

## Eiropas Reģionu komitejas atzinums “Pamatnostādnes Eiropas transporta tīkla (TEN-T) attīstībai”

(2022/C 498/12)

<b>Ziņotāja:</b>	Isabelle BOUDINEAU (FR/PSE), Jaunakvitānijas reģionālās padomes locekle
<b>Atsauces dokuments:</b>	Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par Savienības pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko groza Regulu (ES) 2021/1153 un Regulu (ES) Nr. 913/2010 un atceļ Regulu (ES) Nr. 1315/2013 COM(2021) 812 final Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam un Padomei “Rīcības plāns tālsatiksmes un pārrobežu pasažieru dzelzceļa pakalpojumu veicināšanai” COM(2021) 810 final Grozīts priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par Savienības pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko groza Regulu (ES) 2021/1153 un Regulu (ES) Nr. 913/2010 un atceļ Regulu (ES) Nr. 1315/2013 COM(2022) 384 final

## I. IETEIKUMI GROZĪJUMIEM

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

## COM(2021) 812 final

## 1. Grozījums

## 4. apsvēruma

Eiropas Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
(4) Eiropas transporta tīkla īstenošana rada labvēlīgus apstākļus, veidojot infrastruktūras pamatu, kas ļauj visus transporta veidus padarīt ilgtspējīgākus, cenas ziņā pieejamākus un iekļaujošākus, ilgtspējīgas alternatīvas padarīt plaši pieejamas multimodālā transporta sistēmā un ieviest pareizos stimulus, kas virzītu pārkārtošanos, jo īpaši nodrošinot taisnīgu pārkārtošanos saskaņā ar mērķiem, kas izklāstīti Padomes Ieteikumā (ES) [...] [...] par to, kā nodrošināt taisnīgu pārkārtošanos uz klimatneitralitāti.	(4) Eiropas transporta tīkla īstenošana rada labvēlīgus apstākļus, veidojot infrastruktūras pamatu, kas ļauj visus transporta veidus <b>visos ES reģionos</b> padarīt ilgtspējīgākus, cenas ziņā pieejamākus un iekļaujošākus, ilgtspējīgas alternatīvas padarīt plaši pieejamas multimodālā transporta sistēmā un ieviest pareizos stimulus, kas virzītu pārkārtošanos, jo īpaši nodrošinot taisnīgu pārkārtošanos saskaņā ar mērķiem, kas izklāstīti Padomes Ieteikumā (ES) [...] [...] par to, kā nodrošināt taisnīgu pārkārtošanos uz klimatneitralitāti.

**Pamatojums**

Pārkārtošanās procesā nedrīkstētu atstāt novārtā nevienu Eiropas Savienības reģionu.

**2. Grozījums**

## 16. apsvēruma

Eiropas Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
(16) Projektu plānošanas un būvniecības posmā <b>būtu</b> pienācīgi jāņem vērā reģionālo un vietējo iestāžu intereses, kā arī tās sabiedrības daļas intereses, ko ietekmē kopīgu interešu projekts.	(16) Projektu plānošanas un būvniecības posmā <b>ir</b> pienācīgi jāņem vērā reģionālo un vietējo iestāžu intereses, kā arī tās sabiedrības daļas intereses, ko ietekmē kopīgu interešu projekts.

**Pamatojums**

Reģionālās un vietējās pašvaldības ir noteikti pilnībā jāiesaista projektu plānošanā. Līdz ar to nav pamatoti lietot vēlējuma izteiksmi.

**3. Grozījums**

## 52. apsvēruma

Eiropas Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
(52) Dalībvalstīm būtu jāizveido valsts IPMP atbalsta programma, kuras mērķis ir veicināt ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānu ieviešanu un uzlabot koordināciju starp reģioniem un lielām un mazām pilsētām. Šai programmai būtu jāatbalsta reģioni un pilsētu teritorijas kvalitatīvu ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānu izstrādē un jāpastiprina to īstenošanas uzraudzība un izvērtēšana, izmantojot likumdošanas pasākumus, norādījumus, spēju veidošanu, palīdzību un, iespējams, finansiālu atbalstu.	(52) Dalībvalstīm būtu jāizveido valsts IPMP atbalsta programma, kuras mērķis ir veicināt ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānu ieviešanu un uzlabot koordināciju starp reģioniem un lielām un mazām pilsētām. Šai programmai būtu jāatbalsta reģioni un pilsētu teritorijas kvalitatīvu ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānu izstrādē un jāpastiprina to īstenošanas uzraudzība un izvērtēšana, izmantojot likumdošanas pasākumus, norādījumus, spēju veidošanu, palīdzību un, iespējams, finansiālu atbalstu. <b>Lai papildinātu atbalstu no valstu atbalsta programmām, Eiropas Komisija koridoru forumu ietvaros veicina savstarpējo pieredzes apmaiņu starp mezglēm.</b>

**Pamatojums**

Eiropas Komisijai ir jāatbalsta vietējās pašvaldības, kurām nav pieredzes ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānu izstrādē, īpaši veicinot pieredzes apmaiņu.

#### 4. Grozījums

##### 66. apsvēruma

Eiropas Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
<p>(66) Eiropas transporta koridoriem būtu jāpalīdz attīstīt Eiropas transporta tīkla infrastruktūru tā, lai likvidētu sastrēgumposmus, paplašinātu pārrobežu savienojumus un uzlabotu efektivitāti un ilgtspēju. Tiem būtu jāveicina kohēzija labākas teritoriālās sadarbības ietvaros. Tiem būtu jāpievēršas arī plašākiem transporta politikas mērķiem un jāveicina savstarpēja izmantojamība, transporta veidu integrācija un multimodālas darbības. Koridora pieejai vajadzētu būt pārredzamai un skaidrai, un šo koridoru pārvaldībai nebūtu jārada papildu administratīvais slogs vai izmaksas.</p>	<p>(66) Eiropas transporta koridoriem būtu jāpalīdz attīstīt Eiropas transporta tīkla infrastruktūru tā, lai likvidētu sastrēgumposmus, paplašinātu pārrobežu savienojumus un uzlabotu efektivitāti un ilgtspēju. Tiem būtu jāveicina kohēzija labākas teritoriālās sadarbības ietvaros. Tiem būtu jāpievēršas arī plašākiem transporta politikas mērķiem un jāveicina savstarpēja izmantojamība, transporta veidu integrācija un multimodālas darbības. Koridora pieejai vajadzētu būt pārredzamai un skaidrai, un šo koridoru pārvaldībai nebūtu jārada papildu administratīvais slogs vai izmaksas. <b>Ar šo pieeju būtu jāveicina arī tādu integrētu pārvaldības struktūru kā Eiropas teritoriālās sadarbības grupu izveide, kuru mērķis ir paātrināt pārrobežu posmu veidošanu. Lemjot par Eiropas transporta tīkla ieviešanu, Eiropas Komisija un dalībvalstis apspriežas ar reģioniem un šīm ieinteresētajām personām.</b></p>

#### Pamatojums

Integrētas pārvaldības struktūras, piemēram, Eiropas teritoriālās sadarbības grupas, ir pierādījušas, ka tās var palīdzēt risināt pārrobežu sadarbības jomā radušās problēmas, it īpaši TEN-T pārrobežu posmu izveidē. Uz to būtu jāatsaucas regulā.

