



EUROPOS KOMISIJA

Briuselis, 2011.10.19
KOM(2011) 650 galutinis

2011/0294 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių

(Tekstas svarbus EEE)

{SEK(2011) 1212 galutinis}

{SEK(2011) 1213 galutinis}

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

1.1. Pasiūlymo aplinkybės ir tikslai

Nuo XX a. aštuntojo dešimtmečio vidurio vykdant transeuropinio transporto tinklo (toliau – TEN–T) politiką buvo kuriami politikos pagrindai, siekiant plėtoti infrastruktūrą, kuri užtikrintų sklandų vidaus rinkos veikimą, ekonominę, socialinę ir teritorinę sanglaudą ir pagerintų susisiekimą visoje ES. Todėl 1992 m. į Mastrichto Sutartį buvo įtrauktas specialus transeuropinių transporto tinklų teisinis pagrindas ir 1994 m. Eseno Europos Vadovų Taryboje priimtas 14 svarbių projektų sąrašas.

1996 m. Europos Parlamentas ir Taryba priėmė TEN–T politikos ir infrastruktūros planavimo gaires¹. Atsižvelgiant į ES plėtrą ir numatytus transporto srautų pokyčius², gairės iš esmės persvarstytos 2004 m. Be to, išplėstas 14 prioritetinių projektų sąrašas.

Siekiant palengvinti projektų įgyvendinimą, sukurtos kelios finansinės ir ne finansinės priemonės. Tai TEN finansinis reglamentas³, Sanglaudos fondas, Europos regioninės plėtros fondas (toliau – ERPF), taip pat Europos investicijų banko paskolos ir Komisijos koordinavimo iniciatyvos.

Siekdami užtikrinti aiškumą, Europos Parlamentas ir Taryba 2010 m. priėmė Sprendimą Nr. 661/2010/ES, t. y. nauja redakcija išdėstytas TEN–T gaires⁴.

Europos Sąjungos transporto infrastruktūra yra tinkamai išplėtotą. Tačiau transporto infrastruktūra kol kas tebėra susiskaidyta geografiškai ir transporto rūšių atžvilgiu. Sprendimą 661/2010 pakeisiančių naujųjų gairių pagrindinis tikslas – sukurti visuotinę integruotą visas valstybes nares ir regionus aprėpsiantį transeuropinį transporto tinklą, kuris suteiktų pagrindą darniai vystyti visų rūšių transportą, siekiant tinkamiau išnaudoti jų pranašumą ir taip padidinti tinklo užtikrinamą Europos pridėtinę vertę.

Atsižvelgiant į TEN–T politikos uždavinius, kurie taip pat išskelti Baltojoje knygoje „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“⁵ (toliau – Baltoji knyga), šiose gairėse taip pat apibrėžta ilgalaikė TEN–T politikos strategija iki 2030–2050 m.

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

² 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendimas Nr. 884/2004/EB, iš dalies keičiantis Sprendimą 1692/96/EB, pateikiantį Bendrijos gaires dėl transeuropinio transporto tinklo plėtros, OL L 201, 2004 6 7, p. 1.

³ 2007 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 680/2007, nustatantis bendrąsias taisykles dėl Bendrijos finansinės paramos teikimo transeuropinių transporto ir energetikos tinklų srityse, OL L 162, 2007 6 22, p. 1.

⁴ 2010 m. liepos 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendimas Nr. 661/2010 dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių (nauja redakcija), OL L 204, 200 8 5, p. 1.

⁵ COM(2011) 144.

1.2. Nagrinėjami klausimai

ES lygmeniu privaloma spręsti penkis pagrindinius klausimus.

Pirma, trūkstamos jungtys, visų pirma tarpvalstybinėse atkarpose, yra pagrindinė laisvą prekių ir keleivių judėjimą tarp valstybių narių ir kaimyninių valstybių varžanti kliūtis.

Antra, jau seniai gerokai skiriasi valstybių narių ir jas jungiančios infrastruktūros kokybė ir galimybės ja naudotis (pralaidumo problemos). Visų pirma privaloma gerinti rytų ir vakarų jungtis ir šiuo tikslu kurti naują transporto infrastruktūrą ir (arba) atlikti turimos infrastruktūros techninę priežiūrą, ją rekonstruoti ar modernizuoti.

Trečia, skirtingų transporto rūšių infrastruktūra nėra susieta. Daugelis Europos krovinių terminalų, keleivių stočių, vidaus vandenų uostų, jūrų uostų, oro uostų ir miestų-transporto mazgų nėra pritaikyti užtikrinti daugiarūšio transporto jungtis. Šiuose į transporto sistemą integruotuose transporto mazguose trūksta daugiarūšiam transportui pritaikytų pajėgumų, todėl nepakankamai išnaudojami daugiarūšio transporto privalumai ir jo teikiamos galimybės šalinti infrastruktūros pralaidumo kliūtis ir užtikrinti trūkstamas jungtis.

Ketvirta, investicijos į transporto infrastruktūrą turėtų padėti siekti, kad transporto sektoriuje šiltnamio efektą sukeliančių dujų iki 2050 m. būtų išmetama 60 % mažiau.

Penkta, valstybės narės kol kas taiko skirtingas eksploataavimo taisykles ir reikalavimus, visų pirma sąveikos užtikrinimo srityje, todėl randasi su transporto infrastruktūra susijusių kliūčių ir pralaidumo problemų.

1.3. Veiksmų sritys

Šiuo pasiūlymu siekiama parengti ir išplėtoti visapusišką transeuropinį transporto tinklą, kurį sudarytų geležinkelių, vidaus vandenų kelių, kelių, jūros ir oro transporto infrastruktūra, ir taip užtikrinti sklandų vidaus rinkos veikimą ir sustiprinti ekonominę bei socialinę sanglaudą.

Siekiant šių tikslų pirmiausiai privaloma imtis konceptualaus planavimo. Remdamasi viešų konsultacijų su suinteresuotosiomis šalimis rezultatais, Komisija priėjo prie išvados, kad TEN–T geriausiai galėtų būti kuriamas remiantis dviejų lygmenų – visuotinio tinklo ir pagrindinio tinklo – principu.

Visuotinis tinklas yra pagrindinė TEN–T dalis. Jis aprėpia visą gairių reikalavimus atitinkančią eksploatuojamą ir planuojamą infrastruktūrą. Visuotinis tinklas turi būti sukurtas ne vėliau 2050 m. gruodžio 31 d.

Pagrindinį tinklą, kuris yra visuotinio tinklo dalis, sudaro svarbiausios visuotinio tinklo strateginės dalys. Jis yra įvairių rūšių transporto judumo tinklo pagrindas. Pagrindinis tinklas visų pirma apima didžiausios Europos pridėtinės vertės sudedamąsias TEN–T dalis: trūkstamas tarpvalstybines atkarpas, pagrindines pralaidumo kliūtis ir daugiarūšio transporto mazgus. Pagrindinis tinklas turi būti sukurtas ne vėliau 2030 m. gruodžio 31 d.

Antroji veikslių sritis susijusi su įgyvendinimo priemonėmis. Tinkamai atsižvelgdama į krovinių vežimą geležinkelių koridoriais⁶, Komisija parengė pagrindinių tinklo koridorių koncepciją. Šie koridoriai bus naudojami kaip pagrindinio tinklo darnaus kūrimo svarbiausia priemonė. Pagrindinio tinklo koridoriai iš esmės aprėps trijų rūšių transportą ir nusidrieks ne mažiau kaip per tris valstybes nares. Jei įmanoma, jie turėtų būti sujungiami su jūrų uostu. Pagrindinio tinklo koridoriai suteiks galimybę valdyti pajėgumus, investuoti, statyti įvairių rūšių transporto perkrovimo objektus ir koordinuoti jų veiklą, taip pat diegti sąveikias eismo valdymo sistemas.

1.4. Derėjimas su kitomis Sąjungos politikos sritimis ir tikslais

Pasiūlymas atitinka Komisijos baltojoje knygoje išdėstytą politiką. Jis aiškiai paminėtas kaip dalis 34 iniciatyvos, susijusios su strateginės Europos infrastruktūros pagrindiniu tinklu⁷.

Gairėse visų pirma atsižvelgiama į Baltojoje knygoje nustatytą strategiją, kuria siekiama pašalinti pagrindines kliūtis ir pralaidumo problemas svarbiausiose transporto infrastruktūros srityse. Taip siekiama sukurti Bendrą Europos transporto erdvę, kurioje būtų teikiamos geresnės transporto paslaugos ir sukurtas visiškai integruotas transporto tinklas. Be to, būtų susieti skirtingų rūšių transporto sektoriai ir iš esmės pakeisti krovinių ir keleivių vežimo modeliai. Šis pokytis neišvengiamas siekiant, kad transporto sektoriuje šiltnamio efektą sukeliančių dujų iki 2050 m. būtų išmetama 60 % mažiau.

Nesukūrus tinkamo tinklo ir neužtikrinus pažangesnio jo naudojimo, neįmanomos esminės transporto sektoriaus permainos. Laikoma, kad darnios transporto sistemos kūrimas turi būti grindžiamas infrastruktūros planavimu ir jos plėtra.

Pasiūlymu taip pat prisidedama prie Komisijos komunikate „Europos skaitmeninė darbotvarkė“⁸ iškeltų tikslų įgyvendinimo – skatinamas intelektinių transporto sistemų diegimas. Pasiūlymas taip pat yra 2011 m. balandžio mėn.⁹ Komisijos pasiūlyto Bendrosios rinkos akto viena iš priemonių, nes vidaus rinka grindžiama tinklais, kurie yra pagrindinis sklandų ir efektyvų prekių bei paslaugų judėjimą skatinantis veiksnys.

Be to, nustatyta, kad darniojo transporto skatinimas yra viena iš priemonių įgyvendinant vieną iš trijų pagrindinių prioritetinių sričių, apibrėžtų 2010 m. kovo 3 d. Komisijos priimtame dokumente „2020 m. Europa. Pažangaus, tvaraus ir integracinio augimo strategija“¹⁰, t. y. tvaraus augimo užtikrinimas šalinant didžiausias pralaidumo kliūtis, visų pirma tarpvalstybinėse atkarpose ir daugiarūšio transporto mazguose (miestuose, uostuose, logistikos centruose).

Be to, šiuo pasiūlymu prisidedama prie teritorinės ES sanglaudos – vieno iš ES tikslų, – taip pat prie ekonominės ir socialinės sanglaudos stiprinimo.

⁶ 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.

⁷ Žr. Baltosios knygos I priedo 3.1 skirsnį „Transporto infrastruktūra: teritorinė sanglauda ir ekonominė plėtra“.

⁸ COM(2010) 245 galutinis/2.

⁹ COM(2011) 206 galutinis.

¹⁰ COM(2011) 2020.

2. KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS REZULTATAI IR POVEIKIO VERTINIMAI

2.1. Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis

Nuo 2009 m. vasario mėn. iki 2010 m. birželio mėn. Komisija surengė išsamias ir intensyvias konsultacijas su suinteresuotosiomis šalimis.

Komisija konsultacijų proceso pradžioje priėmė žaliają knygą. Priėmus šią knygą pradėti svarstyti pagrindiniai TEN–T politikos klausimai ir tikslai, taip pat galimi jų sprendimo ir siekimo būdai¹¹.

Atsižvelgdama į suinteresuotųjų šalių pasiūlymus, Komisija subūrė šešias specialistų grupes, kurios nuo 2009 m. lapkričio mėn. iki 2010 m. balandžio mėn. nagrinėjo keliolika pagrindinių būsimos TEN–T plėtros galimybių¹². Specialistų grupės rekomendacijos buvo įtrauktos į Komisijos darbinį dokumentą, kuris viešoms konsultacijoms pateiktas 2010 m. kovo 4 d¹³.

Per viešas konsultacijas iš viso gauta per 530 atsiliepimų. Didesnioji respondentų dalis pritarė, kad planuojant TEN–T būtų taikomas naujas dviejų lygmenų principas, t. y. kad visuotinis tinklas sudaro pamatinį lygmenį, o pagrindinis tinklas – strategiškai svarbiausios TEN–T dalys.

2009 m. spalio mėn. ir 2010 m. birželio mėn. Neapolyje ir Sarago-soje buvo surengtos ministrų ir suinteresuotosios šalies konferencijos.

2011 m. vasario mėn. Tarybai ir Europos Parlamentui Komisija pateikė tarnybų darbo dokumentą¹⁴, kuriame toliau plėtojama metodika, planavimas ir įgyvendimo scenarijai.

2.2. Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas

Komisija ne tik konsultavosi su suinteresuotosiomis šalimis, tačiau taip pat nuolatos bendradarbiavo su valstybėmis narėmis pagal Sprendimą Nr. 1692/96/EB įsteigtame Gairių stebėsenos ir keitimosi informacija komitete. Šiame komitete, kuris nuo 2010 m. posėdžius rengia kas mėnesį, valstybės narės informuojamos apie persvarstymo proceso pažangą ir nagrinėjamus dalykus.

Be to, Komisijos tarnybos su valstybėmis narėmis surengė keletą dvišalių ir daugiašalių posėdžių, kuriuose išsamiai aptarta visuotinio tinklo plėtra ir apibūdintos esminės pagrindinio tinklo ypatybės.

¹¹ „TEN-T: politikos peržiūra. Siekiant geriau integruoto transeuropinio transporto tinklo įgyvendinant bendrąją transporto politiką“, COM(2009) 44 galutinis.

¹² Specialistų grupės nagrinėjo visuotinio ir pagrindinio tinklo struktūrą, TEN–T planavimo metodiką, transporto politikos siejimą su TEN–T planavimu, intelektines transporto sistemas, naujas TEN–T sistemoje taikytinas technologijas, TEN–T sąsajas su objektais už ES ribų, TEN–T finansavimą, teisinius ir ne finansinius TEN–T aspektus.

¹³ „Konsultacijos dėl transeuropinio transporto tinklo politikos ateities“, COM(2010) 212 galutinis.

¹⁴ „Nauja transeuropinių transporto tinklų politika. Planavimo ir įgyvendinimo klausimai“, SEC(2011) 101.

Ryšiai su atskiromis suinteresuotosiomis šalimis megzti rengiant atskirus posėdžius, konferencijas ir per ES koordinatorių susitikimus dėl jiems priskirtų atitinkamų prioritetinių projektų.

2.3. Poveikio vertinimas

Poveikio vertinime nustatyti keturi konkretūs tikslai, kurių siekiant galima spręsti su tinklo suskaidymo problemą.

Siekiant pagerinti planavimo ES lygmeniu koordinavimą, pirmasis konkretus tikslas –

- apibrėžti nuoseklų ir skaidrų metodą, kaip didinti transeuropinių transporto tinklų Europos Sąjungos pridėtinę vertę, kad jį taikant būtų nagrinėjami tokie suskaidyto tinklo aspektai kaip trūkstamos jungtys, transporto daugiarūšiškumas ir atitinkamų jungčių su kaimyninėmis ir trečiosiomis šalimis, taip pat užtikrinti reikiamą geografinę aprėptį.

