FR** **HR** IT CY LV LT LU **HU** MT NL **AT** PL PT **RO** SI **SK** FI SE **|RS** **UA**



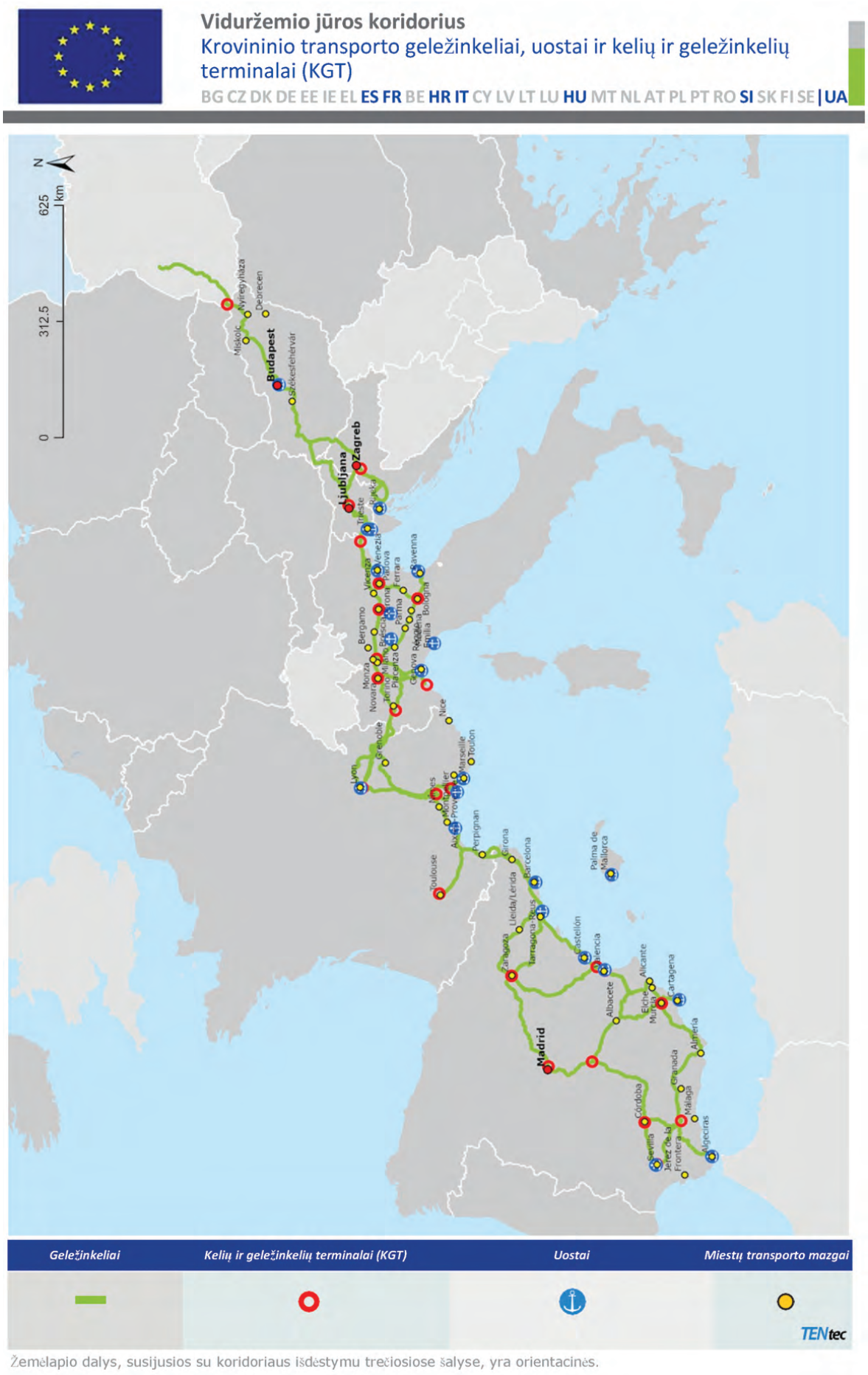
Žemėlapio dalys, susijusios su koridoriaus išdėstymu trečiosiose šalyse, yra orientacinės.



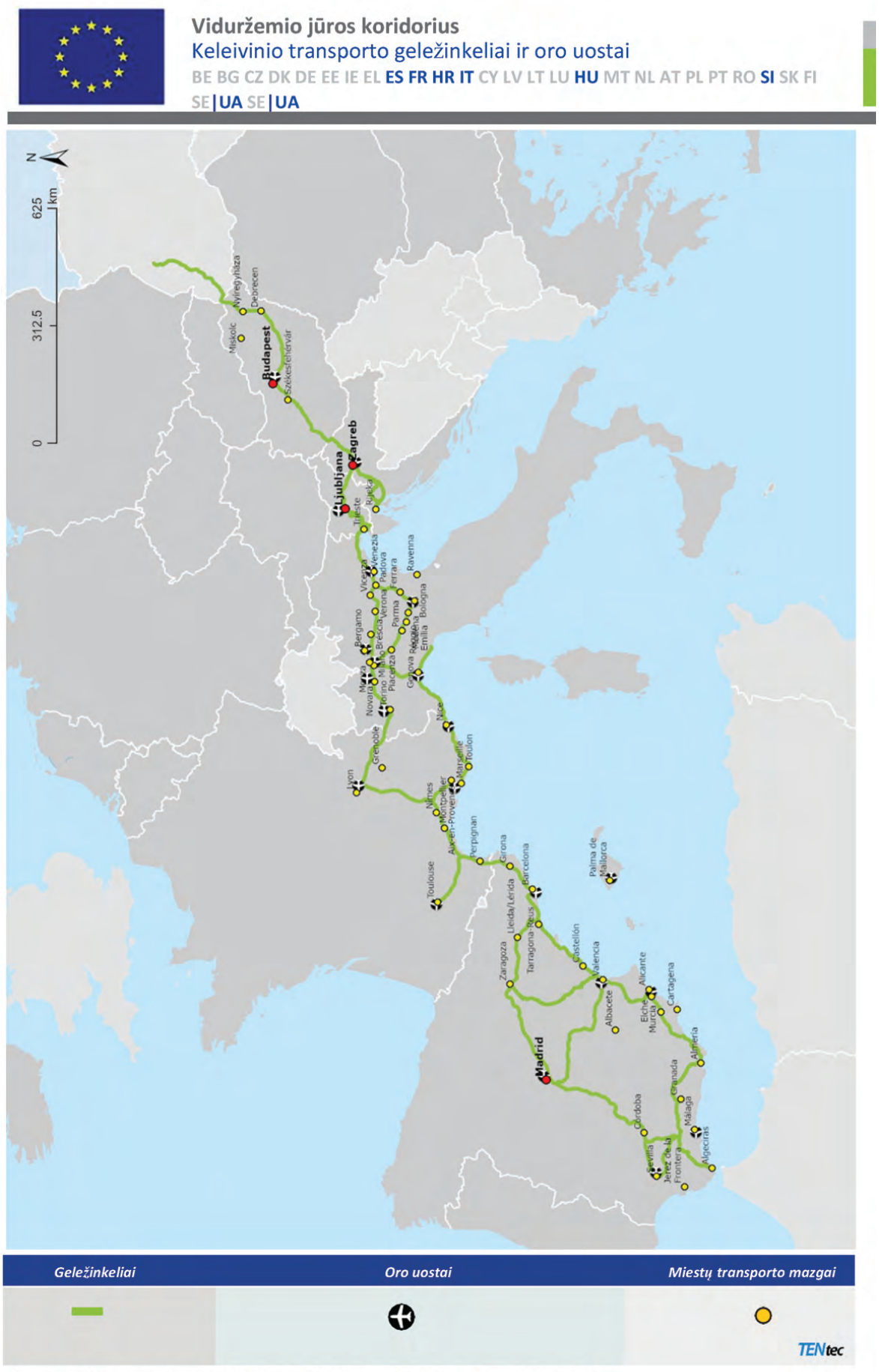
Žemėlapio dalys, susijusios su koridoriaus išdėstymu trečiosiose šalyse, yra orientacinės.



