

EIROPAS PARLAMENTS

2004



2009

Konsolidētais likumdošanas dokuments

23.4.2009

EP-PE_TC1-COD(2008)0247

*****I**

EIROPAS PARLAMENTA NOSTĀJA

pieņemta pirmajā lasījumā 2009. gada 23. aprīlī, lai pieņemtu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. .../2009 par Eiropas dzelzceļa tīklu konkurētspējīgiem kravu pārvadājumiem (EP-PE_TC1-COD(2008)0247)

PE 424.988

LV

LV

EIROPAS PARLAMENTA NOSTĀJA

pieņemta pirmajā lasījumā 2009. gada 23. aprīlī,

lai pieņemtu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. .../2009 par Eiropas dzelzceļa tīklu konkurētspējīgiem kravu pārvadājumiem

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 71. panta 1. punktu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu¹,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu²,

saskaņā ar Līguma 251. pantā noteikto procedūru³,

tā kā:

- (1) Lisabonas izaugsmes un nodarbinātības stratēģijā un Kopienas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā dzelzceļa iekšējā tirgus izveide, īpaši attiecībā uz preču transportu, ir būtisks elements ceļā uz ilgtspējīgas mobilitātes sasniegšanu.

¹ OV C [...], [...], [...]. lpp.

² OV C [...], [...], [...]. lpp.

³ Eiropas Parlamenta 2009. gada 23. aprīļa Atzinums.

- (2) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2001/14/EK (2001. gada 26. februāris) par dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras lietošanu ¹ bija ievērojams solis dzelzceļa iekšējā tirgus izveidē.
- (3) Lai starptautiskie un iekšzemes dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumi, kas kopš 2007. gada 1. janvāra ir atvērti konkurencei, būtu konkurētspējīgi iepretim citiem transporta veidiem, tiem jābūt pieejamai kvalitatīvai dzelzceļa infrastruktūrai, tas ir, tādai, kura ļauj sniegt labus preču transporta pakalpojumus komercātruma un kustības grafika ziņā, un uzticamai dzelzceļa infrastruktūrai, tas ir, nodrošinot, ka sniegtais pakalpojums patiesi atbilst līgumsaistībām ar dzelzceļa operatoriem.
- (4) ***Lai gan dzelzceļa kravas pārvadājumu liberalizācija ir devusi iespēju tīklā ienākt jauniem pārvadātājiem, tirgus mehānismi nav pietiekami, lai organizētu, regulētu un nodrošinātu dzelzceļa kravas pārvadājumus. Lai optimizētu un nodrošinātu to uzticamību, jo īpaši ir jānostiprina sadarbības un vilcienu ceļu iedalīšanas procedūras starp dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājiem.***
- (5) Padomes 2008. gada 7. ¹aprīļa sanāksmē secināts, ka jāveicina efektīva infrastruktūras izmantošana un vajadzīgas gadījumā jāuzlabo dzelzceļa infrastruktūras jauda ar pasākumiem Eiropas un valsts līmenī, jo īpaši ar tiesību aktu pieņemšanu.
- (6) Šajā kontekstā, izveidojot dzelzceļa tīklu konkurētspējīgiem kravu pārvadājumiem, pa kuru preču vilcieni varēs kursēt adekvātos apstākļos un viegli pāriet no viena iekšzemes tīkla uz citu, varētu uzlabot infrastruktūras izmantošanas nosacījumus.
- (7) Lai īstenotu Eiropas dzelzceļa tīklu konkurētspējīgiem kravu pārvadājumiem, jau uzsāktās iniciatīvas dzelzceļa infrastruktūras jomā liecina, ka vispiemērotākā metode ir starptautisku koridoru izveide, kas nodrošina konkrētu vajadzību apmierināšanu vienā vai vairākos skaidri definētos kravu pārvadājumu tirgus segmentos.

¹ OV L 75, 15.3.2001., 29. lpp.