Siekiant sukurti veiksmingą valdymo struktūrą, kad būtų galima sukurti tinkamiausios konfigūracijos tinklą, kiti trys konkretūs tikslai yra tokie:

- skatinti valdymo sistemoms taikomų Europos *standartų* diegimą ir siekti, kad būtų parengtos darnios bendros svarbos TEN–T projektų valdymo taisyklės. Įgyvendinant šį tikslą siekiama ne nustatyti naujus standartus ar taisykles, o veikiau užtikrinti veiksmingą jau parengtų bendrų Europos standartų priėmimą ir įdiegimą;
- skatinti valstybių narių bendradarbiavimą, siekiant koordinuoti investicijas, laiko pasirinkimą, maršrutų parinkimą, su bendros svarbos projektais susijusių aplinkos bei sąnaudų ir naudos įvertinimą;
- užtikrinti, kad tinkamiausia tinklo konfigūracija būtų pagrindinis elementas, į kurį atsižvelgiant būtų skiriamos ES fondų lėšos ir kuris suteiktų galimybę pagrindinį dėmesį skirti tarpvalstybinėms atkarpoms, trūkstamoms jungtims ir pralaidumo kliūtims.

Todėl galimos dvi politikos pasirinktys:

- 1 pasirinktis – planavimo metodą, iš esmės pagrįstą dabartine politika (su tam tikrais pakeitimais, padarytais atsižvelgiant į įgytą patirtį), derinti su įgyvendinimo geresnio koordinavimo metodu;
- 2 pasirinktis – planavimo geresnio koordinavimo metodas, kai nustatoma tinkamiausia strateginės TEN–T pagrindinės dalies konfigūracija, derinamas su tuo pačiu įgyvendinimo geresnio koordinavimo metodu.

palyginti su pagrindiniu politikos metodu, bet kuri iš šių pasirinkčių leistų gerokai padidinti tiek įgyvendinimo veiksmingumą, tiek ekonominį bei socialinį poveikį ir poveikį aplinkai. Dėl planavimo ir įgyvendinimo geresnio koordinavimo 2 pasirinktis leistų užtikrinti didesnę bendrą teigiamą poveikį.

2.4. Pagrindinio tinklo projekto rengimo metodika

Į šį pasiūlymą įtrauktas pagrindinio tinklo projektas parengtas naudojant suderintą metodiką. Jis parengtas naudojant toliau pateiktą dviejų etapų metodiką¹⁵.

Pirmas etapas – nustatyti pagrindinius transporto mazgus:

- miestų transporto mazgai, kuriems priskiriamos visų valstybių narių sostinės, visi didieji miestai pagal Europos teritorinio planavimo stebėjimo tinklo (ESPON) kriterijus ir visos kitos stambios miestų teritorijos arba aglomeracijos, įskaitant visą jų susijusią daugiarūšio transporto infrastruktūrą, jei ji priklauso visuotiniam tinklui; iš viso identifikuoti 82 miestų transporto mazgai – jie išvardyti gairių priede; miestų transporto mazgams tiesiogiai priklausantys uostai ir oro uostai priklauso pagrindiniam tinklui;
- už šių miestų transporto mazgų ribų – uostai, kurie viršija tam tikrą apyvartos ribinę vertę arba atitinka konkrečius geografinius kriterijus; gairių priede iš viso išvardyti 82 uostai;
- svarbiausi sienos kirtimo punktai – po vieną kiekvienos rūšies transportui tarp kiekvienos valstybės narės ir kiekvienos kaimyninės šalies; gairių priede iš viso išvardyti 46 sienos kirtimo punktai.

Antrajame etape šie pagrindiniai transporto mazgai būtų sujungiami daugiarūšio transporto jungtimis (keliais, geležinkeliais, vidaus vandenų keliais), atsižvelgiant į prieinamumą ar ekonominį pagrįstumą, veiksmingumą ir naudingumą, taip pat visų pirma naudojant turimą infrastruktūrą.

3. TEISINIAI PASIŪLYMO ASPEKTAI

3.1. Siūlomų priemonių santrauka

Siūlomu reglamentu panaikinamas ir pakeičiamas 2010 m. liepos 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendimas 661/2010/ES dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių.

Į pasiūlymą įtraukti šie pagrindiniai elementai:

- TEN–T bus plėtojamas laipsniškai, laikantis dviejų lygmenų principo, pagal kurį nustatomas visuotinis tinklas ir pagrindinis tinklas;
- visuotinis tinklas turi būti sukurtas ne vėliau 2050 m. gruodžio 31 d., o pagrindinis tinklas pirmumo tvarka – iki 2030 m. gruodžio 31 d.;
- gairėse nustatoma bendros svarbos projektų nustatymo sistema. Šiais projektais prisidedama prie TEN–T rengimo ir kūrimo; tuo tikslu kuriama infrastruktūra, atliekama jos techninė priežiūra, ji rekonstruojama ir modernizuojama, taip pat

¹⁵ Išsami metodika 2011 m. sausio mėn. paskelbta Komisijos tarnybų darbo dokumente „Nauja transeuropinio transporto tinklo politika. Planavimo ir įgyvendinimo klausimai“. Ji šiek tiek pakeista atsižvelgiant į klausimus, iškeltus transporto ministrų susitikime 2011 m. vasario 7–8 d. ir posėdžiuose su aukšto lygio visų ES valstybių narių atstovais.

nustatomos priemonės, kuriomis skatinama infrastruktūrą naudoti efektyviai naudojant išteklius, taip pat suteikiama galimybę teikti tvarias ir efektyvias krovinių gabenimo paslaugas;

- siekdama bendradarbiauti su trečiosiomis ir kaimyninėmis šalimis¹⁶, Europos Sąjunga gali skatinti abipusės svarbos projektus;
- visuotiniam tinklui priskiriami:
 - žemėlapiai;
 - infrastruktūros sudedamosios dalys;
 - infrastruktūros reikalavimai;
 - bendros svarbos projektų skatinimo prioritetinės sritys;
- krovinių terminalai, keleivių stotys, vidaus vandenų uostai, jūrų uostai ir oro uostai sujungs skirtingų rūšių transportą, kad būtų užtikrinta galimybė naudoti daugiarūšį transportą;
- miestų transporto mazgai yra pagrindiniai visuotinio tinklo elementai, ir jais sujungiama skirtinga transporto infrastruktūra;
- gairėse nustatomi specialūs pagrindiniam tinklui taikomi reikalavimai, kuriais papildomi visuotinio tinklo reikalavimai, pvz., alternatyviųjų degalų prieinamumas. Komisija stebės ir vertins pagrindinio tinklo kūrimo pažangą;
- pagrindinio tinklo koridoriai – tai priemonė, kurią naudojant kuriamas pagrindinis tinklas. Šie koridoriai turi būti grindžiami įvairių rūšių transporto integravimu ir jų sąveika; be to, jie turėtų padėti užtikrinti darnią plėtrą ir valdymą;
- Europos koordinatoriai palengvina darnų koridorių kūrimą bendradarbiaudami su koridorių centrais, kuriuos turi įsteigti atitinkamos valstybės narės;
- kiekvienas koridoriaus centras kaip valdymo pagrindą parengia daugiametį plėtros planą, įskaitant investavimo ir diegimo planus. Atsižvelgdama į šią informaciją Komisija priima kiekvienam koridoriui skirtus įgyvendinimo teisės aktus (sprendimus);
- pasiūlyme raginama reguliariai persvarstyti priedus ir šiam tikslui naudoti deleguotuosius teisės aktus, siekiant atnaujinti visuotinio tinklo žemėlapius. Pasiūlyme taip pat numatyta pagrindinį tinklą persvarstyti iki 2023 m.

¹⁶ III priede šių šalių regioniniai transporto tinklai numatyti tokiu mastu, kiek jie jau apibrėžti. Rytų partnerystės kaimyninių šalių regioninis tinklas bus apibrėžtas Rytų partnerystės transporto ekspertų grupei baigus darbą, remiantis veikla, atlikta įgyvendinant transporto koridorių Europa–Kaukazas–Azija (TRACECA). Kaimyninių pietų šalių regioninis tinklas bus apibrėžtas remiantis darbu, atliktu vykdant Europos ir Viduržemio jūros transporto forumo veiklą.

3.2. Teisinis pagrindas

Teisinis šio pasiūlymo pagrindas yra Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (toliau – SESV) 172 straipsnis.

3.3. Subsidiarumo principas

Suderinta transeuropinio transporto tinklo plėtra siekiant užtikrinti transporto srautus bendroje Europos rinkoje, taip pat ekonominę, socialinę ir teritorinę Europos sanglaudą reikalauja imtis veiksmų Europos Sąjungos lygmeniu, nes šių veiksmų negalėtų imtis pavienės valstybės narės. Ši nuostata visų pirma taikoma tarpvalstybinėms atkarpoms.

3.4. Proporcingumo principas

Pasiūlymas atitinka proporcingumo principą; jis gali būti priskirtas Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 170 straipsnyje apibrėžtai veiksmų transeuropinio transporto tinklo srityje taikymo sričiai.

Šiame pasiūlyme numatyti veiksmai aiškiai skirti tik Europos transporto infrastruktūros tinklams.

3.5. Priemonės pasirinkimas

Galiojančios TEN–T gairės buvo pasiūlytos ir priimtos kaip Europos Parlamento ir Tarybos sprendimas. Šis sprendimas visų pirma skiriamas valstybėms narėms, todėl visos gairės privalomos visoms valstybėms narėms.

Nors iki šiol manyta, kad valstybės narės paprastai yra pagrindinės dalyvės, nuo kurių priklauso transporto infrastruktūros plėtra ir valdymas, tačiau tam tikros permainos leidžia tvirtinti, kad padėtis laipsniškai keičiasi. Be to, plėtojant infrastruktūrą labai padidėjo regioninių ir vietos institucijų, infrastruktūros valdytojų, transporto operatorių ir kitų privačiųjų bei viešųjų subjektų vaidmuo.

Kadangi be valstybių narių vis daugiau dalyvių įtraukiama į TEN–T planavimą, plėtrą ir eksploatavimą, svarbu užtikrinti, kad gairės būtų visiems privalomos. Todėl Komisija šiam pasiūlymui kaip teisinę priemonę pasirinko reglamentą.

Be to, pabrėžtina, kad pasiūlymu numatyta aprėpti laikotarpį iki 2050 m. Todėl sunku numatyti visas dalyvių, kurie šiuo laikotarpiu galėtų būti įtraukti į TEN–T įgyvendinimo projektus, kategorijas.

3.6. Europos ekonominė erdvė

Siūlomas teisės aktas susijęs su EEE, todėl turėtų būti jai taikomas.

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Pasiūlymas neturi jokio papildomo poveikio ES biudžetui.

5. EUROPOS INFRASTRUKTŪROS TINKLŲ PRIEMONĖ

Atsižvelgdama į 2014–2020 m.¹⁷ daugiametę finansinę programą, Komisija paskelbė sukūrusi naują ES lygmens priemonę „Europos infrastruktūros tinklų priemonė“, kurią naudojant bus finansuojama prioritėtinė ES transporto, energetikos ir skaitmeninio plačiajuosčio ryšio infrastruktūra. Naudojant priemonę bus teikiama parama Europos ir bendrosios rinkos lygmens infrastruktūros projektams, siekiant garantuoti ES paramą prioritetiniams tinklams, kuriuos privaloma sukurti iki 2020 m., ir tais atvejais, kai veiksmų privaloma imtis Europos lygmeniu. Priemonei numatytas vienas fondas, kuriam 2014–2020 m. numatyta 50 mlrd. EUR, iš kurių 31,7 mlrd. EUR bus skirta transportui, o iš jų 10 mlrd. EUR numatyta su transporto infrastruktūra susijusioms investicijoms valstybėse narėse, kurios turi teisę gauti šias investicijas pagal Sanglaudos fondo nuostatas. Komunikate taip pat siūloma, kad ES svarbos infrastruktūros projektai, kurie įgyvendinami ir kaimyninių ar besiruošiančių stojimui šalių teritorijoje, ateityje būtų koordinuojami ir paremiami taikant naują Europos infrastruktūros tinklų priemonę¹⁸.

Šiose gairėse, taip pat Europos infrastruktūros tinklų priemonėje, bus nustatyti Europos transporto infrastruktūros finansavimo prioritetai.

6. PAPRASTINIMAS

Pasiūlymu prisidedama prie galiojančių taisyklių paprastinimo. Projekto rengimą galima supaprastinti laikantis naujo koridoriaus požiūrio ir steigiant koridoriams skirtus centrus.

¹⁷ COM(2011) 500 galutinis.

¹⁸ Toks koordinavimas galėtų apimti, be kita ko, kitą finansavimą, skiriamą pagal Kaimynystės investicinę priemonę arba Pasirengimo narystei pagalbos priemonę.

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių

(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,

perdavus įstatymo galią turinčio teisės akto projektą nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę¹⁹,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę²⁰,

laikydami įprastos teisėkūros procedūros,

kadangi:

- (1) siekiant aiškumo 1996 m. liepos 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendimas Nr. 1692/96/EB, pateikiantis Bendrijos gaires dėl transeuropinio transporto tinklo plėtros²¹, išdėstytas nauja redakcija 2010 m. liepos 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendimu Nr. 661/2010/ES dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių²²;
- (2) planuojant, plėtojant ir eksploatuojant transeuropinius transporto tinklus prisidedama prie pagrindinių Sąjungos tikslų, pvz., sklandaus vidaus rinkos veikimo ir ekonominės bei socialinės sanglaudos stiprinimo, taip pat siekiama konkrečių tikslų, pvz., užtikrinti nuolatinį tvarų asmenų ir prekių judėjimą, taip pat susisiekimą su visais Sąjungos regionais;
- (3) siekiant šių tikslų turėtų būti kuriamos nacionalinių transporto tinklų jungtys ir užtikrinama jų sąveiką efektyviai naudojant išteklius;

¹⁹ OL C , , p. .

²⁰ OL C , , p. .

²¹ OL L 228, 1996 9 9, p. 1.

²² OL L 204, 2010 8 5, p. 1.