#### 5. Grozījums

##### 3. panta f) punkts

Eiropas Komisijas ierosinātais teksts	Grozījums
<p>f) "pilsētas mezgls" ir pilsētas teritorija, kurā Eiropas transporta tīkla transporta infrastruktūras elementi, piemēram, ostas, tostarp pasažieru termināļi, lidostas, dzelzceļa stacijas, autoostas, loģistikas platformas un iekārtas un kravas termināļi, kas atrodas pilsētas teritorijā un ap to, ir savienoti ar citiem minētās infrastruktūras elementiem un reģionālās un vietējās satiksmes infrastruktūru;</p>	<p>f) "pilsētas mezgls" ir <b>funkcionāla</b> pilsētas teritorija, kurā Eiropas transporta tīkla transporta infrastruktūras elementi, piemēram, ostas, tostarp pasažieru termināļi, lidostas, dzelzceļa stacijas, autoostas, loģistikas platformas un iekārtas un kravas termināļi, kas atrodas pilsētas teritorijā un ap to, ir savienoti ar citiem minētās infrastruktūras elementiem un reģionālās un vietējās satiksmes infrastruktūru;</p>

#### Pamatojums

Funkcionāla pilsētas teritorija labāk atspoguļo integrētu pilsētas un tās svārstsatiksmes zonas transporta sistēmu, un tai ir svarīga loma pilsētas teritoriju plānošanā un tās transporta sistēmas dekarbonizācijā. Pilsētas mezgla definīciju papildinot ar vārdu "funkcionāla", tā labāk atbilst "ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plāna" loģikai 3. panta o) apakšpunktā.

**6. Grozījums**

## 3. panta l) punkts

Eiropas Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
l) "multimodāls pasažieru pārvadājumu mezgls" ir savienojuma punkts starp vismaz diviem pasažieru transporta veidiem, kurā tiek nodrošināta ceļošanas informācija, piekļuve sabiedriskajam transportam un pārsēšanās starp transporta veidiem, tostarp piekļuve stāvparkiem, pie kuriem pārsēžas sabiedriskajā transportā, un aktīvajiem transporta veidiem, un kurš darbojas kā saskarne starp pilsētu mezgliem un transporta tīkliem, pa kuriem veic pārvadājumus lielākos attālumos;	l) "multimodāls pasažieru pārvadājumu mezgls" ir savienojuma punkts starp vismaz diviem pasažieru transporta veidiem, kurā tiek nodrošināta ceļošanas informācija, piekļuve sabiedriskajam transportam un pārsēšanās starp transporta veidiem, tostarp piekļuve stāvparkiem, pie kuriem pārsēžas sabiedriskajā transportā, un aktīvajiem transporta veidiem, un kurš darbojas kā saskarne starp pilsētu mezgliem ( <b>un to iekšienē</b> ) un transporta tīkliem, pa kuriem veic pārvadājumus lielākos attālumos;

**Pamatojums**

Šis grozījums nozīmētu, ka multimodālu pasažieru pārvadājumu mezglu projekti, kas tiek realizēti starp pilsētu mezgliem un to iekšienē, saņemtu finansējumu.

**7. Grozījums**

## 3. panta o) punkts

Eiropas Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
o) "ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plāns" (IPMP) ir dokuments stratēģiskai mobilitātes plānošanai, kura mērķis ir uzlabot pieejamību un mobilitāti funkcionālajā pilsētas teritorijā (arī svārstsatiksmes zonās) cilvēku, uzņēmumu un preču pārvadājumu vajadzībām;	o) "ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plāns" (IPMP) ir dokuments stratēģiskai mobilitātes plānošanai, kura mērķis ir uzlabot pieejamību un mobilitāti funkcionālajā pilsētas teritorijā (arī svārstsatiksmes zonās) cilvēku, uzņēmumu un preču pārvadājumu vajadzībām; <b>ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānus var iekļaut esošajos plānos un/vai plašākos plānos, kuros ir integrēti arī zemes izmantošanas plāni, piemēram, ņemot vērā savstarpējo saikni starp zemes izmantošanu un mobilitāti.</b>

**Pamatojums**

Ar šo grozījumu tiek nodrošināts, ka ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plāni var balstīties uz esošiem un/vai plašākiem plāniem vietējā un reģionālajā līmenī.

**8. Grozījums**

## 3. panta z) punkts

Eiropas Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
z) "jūras osta" ir zemes un ūdens teritorija, ko veido tāda infrastruktūra un aprīkojums, kas ļauj galvenokārt veikt ūdens transportlīdzekļu uzņemšanu, to piekraušanu un izkraušanu, preču uzglabāšanu, minēto preču saņemšanu un piegādi un pasažieru, apkalpes un citu personu iekāpšanu un izkāpšanu, kā arī jebkāda cita infrastruktūra, kas vajadzīga transporta operatoriem ostas teritorijā;	z) "jūras osta" ir zemes un ūdens teritorija, ko veido tāda infrastruktūra un aprīkojums, kas ļauj galvenokārt veikt ūdens transportlīdzekļu uzņemšanu, to piekraušanu un izkraušanu, preču uzglabāšanu, minēto preču saņemšanu un piegādi un pasažieru, apkalpes un citu personu iekāpšanu un izkāpšanu, kā arī jebkāda cita infrastruktūra, kas vajadzīga transporta operatoriem ostas teritorijā <b>un kas ir piekļuves punkts tirdzniecībai, industriālajām kopām un enerģētikas centriem;</b>

**Pamatojums**

Lai efektīvi risinātu problēmas, ar ko saskaras jūras ostas, regulā ietvertajā jūras ostu definīcijā ir jāuzskaita visas šo ostu infrastruktūras funkcijas.

**9. Grozījums**

4. panta 2. punkta c) apakšpunkts

Eiropas Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
	<b>viii) <i>reglamentējošo standartu pielāgošana teritoriālajiem apstākļiem;</i></b>

**Pamatojums**

Lai nodrošinātu tīkla nepārtrauktību un tā pabeigšanu regulas 6. pantā noteiktajos termiņos, tehniskie pasākumi ir jāpielāgo problēmām, ko var radīt to piemērošana atsevišķos reģionos, it īpaši regulas 26. apsvērumā minētajos reģionos: tālākajos un citos attālos, salu, perifēros un kalnu reģionos, mazapdzīvotos apgabalos vai izolētos vai daļēji izolētos tīklos.