- (8) ***Eiropas dzelzceļa*** tīkla konkurētspējīgiem kravu pārvadājumiem īstenošanai ***būtu jānotiek saskaņā ar Eiropas Transporta tīklu (TEN-T) un Eiropas dzelzceļu satiksmes pārvaldības sistēmas (ERTMS) koridoriem. Tādēļ šie tīkli jāattīsta koordinēti un, jo īpaši, esošajā TEN-T un ERTMS koridoros jāintegrē dzelzceļa kravu pārvadājumu starptautiskie koridori. Tāpat Kopienas līmenī jāizveido saskaņoti noteikumi par kravu pārvadājumu koridoriem. Ja vajadzīgs, šo koridoru izveidi finansiāli būtu jāatbalsta no TEN-T, pētniecības un Marco Polo programmām, kā arī no citiem Kopienas politikas virzieniem un fondiem, piemēram, Kohēzijas fonda.***
- (9) ***Izveidojot kravas koridorus, būtu jāņem vērā plānotas TEN-T tīkla paplašināšanas īpašā nozīmība Eiropas Kaimiņattiecību politikā iesaistītajām valstīm, lai nodrošinātu labākus starpsavienojumus ar dzelzceļa infrastruktūru trešās valstīs.***
- (10) Kravu pārvadājumu koridorā ***būtu jānodrošina pienācīga koordinācija starp attiecīgajām dalībvalstīm un infrastruktūras pārvaldītājiem, būtu jānodrošina labāka un pietiekama dzelzceļa kravu pārvadājumu satiksmes veicināšana, būtu jāizveido efektīva un adekvāta sasaiste ar citiem transporta veidiem, lai izveidotu efektīvu un integrētu kravu transporta tīklu, un būtu jāizstrādā nosacījumi, kas veicina konkurences attīstību starp dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu sniedzējiem.***
- (11) Kravu pārvadājumu koridora ***izveidē par pamatu būtu jāņem dalībvalstu priekšlikumi, kas sagatavoti, apspriežoties ar infrastruktūras pārvaldītājiem. Otrajā fāzē tā būtu jāapstiprina Eiropas līmenī saskaņā ar skaidri definētu un pārredzamu procedūru. Kritērijus kravu pārvadājumu koridoru izveidei būtu jādefinē tā, lai tie atbilstu dalībvalstu un šīs infrastruktūras pārvaldītāju īpašajām vajadzībām, dodot tiem pietiekamu rīcības brīvību lēmumu pieņemšanā un pārvaldībā.*** ■

- (12) Lai veicinātu koordināciju starp dalībvalstīm, infrastruktūras pārvaldītājiem **un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem**, katram kravu pārvadājumu koridoram *būtu jābūt savai pārvaldes struktūrai, kurā ietilpst dažādie infrastruktūras pārvaldītāji, uz kuriem šis koridors attiecas.*
- (13) Lai apmierinātu tirgus prasības, kravu pārvadājumu koridora izveides nosacījumi *būtu jāizklāsta īstenošanas plānā, kurā jānorāda kravu pārvadājumu darbības uzlabošanai veicamie pasākumi un to veikšanas termiņi. Turklāt, lai nodrošinātu to, ka koridora izveidei paredzētās vai jau veiktās darbības atbilst **tirgus** vajadzībām vai vēlmēm, ar **visiem to lietojošajiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem būtu regulāri jāapspriežas saskaņā ar **atbilstīgām** procedūrām, kuras nosaka pārvaldības struktūra.***
- (14) Lai nodrošinātu infrastruktūras jaudu saskaņu un nepārtrauktību visā kravu pārvadājumu koridora garumā, ieguldījumi kravu pārvadājumu koridorā *būtu jākoordinē starp attiecīgajām dalībvalstīm, infrastruktūras pārvaldītājiem **un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kā arī, ja vajadzīgs, starp dalībvalstīm un Eiropas trešām valstīm, un** tie jāplāno atbilstoši kravu pārvadājumu koridora vajadzībām. To īstenošanas programma būtu jāpublicē, lai nodrošinātu informāciju tiem **dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem**, kas varētu attiecīgajā koridorā darboties. Būtu jāietver darbību projekti ar mērķi attīstīt savstarpēji izmantojamas sistēmas un palielināt vilcienu jaudu.*
- (15) To pašu iemeslu dēļ attiecīgo kravu pārvadājumu koridoru līmenī *būtu jākoordinē arī lieli uzturēšanas darbi, kas ļoti bieži ievērojami ietekmē dzelzceļa infrastruktūras jaudu, un jaunākā informācija par tiem regulāri jāpublicē.*
- (16) Lai Kopienā veicinātu dzelzceļa kravu pārvadājumu attīstību, jāizveido arī infrastruktūra un sistēmas ar mērķi attīstīt preču kombinētās transportsistēmas pakalpojumus.