- (4) didėjant eismo intensyvumui tarptautiniuose transporto koridoriuose vis dažniau susidaro eismo spūsčių. Siekiant užtikrinti tarptautinių prekių ir keleivių judėjimą, transeuropinio transporto tinklo pajėgumas ir šio pajėgumo naudojimas turėtų būti optimizuojamas ir, jei reikia, didinamas pašalinant infrastruktūros trūkumus, taip pat valstybėse narėse ir tarp jų sukuriant trūkstamas infrastruktūros jungtis;
- (5) kaip nurodyta Baltojoje transporto knygoje „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“²³, transporto veiksmingumą ir naudingumą galima gerokai padidinti tinkle geriau integruojant daugiarūšį transportą ir šiuo tikslu naudojant infrastruktūrą, informacijos srautus bei procedūras;
- (6) Baltojoje knygoje raginama plėtoti su transportu susijusią informacijos ir ryšių technologiją, siekiant užtikrinti patikimesnį ir integruotą eismo valdymą, taip pat paprastinti administracines procedūras ir šiuo tikslu gerinti krovinių logistiką, krovinio buvimo vietos nustatymą ir sekimą, parinkti tinkamesnius tvarkaraščius ir eismo srautus. Taikant šias priemones skatinamas veiksmingas transporto infrastruktūros valdymas ir naudojimas, todėl joms turėtų būti taikomas šis reglamentas;
- (7) transeuropinio transporto tinklo politikoje privalu atsižvelgti į transporto politikos ir infrastruktūros valdymo pokyčius. Praeityje už transporto infrastruktūros statybą ir techninę priežiūrą visų pirma būdavo atsakingos valstybės narės. Tačiau kiti subjektai, įskaitant privačiojo sektoriaus, tampa vis svarbesni kuriant daugiarūšiam transportui skirtą transeuropinį transporto tinklą, įskaitant, pvz., infrastruktūros valdytojus, koncesininkus arba jūrų uostų ir oro uostų administracijas;
- (8) transeuropinį transporto tinklą iš esmės sudaro infrastruktūra. Šią infrastruktūrą valdo skirtingi viešojo ir privačiojo sektoriaus subjektai. Norint pasiekti visus naujos transeuropinio transporto tinklo politikos tikslus, reglamente turi būti nustatyti vienodi infrastruktūros reikalavimai, kad jų laikytųsi visi už transeuropinio transporto tinklo infrastruktūrą atsakingi subjektai;
- (9) plėtojant transeuropinį transporto tinklą tinkamiausiai būtų laikytis dviejų lygmenų principo, pagrįsto visuotiniu tinklu ir pagrindiniu tinklu; šie du lygmenys Sąjungoje būtų laikomi aukščiausio infrastruktūros planavimo lygmens elementai;
- (10) visuotinis tinklas turėtų būti visą Europą aprėpiantis transporto tinklas, kurį eksploatuojant būtų užtikrinamas susisiekimas su visais Sąjungos regionais, įskaitant nutolusius ir atokiausius regionus, kaip numatyta vykdant integruotą jūrų politiką²⁴, ir didinama jų sanglauda. Gairėse turėtų būti nustatyti visuotinio tinklo infrastruktūros reikalavimai, siekiant iki 2050 m. sukurti aukštos kokybės tinklą;
- (11) remiantis visuotinio tinklo užtikrinta struktūra, pagrindinis tinklas turėtų būti apibrėžtas ir sukurtas pirmumo tvarka iki 2030 m. Visuotinis tinklas turėtų būti pagrindas, kuriuo remiantis būtų plėtojamas daugiarūšio transporto tinklas, ir apskritai būtų skatinama visuotinio tinklo plėtra. Šis tinklas turėtų suteikti galimybę Sąjungoje imtis veiksmų, kuriais pagrindinį dėmesį būtų siekiama skirti didžiausią Europos pridėjamąją vertę užtikrinančioms transeuropinio transporto tinklo dalims, visų pirma

²³ COM(2011) 0144 galutinis.

²⁴ COM(2007) 575 galutinis.

tarpvilkybinėms atkarpoms, trūkstamosioms jungtims, daugiarūšio transporto jungtims ir pagrindinėms pralaidumo kliūtims;

- (12) siekiant pagrindinį tinklą ir visuotinį tinklą kurti darniai bei laiku ir taip užsitikrinti didžiausią tinklo teikiamą naudą, atitinkamos valstybės narės turėtų pasirūpinti, kad bendros svarbos projektai atitinkamai būtų užbaigti iki 2030 ir 2050 m.;
- (13) būtina nustatyti bendros svarbos projektus, kuriuos vykdant būtų prisidedama prie transeuropinio transporto tinklo kūrimo ir kurie atitiktų gairėse nustatytus prioritetus;
- (14) įgyvendinant bendros svarbos projektą turėtų būti užtikrinta akivaizdi Europos pridėtinė vertė. Įgyvendinant tarpvalstybinius projektus Europoje paprastai sukuriama didelė pridėtinė vertė, tačiau šių projektų tiesioginis ekonominis poveikis, palyginti su nacionaliniais projektais, gali būti mažesnis. Todėl tikėtina, kad jie nebūtų įgyvendinami be Sąjungos dalyvavimo;
- (15) transeuropinį transporto tinklą plėtoja ir kuria ne vien valstybės narės, todėl visiems bendros svarbos projekto iniciatoriams, pvz., vietinėms ir regioninėms institucijoms, infrastruktūros valdytojams ar kitiems privatesiems arba viešiesiems subjektams, įgyvendinantiems šiuos projektus, turėtų būti taikomos šiame reglamente nustatytos teisės ir pareigos, taip pat kitos susijusios Sąjungos ir nacionalinės taisyklės ir procedūros įgyvendinant šiuos projektus;
- (16) siekiant užtikrinti jungtis ir sąveiką su atitinkamais infrastruktūros tinklais, būtina bendradarbiauti su kaimyninėmis ir trečiosiomis šalimis. Todėl Sąjunga tam tikrai atvejais turėtų skatinti abipusės svarbos projektus su tomis šalimis;
- (17) siekiant tinkle tinkamai integruoti daugiarūšį transportą, būtina užtikrinti atitinkamą transeuropinio transporto tinklo planavimą. Dėl šių priežasčių visame tinkle taip pat privaloma diegti infrastruktūrai, intelektinėms transporto sistemoms, įrangai ir paslaugoms taikomus reikalavimus. Todėl būtina užtikrinti, kad visoje Europoje kiekvienai transporto rūšiai minėti reikalavimai būtų taikomi tinkamai ir bendromis pastangomis ir kad būtų užtikrintas jų tarpusavio ryšis visame transeuropiniame transporto tinkle ir už jo ribų, siekiant pasinaudoti tinklo teikiama nauda ir suteikti galimybę vykdyti tolimesias transeuropinio tinklo operacijas;
- (18) siekiant apibrėžti visuotinio ir pagrindinio tinklo esamą ir planuojamą infrastruktūrą, turėtų būti pateikiami ir ilgainiui pritaikomi žemėlapiai, kad būtų atsižvelgiama į transporto srautų pokyčius. Sudarant žemėlapius techniniu atžvilgiu remiamasi Komisijos TENtec sistema, kurioje sukaupta išsamesnės informacijos apie transeuropinę transporto infrastruktūrą;
- (19) siekiant tikslus įgyvendinti per nustatytą laiką, gairėse turėtų būti nustatomi prioritetai;
- (20) siekiant suteikti galimybę optimizuoti eismą ir transporto operacijas, taip pat gerinti susijusias paslaugas, būtina naudoti intelektines transporto sistemas;
- (21) turėtų būti parengtos visuotinio tinklo plėtros miestų transporto mazguose gairės, nes tie mazgai transeuropiniame transporto tinkle yra keleivių išvykimo ar krovinių išsiuntimo ar jų galutinės paskirties punktai arba punktai, kuriuose pereinama iš vienos transporto mazgo dalies į kitą arba iš vieno transporto mazgo į kitą;

- (22) atsižvelgiant į didelį transeuropinio transporto tinklo mastą, jis turėtų suteikti galimybių plačiai diegti naujas technologijas ir naujoves; šios technologijos ir naujovės, pvz., galėtų padėti padidinti bendrą Europos transporto sektoriaus veiksmingumą ir sumažinti jo išmetamą anglies dioksido kiekį. Taip būtų prisidedama prie strategijos „Europa 2020 m.“ ir Transporto baltojoje knygoje iškelto tikslo – šiltnamio efektą sukeliančių dujų išlakų iki 2050 m. (palyginti su 1990 m. lygiu) sumažinti 60 % – įgyvendinimo ir tuo pačiu būtų prisidedama prie siekio užtikrinti didesnę Sąjungos degalų tiekimo saugumą;
- (23) transeuropinis transporto tinklas turi padėti užtikrinti efektyvų daugiarūšio transporto naudojimą, siekiant suteikti daugiau galimybių rinktis transporto rūšį ir bendrinti didelius krovinių kiekius vežimui dideliais atstumais. Dėl to transporto daugiarūšiškumas ekspeditoriams ekonominiu požiūriu būtų dar patrauklesnis;
- (24) siekiant sukurti visų rūšių transportą aprėpiančią aukštos kokybės veiksmingą infrastruktūrą, į gaires turėtų būti įtrauktos keleivių saugos ir saugumo, krovinių vežimo, poveikio klimato kaitai, galimų stichinių ir žmogaus sukeltų nelaimių poveikio infrastruktūrai ir prieinamumo visiems transporto naudotojams nuostatos;
- (25) pagrindinis tinklas turėtų būti sudedamoji visuotinio tinklo dalis. Pagrindiniame tinkle turėtų būti sujungti strateginiu atžvilgiu svarbiausi transeuropinio transporto tinklo transporto mazgai ir jungtys atsižvelgiant į eismo reikmes. Šis tinklas turėtų būti daugiarūšio transporto tinklas, t. y. jis aprėps visų rūšių transportą ir jų tarpusavio saitus, taip pat atitinkamas eismo ir informacijos valdymo sistemas;
- (26) siekiant pagrindinį tinklą sukurti laiku, būtų galima laikytis transporto koridorių naudojimu grindžiamo požiūrio, kuris būtų skirtingų projektų koordinavimo transnacionaliniu lygiu ir koridorių kūrimo derinimo priemonė ir kuris padėtų kuo geriau išnaudoti tinklą;
- (27) Naudojant pagrindinio tinklo koridorius taip pat turėtų būti siekiama platesnių transporto politikos tikslų ir palengvinti transporto rūšių integraciją ir daugiarūšio transporto operacijas. Tai turėtų suteikti galimybę kurti specialius koridorius, tinkamai pritaikytus energijos naudojimo ir išmetamų teršalų kiekio atžvilgiu ir taip padedančius sumažinti poveikį aplinkai, taip pat patrauklius atsižvelgiant į jų patikimumą, mažas eismo spūstis ir mažas eksploataavimo ir valdymo sąnaudas. Pradinis koridorių sąrašas turėtų būti įtrauktas į Reglamentą (ES) XXX/2012 [Europos infrastruktūros tinklų priemonė], tačiau turėtų būti pritaikomas siekiant atsižvelgti į eismo srautų pokyčius;
- (28) sukurti tinkamą valdymo struktūrą ir nustatyti sudėtingų tarpvalstybinių projektų finansavimo išteklius būtų lengviau, jei pagrindinio tinklo transporto koridorių reikmėms būtų steigiami transporto koridorių centrai. Europos koordinatoriai turėtų padėti darniai kurti pagrindinio tinklo transporto koridorius;
- (29) plėtojant pagrindinio tinklo transporto koridorius turėtų būti deramai atsižvelgiama į krovinių vežimo geležinkeliais koridorius, įsteigtus pagal 2010 m. rugsėjo 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 913/2010 dėl konkurencingo

krovinių vežimo Europos geležinkeliais tinklo²⁵, taip pat į 2009 m. liepos 22 d. Komisijos sprendime 2009/561/EB, iš dalies keičiančiame Sprendimo 2006/679/EB nuostatas dėl transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos kontrolės, valdymo ir signalizacijos posistemio techninių sąveikos specifikacijų įgyvendinimo²⁶, numatytą Europos geležinkelių transporto eismo valdymo sistemai (toliau – ERTMS) skirtą Diegimo Europoje planą;

- (30) siekiant labiau suderinti gaires ir Sąjungos lygmens atitinkamų finansinių priemonių programavimą, transeuropinio transporto tinklo finansavimas turėtų būti grindžiamas šiuo reglamentu ir rengiamas remiantis Europos infrastruktūros tinklų priemone²⁷. Atitinkamai didinant minėtą nuoseklumą turėtų būti siekiama iš susijusių vidinių ir išorinių priemonių, pvz., struktūrinių ir sanglaudos fondų, Kaimynystės investicijų fondo (toliau – KIF), Pasirengimo narystei pagalbos priemonės (toliau – IPA)²⁸ gaunamą finansavimą jungti ir derinti su Europos investicijų banko, Europos rekonstrukcijos ir plėtros banko ir kitų finansinių institucijų skiriamu finansavimu.. Plėtodamos transeuropinį transporto tinklą valstybės narės visų pirma turėtų atsižvelgti į transportui taikomas *ex ante* sąlygas, kaip numatyta Reglamento (ES) Nr. XXX2012/ [Reglamentas nustatantis Europos regioninės plėtros fondo, Europos socialinio fondo, Sanglaudos fondo, Europos žemės ūkio fondo kaimo plėtrai ir Europos jūrų reikalų ir žuvininkystės fondo, kuriuos aprėpia bendroji strateginė programa, bendrąsias nuostatas ir nustatantis Europos regioninės plėtros fondo, Europos socialinio fondo, Sanglaudos fondo bendrąsias nuostatas ir panaikinantį Reglamentą (EB) Nr. 1083/2006]²⁹ IV priede;
- (31) siekiant atnaujinti priedus ir, visų pirma, žemėlapius, kad būtų atsižvelgiama į galimus pokyčius, kuriuos lėmė tam tikrų transporto infrastruktūros elementų naudojimas ir kurie analizuoti remiantis iš anksto apibrėžtomis ribinėmis vertėmis, teisė priimti teisės aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį turėtų būti suteikta Komisijai, jei priedus reikėtų iš dalies keisti. Ypač svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija rengtų reikiamas konsultacijas, įskaitant specialistų. Rengdama deleguotuosius teisės aktus ir jų projektus, Komisija turėtų užtikrinti, kad dokumentai būtų vienu metu laiku ir deramai perduoti Europos Parlamentui ir Tarybai;
- (32) siekiant užtikrinti vienodas šio reglamento įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai. Šiais įgaliojimais turėtų būti naudojamasi pagal 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai³⁰;
- (33) kadangi siūlomų veiksmų tikslų – visų pirma, koordinuotai kurti ir plėtoti transeuropinį transporto tinklą – valstybės narės negali deramai pasiekti ir kadangi atsižvelgiant į tai, kad šiuos tikslus būtina koordinuoti, jų būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, tai laikydamosi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto

²⁵ OL L 276, 2010 10 20, p. 22.

²⁶ OL L 194, 2009 7 25, p. 60.

²⁷ [...] Reglamentas (ES) Nr. XXX/2012 [dėl Europos infrastruktūros tinklų priemonės]

²⁸ 2006 m. liepos 17 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1085/2006 nustatantis Pasirengimo narystei pagalbos priemonę (IPA), OL L 210, 2006 7 31, p. 82.

²⁹ COM(2011) 615 galutinis.

³⁰ OL L 55, 2011 2 28, p. 13.

subsidiarumo principo Sąjunga gali patvirtinti reikiamas priemones. Pagal tame proporcingumo principą, kuris taip pat išdėstytas tame straipsnyje, šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina tiems tikslams pasiekti,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 SKYRIUS

BENDRIEJI PRINCIPAI

1 straipsnis

Dalykas

1. Šiuo reglamentu nustatomos Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairės (toliau – gairės), kuriose apibrėžiama transeuropinio transporto tinklo infrastruktūra ir nustatomi jos bendros svarbos projektai ir abipusės svarbos projektai.
2. Gairėse apibrėžiami reikalavimai, kurių turi laikytis už transeuropinio transporto tinklo infrastruktūros valdymą atsakingi subjektai.
3. Gairėse nustatomi transeuropinio tinklo plėtros prioritetai.
4. Gairėse numatomos transeuropinio transporto tinklo įgyvendinimo priemonės.

2 straipsnis

Taikymo sritis

1. Gairės taikomos transeuropiniam transporto tinklui, kurį sudaro:
 - 2 dalyje nurodyta esama ir planuojama transporto infrastruktūra, ir
 - šios infrastruktūros veiksmingą valdymą ir naudojimą skatinančios priemonės.
2. Transeuropinio transporto tinklo transporto infrastruktūrą sudaro:
 - (a) II skyriaus 1 dalyje apibrėžta geležinkelių transporto infrastruktūra;
 - (b) II skyriaus 2 dalyje apibrėžta vidaus vandenių kelių infrastruktūra;
 - (c) II skyriaus 3 dalyje apibrėžta kelių transporto infrastruktūra;
 - (d) II skyriaus 4 dalyje apibrėžta jūrų transporto infrastruktūra;
 - (e) II skyriaus 5 dalyje apibrėžta oro transporto infrastruktūra;
 - (f) II skyriaus 6 dalyje apibrėžta daugiarūšio transporto infrastruktūra;

- (g) su a–f punktuose nurodyta transporto infrastruktūra susijusi įranga ir intelektinės transporto sistemos.