**10. Grozījums**

8. panta 2. punkta b) apakšpunkts

Eiropas Komisijas ierosinātais teksts	Grozījums
b) ir ekonomiskā ziņā dzīvotspējīgs, pamatojoties uz sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīzi;	b) ir ekonomiskā ziņā dzīvotspējīgs, pamatojoties uz sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīzi, <b>turklāt dzīvotspējas interpretācijā būtu jāņem vērā arī dalībvalstu sociālekonomiskie apstākļi un projektu plašāka ekonomiskā ietekme;</b>

**Pamatojums**

Dalībvalstīs, kurās pasažieru un kravu pārvadājumu apjoms ir neliels, dzelzceļa projektus parasti neuzskata par dzīvotspējīgiem, pamatojoties tikai uz izmaksu un ieguvumu analīzi. Interpretējot dzīvotspēju, jāņem vērā projektu īpašie apstākļi un plašāka ietekme.

**11. Grozījums**

15. panta 3. punkta b) apakšpunkts

Eiropas Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
b) pēc dalībvalsts pieprasījuma pienācīgi pamatotos gadījumos Komisija ar īstenošanas aktiem var piešķirt citus atbrīvojumus attiecībā uz 2. punktā minētajām prasībām. Jebkura atbrīvojuma pieprasījuma pamatā ir sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīze un novērtējums par ietekmi uz savstarpēju izmantojamību. Atbrīvojums atbilst Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2016/797 prasībām, vajadzības gadījumā tiek koordinēts un saskaņots ar kaimiņos esošo(-ajām) dalībvalsti(-īm).	b) pēc dalībvalsts, <b>reģionālās pašvaldības vai kompetento iestāžu grupas</b> pieprasījuma pienācīgi pamatotos gadījumos Komisija ar īstenošanas aktiem var piešķirt citus atbrīvojumus attiecībā uz 2. punktā minētajām prasībām. Jebkura atbrīvojuma pieprasījuma pamatā ir sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīze un novērtējums par ietekmi uz savstarpēju izmantojamību <b>un ieguldījumu klimata pārmaiņu mazināšanā.</b> Atbrīvojums atbilst Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2016/797 prasībām, vajadzības gadījumā tiek koordinēts un saskaņots ar kaimiņos esošo(-ajām) dalībvalsti(-īm).

**Pamatojums**

Lai nodrošinātu tīkla efektīvu izveidi regulas 6. pantā noteiktajos termiņos, ir jāierobežo administratīvie šķēršļi un jāveicina atbrīvojumu piešķiršana.

TEN-T visaptverošā tīkla izveidē panāktais progress nav pietiekams, lai uzskatītu, ka līdz 2050. gadam tiks izpildītas visas izvirzītās prasības. Tam būtu vajadzīgs pārāk liels budžeta apjoms, turklāt daži posmi nav piemēroti atsevišķu prasību, piemēram, visu dzelzceļa līniju elektrifikācijas prasības, izpildei. Tādēļ ir jāveicina tīkla attīstība un to posmu apzināšana, kuros vajadzētu pielāgot regulas prasības.

**12. Grozījums**

16. panta 2. punkta c) apakšpunkts

Eiropas Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
c) ir iespējams dominējošais minimālais līnijas ātrums 160 km/h pasažieru vilcieniem paplašinātā pamattīkla pasažieru pārvadājumu līnijās.	c) ir iespējams <b>vidējais</b> dominējošais minimālais līnijas ātrums 160 km/h pasažieru vilcieniem paplašinātā pamattīkla pasažieru pārvadājumu līnijās.

**Pamatojums**

Šīs tehniskās prasības izpildei, kas būtu pārāk dārga, nav būtiskas pievienotās vērtības. Šķiet, ka lietderīgāk būtu veicināt reālistiskāku un efektīvāku pieeju, kas nodrošinātu tīkla pabeigšanu paredzētajos termiņos un labi funkcionējošus savienojumus tīkla lietotājiem.

**13. Grozījums**

16. panta 5. punkta b) apakšpunkts

Eiropas Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
b) pēc dalībvalsts pieprasījuma pienācīgi pamatotos gadījumos Komisija ar īstenošanas aktiem var piešķirt citus atbrīvojumus attiecībā uz 2.–4. punktā minētajām prasībām. Jebkura atbrīvojuma pamatā ir sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīze un novērtējums par ietekmi uz savstarpēju izmantojamību. Atbrīvojums atbilst Direktīvas (ES) 2016/797 prasībām, ir koordinēts un vajadzības gadījumā saskaņots ar kaimiņos esošo (-ajām) dalībvalsti(-īm).	b) pēc dalībvalsts, <b>reģionālās pašvaldības vai kompetento iestāžu grupas</b> pieprasījuma pienācīgi pamatotos gadījumos Komisija ar īstenošanas aktiem var piešķirt citus atbrīvojumus attiecībā uz 2.–4. punktā minētajām prasībām. Jebkura atbrīvojuma pamatā ir sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīze un novērtējums par ietekmi uz savstarpēju izmantojamību <b>un ieguldījumu klimata pārmaiņu mazināšanā</b> . Atbrīvojums atbilst Direktīvas (ES) 2016/797 prasībām, ir koordinēts un vajadzības gadījumā saskaņots ar kaimiņos esošo (-ajām) dalībvalsti(-īm).

**Pamatojums**

Lai nodrošinātu tīkla efektīvu izveidi regulas 6. pantā noteiktajos termiņos, ir jāierobežo administratīvie šķēršļi un jāveicina atbrīvojumu piešķiršana.

Daudzi pamattīkla un paplašinātā pamattīkla dzelzceļa posmi nav piemēroti noteikto prasību izpildei. Tās nebūs iespējams izpildīt īpašu ģeogrāfisku ierobežojumu vai būtisku fizisku ierobežojumu dēļ, kas kavē šo prasību ieviešanu vai rada nepamatotas papildu izmaksas.