- (17) Attiecīgās dalībvalstis un konkrētā kravu pārvadājumu koridora kompetentās valstu drošības iestādes var slēgt ritošā sastāva un vilcienu vadītāju kvalifikācijas savstarpējas atzīšanas līgumus. Konkrētā kravu pārvadājumu koridora kompetentajām valstu drošības iestādēm vajadzētu sadarboties, lai nodrošinātu šo līgumu īstenošanu.
- (18) Lai atvieglinātu infrastruktūras jaudas pieprasījumu procedūru starptautisko kravu pārvadājumu pakalpojumu jomā, katrā kravu pārvadājumu koridorā *būtu jāievieš* vienas pieturas aģentūra. Šim nolūkam *būtu jāizmanto* esošās iniciatīvas, jo īpaši tās, kuras veiktas *RailNetEurope*, kas ir infrastruktūras pārvaldītāju koordinācijas struktūra un sniedz atsevišķus pakalpojumus starptautisko kravu pārvadājumu operatoriem.
- (19) Ņemot vērā atšķirīgos grafiku plānošanas kalendārus dažādajiem satiksmes veidiem, *būtu jānodrošina*, ka infrastruktūras jaudas pieprasījumi preču transporta satiksmei *ir saderīgi* ar pieprasījumiem pasažieru transporta satiksmei, jo īpaši ievērojot to attiecīgo sociāli ekonomisko vērtību. Maksai par infrastruktūras izmantošanu vajadzētu atšķirties atkarībā no piešķirtā vilcienu ceļa kvalitātes un drošuma.
- (20) Vilcieniem, kas pārvadā tādas preces, kuras ļoti ietekmē pārvadāšanas ilgums un punktualitāte, *kā to noteikusi pārvaldības struktūra*, *būtu jānodrošina* pietiekama prioritāte satiksmes traucējumu gadījumos.
- (21) Lai panāktu konkurences veidošanos starp dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu sniedzējiem kravu pārvadājumu koridorā, pieprasīt infrastruktūras jaudu *būtu jābūt tiesīgiem* arī tādiem pretendentiem, kas nav dzelzceļa uzņēmumi vai to grupas.
- (22) Lai optimizētu kravu pārvadājumu koridora pārvaldību un starptautiskajiem kravu pārvadājumu pakalpojumiem nodrošinātu labāku satiksmes caurlaidību un darbību, jānodrošina pienācīga koordinācija starp dzelzceļa satiksmes kontroles iestādēm, kuras atrodas dažādos kravu pārvadājumu koridora tīklos. Lai nodrošinātu labāku dzelzceļa infrastruktūras izmantojumu, jākoordinē šīs infrastruktūras un kravu pārvadājumu koridorā esošo stratēģisko terminālu pārvaldība.

- (23) Lai atvieglinātu piekļuvi informācijai par visu galveno infrastruktūru izmantojumu kravu pārvadājumu koridorā un lai nodrošinātu tām piekļuvi bez jebkādas diskriminācijas, ir vēlams visiem starptautisko dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu sniedzējiem sniegt pārskatu, kurā apkopota visa šī informācija.
- (24) Lai varētu objektīvi izvērtēt ieguvumus no kravu pārvadājumu koridora izveides pasākumiem un nodrošināt to efektīvu pārraudzību, *būtu jāizstrādā un regulāri jāpublicē darbības rādītāji par visu kravu pārvadājumu koridoru. **Darbības rādītāju definīcija būtu jānosaka saziņā ar ieinteresētām pusēm, kas nodrošina un izmanto dzelzceļa kravas pārvadājumu pakalpojumus.***



- (25) Ņemot vērā to, ka šīs regulas mērķi, proti, radīt Eiropas dzelzceļa tīklu konkurētspējīgiem kravu pārvadājumiem, kurš sastāv no kravu pārvadājumu koridoriem, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, un *tādēļ* šo mērķi var labāk sasniegt Kopienas līmenī, Kopiena var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā paredzēto proporcionalitātes principu šī regula nepārsniedz to, kas ir vajadzīgs, lai sasniegtu šo mērķi.
- (26) Attiecībā uz ieguldījumu koordināciju un jaudas un satiksmes pārvaldību *būtu jāievieš vienlīdzīgi noteikumi, kas balstās uz sadarbību starp infrastruktūras pārvaldītājiem, kuriem starptautiskajā dzelzceļa koridorā jāsniedz kvalitatīvi pakalpojumi kravu pārvadājumu operatoriem.*
- (27) Šīs regulas īstenošanai veicamie pasākumi *būtu jāpieņem saskaņā ar Padomes Lēmumu 1999/468/EK (1999. gada 28. jūnijs), ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību*¹.