3 straipsnis **Sąvokų apibrėžtys**

Šiame reglamente vartojamų sąvokų apibrėžtys:

- (a) bendros svarbos projektas – bet kuri II skyriaus nuostatas atitinkanti planuojamos transporto infrastruktūros ar esamos transporto infrastruktūros dalis arba esamos transporto infrastruktūros pakeitimas ir šios infrastruktūros veiksmingą valdymą ir naudojimą užtikrinančios priemonės;
- (b) abipusės svarbos projektas – Sąjungos ir vienos arba daugiau trečiųjų šalių įgyvendinamas projektas, kuriuo siekiama transeuropinių transporto tinklą sujungti su šių šalių transporto infrastruktūros tinklais, siekiant palengvinti pagrindinių transporto srautų organizavimą;
- (c) trečioji šalis – bet kuri kaimyninė šalis ir visos kitos šalys, su kuriomis Sąjunga gali bendradarbiauti siekdama šiame reglamente nustatytų tikslų;
- (d) kaimyninė šalis – Europos kaimynystės politikos, įskaitant strateginę partnerystę³¹, plėtros politikos, Europos ekonominės erdvės arba Europos laisvosios prekybos asociacijos nuostatas atitinkanti šalis;
- (e) Europos pridėtinė vertė – projekto įgyvendinime dalyvaujant Sąjungai sukuriama vertė, papildanti vertę, kuri būtų sukuriama vien valstybių narių veiksmis;
- (f) infrastruktūros valdytojas – bet kuri institucija ar įmonė, visų pirma atsakinga už transporto infrastruktūros kūrimą ir jos techninę priežiūrą. Infrastruktūros valdytojas taip pat gali būti atsakingas už infrastruktūros kontrolės ir saugos sistemas;
- (g) intelektinės transporto sistemos (toliau – ITS) – sistemos, kuriose naudojamos informacijos, ryšių, navigacijos, vietos nustatymo ir (arba) lokalizavimo technologijos, siekiant transeuropiniame Europos transporto tinkle valdyti judumą bei eismo srautus ir piliečiams bei operatoriams teikti pridėtinės vertės paslaugas, kad, be kita ko, tinklą būtų galima naudoti saugiai, patikimai, tausojant aplinką ir tinkamai paskirstant pajėgumus. Šioms sistemoms taip pat galima priskirti transporto priemonėse sumontuotus prietaisus, jei su atitinkamomis infrastruktūros dalimis jie sudaro nedalomą sistemą. Joms priskiriamos h–l punktuose nurodytos sistemos, technologijos ir paslaugos;
- (h) oro eismo valdymo sistema – 2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 552/2004 dėl Europos oro eismo valdymo tinklo sąveikos (sąveikos reglamente)³² nurodyta sistema ir 2007 m. vasario 27 d.

³¹ COM(2004) 106 galutinis.

³² OL L 96, 2004 3 31, p. 26.

Tarybos reglamente (EB) Nr. 219/2007 dėl bendros įmonės naujos kartos Europos oro eismo vadybos sistemai (SESAR) sukurti įsteigimo³³ apibrėžtas Europos oro eismo vadybos pagrindinis planas;

- (i) laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistema (toliau – VTIMS) – jūrų transporto eismą valdyti ir stebėti sumontuotos sistemos, naudojančios informaciją, gaunamą iš automatinių laivų atpažinimo sistemų (AIS), tolimojo laivų atpažinimo ir sekimo sistemų (LRIT), pakrantės radarų sistemų ir radijo ryšio sistemų, kaip nustatyta 2002 m. birželio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/59/EB, įdiegiančia Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemą ir panaikinančioje Tarybos direktyvą 93/75/EEB³⁴;
- (j) upių informacijos paslaugos (UIP) – 2005 m. rugsėjo 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2005/44/EB dėl suderintų upių informacijos paslaugų (UIP) Bendrijos vidaus vandens keliuose³⁵, apibrėžtos vidaus vandens keliuose taikomos informacinės ir ryšių technologijos;
- (k) e. jūrų laivybos paslaugos – jūrų transporto sektoriuje taikomos pažangios ir sąveikios informacinės technologijos, siekiant palengvinti krovinių tvarkymo jūroje ir uosto akvatorijose našumą;
- (l) Europos geležinkelių transporto eismo valdymo sistema (toliau – ERTMS) – sistema, apibrėžta 2006 m. kovo 28 d. Komisijos sprendime 2006/679/EB³⁶ ir 2006 m. lapkričio 7 d. Komisijos sprendime 2006/860³⁷ dėl Europos greitųjų geležinkelių sistemos ir paprastųjų geležinkelių sistemos kontrolės, valdymo ir signalizavimo posistemiiui taikomos techninės sąveikos specifikacijos;
- (m) transporto rūšis – geležinkelio, vidaus vandens, kelių, jūrų arba oro transportas;
- (n) daugiarūšis transportas – keleivių ar krovinių vežimas arba ir keleivių, ir krovinių vežimas dviejų ar daugiau rūšių transportu;
- (o) miestų transporto mazgai – miesto zona, kurioje transeuropinio transporto tinklo infrastruktūra sujungiama su kitomis šios infrastruktūros dalimis, taip pat su regioninio ir vietinio eismo infrastruktūra;
- (p) logistikos centras – su transeuropinio transporto tinklo infrastruktūra tiesiogiai susieta zona (įskaitant bent vieną krovinių terminalą), suteikianti galimybę vykdyti logistikos veiklą;
- (q) krovinių terminalas – objektas, pritaikytas perkrauti krovinius bent tarp dviejų rūšių transporto ir krovinius laikinai saugoti, pvz., uostai, vidaus vandens kelių uostai, oro uostai ir geležinkelių bei kelių transporto terminalai;

³³ OL L 64, 2007 3 2, p. 1.

³⁴ OL L 208, 2002 8 5, p. 10.

³⁵ OL L 255, 2005 9 30, p. 152.

³⁶ OL L 284, 2006 10 16, p. 1.

³⁷ OL L 342, 2006 12 7, p. 1.

- (r) NUTS regionas – Teritorinių statistinių vienetų nomenklatūroje apibrėžtas regionas.

4 straipsnis

Transeuropinio transporto tinklo tikslai

1. Transeuropinis transporto tinklas suteikia galimybę teikti paslaugas ir vykdyti operacijas, kurios:
 - (a) atitinka naudotojų judumo ir gabenimo reikmes Sąjungoje ir santykiuose su trečiosiomis šalimis ir taip padeda skatinti tolesnę ekonominę plėtrą bei konkurencingumą;
 - (b) yra ekonomiškai veiksmingos, prisideda siekiant mažo anglies dioksido kiekio ir švaraus transporto kūrimo, degalų tiekimo saugumo užtikrinimo ir aplinkos apsaugos tikslų, yra saugios bei patikimos ir atitinka aukštos kokybės standartus, taikomus keleivių ir krovinių transportui;
 - (c) skatina diegti pažangiausias technologinius ir veiklos principus;
 - (d) padeda užtikrinti tinkamą susisiekimą su visais Sąjungos regionais ir taip skatinti socialinę, ekonominę, teritorinę sanglaudą ir remti integracinį augimą.
2. Plėtojant transeuropinio transporto tinklo infrastruktūrą siekiama šių tikslų:
 - (a) sujungti nacionalinius transporto tinklus ir užtikrinti jų sąveiką;
 - (b) pašalinti transporto infrastruktūros ir jų sujungimo punktų, esančių valstybių narių teritorijose ir jų valstybinių sienų kirtimo punktuose, pralaidumo kliūtis ir sukurti trūkstamas jungtis;
 - (c) visų rūšių transportą plėtoti taip, kad ilgalaikėje perspektyvoje transportas būtų tvarus ir ekonomiškai veiksmingas;
 - (d) kuo tinkamiau integruoti ir tarpusavyje susieti visas transporto rūšis;
 - (e) infrastruktūrą naudoti veiksmingai;
 - (f) skatinti naudoti kuo mažiau anglies dioksido išskiriantį transportą;
 - (g) transeuropinio transporto tinklo transporto infrastruktūrą sujungti su kaimyninių šalių transporto infrastruktūros tinklais ir skatinti jų sąveiką;
 - (h) nustatyti infrastruktūros reikalavimus, visų pirma sąveikos, saugos ir saugumo srityse, pagal kuriuos būtų vertinama transporto paslaugų kokybė, veiksmingumas ir tvarumas;
 - (i) sukurti keleivių ir krovinių transporto tolimojo susisiekimo ir regioninio bei vietos susisiekimo transporto infrastruktūros sklandžias jungtis;

- (j) pritaikyti transporto infrastruktūrą prie konkrečių aplinkybių skirtingose Sąjungos dalyse ir užtikrinti Europos regionų nuoseklią aprėptį, įskaitant atokiausius regionus ir kitus periferinius regionus;
- (k) užtikrinti prieinamumą vyresnio amžiaus žmonėms, asmenims su judėjimo negalia ir neįgaliems keleiviams.

5 straipsnis

Tausiai išteklius naudojantis tinklas

Valstybės narės ir, kai tinkama, regioninės ir vietos institucijos, infrastruktūros valdytojai, transporto operatoriai ir atitinkamai kiti viešojo ir privačiojo sektoriaus subjektai efektyviai naudodami išteklius planuoja, plėtoja ir eksploatuoja transeuropinį transporto tinklą ir tuo tikslu:

- (a) optimizuoja infrastruktūros integraciją ir sujungimą;
- (b) plačiai diegia naujas technologijas ir ITS;
- (c) gerina esamą transporto infrastruktūrą ir atlieka jos techninę priežiūrą;
- (d) atsižvelgia į galimą sąveiką su kitais tinklais, visų pirma transeuropiniais energetikos arba telekomunikacijų tinklais;
- (e) vertina strateginį poveikį aplinkai, rengia atitinkamus planus bei programas ir nustato poveikį, susijusį su klimato kaitos švelninimu;
- (f) taiko, jei reikia, infrastruktūros planavimo ir jos pajėgumo didinimo priemones;
- (g) tinkamai atsižvelgia į transporto infrastruktūros pažeidžiamumą, susijusį su klimato kaita, taip pat su stichinėmis ir žmogaus sukeltomis nelaimėmis.

6 straipsnis

Dviejų lygmenų transeuropinio transporto tinklo struktūra

1. Laipsniška transeuropinio transporto tinklo plėtra užtikrinama visų pirma įdiegiant tinklo dviejų lygmenų struktūrą, kurią sudaro visuotinis tinklas ir pagrindinis tinklas.
2. Visuotinį tinklą sudaro visa turima ir planuojama transeuropinio transporto tinklo transporto infrastruktūra, taip pat veiksmingą tokios infrastruktūros naudojimą skatinančios priemonės. Ji plėtojama laikantis II skyriaus nuostatų.
3. Pagrindinį tinklą sudaro tos visuotinio tinklo dalys, kurios ypač strategiškai svarbios siekiant transeuropinio transporto tinklo plėtros tikslų. Jis nustatomas ir plėtojamas laikantis 3 skyriuje išdėstytų nuostatų.

7 straipsnis
Bendros svarbos projektai

1. Įgyvendinant bendros svarbos projektus prisidedama prie transeuropinio transporto tinklo plėtros – tuo tikslu statoma nauja transporto infrastruktūra, atliekama esamos transporto infrastruktūros techninė priežiūra, ji rekonstruojama ir modernizuojama, taip pat taikomos efektyvų jo išteklių naudojimą skatinančios priemonės.
2. Įgyvendinant bendros svarbos projektus:
 - (a) prisidedama siekiant 4 straipsnyje nustatytų tikslų;
 - (b) laikomasi II skyriaus nuostatų, o jei jie susiję su pagrindiniu tinklu – ir III skyriaus nuostatų;
 - (c) taikoma socialinė ekonominė sąnaudų ir naudos analizė, kuri lemia teigiamą grynąją vertę;
 - (d) patvirtinama aiški Europos pridėtinė vertė.
3. Bendros svarbos projektas gali aprėpti visą ciklą, įskaitant ekonominio pagrįstumo tyrimą, leidimo išdavimo procedūras, įgyvendinimą ir vertinimą.
4. Valstybės narės ir kiti projektų iniciatoriai imasi visų būtinų priemonių, siekdami užtikrinti, kad projektai būtų įgyvendinami laikantis susijusių Sąjungos ir nacionalinių taisyklių bei procedūrų, visų pirma Sąjungos aplinkos, klimato apsaugos, saugos, saugumo, konkurencijos, valstybės pagalbos, viešųjų pirkimų ir visuomenės sveikatos teisės aktų.
5. Bendros svarbos projektams galima skirti Sąjungos finansinę pagalbą naudojantis transeuropiniam transporto tinklui numatytais priemonėmis, visų pirma Reglamentu (ES) Nr. XXX/2012 nustatyta Europos infrastruktūros tinklų priemone.

8 straipsnis
Bendradarbiavimas su trečiosiomis šalimis

1. Siekdama transeuropinį transporto tinklą sujungti su Europos kaimynystės politikos, plėtros politikos, Europos ekonominės erdvės ir Europos laisvosios prekybos asociacijos trečiųjų šalių infrastruktūros tinklais, Sąjunga gali paremti bendros svarbos projektus, kuriais siekiama:
 - (a) pagrindinį transporto tinklą sujungti sienos kirtimo punktuose;
 - (b) užtikrinti pagrindinio tinklo sujungimą su trečiųjų šalių transporto tinklais;
 - (c) užbaigti kurti transporto infrastruktūrą trečiosiose šalyse, kuri būtina kaip jungiamoji pagrindinio tinklo Sąjungoje dalis;
 - (d) šiose šalyse įgyvendinti eismo valdymo sistemas.

Šiais bendros svarbos projektais didinamas vienoje ar keliose valstybėse narėse esančių tinklų pajėgumas ar tinklų tinkamumas naudoti.

2. Remdama abipusės svarbos projektus Sąjunga gali bendradarbiauti su trečiosiomis šalimis. Šiais projektais siekiama:
 - (a) skatinti transeuropinio transporto tinklo sąveiką su kaimyninių šalių tinklais;
 - (b) skatinti transeuropinio transporto tinklo politikos taikymą trečiosiose šalyse;
 - (c) lengvinti oro susisiekimą su trečiosiomis šalimis, visų pirma plečiant bendro Europos dangaus sistemą ir bendradarbiavimą oro eismo valdymo srityje;
 - (d) lengvinti jūrų transporto veiklos sąlygas ir skatinti jūrų greitkelių su trečiosiomis šalimis kūrimą;
3. 2 dalies a punkte nurodyti abipusės svarbos projektai atitinka susijusias II skyriaus nuostatas.
4. III priede pateikiami tam tikras kaimynines šalis aprėpiantys parengiamieji transeuropinio transporto tinklo žemėlapiai.
5. Siekdama skatinti abipusės svarbos projektų įgyvendinimą, Sąjunga su kaimyninėmis šalimis gali naudoti turimas ar parengti ir naudoti naujas veiklos koordinavimo ir finansavimo priemones, pvz., Kaimynystės investicijų fondą (NIF) arba Pasirengimo narystei pagalbos priemonę (IPA).
6. Siekdama bet kurių šiame straipsnyje nustatytų tikslų Sąjunga gali bendradarbiauti su tarptautinėmis ir regioninėmis organizacijomis bei institucijomis.