**14. Grozījums**

17. panta 6. punkts

Eiropas Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
6. Pēc dalībvalsts pieprasījuma pienācīgi pamatotos gadījumos Komisija ar īstenošanas aktiem var piešķirt atbrīvojumus attiecībā uz 1.–5. punktā minētajām prasībām. Jebkura atbrīvojuma pieprasījuma pamatā ir sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīze un novērtējums par ietekmi uz savstarpēju izmantojamību. Atbrīvojums atbilst Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2016/797 prasībām, vajadzības gadījumā tiek koordinēts un saskaņots ar kaimiņos esošo(-ajām) dalībvalsti(-īm).	6. Pēc dalībvalsts, <b>reģionālās pašvaldības vai kompetento iestāžu grupas</b> pieprasījuma pienācīgi pamatotos gadījumos Komisija ar īstenošanas aktiem var piešķirt atbrīvojumus attiecībā uz 1.–5. punktā minētajām prasībām. Jebkura atbrīvojuma pieprasījuma pamatā ir sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīze un novērtējums par ietekmi uz savstarpēju izmantojamību. Atbrīvojums atbilst Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2016/797 prasībām, vajadzības gadījumā tiek koordinēts un saskaņots ar kaimiņos esošo(-ajām) dalībvalsti(-īm).

**Pamatojums**

Dažos tīkla posmos nebūs iespējams noteiktajos termiņos izvērst ERTMS, jo tam būs vajadzīgi lieli ieguldījumi. Lai nodrošinātu tīkla efektīvu izveidi regulas 6. pantā noteiktajos termiņos, ir jāierobežo administratīvie šķēršļi un jāveicina atbrīvojumu piešķiršana, ja vien tie netraucē tīkla savstarpējai izmantojamībai Eiropas līmenī.

**15. Grozījums**

19. panta g) punkts

Eiropas Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
g) inovatīvu alternatīvo degvielu tehnoloģiju izstrāde dzelzceļam, piemēram, ūdeņraža izmantošanai posmos, uz kuriem neattiecas elektrifikācijas prasība.	g) inovatīvu <b>ritošā sastāva un</b> alternatīvo degvielu tehnoloģiju izstrāde dzelzceļam, piemēram, ūdeņraža, <b>biodegvielas vai ar akumulatoriem darbināmu vilcienu</b> izmantošanai posmos, uz kuriem neattiecas elektrifikācijas prasība.

**Pamatojums**

Posmi, uz kuriem neattiecas elektrifikācijas prasība, ir uzskatāmi par vidi, kurā var attīstīt inovatīvus tehnoloģiskos risinājumus, kas veicina klimata pārmaiņu mazināšanu. Šajā nolūkā Eiropas Savienībai ir jāpiemēro tehnoloģiski neitrāla pieeja, lai nodrošinātu, ka izstrādātās tehnoloģijas ir gan klimatefektīvas, gan saimnieciski efektīvas.

**16. Grozījums**

28. panta 1. punkta a) apakšpunkts

Eiropas Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
	<b>xi) gājēju infrastruktūra un veloinfrastruktūra.</b>

**Pamatojums**

Augstas kvalitātes ceļu infrastruktūra satiksmei lielos attālumos ir jāpapildina ar veloinfrastruktūras un gājēju infrastruktūras attīstīšanu, it īpaši pilsētu mezglos.

## 17. Grozījums

33. panta 2. punkts

Eiropas Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
<p>2. Pēc dalībvalsts lūguma pienācīgi pamatotos gadījumos Komisija ar īstenošanas aktiem var piešķirt atbrīvojumus no 1. punkta a), b), c) un g) apakšpunktā noteiktajām prasībām. Jebkurš lūgums piešķirt atbrīvojumu jāpamato ar sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīzi, vai tam jābūt saistītam ar īpašiem ģeogrāfiskiem vai būtiskiem fiziskiem ierobežojumiem, tostarp dzelzceļa sistēmas neesamību teritorijā.</p>	<p>2. Pēc dalībvalsts, <b>reģionālās pašvaldības vai kompetento iestāžu grupas</b> lūguma pienācīgi pamatotos gadījumos Komisija ar īstenošanas aktiem var piešķirt atbrīvojumus no 1. punkta a), b), c) un g) apakšpunktā noteiktajām prasībām. Jebkurš lūgums piešķirt atbrīvojumu jāpamato ar sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīzi, vai tam jābūt saistītam ar īpašiem ģeogrāfiskiem vai būtiskiem fiziskiem ierobežojumiem, tostarp dzelzceļa sistēmas neesamību teritorijā.</p>

## Pamatojums

Lai nodrošinātu tīkla nepārtrauktību un tā pabeigšanu regulas 6. pantā paredzētajos termiņos, tehniskie pasākumi ir jāpielāgo problēmām, ko dažos reģionos var radīt to piemērošana.

## 18. Grozījums

35. panta 3. punkta pēdējā daļa

Eiropas Komisijas ierosinātais teksts	Grozījums
<p>Dalībvalstis apspriežas ar kravu nosūtītājiem, transporta un loģistikas operatoriem, kas darbojas to teritorijā. Savā analīzē tās ņem vērā apspriežu rezultātus.</p>	<p>Dalībvalstis apspriežas ar <b>pilsētas mezglu vietējām un reģionālajām pašvaldībām</b>, kravu nosūtītājiem, transporta un loģistikas operatoriem, kas darbojas to teritorijā. Savā analīzē tās ņem vērā apspriežu rezultātus.</p>

## Pamatojums

Vietējām un reģionālām pašvaldībām ir jāuzņemas vispusīga atbildība par multimodāliem kravas termināļiem un savas Eiropas transporta tīkla infrastruktūras prasībām (37. pants) un tāpēc ar tām būtu jāapspriežas laikā, kad dalībvalstis gatavo savus multimodālo kravas termināļu tīkla rīcības plānus.

## 19. Grozījums

37. panta 5. punkts

Eiropas Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
<p>5. Pēc dalībvalsts lūguma pienācīgi pamatotos gadījumos Komisija ar īstenošanas aktiem var piešķirt atbrīvojumus no pienākumiem saskaņā ar 1.-4. punktu, ja investīcijas infrastruktūrā nav pamatotas sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu ziņā, jo īpaši, ja terminālis atrodas telpiski ierobežotā teritorijā.</p>	<p>5. Pēc dalībvalsts lūguma pienācīgi pamatotos gadījumos Komisija ar īstenošanas aktiem var piešķirt atbrīvojumus no pienākumiem saskaņā ar 1.-4. punktu, ja investīcijas infrastruktūrā nav pamatotas sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu ziņā, jo īpaši, ja terminālis atrodas telpiski ierobežotā teritorijā, <b>it īpaši pilsētu mezglos. Atbrīvojumiem vajadzētu būt iespējamiem arī pilsētu mezglos, ja tirgus pieprasījums neļauj izpildīt ar termināli saistītās prasības.</b></p>



**Pamatojums**

Platformas, kas atrodas pilsētu mezglos (kā norādīts 40. pantā), saskaras ar ļoti lielu spriedzi zemes izmantošanā un ar ierobežotu platību. To situācijas dēļ ir sarežģītāk izpildīt dažas tehniskās prasības, kas paredzētas šā panta 1.-4. punktā. Tādēļ tehnisko prasību jomā par prioritāti ir jāizvirza pilsētu loģistikas funkcijas, kuru īstenošanai nav nepieciešama pārāk plaša teritorija.