¹ OVL 184, 17.7.1999., 23. lpp.

- (28) *Jo īpaši Komisija būtu jāpilnvaro pieņemt nosacījumus un kritērijus, kas vajadzīgi šīs regulas īstenošanai. || Šie pasākumi, kuri ir vispārīgi un kuru mērķis ir grozīt nebūtiskus šīs regulas elementus, to papildinot ar jauniem, nebūtiskiem elementiem, || jāpieņem saskaņā ar Lēmuma 1999/468/EK 5.a pantā paredzēto regulatīvo kontroles procedūru.*
- (29) *Šīs regulas mērķis ir uzlabot dzelzceļa kravu pārvadājumu transporta efektivitāti salīdzinājumā ar citiem transporta veidiem, bet tā īstenošanai būtu nepieciešamas arī politiskas darbības un dalībvalstu, kā arī Eiropas Savienības finansiālais atbalsts. Koordinēšana starp dalībvalstīm būtu jānodrošina visaugstākajā līmenī, lai nodrošinātu kravu pārvadājumu koridoru darbības maksimālu efektivitāti. Paralēli šīs regulas mērķiem finanšu saistību attiecībā uz infrastruktūru un tehnisko aprīkojumu, piemēram, ERTMS, mērķim būtu jābūt dzelzceļa kravu pārvadājumu jaudas un efektivitātes palielināšanai,*

IR PIENĒMUŠI ŠO REGULU.

I NODAĻA

VISPĀRĪGI JAUTĀJUMI

1. pants

Priekšmets un darbības joma

1. Šajā regulā izklāstīti noteikumi, kā veidot un organizēt Eiropas dzelzceļa tīklu konkurētspējīgiem kravu pārvadājumiem, *starptautiskos dzelzceļa koridoros* konkurētspējīgiem kravu pārvadājumiem (turpmāk „kravu pārvadājumu koridori”). Tajā ir noteiktas arī kravu pārvadājumu koridoru atlases un organizēšanas prasības, kā arī *kopīgi* principi ieguldījumu plānošanai un jaudas un satiksmes pārvaldībai.

2. Šo regulu piemēro dzelzceļa infrastruktūras pārvaldībai un izmantošanai iekšzemes un starptautisku dzelzceļa pakalpojumu sniegšanā, izņemot:
- a) autonomus vietējas un reģionālas nozīmes tīklus pasažieru pārvadāšanai, izmantojot dzelzceļa infrastruktūru, **izņemot gadījumus, kad pakalpojumus sniedz, izmantojot daļu no pārvadājumu koridora;**
 - b) tīklus, kas paredzēti vienīgi pilsētas vai piepilsētas pasažieru pārvadājumu veikšanai;
 - c) reģionālas nozīmes tīklus, ko reģionāliem kravu pārvadājumiem izmanto tikai tāds vienīgais dzelzceļa uzņēmums, uz kuru neattiecas *Padomes Direktīva 91/440/EEK (1991. gada 29. jūlijs) par Kopienas dzelzceļa attīstību*¹, tik ilgi, kamēr attiecīgā tīkla jaudas izmantošanu nepieprasa cits pretendents;
 - d) privātīpašumā esošu dzelzceļa infrastruktūru, kas pastāv vienīgi tās īpašnieka vajadzībām, lai veiktu viņa paša kravu pārvadājumus.

2. pants

Definīcijas

1. Šajā regulā ir spēkā definīcijas, kas noteiktas Direktīvas 2001/14/EK 2. pantā.
2. Papildus 1. punktā minētajām definīcijām izmanto šādas definīcijas:
 - a) „kravu pārvadājumu koridors” ir visas dzelzceļa līnijas, kas izveidotas dalībvalstu teritorijā un attiecīgā gadījumā Eiropas trešās valstīs un kas savieno divus vai vairākus stratēģiskos terminālus, un kam ir galvenā līnija, alternatīvi ceļi un ceļi, kas tos sasaista, kā arī dzelzceļa infrastruktūras un to aprīkojums preču terminālos, šķirotavās un manevrēšanas stacijās, kā arī to piebraukšanas ceļi, **tostarp visi ar dzelzceļu saistītie pakalpojumi, kas izklāstīti Direktīvas 2001/14/EK II pielikumā;**

¹ OV L 237, 24.8.1991., 25. lpp.