II SKYRIUS

VISUOTINIS TINKLAS

9 straipsnis **Bendrosios nuostatos**

1. Visuotinis tinklas yra pagrindas bendros svarbos projektams nustatyti.
2. Visuotinis tinklas:
 - (a) nurodomas šio reglamento 1 priede pateiktuose žemėlapiuose;
 - (b) apibrėžiamas aprašant infrastruktūros dalis;
 - (c) atitinka tam tikroms transporto infrastruktūrai taikomus šiame skyriuje nustatytus reikalavimus;
 - (d) prioritetinės infrastruktūros plėtros, minimos 10–35 straipsniuose, pagrindas.
3. Valstybės narės užtikrina, kad visuotinis tinklas būtų sukurtas ir atitiktų visas susijusias šio skyriaus nuostatas ne vėliau 2050 m. gruodžio 31 d.

10 straipsnis **Prioritetinės sritys**

Sajunga, valstybės narės, infrastruktūros valdytojai ir kiti projektų iniciatoriai plėtodami visuotinį tinklą ypatingą dėmesį skiria priemonėms, kurios būtinos siekiant:

- (a) įgyvendinti ir plėtoti intelektines transporto sistemas, įskaitant priemones, užtikrinančias eismo valdymą, daugiarūšio transporto tvarkaraščių nustatymo ir informacijos paslaugas, daugiarūšio transporto buvimo vietas nustatymą ir sekimą, pajėgumų planavimą, išankstinių bilietų užsakymą internetu ir integruotąsias bilietų pardavimo paslaugas;
- (b) sukurti trūkstamas jungtis ir šalinti pralaidumo kliūtis, visų pirma tarpvalstybinėse atkarpose;
- (c) šalinti administracines ir technines kliūtis, visų pirma užtikrinti tinklo sąveiką ir jį užbaigti kurti;
- (d) užtikrinti tinkamiausią transporto rūšių integraciją;
- (e) užtikrinti reikiamą visų Sąjungos regionų prieinamumą;
- (f) gerinti arba išlaikyti infrastruktūros kokybę, t. y. užtikrinti veiksmingumą, saugą, saugumą, atsparumą klimato ir, jei reikia, nelaimių poveikiui, aplinkosauginį veiksmingumą, socialines sąlygas, prieinamumą visiems naudotojams, paslaugų kokybę ir eismo srautų nenutrūkstumą;

- (g) skatinti pažangiausių technologijų plėtrą;
- (h) užtikrinti degalų tiekimo saugumą ir šiuo tikslu leisti naudoti kitus, visų pirma – mažai anglies dioksido išskiriančius arba visiškai jo neišskiriančius energijos išteklius ir varymo sistemas;
- (i) kad krovininis geležinkelio transportas aplenktų miestų teritorijas.

1 SKIRSNIS

GELEŽINKELIŲ TRANSPORTO INFRASTRUKTŪRA

11 straipsnis **Žemėlapiai**

Visuotiniam tinklui priskiriamos geležinkelio linijos nurodytos I priede pateiktuose žemėlapiuose.

12 straipsnis **Infrastruktūros sudedamosios dalys**

1. Geležinkelių transporto infrastruktūrą visų pirma sudaro:
 - (a) greitojo ir paprastojo geležinkelio linijos, įskaitant:
 - i) šalutinius geležinkelio kelius;
 - ii) tunelius;
 - iii) tiltus;
 - (b) krovinių terminalai ir logistikos centrai, pritaikyti krovinius perkrauti geležinkelio transporte ir iš geležinkelio transporto į kitos rūšies transportą;
 - (c) I priede nurodytų geležinkelio linijų stotys, kuriose keleiviai persodinami geležinkelio transporte ir iš geležinkelio transporto į kitos rūšies transportą;
 - (d) susijusi įranga;
 - (e) ITS.
2. Geležinkelio linijos yra:
 - (a) greitojo transporto geležinkelio linijos, kurios:
 - i) specialiai nutiestos ir pritaikytos 250 km/h ar didesniai greičiui;
 - ii) maždaug 200 km/h greičiui pritaikytos specialiai modernizuotos paprastosios linijos;
 - (b) paprastojo transporto geležinkelio linijos.

3. Su geležinkelio linijomis susijusiai techninei įrangai priskiriamos elektrifikavimo sistemos, keleivių įlaipinimo ir išlaipinimo įranga ir krovinių pakrovimo bei iškrovimo įranga stotyse, logistikos centruose ir krovinių terminaluose. Tokiai įrangai priskiriamas bet kuris saugiai, patikimai ir veiksmingai riedmenis eksploatuoti būtinas įrenginys.

13 straipsnis

Transporto infrastruktūros reikalavimai

1. Krovinių terminalų valdytojai užtikrina, kad bet kuris krovinių terminalas būtų prieinamas visiems veiklos vykdytojams.

Logistikos centrų valdytojai užtikrina, kad bent vienas terminalas būtų prieinamas visiems veiklos vykdytojams.

Krovinių terminalų ir logistikos centro valdytojai prieigą suteikia nediskriminuodami ir taikydami skaidrius mokesčius.

2. Keleivių stočių valdytojai užtikrina, kad keleivių stotyse būtų prieinama informacija, būtų galima įsigyti bilietus ir vykdyti visuotinio tinklo geležinkelių eismui būtina komercinę veiklą, taip pat, jei reikia, gauti informacijos apie galimybes persėsti į vietinį ir regioninį transportą pagal 2011 m. gegužės 5 d. Komisijos reglamentą (ES) Nr. 454/2011 dėl transeuropinės geležinkelių sistemos telematikos priemonių keleivių vežimo paslaugoms posistemio techninės sąveikos specifikacijos³⁸.

3. Neviršydamos savo atsakomybės valstybės narės ir infrastruktūros valdytojai užtikrina, kad:

(a) geležinkelio linijose būtų sumontuota ERTMS;

(b) geležinkelio infrastruktūra atitiktų 2008 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2008/57/EB dėl geležinkelių sistemos sąveikos Bendrijoje³⁹ ir jos įgyvendinimo priemonės, siekiant užtikrinti visuotinio tinklo sąveiką;

(c) geležinkelio infrastruktūra atitiktų naujoms ir modernizuotoms linijoms taikomus techninės sąveikos specifikacijos (toliau – TSS) reikalavimus, išskyrus tinkamai pagrįstus atvejus, jei leidžiama pagal atitinkamą TSS ar Direktyvos 2008/57/EB 9 straipsnyje numatytą procedūrą. Bet kuriuo atveju geležinkelio infrastruktūra turi atitikti šiuos reikalavimus:

(1) naujų geležinkelio linijų nominalus vėžės plotis – 1 435 mm⁴⁰;

³⁸ OL L 123, 2011 5 12, p. 11.

³⁹ OL L 191, 2008 7 18, p. 1.

⁴⁰ Paprastojo geležinkelio linijų Europos standartinis nominalus vėžės plotis nurodytas 2011 m. balandžio 26 d. Komisijos sprendimo 2011/275/ES dėl transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos infrastruktūros posistemio techninės sąveikos specifikacijos, OL L 126, 2011 5 14, p. 53, Infrastruktūros techninės sąveikos specifikacijos (toliau – CR TSS) 4.2.5.1 skirsnyje, o greitojo geležinkelio linijų (toliau – HS TSS) – 2007 m. gruodžio 20 d. Komisijos sprendime 2008/217/EB dėl

- (2) elektrifikavimas;
- (3) geležinkelio linijos, kuriomis vykdomas įprastų krovinių traukinių⁴¹ eismas, pritaikytos 22,5 t aširačio apkrovai ir 750 m ilgio traukiniams;
- (4) naujų geležinkelio linijų, kuriomis turi vykti paprastų krovinių traukinių eismas, didžiausi nuolydžiai – 12,5 mm/m⁴².

14 straipsnis
Prioritetinės infrastruktūros plėtros sistema

Rengdamos bendros svarbos projektus valstybės narės ir kiti projekto rengėjai atsižvelgia ne tik į 10 straipsnyje nustatytus prioritetus, bet ir ypatingą dėmesį skiria šiems klausimams:

- (a) ERTMS diegimo;
- (b) geležinkelių transporto skleidžiamo triukšmo poveikio mažinimo;
- (c) techninėse specifikacijose nustatytus būtiniausius reikalavimus, kaip aprašyta 13 straipsnyje, viršijančių standartų diegimo.

2 SKIRSNIS
VIDAUS VANDENŲ TRANSPORTO INFRASTRUKTŪRA

15 straipsnis
Žemėlapiai

Visuotiniam tinklui priskiriami vidaus vandenų keliai ir vidaus vandenų uostai nurodyti I priede pateiktuose žemėlapiuose.

16 straipsnis
Infrastruktūros sudedamosios dalys

1. Vidaus vandens kelių infrastruktūrą visų pirma sudaro:
 - (a) upės;
 - (b) kanalai;
 - (c) ežerai;
 - (d) susijusi infrastruktūra, pvz., šliuzai, keltuvai, tiltai, vandens saugyklos;

techninės sąveikos, susijusios su transeuropinės greitųjų geležinkelių sistemos infrastruktūros posistemių, specifikacijos 4.2.2 skirsnyje, OL L 77, 2008 3 19, p. 1.

⁴¹

V–F kategorijos linijai taikomi reikalavimai pateikti CR TSS 4.2.2 skirsnyje.

⁴²

IV-F, IV-M, VI-F ir VI-M kategorijos linijų reikalavimai nustatyti CR TSS 4.2.4.3 skirsnyje.

- (e) vidaus vandenų uostai, įskaitant uosto akvatorijoje transporto operacijoms būtiną infrastruktūrą;
 - (f) susijusi įranga;
 - (g) ITS.
2. Vidaus vandenų uostuose per metus perkraunama daugiau nei 500 000 t. krovinių. Bendras metinis perkraunamų krovinių kiekis grindžiamas paskutiniu turimu trejų metų vidurkiu pagal Eurostato paskelbtus duomenis.
 3. Su uostu susijusi įranga visų pirma taikoma varymo ir eksploatacinėms sistemoms, kurios mažina taršą, energijos vartojimą ir anglies dioksido išmetimą. Jai priskiriami atliekų priėmimo įrenginiai.

17 straipsnis

Transporto infrastruktūros reikalavimai

1. Neviršydamos savo atsakomybės valstybės narės, uostų valdytojai ir infrastruktūros valdytojai užtikrina, kad vidaus vandens kelių uostai būtų sujungti su visuotinio tinklo kelių ar geležinkelių infrastruktūra.
2. Uostų valdytojai užtikrina, kad bet kuriame vidaus vandenų uoste būtų bent vienas krovinių terminalas, be diskriminacijos ir taikant skaidrius mokesčius prieinamas visiems operatoriams.
3. Neviršydamos savo atsakomybės valstybės narės ir infrastruktūros valdytojai užtikrina, kad:
 - (a) upės, kanalai ir ežerai atitiktų Europos pagrindinių tarptautinės svarbos vidaus vandens kelių susitarime dėl naujos vidaus vandens kelių klasifikacijos (toliau – AGN)⁴³ nurodytus būtiniausius reikalavimus IV klasės vandens keliams ir kad juose būtų užtikrintas patiltės gabaritas.
 - (b) upėse, kanaluose ir ežeruose būtų sumontuota UIP įranga.

18 straipsnis

Prioritetinės infrastruktūros plėtros sistema

Rengdamos bendros svarbos projektus valstybės narės ir kiti projekto rengėjai atsižvelgia ne tik į 10 straipsnyje nustatytus prioritetus, bet ir ypatingą dėmesį skiria šiems klausimams:

- (a) esamų vidaus vandenų kelių atžvilgiu – įgyvendinamų priemonių, būtinų užtikrinant atitiktį IV klasės vidaus vandens kelių standartams;
- (b) jei reikia, aukštesnių nei IV klasės vidaus vandenų kelių standartų, kad būtų tenkinama rinkos paklausa, diegimo;

⁴³ Europos transporto ministrų konferencija (ECMT), ECMT/CM(92)6/Galutinis.

- (c) ITS, įskaitant UIP, diegimo;
- (d) vidaus vandenų uosto infrastruktūros sujungimo su geležinkelių transporto infrastruktūra.

3 SKIRSNIS

KELIŲ TRANSPORTO INFRASTRUKTŪRA

19 straipsnis

Žemėlapiai

Visuotiniam tinklui priskiriami keliai nurodyti I priede pateiktuose žemėlapiuose.

20 straipsnis

Infrastruktūros sudedamosios dalys

1. Kelių transporto infrastruktūrą visų pirma sudaro:
 - (a) aukštos kokybės keliai, įskaitant
 - i) tiltus;
 - ii) tunelius;
 - iii) jungtis;
 - iv) sankryžas;
 - (v) transporto mazgus;
 - (b) stovėjimo aikštelės;
 - (c) susijusi įranga;
 - (d) ITS;
 - (e) krovinių terminalai ir logistikos centrai;
 - (f) autobusų stotys.
2. 1 dalies a punkte nurodyti aukštos kokybės keliai yra keliai, kurie svarbūs tolimojo susisiekimo krovinio ir keleivinio transporto eismui ir kurie jungia pagrindinius miestų ir ekonominius centrus, jungiasi su kitų rūšių transportu, taip pat prieigos prie jūros neturinčius ir periferinius NUTS 2 regionus sujungia su centriniais Sąjungos regionais.
3. Aukštos kokybės keliai yra specialiai suprojektuoti ir nutiesti variklinių transporto priemonių eismui ir yra arba automagistralės, arba greitkeliai.

- (a) Automagistralė yra specialiai variklinių transporto priemonių eismui suprojektuotas ir nutiestas kelias, kuris nenaudojamas šalia esančiai nuosavybei aptarnauti ir:
 - i) kuri sudaro (išskyrus specialias vietas ar laikinus sprendimus) dviejų krypčių magistralė, atskirta eismui neskirta skiriamąja juosta arba išimtiniais atvejais kaip nors kitaip;
 - ii) kuris pačiame lygyje nesikerta su kitu keliu, geležinkeliu arba tramvajaus bėgiais ar pėsčiųjų taku; ir
 - iii) kuris specialiai ženklinamas kaip automagistralė.
 - (b) Greitkelis yra variklinių transporto priemonių eismui skirtas kelias, į kuri įmanoma įvažiuoti tik iš kelių sankryžos arba reguliuojamų kelių susikirtimų ir
 - i) kurio važiuojamojoje dalyje uždrausta sustoti ir stovėti; ir
 - ii) kuris tame pačiame lygyje nesikerta su geležinkeliu arba tramvajaus bėgiais ar pėsčiųjų taku.
4. Su keliais susijusiai įranga visų pirma priskiriama eismo valdymo, informavimo ir maršruto nurodymo, rinkliavos surinkimo iš kelio naudotojų, saugos, žalingo poveikio aplinkai mažinimo, transporto priemonių su alternatyviosiomis varymo sistemomis degalų pripildymo ar įkrovimo įranga ir komercinių transporto priemonių stovėjimo aikštelių saugos užtikrinimo įranga.

21 straipsnis
Transporto infrastruktūros reikalavimai

Neviršydamos savo atsakomybės valstybės narės ir infrastruktūros valdytojai užtikrina, kad:

- (a) keliai atitiktų 20 straipsnio 3 dalies nuostatas;
- (b) kelių transporto infrastruktūros sauga būtų užtikrinama, stebima ir, jei reikia, gerinama laikantis 2008 m. lapkričio 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2008/96/EB dėl kelių infrastruktūros saugumo valdymo⁴⁴ nustatytos tvarkos;
- (c) ilgesni nei 500 m kelių tuneliai atitiktų 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2004/54/EB dėl transeuropinio kelių tinklo tunelių būtiniausių saugos reikalavimų⁴⁵ nuostatas;
- (d) sąveika būtų užtikrinama ir kelių rinkliavos surinkimo sistemos eksploatuojamos pagal 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2004/52/EB dėl elektroninių kelių rinkliavos sistemų sąveikumo Sąjungoje⁴⁶ ir

⁴⁴ OL L 319, 2008 11 29, p. 59.