Žemėlapio dalys, susijusios su koridoriaus išdėstymu trečiosiose šalyse, yra orientacinės.



Žemėlapio dalys, susijusios su koridoriaus išdėstymu trečiosiose šalyse, yra orientacinės.



Žemėlapio dalys, susijusios su koridoriaus išdėstymu trečiosiose šalyse, yra orientacinės.



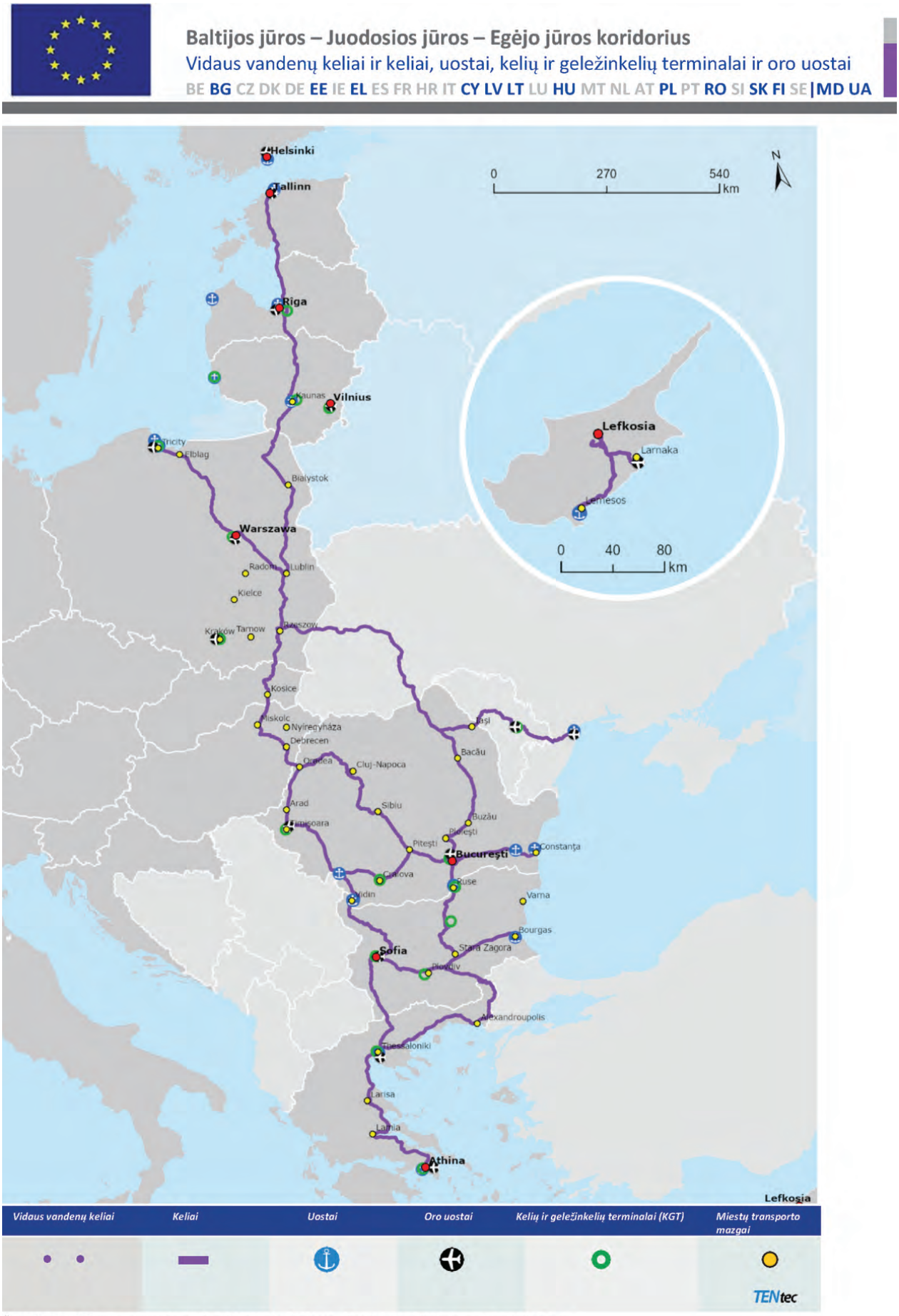
Žemėlapio dalys, susijusios su koridoriaus išdėstymu trečiosiose šalyse, yra orientacinės.



Žemėlapio dalys, susijusios su koridoriaus išdėstymu trečiosiose šalyse, yra orientacinės.



Žemėlapio dalys, susijusios su koridoriaus išdėstymu trečiosiose šalyse, yra orientacinės.



Žemėlapio dalys, susijusios su koridoriaus išdėstymu trečiosiose šalyse, yra orientacinės.



Žemėlapio dalys, susijusios su koridoriaus išdėstymu trečiosiose šalyse, yra orientacinės.

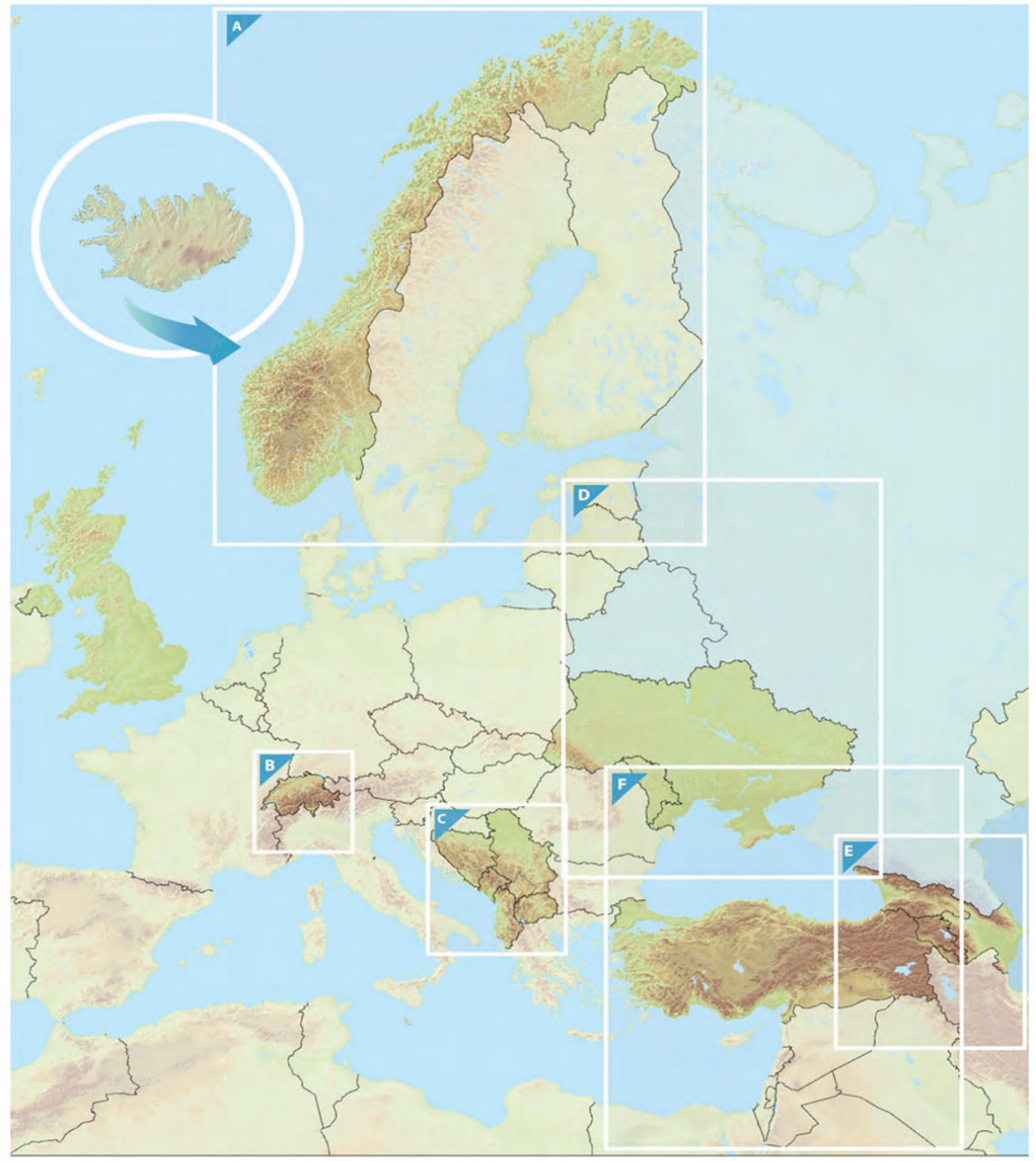


Žemėlapio dalys, susijusios su koridoriaus išdėstymu trečiosiose šalyse, yra orientacinės.