**20. Grozījums**

40. panta b) punkta ii) apakšpunkts un pēdējā daļa

Eiropas Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
<p><i>pilsētu mobilitātes datu vākšanu un iesniegšanu Komisijai par katru pilsētas mezglu, aptverot vismaz siltumnīcefekta gāzu emisijas, satiksmes pārslodzi, negadījumus un traumas, transporta veidu modālo īpatsvaru un piekļuvi mobilitātes pakalpojumiem, kā arī datus par gaisa piesārņojumu un trokšņa piesārņojumu. Pēc tam šos datus iesniedz katru gadu;</i></p> <p>(..)</p> <p><i>Komisija ne vēlāk kā vienu gadu pēc šīs regulas stāšanās spēkā pieņem īstenošanas aktu, ar ko nosaka metodiku attiecībā uz b) apakšpunkta ii) punktā minētajiem datiem, kuri jāvēc dalībvalstīm. Minēto īstenošanas aktu pieņem saskaņā ar 59. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru.</i></p>	<p><i>Katru gadu Komisijai sniedz informāciju par ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plāna īstenošanas gaitu;</i></p> <p>(..)</p>

**Pamatojums**

Lai gan Komisijas vēlme ieviest ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānu īstenošanas rūpīgu uzraudzību ir saprotama, tomēr šāda apjoma ikgadējas datu vākšanas darbība šķiet nepiemērota. Turklāt to apkopošana radīs pētījumu inflāciju, kas vietējām un reģionālajām pašvaldībām būs pārāk apgrūtināša. Jāraugās, lai ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānu un ar tiem saistīto rādītāju sagatavošana neradītu nevajadzīgu administratīvo slogu TEN-T mērķu sasniegšanai. Tādēļ tiek ieteikts vienkāršot ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānu īstenošanas uzraudzības procedūru, vienlaikus saglabājot pienākumu sniegt informāciju par to īstenošanas gaitu.

**21. Grozījums**

40. panta d) punkts

Eiropas Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
<p>d) līdz 2040. gada 31. decembrim: vismaz viena multimodāla kravas termināļa izveidi, kas nodrošina pietiekamu pārkraušanas jaudu pilsētas mezglā vai tā tuvumā.</p>	<p>d) līdz 2040. gada 31. decembrim: vismaz viena multimodāla kravas termināļa izveidi, kas nodrošina pietiekamu pārkraušanas jaudu <b>pilsētas loģistikas un pēdējā kilometra vajadzībām</b> pilsētas mezglā vai tā tuvumā.</p>

**Pamatojums**

Ja netiek ņemta vērā kravu plūsmu dinamika reģionālajā līmenī un pēc iespējas efektīvāka reaģēšana uz uzņēmumu vajadzībām, vienlaikus ievērojot attiecīgās teritorijas zemes izmantošanas un tehniskās iespējas, prasība veidot multimodālus kravas termināļus, šķiet, nav pamatota. Tādēļ tiek ieteikts uzsvērt šo platformu lomu pilsētu loģistikā.

**22. Grozījums**

44. panta a) punkts

Eiropas Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
a) atbalstīt un veicināt transporta dekarbonizāciju, veicot pāreju uz bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļiem, peldlīdzekļiem un gaisa kuģiem, kā arī citām novatoriskām un ilgtspējīgām transporta un tīkla tehnoloģijām, piemēram, hipercilpu;	a) atbalstīt un veicināt transporta dekarbonizāciju, veicot pāreju uz bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļiem, peldlīdzekļiem, <b>dzelzceļa ritošo sastāvu</b> un gaisa kuģiem, kā arī citām novatoriskām un ilgtspējīgām transporta un tīkla tehnoloģijām, piemēram, hipercilpu;

**Pamatojums**

Lai sasniegtu Eiropas zaļā kursa mērķus, ir jāveicina tehnoloģiskā inovācija visos transporta veidos. Inovācijas ir iespējamās un vēlamās arī dzelzceļa nozarē, konkrēti, posmos, uz kuriem neattiecas tehnisko standartu ieviešana.

**23. Grozījums**

44. panta a) punkts

(Jauns punkts)

Eiropas Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
	<i>veicināt pētniecību un alternatīvu zaļo un inovatīvo risinājumu izstrādi teritorijās, uz kurām neattiecas TEN-T tehniskie pasākumi, piemēram, salās un tālākajos reģionos;</i>

**Pamatojums**

Atbrīvojumi, kas konkrētām teritorijām piešķirti saskaņā ar regulu vai pēc pieprasījuma, palīdz nodrošināt TEN-T pienācīgu īstenošanu, pielāgojoties teritoriālajām problēmām, tomēr ir jāveicina alternatīvu tehnoloģisko vai enerģētisko risinājumu izstrāde, kas šīs teritorijās pārveidotu par inovācijas laboratorijām.

**24. Grozījums**

52. panta 2. punkts

Eiropas Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
2. Koridora forumu oficiāli izveido un vada Eiropas koordinators. Attiecīgās dalībvalstis vienojas par dalību koridora forumā savā Eiropas transporta koridora daļā un nodrošina dzelzceļa kravu pārvadājumu pārvaldības struktūru pārstāvību.	2. Koridora forumu oficiāli izveido un vada Eiropas koordinators. Attiecīgās dalībvalstis vienojas par dalību koridora forumā savā Eiropas transporta koridora daļā un nodrošina dzelzceļa kravu pārvadājumu pārvaldības struktūru, <b>reģionālo un vietējo pašvaldību, uzņēmējdarbības un rūpniecības, kā arī TEN-T pilsētu mezglu</b> pārstāvību.

**Pamatojums**

Reģionālās pašvaldības nodrošina lielu daļu TEN-T projektu līdzfinansējuma, turklāt to kompetencē ir tīkla plānošana un sabiedriskā transporta pakalpojumu pārvaldība reģionālajā līmenī. Tās arī vislabāk pārzina iedzīvotāju mobilitātes vajadzības. Tādēļ tās ir pilnībā jāiesaista TEN-T koridoru pārvaldībā.