⁴⁵ OL L 167, 2004 4 30, p. 39.

⁴⁶ OL L 166, 2004 4 30, p. 124.

2009 m. spalio 6 d. Komisijos sprendimo 2009/750/EB dėl Europos elektroninės rinkliavos paslaugos apibrėžimo ir techninių elementų⁴⁷ nuostatas;

- (e) būtų įdiegiamos kelių transporto infrastruktūros intelektinės transporto sistemos, atitinkančios 2010 m. liepos 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2010/40/ES dėl kelių transporto ir jo sąsajų su kitų rūšių transportu srities intelektinių transporto sistemų diegimo sistemos⁴⁸ nuostatas.

22 straipsnis

Prioritetinės infrastruktūros plėtros sistema

Rengdamos bendros svarbos projektus valstybės narės ir kiti projekto rengėjai atsižvelgia ne tik į 10 straipsnyje nustatytus prioritetus, bet ir ypatingą dėmesį skiria šiems klausimams:

- (a) ITS naudojimo, visų pirma informacijos apie daugiarūšį transportą ir eismo valdymo, taip pat integruotos ryšio ir mokėjimų sistemų diegimo;
- (b) naujų technologijų ir naujovių diegimo, siekiant skatinti mažą anglies dioksido kiekį išmetančio transporto naudojimą;
- (c) saugių stovėjimo aikštelių steigimo;
- (d) kelių eismo saugos skatinimo.

4 SKIRSNIS

JŪRŲ TRANSPORTO INFRASTRUKTŪRA

23 straipsnis

Žemėlapiai

Visuotiniam tinklui priskiriami jūrų uostai nurodyti I priede pateiktuose žemėlapiuose.

24 straipsnis

Infrastruktūros sudedamosios dalys

1. Jūrų transporto infrastruktūrą visų pirma sudaro:
 - (a) jūrų erdvė;
 - (b) jūrų kanalai;
 - (c) jūrų uostai, įskaitant uosto akvatorijoje transporto operacijoms būtina infrastruktūrą;
 - (d) navigaciniai ženklai;

⁴⁷ OL L 268, 2009 10 13, p. 11.

⁴⁸ OL L 207, 2010 8 6, p. 1.

- (e) uostų prieigos;
 - (f) jūrų greitkeliai;
 - (g) susijusi įranga;
 - (h) ITS.
2. Jūrų uostai yra visuotinio tinklo sausumos infrastruktūros reikmėms naudojamos išvežimo ir įvežimo vietos. Jie atitinka bent vieną iš šių kriterijų:
- (a) bendras metinis keleivių srautas viršija 0,1 % bendro metinio keleivių srauto visuose Sąjungos jūrų uostuose. Šios bendros vertės atskaitos kiekis – trejų paskutinių metų vidurkis, pagrįstas Eurostato paskelbtais statistikos duomenimis;
 - (b) bendras metinis krovinių (perkraudų birių ar nebirių krovinių) kiekis 0,1 % atitinkamo bendro metinio krovinių, kurie perkrauti visuose Sąjungos jūrų uostuose, kiekio. Šios bendros vertės atskaitos kiekis – trejų pastarųjų metų vidurkis, pagrįstas Eurostato paskelbtais statistikos duomenimis;
 - (c) jūrų uostas yra saloje ir tik per jį užtikrinama prieiga į visuotinio tinklo NUTS 3 regioną;
 - (d) jūrų uostas yra atokiausiame regione ar kitame periferiniame regione ir didesniu nei 200 km atstumu nuo kito artimiausio visuotinio tinklo uosto.
3. Su jūrų transporto infrastruktūra susijusiai įrangai visų pirma priskiriama ledų laužymo, hidrologinių tyrimų, uosto ir uosto prieigų dugno gilinimo ir jų techninės priežiūros įranga.

25 straipsnis
Jūrų greitkeliai

1. Jūrų greitkeliai yra transeuropinio transporto tinklo jūrinė sudedamoji dalis. Tai trumpi jūrų maršrutai, uostai, susijusi jūrų infrastruktūra ir įranga, taip pat trumpųjų nuotolių laivybą užtikrinantys įrenginiai ir (arba) jūroje ir upėje teikiamos paslaugos tarp bent dviejų uostų, įskaitant jungtis su šalių vidaus teritorijomis bent dviejose valstybėse narėse. Jūrų greitkelius sudaro:
- (a) susisiekimo jūra maršrutai tarp visuotinio tinklo jūrų uostų;
 - (b) uostų įrenginiai, informacinės ir ryšių technologijos (toliau – IRT), pvz., elektroninės logistikos valdymo sistemos, sauga ir saugumas, taip pat administravimo ir muitinės procedūros bent vienoje valstybėje narėje;
 - (c) tiesioginės prieigos prie sausumo ir jūros infrastruktūra.
2. Su transeuropiniu transporto tinklu susijusius jūrų greitkeliams skirtus bendros svarbos projektus siūlo bent dvi valstybės narės. Jie gali būti:

- (a) 49 straipsnyje apibrėžto pagrindinio tinklo koridoriaus jūrinė sudedamoji dalis arba pagrindinio tinklo dviejų koridorių jūrinė sudedamoji dalis;
 - (b) susisiekimo jūra maršrutas tarp pagrindinio tinklo dviejų ar daugiau uostų ir šio maršruto jungtis iš pakrantės su atokesne krašto teritorija;
 - (c) susisiekimo jūra maršrutas tarp pagrindinio tinklo ir visuotinio tinklo uosto ir uostų, ypatingą dėmesį skiriant susisiekimui tarp pagrindinio ir visuotinio tinklo uostų ir atokiau nuo pakrantės esančios krašto teritorijos.
3. Jūrų greitkeliams skirti bendros svarbos projektai transeuropiniame transporto tinkle taip pat gali aprėpti platesnės naudos veiklą, nesusijusią su konkrečiais uostais, pvz., aplinkosauginio veiksmingumo didinimo veiklą, ledo laužymo įrangos parūpinimą, laivybos visus metus užtikrinimo veiklą, dugno gilinimo operacijas, alternatyvius degalų pripylimo įrenginius, taip pat procesų, procedūrų ir žmogiškojo veiksnio optimizavimą, IRT centrus ir informacijos sistemas, įskaitant eismo valdymą ir elektronines pranešimų sistemas.

26 straipsnis
Transporto infrastruktūros reikalavimai

1. Neviršydamos savo atsakomybės valstybės narės, uostų valdytojai ir infrastruktūros valdytojai užtikrina, kad:
- (a) jūrų uostai būtų sujungiami su visuotinio tinklo geležinkelių linijomis, keliais ir, jei įmanoma, vidaus vandenų keliais (išskyrus Malta ir Kiprą, kol jų teritorijoje nebus sukurta geležinkelių sistema);
 - (b) bet kuriame jūrų uoste būtų bent vienas nediskriminuojant ir taikant skaidrius mokesčius visiems operatoriams prieinamas terminalas;
 - (c) jūrų kanalai, uostų farvateriai ir upių žiotys jungtų du uostus ar užtikrintų patekimą iš jūros į jūrų uostus ir atitiktų bent VI klasės vandens keliui taikomus reikalavimus.
2. Uostų valdytojai užtikrina, kad uostuose būtų laivų aplinkosauginiam veiksmingumui uostuose užtikrinti reikalinga įranga, visų pirma laivuose susidariusių atliekų ir krovinio likučių priėmimo įrenginiai pagal 2000 m. lapkričio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2000/59/EB dėl uosto priėmimo įrenginių, skirtų laivuose susidarančioms atliekoms ir krovinių likučiams⁴⁹.
3. Valstybės narės įgyvendina Direktyvoje 2002/59/EB numatytą VTIMS.

⁴⁹ OL L 332, 2000 11 28, p. 81.

27 straipsnis
Prioritetinės infrastruktūros plėtros sistema

Rengdamos bendros svarbos projektus valstybės narės ir kiti projekto rengėjai atsižvelgia ne tik į 10 straipsnyje nustatytus prioritetus, bet ir ypatingą dėmesį skiria šiems klausimams:

- (a) trumpųjų nuotolių jūrų laivybos skatinimo, įskaitant trumpųjų nuotolių jūrų laivybą;
- (b) susisiekimo tarp jūrų uostų ir vidaus vandenų kelių užtikrinimo;
- (c) VTIMS ir e. jūrų laivybos paslaugos įgyvendinimo.

5 SKIRSNIS
ORO TRANSPORTO INFRASTRUKTŪRA

28 straipsnis
Žemėlapiai

Visuotiniam tinklui priskiriami oro uostai nurodyti I priede pateiktuose žemėlapiuose.

29 straipsnis
Infrastruktūros sudedamosios dalys

1. Oro uosto infrastruktūrą visų pirma sudaro:
 - (a) oro erdvė, maršrutai ir oro keliai;
 - (b) oro uostai;
 - (c) susijusi įranga;
 - (d) ITS.
2. Oro uostai turi atitikti vieną iš šių kriterijų:
 - (a) keleivių oro uostai:
 - i) bendras metinis keleivių srautas – bent 0,1 % bendro metinio keleivių srauto visuose Sąjungos oro uostuose. Bendras metinis keleivių kiekis grindžiamas paskutiniu turimu trejų metų vidurkiu pagal Eurostato paskelbtus duomenis;
 - ii) ribinė 0,1 % vertė netaikoma, jei oro uostas yra toliau nei 100 km nuo visuotinio tinklo arčiausio oro uosto, arba toliau nei 200 km, jei regione, kuriame šis oro uostas veikia, yra greitojo geležinkelio linija;
 - (b) bendras metinis oro uosto krovinių kiekis – bent 0,2 % bendro metinio krovinių kiekio visuose Sąjungos oro uostuose. Bendras metinis krovinių kiekis

grindžiamas paskutiniu turimu trejų metų vidurkiu pagal Eurostato paskelbtus duomenis.

30 straipsnis

Transporto infrastruktūros reikalavimai

1. Neviršydamos savo atsakomybės valstybės narės ir oro uostų valdytojai užtikrina, kad kiekviename oro uoste bent vienas terminalas be diskriminacijos ir taikant skaidrius mokesčius būtų prieinamas visiems veiklos vykdytojams.
2. Neviršydamos savo atsakomybės valstybės narės, oro uostų valdytojai ir oro vežėjai užtikrina, kad visuotinio tinklo oro transporto infrastruktūrai būtų taikomi Sąjungoje pagal 2008 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 300/2008 dėl civilinės aviacijos saugumo bendrųjų taisyklių ir panaikinantį Reglamentą (EB) Nr. 2320/2002⁵⁰ priimti bendrieji civilinės aviacijos apsaugos nuo neteisėto įsikišimo standartai.
3. Neviršydamos savo atsakomybės valstybės narės, oro uostų valdytojai ir oro vežėjai užtikrina, kad oro eismo valdymo infrastruktūra būtų pritaikyta įgyvendinti Bendro Europos dangaus sistemą pagal 2004 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 549/2004, nustatantį bendro Europos dangaus sukūrimo pagrindą (pagrindų reglamentas)⁵¹, 2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 550/2004 dėl oro navigacijos paslaugų teikimo bendrame Europos danguje (paslaugų teikimo reglamentas)⁵², 2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 551/2004 dėl bendro Europos dangaus oro erdvės organizavimo ir naudojimo (oro erdvės reglamentas)⁵³ ir 2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 552/2004 dėl Europos oro eismo valdymo tinklo sąveikos (sąveikos reglamentas)⁵⁴, siekiant pagerinti Europos aviacijos sistemos veikimą ir tvarumą, taip pat taikyti įgyvendinimo taisykles ir Sąjungos specifikacijas.

31 straipsnis

Prioritetinės infrastruktūros plėtros sistema

Rengdamos bendros svarbos projektus valstybės narės ir kiti projekto rengėjai atsižvelgia ne tik į 10 straipsnyje nustatytus prioritetus, bet ir ypatingą dėmesį skiria šiems klausimams:

- (a) esamos infrastruktūros optimizavimo;
- (b) oro uostų pajėgumo didinamo;
- (c) Bendro Europos dangaus sistemos ir oro eismo valdymo sistemų diegimo rėmimo, visų pirma plėtojant SESAR.

⁵⁰ OL L 97, 2008 9 4, p. 72.

⁵¹ OL L 96, 2004 3 31, p. 1.

⁵² OL L 96, 2004 3 31, p. 10.

⁵³ OL L 96, 2004 3 31, p. 20.

⁵⁴ OL L 96, 2004 3 31, p. 26.

6 SKIRSNIS DAUGIARŪŠIO TRANSPORTO INFRASTRUKTŪRA

32 straipsnis ***Žemėlapiai***

Visuotiniam tinklui priskiriami krovinių terminalai ir logistikos centrai nurodyti I priede pateiktuose žemėlapiuose.

33 straipsnis ***Infrastruktūros sudedamosios dalys***

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

- (a) bendras perkrautų krovinių kiekis jūrų uostuose viršija 24 straipsnyje nustatytą kiekybinę ribą;
- (b) jei 2 NUTS regione nėra a punkto reikalavimus atitinkančio krovinių terminalo ar logistikos centro, tai – atitinkamos valstybės narės paskirtasis pagrindinis krovinių terminalas ar logistikos centras, sujungtas bent su NUTS 2 regiono keliais ir geležinkeliais.

34 straipsnis ***Transporto infrastruktūros reikalavimai***

1. Neviršydamas savo atsakomybės valstybės narės, krovinių terminalų, uostų, oro uostų ir infrastruktūros valdytojai užtikrina, kad:
 - (a) įvairių rūšių transportas būtų susietas bet kurioje iš šių vietų: krovinių terminaluose, keleivių stotyse, vidaus vandenių uostuose, oro uostuose, jūrų uostuose, siekiant suteikti galimybę įvairiarūšiu transportu vežti krovinius ir keleivius;
 - (b) nepažeidžiant Sąjungos ir nacionaliniuose teisės aktuose nustatytų galiojančių nuostatų krovinių terminalai ir logistikos centrai, vidaus vandenių ir jūrų uostai bei oro uostai, kuriuose perkraunami kroviniai, būtų pritaikyti šioje infrastruktūroje ir logistikos grandinėje tarp transporto rūšių užtikrinti informacijos srautus. Šios sistemos ypač turi būti pritaikytos teikti tikrą laiką informaciją apie prieinamus infrastruktūros pajėgumus, transporto srautus ir vietą, jo vietos nustatymą ir stebėjimą bei atliekant daugiarūšio transporto operacijas užtikrinti saugą ir saugumą;
 - (c) nepažeidžiant Sąjungos ir nacionaliniuose teisės aktuose nustatytų galiojančių nuostatų, nenutrūkstamas keleivinio transporto eismas visuotiniame tinkle būtų palengvinamas naudojant reikiamą įrangą ir užtikrinant ITS prieinamumą geležinkelio stotyse, autobusų stotyse, oro uostuose ir, jei reikia, atitinkamuose jūrų ir vidaus vandenių uostuose.