IV PRIEDAS

Į TAM TIKRAS TREČIĄSIAS ŠALIS IŠPLĖSTO TRANSEUROPINIO TRANSPORTO TINKLO ORIENTACINIAI ŽEMĖLAPIAI

Kaimyninių šalių žemėlapių schema



Tinklo išplėtimo į kaimynines šalis orientaciniai žemėlapiai
Visuotinis ir pagrindinis tinklai: vidaus vandenų keliai ir uostai
Norvegija / Islandija

A



Tinklo išplėtimo į kaimynines šalis orientaciniai žemėlapiai
Pagrindinis ir visuotinis tinklai: krovininio transporto geležinkeliai, uostai ir kelių ir geležinkelių terminalai (KGT)
Norvegija / Islandija

A



Tinklo išplėtimo į kaimynines šalis orientaciniai žemėlapiai
Pagrindinis ir visuotinis tinklai: keleivinio transporto geležinkeliai ir oro uostai **Norvegija / Islandija**

A



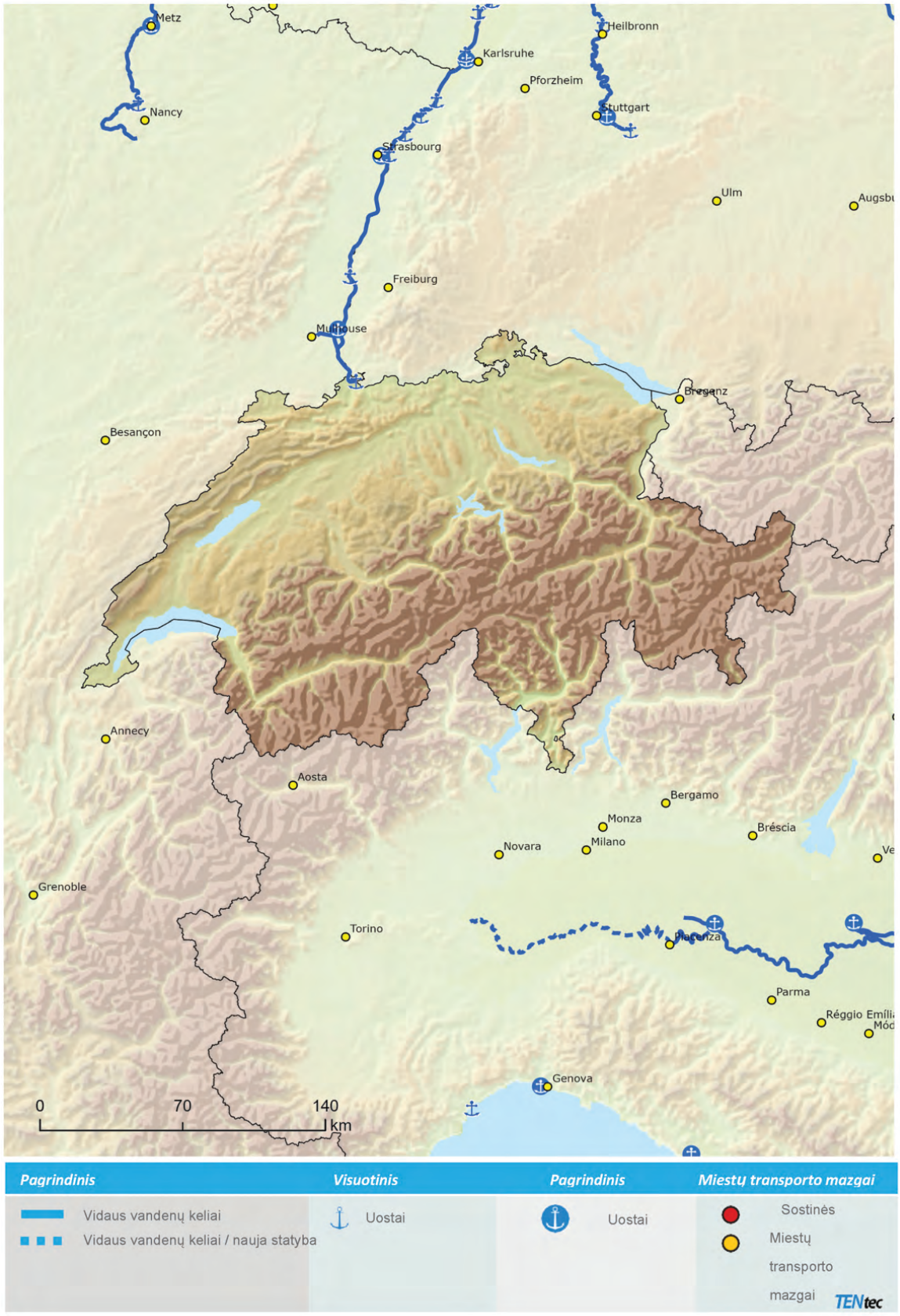
Tinklo išplėtimo į kaimynines šalis orientaciniai žemėlapiai
Pagrindinis ir visuotinis tinklai: keliai, uostai, kelių ir geležinkelių terminalai ir oro uostai **Norvegija / Islandija**