**25. Grozījums**

52. panta 6. punkts

Eiropas Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
<p>6. Eiropas koordinators saistībā ar darba plānu un tā īstenošanu <b>var apspriesties ar reģionālajām un</b> vietējām <b>iestādēm</b>, infrastruktūras pārvaldītājiem, transporta operatoriem, jo īpaši tiem, kas ir dzelzceļa kravu pārvadājumu pārvaldības struktūru locekļi, piegādes nozari, transporta lietotājiem un pilsoniskās sabiedrības pārstāvjiem. Turklāt par ERTMS atbildīgais Eiropas koordinators cieši sadarbojas ar Eiropas Savienības Dzelzceļa aģentūru un kopuzņēmumu "Eiropas dzelzceļš", bet Eiropas jūras telpas koordinators – ar Eiropas Jūras drošības aģentūru.</p>	<p>6. Eiropas koordinators saistībā ar darba plānu un tā īstenošanu <b>apspiežas ar</b> vietējām <b>pašvaldībām</b>, infrastruktūras pārvaldītājiem, transporta operatoriem, jo īpaši tiem, kas ir dzelzceļa kravu pārvadājumu pārvaldības struktūru locekļi, piegādes nozari, transporta lietotājiem un pilsoniskās sabiedrības pārstāvjiem. Turklāt par ERTMS atbildīgais Eiropas koordinators cieši sadarbojas ar Eiropas Savienības Dzelzceļa aģentūru un kopuzņēmumu "Eiropas dzelzceļš", bet Eiropas jūras telpas koordinators – ar Eiropas Jūras drošības aģentūru.</p>

**Pamatojums**

Visi koordinatori ir ieviesuši mehānismus, lai apspriestos ar visiem iesaistītajiem dalībniekiem attiecīgajā darbības jomā. Tas ir jāņem vērā.

**26. Grozījums**

53. panta 2. punkts

Eiropas Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
<p>2. Darba plānu sagatavo, cieši sadarbojoties ar attiecīgajām dalībvalstīm un apspriežoties ar koridora forumu un dzelzceļa kravu pārvadājumu pārvaldības struktūrām vai horizontālo prioritāšu konsultatīvo forumu. Eiropas transporta koridoru darba plānu apstiprina attiecīgās dalībvalstis. Komisija informatīvos nolūkos iesniedz darba plānu Eiropas Parlamentam un Padomei.</p>	<p>2. Darba plānu sagatavo, cieši sadarbojoties ar attiecīgajām dalībvalstīm <b>un reģionālajām pašvaldībām</b> un apspriežoties ar koridora forumu un dzelzceļa kravu pārvadājumu pārvaldības struktūrām vai horizontālo prioritāšu konsultatīvo forumu. Eiropas transporta koridoru darba plānu apstiprina attiecīgās dalībvalstis. Komisija informatīvos nolūkos iesniedz darba plānu Eiropas Parlamentam un Padomei.</p>

**Pamatojums**

Nēmot vērā reģionālo pašvaldību lomu darba plāna īstenošanā un tā ietekmi attiecīgajā teritorijā, reģionālajām pašvaldībām ir jābūt iesaistītām plānu izstrādē.

## 27. Grozījums

56. panta 1. punkta b) apakšpunkts

Eiropas Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
<p>b) no visaptverošā tīkla <b>izslēdz jūras ostas un lidostas</b>, ja ir uzskatāmi apliecināts, ka pēdējos sešos gados to vidējais satiksmes apjoms ir zemāks par 85 % attiecīgās robežvērtības;</p>	<p>b) <b>uzsāk uzraudzības procedūru pirms jūras ostu un lidostu izslēgšanas</b> no visaptverošā tīkla, ja ir uzskatāmi apliecināts, ka pēdējos sešos gados to vidējais satiksmes apjoms ir zemāks par 85 % attiecīgās robežvērtības. <b>Uzraudzības procedūrā Komisija ciešā sadarbībā ar kompetentajām iestādēm ņem vērā kvalitatīvos rādītājus un visus iespējamus cikliskuma faktoros, kas var izskaidrot infrastruktūras satiksmes samazināšanos. Transporta apjoma izmaiņas pagaidu vai ārkārtas apstākļu dēļ nav pamats izslēgšanai no tīkla;</b></p>

## Pamatojums

Ņemot vērā ieguldījumus, kas vajadzīgi, lai iekļautos TEN-T, un ar to saistītos pozitīvos procesus, piemēram, infrastruktūras zaļināšanas ziņā, tiek uzskatīts, ka nebūtu vēlams jūras ostas vai lidostas izslēgt no visaptverošā tīkla. Tomēr, tā kā plūsmas dinamika nepārtraukti mainās, tīklam arī turpmāk jābūt pielāgojamam. Tādēļ ir ieteicams nevis izslēgt, bet gan sākt atbalsta procedūru, kas dotu iespēju detalizētāk izvērtēt attiecīgajā jūras ostā vai lidostā vērojamo dinamiku, lai lemtu, vai izslēgt to no tīkla vai ne.

## 28. Grozījums

57. pants

Eiropas Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
<p>57. pants</p> <p><b>Sadarbība ar publiskā un privātā sektora ieinteresētajām personām</b></p> <p><b>Attiecīgā gadījumā</b> projekta plānošanas un būvniecības posmā ievēro valstu procedūras attiecībā uz reģionālo un vietējo iestāžu, kā arī pilsoniskās sabiedrības, ko ietekmē kopīgu interešu projekts, iesaisti un apspriešanos ar tām. Komisija šajā ziņā veicina paraugprakses apmaiņu, jo īpaši attiecībā uz apspriešanos ar cilvēkiem neaizsargātības situācijā un viņu iesaisti.</p>	<p>57. pants</p> <p><b>Sadarbība ar publiskā un privātā sektora ieinteresētajām personām</b></p> <p>Projekta plānošanas un būvniecības posmā ievēro valstu procedūras attiecībā uz reģionālo un vietējo iestāžu, kā arī pilsoniskās sabiedrības, ko ietekmē kopīgu interešu projekts, iesaisti un apspriešanos ar tām. Komisija šajā ziņā veicina paraugprakses apmaiņu, jo īpaši attiecībā uz apspriešanos ar cilvēkiem neaizsargātības situācijā un viņu iesaisti.</p>

## Pamatojums

Vietējās un reģionālās pašvaldības ir jāiesaista projekta izstrādē, ja uz tām attiecas kopīgo interešu projekts.