2. Krovinių terminalo operatoriai užtikrina, kad krovinių terminaluose būtų kranų, konvejerių ir kitų įrenginių kroviniams perkrauti tarp skirtingų rūšių transporto, taip pat kroviniams išdėstyti bei laikyti.

35 straipsnis

Prioritetinės infrastruktūros plėtros sistema

Rengdamos bendros svarbos projektus valstybės narės ir kiti projekto rengėjai atsižvelgia ne tik į 10 straipsnyje nustatytus prioritetus, bet ir ypatingą dėmesį skiria šiems klausimams:

- (a) veiksmingo infrastruktūros sujungimo ir integravimo visuotiniame tinkle užtikrinimo, įskaitant ir kai naudojama prieigos infrastruktūra, jei reikia, taip pat krovinių terminalai bei logistikos centrai;
- (b) daugiaryšiam transportui kylančių pagrindinių techninių ir administracinių kliūčių pašalinimo;
- (c) sklandaus informacijos srauto tarp transporto rūšių plėtojimo ir galimybės daugiaryšio ir vienos rūšies transporto paslaugas teikti transeuropinėje transporto sistemoje užtikrinimo, įskaitant susijusias ryšio, mokėjimų, bilietų pardavimo ir teikimo rinkai paslaugas.

7 SKIRSNIS

BENDROSIOS NUOSTATOS

36 straipsnis

Į transporto sistemą kaip transporto mazgai integruotos miestų teritorijos

Valstybės narės ir kiti projekto rengėjai, plėtodami visuotinį tinklą į transporto sistemą kaip transporto mazgai integruotose miestų teritorijose, siekia užtikrinti, kad:

- (a) keleiviniame transporte – būtų sujungta visuotinio tinklo geležinkelio, oro ir, jei reikia, vidaus vandenų kelių, kelių ir jūrų transporto infrastruktūra;
- (b) kroviniame transporte – būtų sujungta visuotinio tinklo geležinkelio ir, jei reikia, vidaus vandenų kelių, oro, jūrų ir kelių transporto infrastruktūra;
- (c) miestų transporto mazguose būtų sujungtos visuotinio tinklo skirtingos geležinkelio stotys arba oro uostai;
- (d) visuotinio tinklo infrastruktūra būtų sklandžiai sujungta su regioninio ir vietinio eismo infrastruktūra, įskaitant logistikos konsolidavimą ir skirstymo centrus;
- (e) miestų teritorijas aplenktų kelių transporto priemonės ir taip būtų lengviau organizuoti tolimojo susisiekiimo transporto srautus visuotiniame tinkle;
- (f) miestų teritorijas aplenktų kroviniis geležinkelių transportas;

- (g) būtų skatinamas netriukšmingas ir netaršus krovinių vežimas mieste.

37 straipsnis
ITS

1. ITS suteikia galimybę valdyti eismą ir keistis informacija tarp vienos rūšies transporto ir įvairių rūšių transporto atliekant daugiaryšio transporto operacijas ir teikiant su transportu susijusias pridėtinės vertės paslaugas, kad būtų gerinama sauga, saugumas ir aplinkosauginis veiksmingumas.
2. ITS padeda visuotinio tinklo infrastruktūrą sklandžiai sujungti su regioninio ir vietos transporto infrastruktūra.
3. Su transporto rūšimis siejamas ITS:
 - geležinkeliuose – ERTMS;
 - vidaus vandenių keliuose – upių laivybos informacijos paslaugos ir e. jūrų laivybos paslaugos;
 - kelių transporte – ITS kaip apibrėžta Direktyvoje 2010/40/ES;
 - jūrų transporte – VTIMS ir e. jūrų laivybos paslaugos;
 - oro transporte – oro eismo valdymo sistemos, visų pirma sukurtos pagal SESAR.

38 straipsnis
Krovinių vežimo paslaugos

Sąjunga, valstybės narės ir kiti projekto rengėjai skiria ypatingą dėmesį bendros svarbos projektams, kuriuos įgyvendinant užtikrinamos veiksmingos krovinių vežimo paslaugos, kurias teikiant naudojama visuotinio tinklo infrastruktūra ir prisidedama prie anglies dioksido išlakų mažinimo. Įgyvendinant šiuos projektus visų pirma siekiama:

- (a) pagerinti tvarų transporto infrastruktūros naudojimą, įskaitant veiksmingą valdymą;
- (b) skatinti naujoviškų transporto paslaugų teikimą arba jau teikiamų išmėgintų transporto paslaugų naujus derinius, įskaitant tas paslaugas, kurias teikiant naudojamos ITS, taip pat atitinkamų valdymo struktūrų kūrimą;
- (c) palengvinti daugiaryšio transporto paslaugų teikimą ir pagerinti transporto paslaugų teikėjų bendradarbiavimą;
- (d) skatinti išteklių tausų naudojimą ir išmetamo anglies dioksido kiekio mažinimą, visų pirma tokiose srityse kaip transporto priemonėse naudojamos traukos, varymo ir (arba) eigos sistemos, planavimo operacijos, išteklių paskirstymas ir bendradarbiavimas;

- (e) analizuoti ir stebėti rinkas, laivyno charakteristikas ir eksploataavimo parametrus, administracinius reikalavimus bei žmogiškuosius išteklius ir apie tai pateikti informaciją.

39 straipsnis

Naujos technologijos ir naujovės

Kuriant visuotinį tinklą atsižvelgiama į pažangiausias technologines naujoves. Taip visu pirmą siekiama:

- (a) mažinti transporto išmetamą CO₂ kiekį pereinant prie naujoviškų transporto technologijų;
- (b) mažinti visų rūšių transporto išmetamą CO₂ kiekį ir šiuo tikslu skatinti efektyvų energijos naudojimą, diegti alternatyvias varomas sistemas ir kurti atitinkamą infrastruktūrą. Ši infrastruktūra gali aprėpti elektros tinklus ir kitus elektros energijai perduoti būtinus įrenginius, intelektines transporto sistemas ir ją taikant gali būti atsižvelgiama į infrastruktūros ir transporto priemonės sąsają;
- (c) gerinti asmenų ir prekių judėjimo saugą ir tvarumą;
- (d) gerinti tinklo eksploatavimą, prieinamumą, sąveiką, transporto daugiarūšiškumą ir veiksmingumą, įskaitant bendrą kelių rūšių transporto bilietų sistemą;
- (e) skatinti priemonių naudojimą, kuriomis mažinamos išorinės išlaidos, pvz., bet kokios rūšies teršimas, įskaitant triukšmą, eismo grūstis ir žalą sveikatai;
- (f) diegti tinkle saugumo užtikrinimo technologijas ir atitinkamus identifikavimo standartus;
- (g) didinti atsparumą klimato kaitai;
- (h) užtikrinti tolesnę pažangą kuriant intelektines transporto sistemas ir jas diegiant skirtingų rūšių transporte.

40 straipsnis

Saugi ir patikima infrastruktūra

Valstybės narės ir kito projekto rengėjai deda reikiamas pastangas ir siekia užtikrinti keleivių ir krovinių vežimo transporto infrastruktūra aukšto lygio saugą ir saugumą.

41 straipsnis

Klimato kaitai ir nelaimių poveikiui atspari infrastruktūra

Planuojant infrastruktūrą tinkamai įvertinama rizika ir imamasi priemonių, reikiamu mastu didinančių atsparumą klimato kaitai, visų pirma kritulių, potvynių, audrų, aukštos

temperatūros ir karščio bangų, sausrų, jūros lygio kilimo ir pakrantės potvynių poveikiui, laikantis reikalavimų, kurie gali būti nustatyti susijusiuose Sąjungos teisės aktuose.

Jei reikia, laikantis reikalavimų, kurie gali būti nustatyti susijusiuose Sąjungos teisės aktuose, taip pat turėtų būti tinkamai atsižvelgiama į infrastruktūros atsparumą stichinių nelaimių ar žmogaus sukeltų katastrofų poveikiui.

42 straipsnis ***Aplinkos apsauga***

Valstybės narės ir kiti projektų rengėjai įvertina planų ir projektų poveikį aplinkai, pvz., kraštovaizdžio suardymą, žemės užstatymą, oro ir vandens taršą ir triukšmą, visų pirma kaip numatyta 1985 m. birželio 27 d. Tarybos direktyvoje 85/337/EEB dėl tam tikrų valstybės ir privačių projektų poveikio aplinkai vertinimo⁵⁵ ir 1992 m. gegužės 21 d. 92/43/EEB dėl natūralių buveinių ir laukinės faunos bei floros apsaugos⁵⁶, taip pat 2000 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2000/60/EB nustatančioje Bendrijos veiksmų vandens politikos srityje pagrindus⁵⁷, 2001 m. birželio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2001/42/EB dėl tam tikrų planų ir programų pasekmių aplinkai vertinimo⁵⁸ ir 2009 m. lapkričio 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2009/147/EB dėl laukinių paukščių apsaugos⁵⁹, siekiant išvengti arba, jei tai neįmanoma, tokių poveikį sumažinti ar jį kompensuoti ir veiksmingai apsaugoti biologinę įvairovę.

43 straipsnis ***Prieinamumas visiems naudotojams***

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

⁵⁵ OL L 175, 1985 7 5, p. 40.

⁵⁶ OL L 206, 1992 7 22, p. 7.

⁵⁷ OL L 327, 2000 12 22, p. 1.

⁵⁸ OL L 197, 2001 7 21, p. 30.

⁵⁹ OL L 20, 2010 1 26, p. 7.

III SKYRIUS

PAGRINDINIS TINKLAS

44 straipsnis

Pagrindinio tinklo identifikavimas

1. Pagrindinį tinklą sudaro tos visuotinio tinklo dalys, kurios ypač strategiškai svarbios siekiant transeuropinio transporto tinklo politikos tikslų. Naudojant pagrindinį tinklą visų pirma padedama spręsti didėjančio judumo uždavinius ir kurti transporto sistemą, kurią naudojant būtų išmetama mažai anglies dioksido.
2. Pagrindinis tinklas su kaimyninių šalių transporto infrastruktūros tinklais sujungiamas transporto mazguose ir jame numatomos atitinkamos jungtys.
3. Pagrindinį tinklą sudaranti transporto infrastruktūra nurodoma I priede pateiktuose atitinkamuose visuotinio tinklo žemėlapiuose.

45 straipsnis

Reikalavimai

1. Pagrindinis tinklas yra pritaikytas tenkinti kintančius eismo poreikius ir naudoti daugiarūšį transportą. Siekiant užtikrinti veiksmingu išteklių skirstymu pagrįstą transporto infrastruktūros naudojimą ir numatyti pakankamus pajėgumus valdant infrastruktūros naudojimą, atsižvelgiama į pažangiausias technologijas, reguliavimo ir tvarkymo priemones.
2. Pagrindinio tinklo infrastruktūra atitinka visus II skyriuje nustatytus reikalavimus. Be to, pagrindinio tinklo infrastruktūra taip pat atitinka šiuos reikalavimus:
 - (a) geležinkelio transporto infrastruktūra:
 - visiškas geležinkelių linijų elektrifikavimas;
 - linijos, kuriomis vykdomas reguliarus krovinio transporto eismas – ašies apkrova bent 22,5 t aširačiui, 100 km/h greitis ir 750 m traukinio ilgis;
 - (b) vidaus vandenų laivybos ir jūrų transporto infrastruktūra:
 - alternatyviųjų ekologiškų degalų prieinamumas;
 - (c) kelių transporto infrastruktūra:
 - poilsio aikštelių įrengimas automagistralėse maždaug kas 50 km, siekiant, be kita ko, suteikti pakankamai stovėjimo vietas komerciniams kelio naudotojams ir užtikrinti reikiamą saugos ir saugumo lygį;
 - alternatyviųjų ekologiškų degalų prieinamumas;

- (d) oro transporto infrastruktūra:
- gebėjimas užtikrinti alternatyviųjų ekologiškų degalų prieinamumą.

46 straipsnis
Pagrindinio tinklo plėtra

1. Į pagrindinį tinklą įtraukta transporto infrastruktūra plėtojama laikantis atitinkamų II skyriaus nuostatų.
2. Bendros svarbos projektai, kuriuos įgyvendinant prisidedama prie pagrindinio tinklo užbaigimo, įgyvendinami kaip prioritetiniai projektai.
3. Nepažeisdamos 47 straipsnio 2 ir 3 dalių valstybės narės užtikrina, kad pagrindinis tinklas būtų sukurtas ir atitiktų šio skyriaus nuostatas ne vėliau 2030 m. gruodžio 31 d.

47 straipsnis
Pagrindinio tinklo transporto mazgai

1. Pagrindinio tinklo transporto mazgai nustatyti II priede ir aprėpia:
 - miestų transporto mazgus, įskaitant jų uostus ir oro uostus;
 - jūrų uostus;
 - sienos kirtimo punktus.
2. II priedo 2 dalyje nurodyti jūrų uostai su transeuropinio transporto tinklo geležinkelių ir kelių transporto infrastruktūra sujungiami ne vėliau 2030 m. gruodžio 31 d., išskyrus tinkamai pagrįstus atvejus.
3. II priedo 1b dalyje nurodyti pagrindiniai oro uostai su transeuropinio transporto tinklo geležinkelių ir kelių transporto infrastruktūra sujungiami ne vėliau 2050 m. gruodžio 31 d. Atsižvelgiant į galimą eismo poreikį šie oro uostai, jei įmanoma, integruojami su greitųjų geležinkelių tinklu.

IV SKYRIUS

PAGRINDINIO TINKLO ĮGYVENDINIMAS NAUDOJANT PAGRINDINIO TINKLO KORIDORIUS

48 straipsnis

Bendrasis pagrindinio tinklo koridorių tinklas

1. Pagrindinio tinklo koridoriai yra priemonė, kurią naudojant siekiama palengvinti koordinuotą pagrindinio tinklo įgyvendinimą. Pagrindinio tinklo koridoriai grindžiami daugiarūšio transporto integracija, sąveika ir suderinta infrastruktūros plėtra ir valdymu, siekiant užtikrinti veiksmingu išteklių skirstymu pagrįstą vežimą daugiarūšiu transportu.
2. Pagrindinio tinklo koridoriams dėl infrastruktūros naudojimo ir investicijų taikomas suderintas požiūris siekiant pajėgumus valdyti kuo veiksmingiau. Pagrindinio tinklo koridorių daugiarūšio transporto infrastruktūra, jei reikia, statoma ir koordinuojama taip, kad būtų optimizuojamas kiekvienos rūšies transporto naudojimas ir jų bendradarbiavimas. Pagrindinio tinklo koridoriai derinami su visuotine sąveikių eismo valdymo sistemų plėtra.

49 straipsnis

Pagrindinio tinklo koridorių apibrėžtis

1. Pagrindinio tinklo koridorius sudaro pagrindinio tinklo dalys. Jie aprėpia bent trijų rūšių transportą ir kerta bent tris valstybes nares. Jie aprėpia svarbiausius tarpvalstybinius tolimojo susisiekiimo transporto srautus pagrindiniame tinkle.
2. Tinkamai pagrįstais atvejais pagrindinio tinklo koridorius gali aprėpti tik dviejų rūšių transportą.
3. Pagrindinio tinklo koridoriai aprėpia jūrų uostus ir jų prieigas, išskyrus tinkamai pagrįstus atvejus.

50 straipsnis

Pagrindinio tinklo koridorių sąrašas

1. Kiekviena valstybė narė dalyvauja bent viename pagrindinio tinklo koridoriuje.
2. Pagrindinio tinklo koridorių sąrašas pateiktas Reglamento (ES) Nr. XXX/20121 [...] [Europos infrastruktūros tinklų priemonė].