A



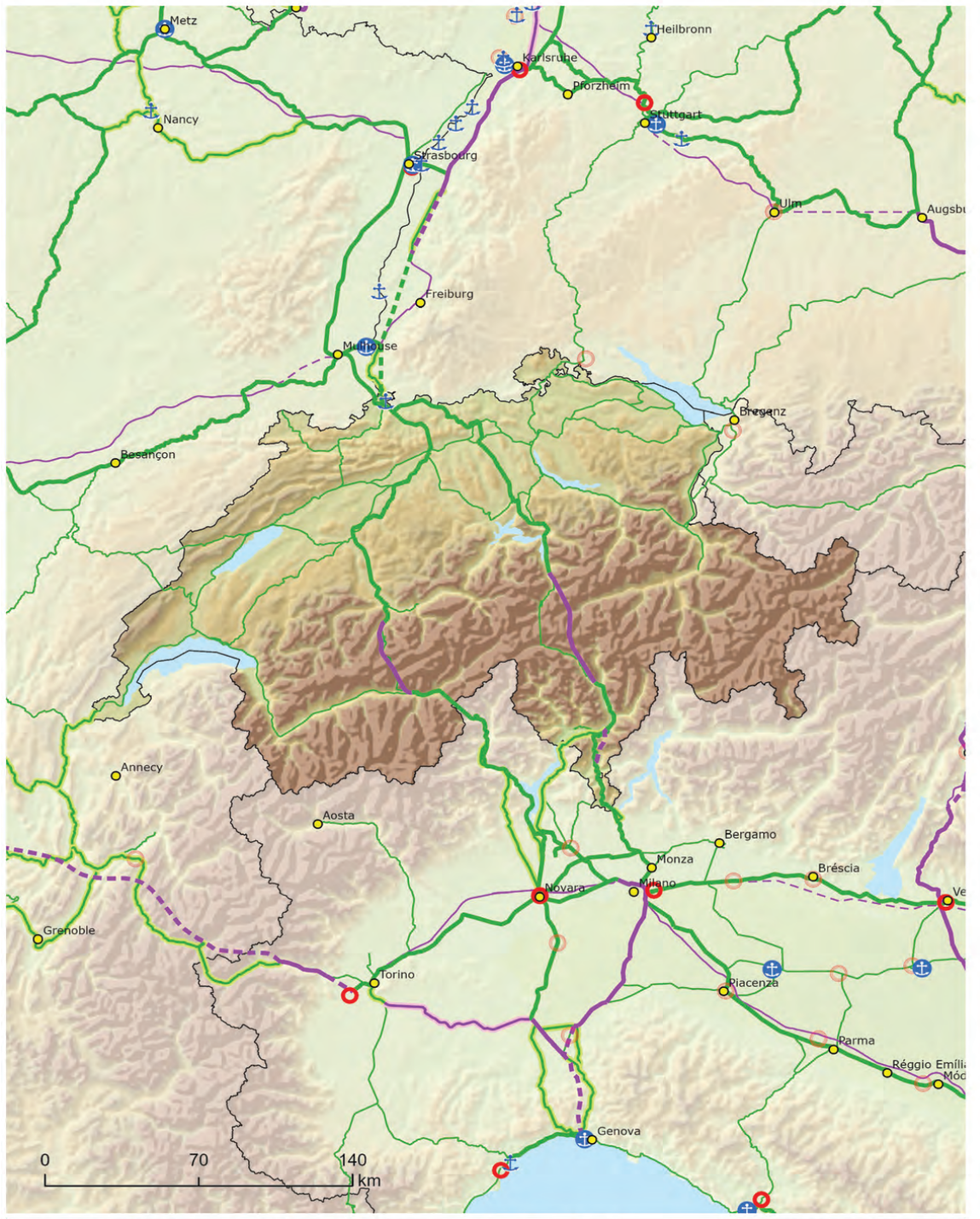
Tinklo išplėtimo į kaimynines šalis orientaciniai žemėlapiai
Visuotinis ir pagrindinis tinklai: vidaus vandenų keliai ir uostai **Šveicarija / Lichtenšteinas**

B



Tinklo išplėtimo į kaimynines šalis orientaciniai žemėlapiai
Pagrindinis ir visuotinis tinklai: krovininio transporto geležinkeliai, uostai ir kelių ir geležinkelių terminalai (KGT) **Šveicarija / Lichtenšteinas**

B

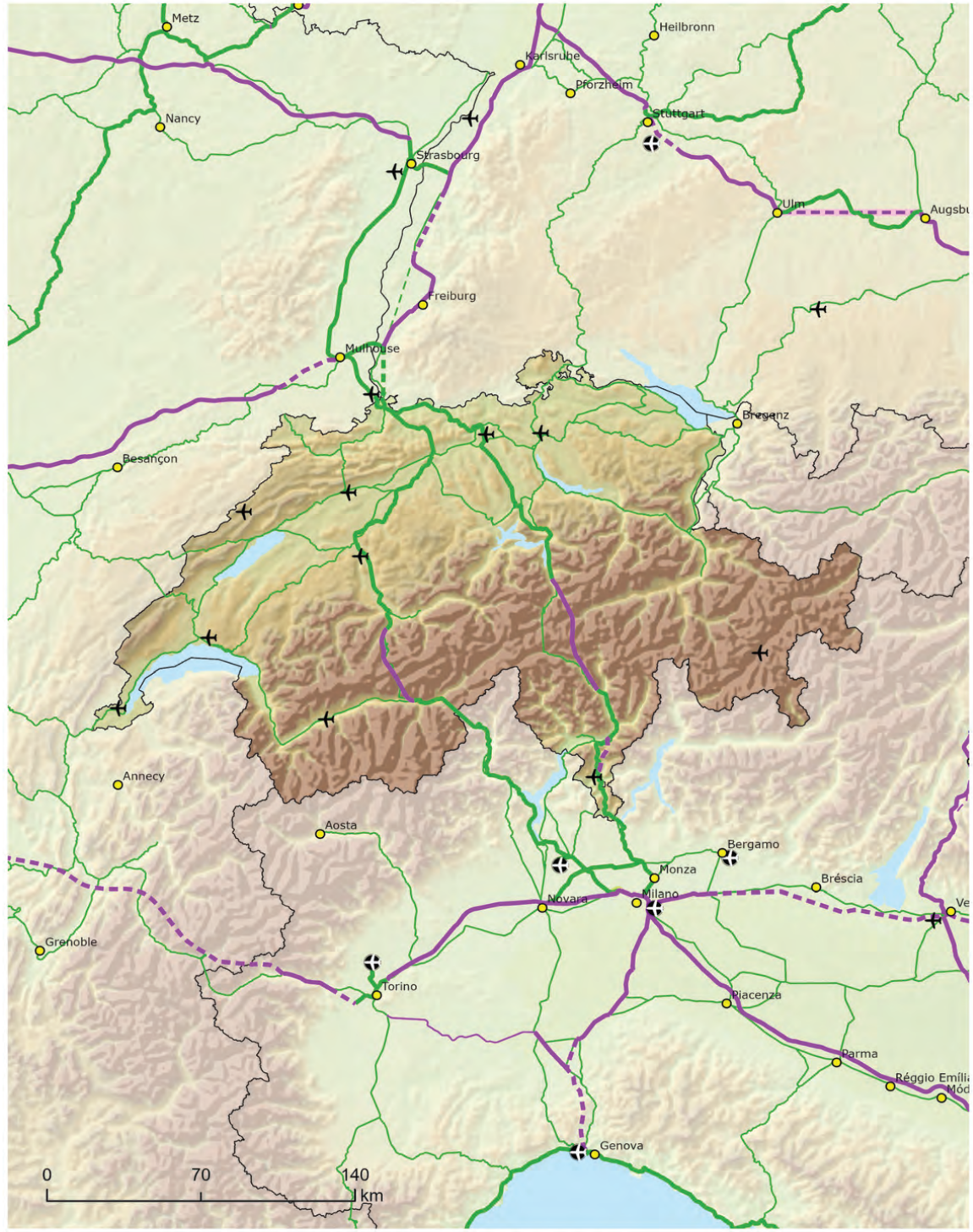


Pagrindinis geležinkelių tinklas	Išplėstinis pagrindinis geležinkelių tinklas	Visuotinis geležinkelių tinklas	Visuot. pagrindinis	Miestų transporto mazgai
Įprastinis	Įprastinis	Įprastinis	Uostai	Sostinės
Įprastinis / nauja statyba	Įprastinis / nauja statyba	Įprastinis / nauja statyba	KGT	Miestų transporto mazgai
≥ 200 km/h	≥ 200 km/h	≥ 200 km/h		
≥ 200 km/h / nauja statyba	≥ 200 km/h / nauja statyba	≥ 200 km/h / nauja statyba		
		Planuojamas		

TENtec

Tinklo išplėtimo į kaimynines šalis orientaciniai žemėlapiai
Pagrindinis ir visuotinis tinklai: keleivinio transporto geležinkeliai ir oro uostai **Šveicarija / Lichtenšteinas**