## 29. Grozījums

### V pielikuma 4. punkts

Eiropas Komisijas ierosinātais teksts	Grozījums
<p>4. <i>TEN-T</i> efektīva darbība. IPMP būtu pienācīgi jāņem vērā dažādu pilsētvides pasākumu ietekme uz pasažieru un kravu pārvadājumu satiksmes plūsmām Eiropas transporta tīklā, lai nodrošinātu (arī bezemisiju transportlīdzekļiem) netraucētu caurbraukšanu, apbraukšanu vai starpsavienojumus caur pilsētu mezgliem un ap tiem. Tas jo īpaši ietver darbības, kuru mērķis ir mazināt satiksmes pārslodzi, uzlabot ceļu satiksmes drošību un likvidēt sastrēgumposmus, kas ietekmē <i>TEN-T</i> satiksmes plūsmas.</p>	<p>4. <i>TEN-T</i> efektīva darbība. IPMP būtu pienācīgi jāņem vērā dažādu pilsētvides pasākumu ietekme uz pasažieru un kravu pārvadājumu satiksmes plūsmām Eiropas transporta tīklā, lai nodrošinātu (arī bezemisiju transportlīdzekļiem) netraucētu caurbraukšanu, apbraukšanu vai starpsavienojumus caur pilsētu mezgliem un ap tiem. Tas jo īpaši ietver darbības, kuru mērķis ir mazināt satiksmes pārslodzi, uzlabot ceļu satiksmes drošību un likvidēt sastrēgumposmus, kas ietekmē <i>TEN-T</i> satiksmes plūsmas. <b>Vienlaikus <i>TEN-T</i> pasākumos būtu jāņem vērā ietekme uz reģionālo un vietējo transporta plūsmu gan pasažieru, gan kravu pārvadājumu saistībā.</b></p>

### Pamatojums

Uz reģionālā un vietējā pasažieru un kravu transporta plūsmas mijiedarbību ar satiksmes plūsmu starptautiskajos *TEN-T* koridoros ir jāraugās divējādi, jo pasākumu ietekme jāvērtē vispusīgi, lai nodrošinātu vienotu transporta sistēmu ar efektīviem pirmā un pēdējā kilometra savienojumiem.

## II. IETEIKUMI POLITIKAS JOMĀ

### EIROPAS REĢIONU KOMITEJA (RK)

1. atzinīgi vērtē Komisijas priekšlikuma kvalitāti kopumā. Komiteja uzskata, ka ir svarīgi pieņemt regulu, kas dotu iespēju izstrādāt transporta infrastruktūras plānošanas stratēģiju Eiropas līmenī. Tikai ar regulu var panākt pienācīgu kohēzijas, koordinācijas un sadarbības līmeni;
2. uzskata, ka *TEN-T* starptautiskā dimensija nodrošina augstu Eiropas pievienoto vērtību. Reģionālās un vietējās pašvaldības apliecina, ka pārrobežu projekti rada sociālekonomiskus ieguvumus attiecīgajā teritorijā;
3. norāda uz Krievijas agresijas Ukrainā ģeopolitiskajām sekām un nepieciešamību novērst neaizsargātību, kas piemīt Eiropas transporta sistēmai, kura pašlaik ir daļēji nošķirta no pasaules tirgus, tostarp pārtikas tirgus; atbalsta ES investīciju apturēšanu *TEN-T* tīklu projektiem, kuros iesaistīta Krievija un Baltkrievija, taču prasa izveidot labākus dzelzceļa savienojumus ar Ukrainu, it īpaši, lai veicinātu būtisku izejvielu transportēšanu. Tāpēc apsveicams ir plānotais EISI budžeta palielinājums;
4. atzinīgi vērtē *TEN-T* izvirzītos mērķus un uzsver, ka ir svarīgi, lai regula veicinātu klimata pārmaiņu mazināšanu, piemēram, ar atbalstu šajā ziņā visefektīvāko transporta veidu attīstībai. Vienlaikus Komiteja uzsver, ka ir jānodrošina transporta infrastruktūras pielāgošana klimata pārmaiņu sekām un jauniem riskiem;

### Teritoriālā kohēzija

5. pauž gandarījumu, ka teritoriālā kohēzija ir atkārtoti izvirzīta par regulas prioritāro mērķi visā pamattīklā, paplašinātajā pamattīklā un visaptverošajā tīklā. Šajā sakarā Komiteja atzīmē, ka attiecībā uz *TEN-T* ir ņemti vērā astotā kohēzijas ziņojuma ieteikumi, proti, ka ikvienai ES politikai būtu jāveicina Eiropas kohēzija;

6. iesaka Komisijai definēt astotajā kohēzijas ziņojumā izvērtēto principu "nekaitēt kohēzijai", lai būtu iespējams kontrolēt tā piemērošanu Eiropas transporta tīklam un konkrēti – kopīgu interešu projektiem;

7. uzskata, ka Eiropas transporta tīklam vajadzētu ņemt vērā tās dažādās problēmas, kas skar ES reģionus; tāpēc ir gandarīta par uzmanību, kas vērsta uz lauku, attāliem, kalnainiem, mazapdzīvotiem, nomaļiem, salu un tālākajiem reģioniem, un atgādina, ka arī to reģionu teritorijas, kuri neietilpst šajās kategorijās, mēdz būt ļoti atšķirīgas un arī to iekšējās problēmas ir dažādas;

8. atgādina: lai sasniegtu teritoriālās kohēzijas mērķi visā tīklā ir jāveido stabili un efektīvi savienojumi ar sekundārajiem transporta tīkliem arī ārpus *TEN-T*;

9. atzīst, ka kopīgi un vērienīgi tehniskie pasākumi ir lietderīgi, lai nodrošinātu tīkla nepārtrauktību un sadarbību. Tomēr Komiteja norāda, ka Eiropas reģionu daudzveidība apgrūtina Komisijas priekšlikumā paredzēto tehnisko standartu ieviešanas grafika ievērošanu, it īpaši attiecībā uz prasībām par minimālo ātrumu, elektrifikāciju un sliežu platumu dzelzceļa posmos, kuru īstenošanai būtu vajadzīgi pārāk lieli ieguldījumi;

10. norāda, ka – papildus galvenajām pamattīklu un visaptverošo tīklu Eiropas transporta asīm – arī trūkstošo reģionālo savienojumu izbūve var ievērojami veicināt pārrobežu dzelzceļa savienojumu attīstību. Efektīvāk savienojot pierobežas reģionus, Eiropa konkrētā veidā tiks vairāk integrēta un sniegs iedzīvotājiem iespēju izmantot klimatu saudzējošu pārrobežu mobilitāti;

### **Pārvaldība**

11. uzsver, ka reģionālās un vietējās pašvaldības aktīvi piedalās transporta infrastruktūras plānošanā un finansēšanā savās teritorijās, no kurām dažas ir daļa no *TEN-T*, un tādēļ aicina tās vairāk iesaistīt *TEN-T* pārvaldības shēmā, konkrēti, pilnībā iesaistot tās koridoru forumā, paplašinot to pašreizējās novērotāja funkcijas;

12. tomēr atzīst, ka, neraugoties uz šiem iespējamajiem uzlabojumiem, Eiropas Komisijas priekšlikumā ir ievērots subsidiaritātes princips: Eiropas transporta tīkls faktiski rada nenoliedzamu Eiropas pievienoto vērtību, kas sniedzas pāri dalībvalstu robežām, un saskaņo valstu, reģionu un pilsētu plānošanas centienus, jo īpaši tāpēc, ka regulas projektā ir palielināta pilsētu mezglu nozīme;