51 straipsnis
Pagrindinio tinklo koridorių koordinavimas

1. Siekiant palengvinti pagrindinio tinklo koridorių suderintą įgyvendinimą Komisija, pasitarusi su atitinkamomis valstybėmis narėmis ir Europos Parlamentu, skiria vadinamuosius „Europos koordinatorius“.
2. Europos koordinatorius visų pirma pasirenkamas atsižvelgiant į jo (jos) įgytą patirtį Europos institucijose ir su pagrindinių projektų finansavimo, socialinio ir ekonominio bei aplinkosauginio jų vertinimo klausimais susijusį išmanymą.
3. Komisijos sprendime, kuriuo paskiriamas Europos koordinatorius, nurodoma, kaip turi būti atliekamos 5 dalyje nurodytos užduotys.
4. Europos koordinatorius veikia Komisijos vardu ir jos naudai. Europos koordinatoriui įgaliojimai suteikiami vieno pagrindinio tinklo koridoriaus atžvilgiu. Europos koordinatorius kartu su atitinkamomis valstybėmis narėmis parengia atliktinų veiksmų darbo planą.
5. Europos koordinatorius:
 - (a) vadovauja pagrindinio tinklo koridoriaus suderintam įgyvendinimui, kad būtų laikomasi įgyvendinimo sprendime dėl pagrindinio tinklo pavienio koridoriaus nustatyto tvarkaraščio.
 - (b) valstybėms narėms, Komisijai ir, jei reikia, visiems kitiems plėtojant pagrindinio tinklo koridorių tiesiogiai dalyvaujantiems subjektams, praneša apie visus iškilusius sunkumus ir prisideda prie reikiamų sprendimų paieškos;
 - (c) Europos Parlamentui, Komisijai ir atitinkamoms valstybėms narėms kasmet parengia ataskaitą apie įgyvendinant pagrindinio tinklo koridorių įgyvendinimo pažangą;
 - (d) siekdamas tinkamiau susipažinti su transporto paslaugų paklausa, lėšų skyrimo ir finansavimo galimybėmis, taip pat veiksmais, kurių būtina imtis, ir sąlygomis, kurias būtina patenkinti, kad būtų lengviau užtikrinti lėšų skyrimą ir finansavimą, kartu su atitinkamomis valstybėmis narėmis konsultuojasi su konkrečiomis regioninėmis ir vietos institucijomis, infrastruktūros valdytojais, transporto operatoriais, transporto naudotojais ir, jeigu reikia, kitais valstybės ir privačiais subjektais.
6. Atitinkamos valstybės narės bendradarbiauja su Europos koordinatoriumi ir jam pateikia informaciją, būtiną atliekant 5 dalyje nurodytas užduotis.
7. Nepažeisdama Sąjungos ir nacionaliniuose teisės aktuose nustatytų taikomų procedūrų, Komisija gali paprašyti, kad Europos koordinatorius pareikštų nuomonę, kai nagrinėjami Sąjungai pateikti prašymai skirti lėšų pagrindinio tinklo koridoriams, už kuriuos Europos koordinatorius yra atsakingas.

52 straipsnis
Pagrindinio tinklo koridorių valdymas

1. Atitinkama valstybė narė įsteigia už kiekvieno pagrindinio tinklo koridoriaus pagrindinių tikslų apibrėžimą ir 53 straipsnio 1 dalyje nurodytų priemonių parengimą ir jų priežiūrą atsakingą koridoriaus centrą.
2. Koridoriaus centrą sudaro atitinkamų valstybių narių atstovai ir, jei reikia, kiti valstybės ir privatūs subjektai. Bet kuriuo atveju 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo, mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo ir saugos sertifikavimo⁶⁰ apibrėžti atitinkami infrastruktūros valdytojai dalyvauja koridoriaus centro veikloje.
3. Europos koordinatorius yra koridoriaus centro pirmininkas.
4. Koridoriaus centras steigiamas kaip nuolatinis juridinis subjektas, pvz., kaip Europos ekonominių interesų grupė.
5. Steigiant koridoriaus centrą nepažeidžiamas principas, pagal kurį atsakomybė už projektų įgyvendinimą tenka Sąjungos finansinės paramos gavėjui.

53 straipsnis
Koridorių plėtros planas

1. Bendradarbiaudama su koridoriaus centru per šešis mėnesius nuo šio reglamento įsigaliojimo atitinkama valstybė narė parengia kiekvieno pagrindinio tinklo koridoriaus plėtros planą ir perduoda jį Komisijai. Į šį planą visų pirma įtraukiama:
 - (a) pagrindinio tinklo koridoriaus charakteristikų aprašymas, įskaitant pralaidumo kliūtis;
 - (b) pagrindinio tinklo koridoriaus tikslai, visų pirma nurodant eksploatavimo parametrus: paslaugos kokybę, koridoriaus pajėgumus ir jo atitiktį II skyriuje išdėstytiems reikalavimams;
 - (c) priemonių programa, kurią būtina įgyvendinti siekiant plėtoti pagrindinio tinklo koridorių;
 - (d) daugiarašio transporto rinkos tyrimas;
 - (e) įgyvendinimo planas, įskaitant:
 - daugiarašio krovinio transporto koridorių sąveikių eismo valdymo sistemų plėtros planą, nepažeidžiant galiojančių Sąjungos teisės aktų;

⁶⁰ OL L 75, 2001 3 15, p. 29.

- tarp transporto rūšių ir vienos rūšies transportui išskylančių fizinių, techninių, eksploataavimo ir administracinių kliūčių pašalinimo, taip pat veiksmingo daugiarūšio transporto ir paslaugų gerinimo planą;
 - priemonės, kuriomis gerinami administraciniai ir techniniai pajėgumai kurti, planuoti, projektuoti, aprūpinti, įgyvendinti ir stebėti bendros svarbos projektus;
 - rizikos vertinimą, įskaitant galimą klimato kaitos poveikį infrastruktūrai ir, jei reikia, pasiūlytas atsparumo klimato kaitos poveikiui didinimo priemones.
 - priemones, kurių privalu imtis siekiant sumažinti šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimą;
- (f) reguliariai atnaujinamas investavimo planas, įskaitant:
- 2 straipsnio 2 dalyje nurodytos transporto infrastruktūros plėtros, atnaujinimo ar perkėlimo projektų, skirtų pagrindinio tinklo koridoriuje naudojamam kiekvienos rūšies transportui, sąrašą;
 - susijusį finansavimo planą su tarptautiniu, nacionaliniu, regioniniu, vietos ar Sąjungos lygmeniu numatytais skirtingais lėšų skyrimo ir finansavimo šaltiniais, įskaitant, jei įmanoma, paskirtas kryžminio finansavimo sistemas ir privatų kapitalą, kartu nurodant jau prisiimtų įsipareigojimų dydį ir, jei taikoma, nuorodą į numatomą Sąjungos indėlį pagal Sąjungos finansavimo programą.
2. Atsižvelgdama į valstybių narių pateiktą koridoriaus plėtros planą Komisija pareiškia savo nuomonę.
3. Siekdama paremti pagrindinio susisiekimo plano koridorių įgyvendinimą Komisija gali priimti sprendimą dėl pagrindinio tinklo koridorių įgyvendinimo. Šie sprendimai gali:
- (a) apimti investavimo planus, susijusias išlaidas ir įgyvendinimo tvarkaraštį, parengtą taip, kad pagrindinio tinklo koridoriai būtų įgyvendinti atsižvelgiant į šiame reglamente iškeltus tikslus;
 - (b) apibrėžti visas priemones, kuriomis siekiama sumažinti išorines išlaidas, visų pirma išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį ir triukšmą, ir skatinti naujų technologijų diegimą transporto eismo ir pajėgumų valdymo srityje;
 - (c) numatyti kitas priemones, kurios būtinos siekiant įgyvendinti koridoriaus plėtros planą ir veiksmingai naudoti pagrindinio tinklo koridoriaus infrastruktūrą.

Šie įgyvendinimo teisės aktai priimami taikant 55 straipsnio 2 dalyje nustatytą patariamąją procedūrą.

V SKYRIUS

BENDROSIOS NUOSTATOS

54 straipsnis

Atnaujinimas ir ataskaitų teikimas

1. Naudodamosi Transeuropinio transporto tinklo sąveikiaja geografinės ir techninės informacijos sistema (toliau – TENtec), valstybės narės nuolat informuoja Komisiją apie pažangą įgyvendinant bendros svarbos projektus ir apie susijusias investicijas.

Valstybės narės Komisijai pateikia nacionalinių planų ir programų, kurias jos parengė siekdamos plėtoti transeuropinį transporto tinklą ir kurios visų pirma yra susijusios su pagrindiniu tinklu, santraukas. Priėmus nacionalinius planus ir programas valstybės narės informavimo tikslais šiuos planus ir programas siunčia Komisijai.

2. Nuo šio reglamento įsigaliojimo Komisija, pasitarusi su 54 straipsnyje nurodytu komitetu, kas dvejus metus skelbia gairių įgyvendinimo pažangos ataskaitą, kuri pateikiama Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonominių ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui.

3. Komisijai suteikiami įgaliojimai pagal 56 straipsnį priimti deleguotuosius teisės aktus, siekiant pritaikyti I, II ir III priedus, kad būtų atsižvelgiama į galimus pakeitimus, padarytus remiantis 16, 24, 29 ir 33 straipsniuose nustatytais kiekybinėmis ribinėmis vertėmis. Pritaikydama priedus Komisija:

- (a) į visuotinį tinklą įtraukia logistikos centrus, krovinių terminalus, vidaus vandenų uostus, jūrų uostus ir oro uostus, jei įrodoma, kad keleivių ir krovinių srauto juose pastarųjų dvejų metų vidurkis viršija tam tikrą ribinę vertę;
- (b) iš visuotinio tinklo pašalina logistikos centrus, krovinių terminalus, vidaus vandenų uostus, jūrų uostus ir oro uostus, jei įrodoma, kad keleivių ir krovinių srauto juose pastarųjų šešerių metų vidurkis yra mažesnis už tam tikrą ribinę vertę;
- (c) kelių, geležinkelių ir vidaus vandens kelių infrastruktūros žemėlapius tikslina taip, kad būtų atsižvelgiama į tinklo kūrimo pažangą. Tikslindama šiuos žemėlapius Komisija nepatvirtina maršruto koregavimo, išskyrus tai, kas leidžiama taikant atitinkamą leidimo projektui suteikimo procedūrą.

Pakeitimai pagal a ir b punktus grindžiami Eurostato paskelbtais naujausiais statistiniais duomenimis.

4. Su nauja į transeuropinio transporto tinklą įtraukta infrastruktūra susiję bendros svarbos projektai 7 straipsnio 5 dalyje apibrėžtais tikslais atitinka reikalavimus nuo tada, kai deleguotieji teisės aktais įsigalioja pagal 3 dalį.

Su infrastruktūra, kuri pašalinta iš transeuropinio transporto tinklo, susiję bendros svarbos projektai nebelaikomi atitinkančiais reikalavimus nuo deleguotųjų teisės aktų įsigaliojimo pagal 3 dalį datos. Atitikties reikalavimams pabaiga neturi įtakos iki tos datos priimtiems Komisijos sprendimams dėl finansavimo ar subsidijų.

55 straipsnis

Komitetas

1. Komisijai padeda komitetas. Šis komitetas apibrėžtas Reglamente (ES) Nr. 182/2011.
2. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 4 straipsnis.

56 straipsnis

Delegavimas

1. Įgaliojimai priimti deleguotuosius teisės aktus Komisijai suteikiami laikantis šiame straipsnyje nustatytų sąlygų.
2. Įgaliojimai priimti 54 straipsnio 3 dalyje nurodytus deleguotus teisės aktus Komisijai suteikiami neribotam laikotarpiui nuo [reglamento įsigaliojimo data].
3. 54 straipsnio 3 dalyje nurodytų įgaliojimų perdavimą bet kada gali atšaukti Europos Parlamentas ar Taryba. Panaikinimo sprendimu atšaukiamas tame sprendime nurodytų įgaliojimų delegavimas. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* arba vėlesnę jame nustatytą dieną. Tai neturi įtakos bet kurio jau įsigaliojusio deleguotojo teisės akto galiojimui.
4. Priėmusi deleguotąjį teisės aktą Komisija jį vienu metu perduoda Europos Parlamentui ir Tarybai.
5. Pagal 54 straipsnio 3 dalį priimtas deleguotasis teisės aktas įsigalioja tik jei Europos Parlamentas arba Taryba nepareiškia prieštaravimo per 2 mėnesius nuo pranešimo apie šį teisės aktą Europos Parlamentui ir Tarybai dienos ar jei iki to laikotarpio pabaigos Europos Parlamentas ir Taryba Komisijai praneša nepareikšiantys jokių prieštaravimų. Šį laikotarpį Europos Parlamentas ir Taryba gali pratęsti 2 mėnesiais.

57 straipsnis

Persvarstymas

Ne vėliau 2023 m. gruodžio 31 d. Komisija persvarsto pagrindinio tinklo įgyvendinimą ir įvertina atitiktį šiame reglamente nustatytiems nuostatomis ir įgyvendinimo pažangą.

58 straipsnis
Viena kontaktinė institucija

Siekdamos koordinuoti ir palengvinti leidimų bendros svarbos projektams išdavimo procesą, valstybės narės pagal susijusį Sąjungos *acquis* gali paskirti vieną kontaktinę instituciją, visų pirma tarpvalstybiniais projektams.

59 straipsnis
Vėlavimas baigti kurti pagrindinį tinklą

1. Jei gerokai vėluojama pradėti ar užbaigti su pagrindiniu tinklu susijusius darbus, Komisija atitinkamos valstybės narės prašo per tris mėnesius nurodyti vėlavimo priežastis. Atsižvelgdama į pateiktą atsakymą Komisija konsultuojasi su atitinkamomis valstybėmis narėmis, kad būtų pašalinta vėlavimo priežastis.
2. Tinkamai atsižvelgdama į proporcingumo ir subsidiarumo principus Komisija gali nuspręsti imtis atitinkamų priemonių, kurios būtų Komisijos vykdomos aktyvios pagrindinio tinklo įgyvendinimo stebėsenos dalis.
3. Europos Parlamentui ir valstybėms narėms nedelsiant pranešama apie visas priemones, kurių imtasi.

60 straipsnis
Suderinamumas su Sąjungos teisės aktais ir Sąjungos politikos sritimis

Pagal šį reglamentą imantis veiksmų atsižvelgiama į visą susijusią Sąjungos politiką, visų pirma konkurencijos, rinkos prieigos, aplinkos apsaugos, sveikatos, darnaus vystymosi ir viešųjų pirkimų srityse.

61 straipsnis
Skatinimas ir vertinimas

Komisija skatina ir įvertina transeuropinio transporto tinklo politikos pažangą ir bendrąjį jo įgyvendinimą.

62 straipsnis
Panaikinimas

Sprendimas Nr. 661/2010/ES panaikinamas.

Dėl visų finansavimo sprendimų, priimtų remiantis Reglamentu (EB) Nr. 680/2007⁶¹, toliau taikomas Sprendimas Nr. 611/2010/ES.

⁶¹ 2007 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 680/2007, nustatantis bendrąsias taisykles dėl Bendrijos finansinės paramos teikimo transeuropinių transporto ir energetikos tinklų srityse, OL L 162, 2007 6 22, p. 1.

63 straipsnis
Įsigaliojimas

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną nuo jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas

Tarybos vardu
Pirmininkas