B

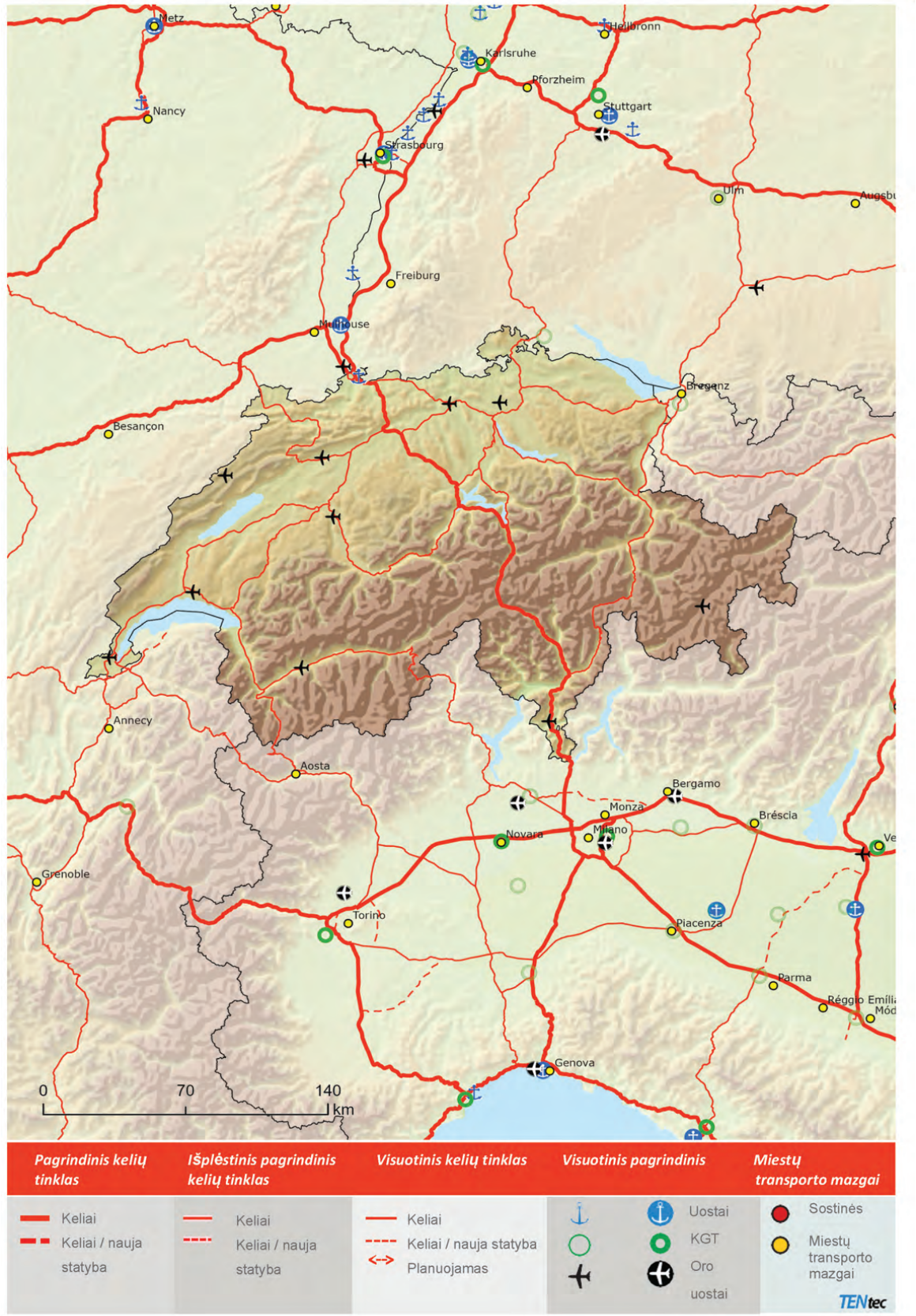


Pagrindinis geležinkelių tinklas	Išplėstinis pagrindinis geležinkelių tinklas	Visuotinis geležinkelių tinklas	Visuot. pagrindinis	Miestų transporto mazgai
Įprastinis	Įprastinis	Įprastinis	Oro uostai	Sostinės
Įprastinis / nauja statyba	Įprastinis / nauja statyba	Įprastinis / nauja statyba		Miestų transporto mazgai
≥ 200 km/h	≥ 200 km/h	≥ 200 km/h		
≥ 200 km/h / nauja statyba	≥ 200 km/h / nauja statyba	≥ 200 km/h / nauja statyba		
		Planuojamas		

TENtec

Tinklo išplėtimo į kaimynines šalis orientaciniai žemėlapiai
Pagrindinis ir visuotinis tinklai: keliai, uostai, kelių ir geležinkelių terminalai ir oro uostai **Šveicarija / Lichtenšteinas**

A



Tinklo išplėtimo į kaimynines šalis orientaciniai žemėlapiai
Visuotinis ir pagrindinis tinklai: vidaus vandenų keliai ir uostai
Vakarų Balkanų regionas

C



Tinklo išplėtimo į kaimynines šalis orientaciniai žemėlapiai
Pagrindinis ir visuotinis tinklai: krovininio transporto geležinkeliai, uostai ir kelių ir geležinkelių terminalai (KGT)
Vakarų Balkanų regionas

C



Tinklo išplėtimo į kaimynines šalis orientaciniai žemėlapiaiPagrindinis ir visuotinis tinklai: keleivinio transporto geležinkeliai ir oro uostai

Vakarų Balkanų regionas

C



Tinklo išplėtimo į kaimynines šalis orientaciniai žemėlapiai
Pagrindinis ir visuotinis tinklai: keliai, uostai, kelių ir geležinkelių terminalai ir oro uostai
Vakarų Balkanų regionas

C



Tinklo išplėtimo į kaimynines šalis orientaciniai žemėlapiai
Visuotinis tinklas: vidaus vandenų keliai ir uostai
Rytų partnerystės transporto tinklas: Moldova / Ukraina

D



Pagrindinis	Visuotinis	Pagrindinis	Miestų transporto mazgai
Vidaus vandenų keliai	Uostai	Uostai	Sostinės
Vidaus vandenų keliai / nauja statyba			Miestų transporto mazgai

TENtec

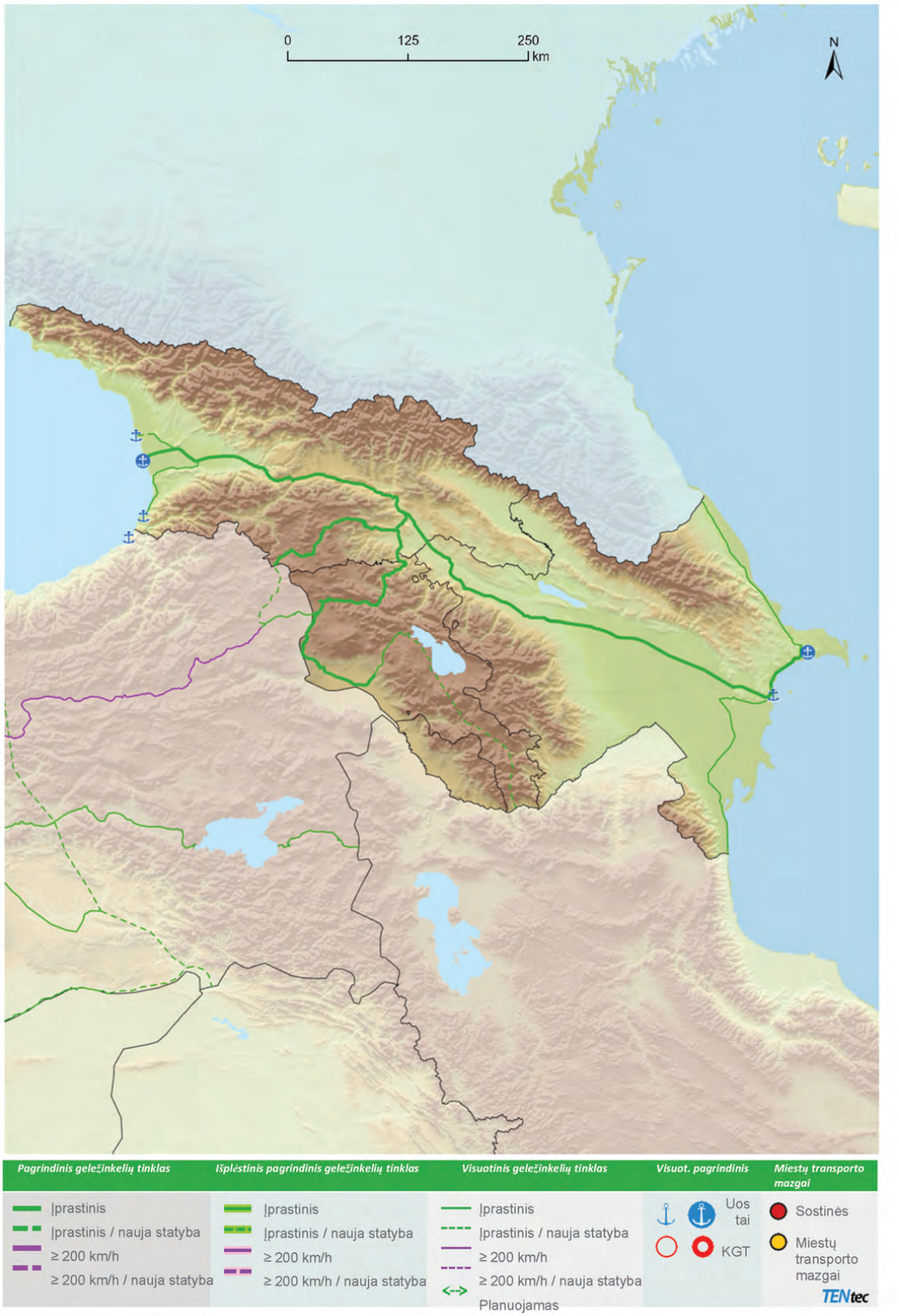
Tinklo išplėtimo į kaimynines šalis orientaciniai žemėlapiai
Pagrindinis ir visuotinis tinklai: geležinkeliai, uostai ir kelių ir geležinkelių terminalai (KGT)
Rytų partnerystės transporto tinklas: Moldova / Ukraina