13. norāda uz daudziem tādu pārrobežu posmu piemēriem, kuru īstenošanu negatīvi ietekmē politiskās uzmanības trūkums valstu līmenī, koordinācijas trūkums un apgrūtinātas nesaskaņotas administratīvās procedūras;

14. aicina būtiski stiprināt *TEN-T* pārvaldību, lai veicinātu tā izveidi, it īpaši attiecībā uz trūkstošajiem pārrobežu savienojumiem. Šajā sakarā Komiteja atzinīgi vērtē Komisijas priekšlikumus, kuru mērķis ir stiprināt koordinatoru lomu un veicināt valstu plānu saskaņošanu ar Eiropas politikām;

15. uzskata, ka pamattīkla koridoru un dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoru apvienošana Eiropas transporta koridoros ir ievērojami uzlabojusi tīkla pārvaldību un tai būtu jāsekmē labāka koordinācija un īstenošana. Šajā sakarā Komiteja ir pārsteigta, ka ar Komisijas priekšlikumu īstenošana saskaņošanas neattiecas uz jūras ostām, kuras atrodas pie dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoriem;

### **Pilsētu mezgli**

16. atgādina, ka ilgtspējīga pilsētu mobilitāte apvienojumā ar ilgtspējīgiem tālsatiksmes pasažieru pārvadājumiem ir būtisks faktors *TEN-T* un Eiropas zaļā kursa mērķu sasniegšanā;

17. uzsver, ka Apvienoto Nāciju Organizācijas Klimata pārmaiņu starpvaldību padomes (*IPCC*) 3. ziņojumā ir norādīta iespēja ar pilsētattīstības, tostarp pilsēt mobilitātes politikas palīdzību samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas; šajā sakarā norāda, cik svarīga ir aktīva mobilitāte, kuras attīstībai ir nepieciešama saskaņota infrastruktūra, kas aptver pilsētu mezglus;

18. norāda uz nepieciešamību ieviest ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānus (*SUMP*). Komiteja uzskata, ka ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plāni, Eiropas transporta tīklā vietējā un reģionālā līmenī integrējot mobilitātes un telpiskās plānošanas stratēģijas, palīdz stiprināt daudzlīmeņu pārvaldības modeli;

19. norāda, ka mazapdzīvotos un salu reģionos būtu jāpiemēro pieeja, kas būtu vairāk pielāgota to īpašajām iezīmēm;
20. ierosina uzsvērt elastīgumu kā kritēriju ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plāniem, lai šos plānus varētu sekmīgi integrēt esošajos plānos. Pilsētu mezglu izbūvi nevajadzētu apgrūtināt ar apjomīgu datu sniegšanu un ar to saistītām procedūrām. Palielinoties pilsētu mezglu skaitam, šādiem mezgliem piešķirtais ES finansējums ir attiecīgi jāpalielina;

### Transporta veidi

21. norāda, ka ūdens transports un dzelzceļa transports ir klimatu saudzējoši transporta veidi, un tādēļ mudina tos attīstīt *TEN-T* ietvaros;
22. atzinīgi vērtē būtiskos uzlabojumus dzelzceļa infrastruktūras pārvaldībā, taču uzsver, ka sadarbības un nepārtrauktības ziņā vēl ir daudz darāmā, lai Eiropas mērogā izveidotu efektīvu dzelzceļa tīklu kravu un pasažieru pārvadājumiem;
23. atzinīgi vērtē *TEN-T* jūrniecības pilāra nostiprināšanu, it īpaši finansējuma attiecināmību uz visiem jūras posmiem starp *TEN-T* ostām, jo tas veicinātu kabotāžas attīstību un stimulētu kravu pārvirzīšanu no autotransporta uz jūras transportu, kā arī salu un tālāko reģionu savienojamību;

### *TEN-T* finansēšana

24. norāda, ka *TEN-T* izveides pabeigšana noteiktajā termiņā ir reģionālo un vietējo pašvaldību prioritāte. Tomēr Komiteja uzsver, ka Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta budžets joprojām ir nepietiekams, ņemot vērā mobilizējamo summu apmēru, un pauž nožēlu, ka daudziem reģioniem nav iespējams izmantot struktūrfondus, lai palīdzētu novērst šo finansējuma trūkumu; Turklāt kopīgu interešu projektu ekonomiskās dzīvotspējas novērtējumā būtu jāņem vērā ne tikai izmaksu un ieguvumu analīze, bet arī dalībvalstu dažādie sociālekonomiskie un ģeogrāfiskie apstākļi, piemēram, attālumi un satiksmes apjomi, kā arī projektu plašāka ekonomiskā ietekme. Turklāt pienācīgi jāņem vērā dalībvalstīm noteikto prasību izpildes iespējas laika un finansiālo nosacījumu ziņā;
25. norāda, ka Apvienoto Nāciju Organizācijas Klimata pārmaiņu starpvaldību padomes (*IPCC*) 3. ziņojumā ir ieteikts veicināt no klimata viedokļa efektīvāku mobilitātes veidu izvēli; tāpēc pauž nožēlu, ka trūkst mehānisma, kura uzdevums būtu veicināt pāreju uz klimatu saudzējošākiem transporta veidiem;
26. uzsver, ka ir nepieciešams finansiāls atbalsts *TEN-T* apkopei visā projekta dzīves ciklā un ka ir jānodrošina transporta infrastruktūras nepārtraukts finansējums ilgtermiņā;

### Rīcības plāns tālsatiksmes un pārrobežu pasažieru dzelzceļa pārvadājumu veicināšanai

27. pauž gandarījumu, ka rīcības plānā ir mudināts izveidot vienotu Eiropas satvaru un novērst šķēršļus, kas joprojām kavē pārrobežu un tālsatiksmes dzelzceļa pakalpojumus;
28. uzsver, ka rīcības plāna mērķu īstenošanā izšķiroša loma ir nakts vilcieniem;
29. uzskata, ka tālsatiksmes un pārrobežu pasažieru dzelzceļa pakalpojumu veicināšanas nolūkā Eiropas līmenī ir jāveido veicināšanas un finansēšanas instrumenti, kā arī jānodrošina taisnīgi konkurences apstākļi ar gaisa transportu;
30. uzsver, ka reģionālās un vietējās pašvaldības ir ieinteresētas šo mērķu sasniegšanā. Tādēļ Komiteja pievērsīs uzmanību Komisijas plānotajam tiesību akta priekšlikumam, kura mērķis ir atvieglot lietotājiem dzelzceļa biļešu izmantošanu.

Briselē, 2022. gada 11. oktobrī

Eiropas Reģionu komitejas  
priekšsēdētājs

Vasco ALVES CORDEIRO