Tinklo išplėtimo į kaimynines šalis orientaciniai žemėlapiai
Pagrindinis ir visuotinis tinklai: keliai, uostai, kelių ir geležinkelių termina ir oro uostai. **Rytų partnerystės transporto tinklas: Moldova / Ukraina**



Tinklo išplėtimo į kaimynines šalis orientaciniai žemėlapiai
Pagrindinis ir visuotinis tinklai: geležinkeliai, uostai ir kelių ir geležinkelių terminalai (KGT). **Rytų partnerystė Armėnija / Azerbaidžanas / Sakartvelas**



Tinklo išplėtimo į kaimynines šalis orientaciniai žemėlapiai
Pagrindinis ir visuotinis tinklai: keliai, uostai, kelių ir geležinkelių terminalai ir oro uostai. **Rytų partnerystė Armėnija / Azerbaidžanas / Sakartvelas**

E



Tinklo išplėtimo į kaimynines šalis orientaciniai žemėlapiai
Visuotinis tinklas: vidaus vandenų keliai ir uostai.
Turkija

F



Pagrindinis	Visuotinis	Pagrindinis	Miestų transporto mazgai
Vidaus vandenų keliai Vidaus vandenų keliai / nauja statyba	Uostai	Uostai	Sostinės Miestų transporto

Tinklo išplėtimo į kaimynines šalis orientaciniai žemėlapiai
Visuotinis tinklas: krovininio transporto geležinkeliai, uostai ir kelių ir geležinkelių terminalai (KGT). **Turkija**

F



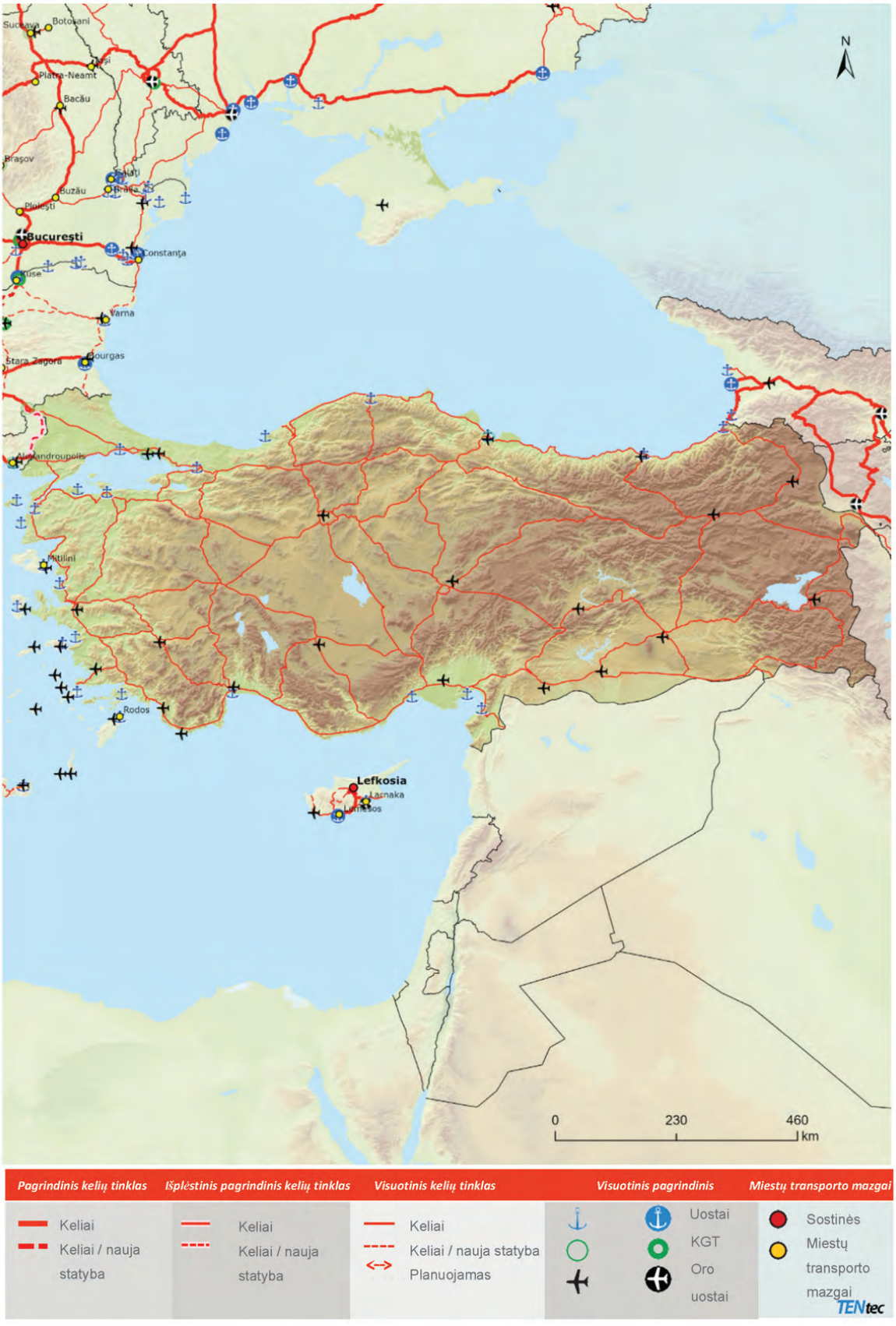
Pagrindinis geležinkelių tinklas	*Išplėstinis pagrindinis geležinkelių tinklas*	*Visuotinis geležinkelių tinklas*	*Visuot. pagrindinis*	*Miestų transporto mazgai*
Įprastinis	Įprastinis	Įprastinis	Uostai	Sostinės
Įprastinis / nauja statyba	Įprastinis / nauja statyba	Įprastinis / nauja statyba	KGT	Miestų transporto mazgai
≥ 200 km/h	≥ 200 km/h	≥ 200 km/h		
≥ 200 km/h / nauja statyba	≥ 200 km/h / nauja statyba	≥ 200 km/h / nauja statyba		
		Planuojamas		

TENtec


Tinklo išplėtimo į kaimynines šalis orientaciniai žemėlapiai Visuotinis tinklas: keleivinio transporto geležinkeliai ir oro uostai. Turkija
F
N
Botoşani
Piatra-Neamț
Bacău
Brașov
Buzău
Brăila
Ploiești
București
Constanța
Varna
Burgas
Alexandroupolis
Mitilini
Rodos
Lefkosia
Larnaka
Lemesos
0
230
460
km
Pagrindinis geležinkelių tinklas
Išplėstinis pagrindinis geležinkelių tinklas
Visuotinis geležinkelių tinklas
Visuot. Pagrindinis
Miestų transporto mazgai
Įprastinis
Įprastinis / nauja statyba
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / nauja statyba
Planuojamas
Oro uostai
Sostinės
Miestų transporto mazgai
TENtec

Tinklo išplėtimo į kaimynines šalis orientaciniai žemėlapiai Visuotinis tinklas: keliai, uostai, kelių ir geležinkelių terminalai ir oro uostai. **Turkija**

F



V PRIEDAS

DARNAUS JUDUMO MIESTE PLANAVIMO GAIRĖS DĖL MIESTŲ TRANSPORTO MAZGŲ

Šiame priede išdėstytos gairės dėl miestų transporto mazgų, taikomos rengiant darnaus judumo mieste planus.

1. Uždaviniai ir tikslai: darnaus judumo mieste plano (DJMP) pagrindinis tikslas turėtų būti pagerinti pasiekiamumą visiems naudotojams, be kita ko, asmenims su negalia arba riboto judumo asmenims, funkcinėje miesto teritorijoje ir užtikrinti kokybišką, saugų ir darnų mažataršį judumą kertant tranzitu funkcinę miesto teritoriją ir pačioje teritorijoje, atsižvelgiant į vaidmenį, kurį šiuo tikslu gali atlikti viešasis transportas ir aktyvus judumas. Juo visų pirma turėtų būti remiamas visai netaršus ir mažataršis judumas ir miesto transporto sistemos, kuria prisidedama prie geresnio bendro transeuropinio transporto tinklo veikimo, įgyvendinimas, visų pirma plėtojant sklandžiam visai netaršių ir mažataršių transporto priemonių judėjimui užtikrinti skirtą infrastruktūrą, daugiarūšio keleivinio transporto mazgus, skirtus pirmos ir paskutinės atkarpos jungtims palengvinti, taip pat daugiarūšio krovininio transporto terminalus, aptarnaujančius miestų transporto mazgus.

2. Ilgalaikė vizija ir trumpalaikio įgyvendinimo planas: DJMP turėtų apimti ilgalaikę transporto infrastruktūros ir daugiarūšio transporto paslaugų būsimos plėtros strategiją arba būti susietas su esama strategija. Jame taip pat turėtų būti pateiktas trumpalaikio strategijos įgyvendinimo užtikrinimo planas. Jis turėtų būti įtrauktas į integruotą tvarios miesto teritorijos plėtros koncepciją ir susietas su atitinkamu žemės naudojimo ir teritorijų planavimu. Tiek ilgalaikė vizija, tiek trumpalaikio įgyvendinimo planas, kiek tai susiję su finansinėmis sąlygomis, taip pat turėtų būti apibrėžti tiesiogiai DJMP arba, kitu atveju, atsižvelgiant į kitą esamą aukštesnio lygio ar susijusį planavimą, nenumatant finansinių įsipareigojimų.

3. Įvairių transporto rūšių integravimas: taikant DJMP turėtų būti skatinamas daugiarūšis transportas, integruojant įvairias transporto rūšis ir priemones, kuriomis siekiama sudaryti palankesnes sąlygas plėtoti prieinamą, sklandų ir darnų judumą. DJMP turėtų apimti veiksmus, kuriais didinama darnesnių transporto rūšių, tokių kaip viešasis transportas, judumas dalijantis transporto priemonėmis, aktyvus judumas ir atitinkamai vidaus vandenų ir jūrų transportas, dalis. Jame taip pat turėtų būti numatyti veiksmai siekiant skatinti visai netaršų ir mažataršį judumą, visų pirma kiek tai susiję su miesto transporto parko žalinimu, gerinti pasiekiamumą visiems naudotojams ir mažinti spūstis, taip pat didinti kelių eismo saugumą laikantis Sąjungos kelių eismo saugumo standartų, ypač pažeidžiamiems eismo dalyviams, įskaitant, kai aktualu, aktyvaus judumo naudotojus.

4. Veiksmingas transeuropinio transporto tinklo veikimas: rengiant DJMP turėtų būti tinkamai atsižvelgta į įvairių miesto priemonių poveikį keleivių ir krovinių eismo srautams transeuropiniame transporto tinkle, kad būtų užtikrintas sklandus tranzitas, eismo nukreipimas aplinkkeliu arba eismo srautų sujungimas miestų transporto mazguose ir juos supančiose teritorijose, taip pat ir visai netaršių ir mažataršių transporto priemonių srautų. Jis visų pirma turėtų apimti veiksmus, kuriais mažinamos spūstys, didinamas kelių eismo saugumas ir šalinamos kliūtys, darančios poveikį eismo srautams transeuropiniame transporto tinkle.

5. Dalyvavimu grindžiamas požiūris: rengiant ir įgyvendinant DJMP turėtų būti vadovaujamasi integruota koncepcija, kuriai būdingas intensyvus įvairių lygmenų valdžios atstovų ir atitinkamų institucijų bendradarbiavimas, veiksmų koordinavimas ir konsultavimasis. Į šį procesą taip pat turėtų būti įtraukti piliečiai, pilietinės visuomenės atstovai ir ekonominiai subjektai.

6. Stebėsenos ir veiksmingumo rodikliai: DJMP turėtų apimti tikslus, tikslinius rodiklius ir rodiklius, kuriais grindžiamas dabartinis ir būsimas miesto transporto sistemos veiksmingumas. Jo įgyvendinimo stebėsena turėtų būti vykdoma taikant veiksmingumo rodiklius.

VI PRIEDAS

REGLAMENTO (ES) 2021/1153 PAKEITIMAI

Reglamento (ES) 2021/1153 priedo III dalis iš dalies keičiama taip:

1) antraštė pakeičiama taip:

„TARPVALSTYBINĖS IR TRŪKSTAMOS JUNGTYS“;

2) 1 punktas iš dalies keičiamas taip:

a) antraštė pakeičiama taip:

„Preliminarus iš anksto nustatytų tarpvalstybinių jungčių ir trūkstamų jungčių sąrašas“;

b) pirmoji eilutė „Pagrindinio tinklo koridorius „Atlanto vandenynas““ ir antroji eilutė, kurioje pateiktas jo išdėstymas, išbraukiama;

c) penktoji eilutė „Pagrindinio tinklo koridorius „Baltijos jūra – Adrijos jūra““ ir šeštoji eilutė, kurioje pateiktas jo išdėstymas, išbraukiama;

d) devintoji eilutė „Pagrindinio tinklo koridorius „Viduržemio jūra““ ir dešimtoji eilutė, kurioje pateiktas jo išdėstymas, išbraukiama;

e) tryliktoji eilutė „Pagrindinio tinklo koridorius „Šiaurės jūra – Baltijos jūra““ ir keturioliktoji eilutė, kurioje pateiktas jo išdėstymas, išbraukiama;

f) septynioliktoji eilutė „Pagrindinio tinklo koridorius „Šiaurės jūra – Viduržemio jūra““ ir aštuonioliktoji eilutė, kurioje pateiktas jo išdėstymas, išbraukiama;

g) dvidešimt pirmoji eilutė „Pagrindinio tinklo koridorius „Rytai / Rytinė Viduržemio jūros regiono dalis““ ir dvidešimt antroji eilutė, kurioje pateiktas jo išdėstymas, išbraukiama;

h) dvidešimt penktoji eilutė „Pagrindinio tinklo koridorius „Reinas – Alpių regionas““ ir dvidešimt šeštoji eilutė, kurioje pateiktas jo išdėstymas, išbraukiama;

i) trisdešimtoji eilutė „Pagrindinio tinklo koridorius „Reinas – Dunojus““ ir trisdešimt pirmoji eilutė, kurioje pateiktas jo išdėstymas, išbraukiama;

j) trisdešimt penktoji eilutė „Pagrindinio tinklo koridorius „Skandinavija – Viduržemio jūra““ ir trisdešimt šeštoji eilutė, kurioje pateiktas jo išdėstymas, išbraukiama.

VII PRIEDAS

ATITIKTIES LENTELĖ

Reglamentas (ES) Nr. 1315/2013	Šis reglamentas
1 straipsnis	1 straipsnis
2 straipsnis	2 straipsnis
3 straipsnis	3 straipsnis
4 straipsnis	4 straipsnis
5 straipsnis	5 straipsnio 1 ir 2 dalys
6 straipsnis	6 straipsnis
7 straipsnis	8 straipsnis
8 straipsnis	9 straipsnis
9 straipsnio 1 dalis	10 straipsnio 1 dalis
9 straipsnio 2 dalis	6 straipsnio 1 dalis ir 10 straipsnio 4 dalis
—	11 straipsnio 2 ir 3 dalys
10 straipsnis	12 straipsnis
—	13 straipsnis
11 straipsnis	14 straipsnis
12 straipsnio 1 dalis	38 straipsnio 1 dalies a punktas
12 straipsnio 2 dalies a punktas	18 straipsnio 1 dalies a punktas
12 straipsnio 2 dalies b ir c punktai	15 straipsnio 1 dalis
12 straipsnio 2 dalies d punktas	15 straipsnio 2 dalies a punktas
—	15 straipsnio 2 dalies b ir c punktai
—	15 straipsnio 3–6 dalys
12 straipsnio 2 dalies e punktas	—
12 straipsnio 3 dalis	15 straipsnio 7 dalis ir 18 straipsnio 8 dalis
—	19 straipsnis
13 straipsnis	20 straipsnis
14 straipsnio 1 dalis	21 straipsnio 1 dalis
14 straipsnio 2 dalis	21 straipsnio 3 dalis
14 straipsnio 3 dalis	21 straipsnio 2 dalis
15 straipsnio 1 dalis	22 straipsnio 1 dalies a punktas
15 straipsnio 2 dalis	22 straipsnio 1 dalies b punktas
—	22 straipsnio 1 dalies c punktas
—	22 straipsnio 2 dalis
—	23 straipsnio 1 dalis
15 straipsnio 3 dalies a punktas	23 straipsnio 3 ir 4 dalys
15 straipsnio 3 dalies b punktas	23 straipsnio 2 dalis

Reglamentas (ES) Nr. 1315/2013	Šis reglamentas
15 straipsnio 3 dalies c punktas	23 straipsnio 3 dalies pirmos pastraipos d punktas
—	23 straipsnio 5 ir 6 dalys
16 straipsnis	24 straipsnis
17 straipsnio 1 dalis	29 straipsnio 1 dalis
17 straipsnio 2 dalis	29 straipsnio 2 dalis
17 straipsnio 3 dalis	30 straipsnio 2 dalies a punktas
—	30 straipsnio 2 dalies b ir c punktai
—	30 straipsnio 3 ir 4 dalys
17 straipsnio 4 dalis	29 straipsnio 3 dalis
18 straipsnis	30 straipsnio 1 dalis
19 straipsnis	32 straipsnis
20 straipsnio 1 dalis	25 straipsnio 3 dalis
20 straipsnio 2 dalis	25 straipsnio 4 dalis
20 straipsnio 3 dalis	25 straipsnio 3 dalis
21 straipsnis	25 straipsnio 1 ir 2 dalys
22 straipsnis	26 straipsnis
23 straipsnis	28 straipsnis
24 straipsnio 1 dalis	33 straipsnio 1 dalis
24 straipsnio 2 dalis	33 straipsnio 2 dalis
25 straipsnis	34 straipsnis
26 straipsnis	35 straipsnis
—	36 straipsnio 1–4 dalys
27 straipsnis	36 straipsnio 5 dalis
—	37 straipsnis
28 straipsnis	38 straipsnis
29 straipsnis	39 straipsnis
—	40 straipsnis
30 straipsnis	41 straipsnis
—	42 straipsnis
31 straipsnis	43 straipsnis
32 straipsnis	44 straipsnis
33 straipsnis	45 straipsnis
34 straipsnis	4 straipsnio d punktas
35 straipsnis	46 straipsnis
—	47 straipsnis
—	48 straipsnis
—	49 straipsnis
36 straipsnis	5 straipsnio 3 dalis

Reglamentas (ES) Nr. 1315/2013	Šis reglamentas
37 straipsnis	50 straipsnis
38 straipsnio 1 dalis	6 straipsnio 3 dalis ir 10 straipsnio 2 dalis
38 straipsnio 2 dalis	—
38 straipsnio 3 dalis	6 straipsnio 1 dalis, 10 straipsnio 4 dalis ir 63 straipsnio 1 dalis
39 straipsnio 1 dalis	5 straipsnis
39 straipsnio 2 dalies a punkto i ir ii papunkčiai	16 straipsnis
39 straipsnio 2 dalies a punkto iii papunktis	18 straipsnis
39 straipsnio 2 dalies a punkto iv papunktis	17 straipsnis
39 straipsnio 2 dalies b punktas	23 straipsnio 1 dalis ir 27 straipsnio 1 dalis
39 straipsnio 2 dalies c punktas	31 straipsnis
39 straipsnio 2 dalies d punktas	34 straipsnio 1 dalies f punktas
39 straipsnio 3 dalis	16 straipsnio 11 dalis, 18 straipsnio 8 dalis ir 31 straipsnio 6 dalis
40 straipsnis	—
41 straipsnio 1 dalis	10 straipsnio 3 dalis
41 straipsnio 2 dalis	27 straipsnio 2 dalis
—	27 straipsnio 3 dalis
41 straipsnio 3 dalis	34 straipsnio 1 dalis
42 straipsnis	51 straipsnis
43 straipsnis	7 straipsnis
44 straipsnis	11 straipsnio 1 dalis
—	11 straipsnio 2 ir 3 dalys
45 straipsnio 1–5 dalys	52 straipsnio 1–5 dalys
—	52 straipsnio 7 ir 8 dalys
45 straipsnio 6 dalis	53 straipsnio 7 dalis
45 straipsnio 7 dalis	53 straipsnio 6 dalis
45 straipsnio 8 dalis	52 straipsnio 9 dalis
45 straipsnio 9 dalis	52 straipsnio 10 dalis
46 straipsnio 1 dalis	53 straipsnio 1 dalis
—	53 straipsnio 3 dalis
46 straipsnio 2 dalis	53 straipsnio 4 dalis
—	53 straipsnio 5 dalis
47 straipsnio 1 dalis	54 straipsnis
—	55 straipsnio 1 dalis
47 straipsnio 2 dalis	55 straipsnio 2 dalis
—	55 straipsnio 3 ir 4 dalys
47 straipsnio 3 dalis	54 straipsnio 4 dalis
48 straipsnis	52 straipsnio 6 dalis

Reglamentas (ES) Nr. 1315/2013	Šis reglamentas
—	56 straipsnis
49 straipsnio 1 dalis	57 straipsnis
—	60 straipsnio 1 dalis
49 straipsnio 2 dalis	60 straipsnio 2 dalis
49 straipsnio 3 dalis	—
49 straipsnio 4 dalis	58 straipsnio 1, 2 ir 3 dalys
49 straipsnio 5 dalis	58 straipsnio 4 dalis
49 straipsnio 6 dalis	58 straipsnio 5 dalis
50 straipsnis	59 straipsnis
51 straipsnis	8 straipsnio 8 dalis
52 straipsnis	61 straipsnis
53 straipsnis	62 straipsnis
54 straipsnis	63 straipsnis
55 straipsnis	8 straipsnio 6 dalis
56 straipsnis	64 straipsnis
57 straipsnis	65 straipsnis
—	66 straipsnis
—	67 straipsnis
58 straipsnis	10 straipsnio 2 dalis ir 68 straipsnis
59 straipsnis	68 straipsnis
60 straipsnis	69 straipsnis
I priedas	I priedas
II priedas	II priedas
—	III priedas
III priedas	IV priedas
—	V priedas
—	VI priedas