- b) „īstenošanas plāns” ir dokuments, kurā izklāstīta stratēģija, darbības un līdzekļi, ko attiecīgie interesenti plāno izmantot, lai noteiktā laika posmā veiktu vajadzīgus un pietiekamus pasākumus kravu pārvadājumu koridora izveidei;
- c) „lieli uzturēšanas darbi” ir jebkādi darbi vai remonts dzelzceļa infrastruktūrā un tās aprīkojumā, kas **plānoti vismaz gadu iepriekš un ir** nepieciešami vilcienu kustībai visā kravu pārvadājumu koridorā, un kuru veikšanai ir vajadzīga infrastruktūras jaudas rezervēšana saskaņā ar Direktīvas 2001/14/EK 28. pantu;
- d) „termināls” ir instalācija, kas atrodas jebkur kravu pārvadājumu koridorā un ir īpaši pielāgota, lai varētu veikt preču iekraušanu kravas vilcienos un/vai izkraušanu no tiem un varētu savienot dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumus ar sauszemes, jūras, iekšzemes ūdeņu un gaisa transporta pakalpojumiem, vai lai varētu veikt preču vilcienu manevrus vai to sastāva pārkārtošanu;
- e) „stratēģiskais termināls” ir kravu pārvadājumu koridora termināls, kas ir atvērts visiem pretendentiem un kam **jau** ir nozīmīga loma dzelzceļa kravu pārvadājumos visā kravu pārvadājumu koridorā, **vai ir plānots, ka tam šāda loma būs;**
- f) „vienas pieturas aģentūra” ir kopīga struktūra, ko **izveidojis katras** kravu pārvadājumu koridora infrastruktūras **pārvaldītājs** un kas dod pretendentiem iespēju pieprasīt vilcienu ceļu maršrutam, kas šķērso vismaz vienu robežu.

II NODAĻA

EIROPAS DZELZCEĻA TĪKLA KONKURĒTSPĒJĪGIEM KRAVU PĀRVADĀJUMIEM KONCEPCIJA UN PĀRVALDĪBA

3. pants

Kravu pārvadājumu koridoru atlase

1. Kravu pārvadājumu koridors ļauj izmantot starptautisku un iekšzemes kravu pārvadājumu pakalpojumus vismaz divu dalībvalstu teritorijā. Tam ir šādas īpašības:
 - a) tas ietilpst TEN-T *vai vismaz ir saderīgs ar šo tīklu, vai arī attiecīgā gadījumā ar ERTMS koridoriem. Vajadzības gadījumā par šā koridora daļu var būt arī noteikti TEN-T neiekļauti posmi ar augstu vai potenciāli augstu kravu pārvadājumu apjomu;*
 - b) tas ļauj ievērojami attīstīt dzelzceļa kravu pārvadājumu satiksmi *un ņemt vērā galvenās tirdzniecības plūsmas un preču pārvadājumus;*
 - c) tas ir attaisnojams, pamatojoties uz sociāli ekonomisko analīzi. Šajā analīzē iekļauj informāciju par ietekmi uz tiem transporta sistēmas posmiem, kuros kravu pārvadājumu koridora infrastruktūras jaudas piešķirumi būtiski ietekmē preču un pasažieru pārvadājumu apjomu. Analīzē norāda būtiskākās sekas ārējo izmaksu ziņā;
 - d) *tas pieļauj labākus savienojumus starp dalībvalstīm, kam ir savstarpēja robeža, kā arī trešām robežvalstīm;*
 - e) tam ir izstrādāts īstenošanas plāns.

2. **Par kravu pārvadājumu koridora izveidi vai izmaiņām tajā lemj attiecīgās dalībvalstis, pēc tam, kad tās ir paziņojušas Komisijai par saviem nodomiem, pievienojot priekšlikumu, kas izstrādāts kopā ar attiecīgajiem infrastruktūras pārvaldītājiem un kurā ņemtas vērā to dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu iniciatīvas un viedokļi, kuri izmanto šo koridoru, vai ir ieinteresēti to darīt, kā arī ņemti vērā pielikumā minētie kritēriji. Ieinteresētie dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi var piedalīties šajā procesā, ja ar tiem saistīti būtiski ieguldījumi.**
3. Kravu pārvadājumu koridors **savieno vismaz divas dalībvalstis un** ļauj izmantot starptautisku un iekšzemes kravu pārvadājumu pakalpojumus. Tam ir šādas īpašības:
 - a) ne vēlāk kā ... * katrā dalībvalstī, kurai ir vismaz **divi tieši dzelzceļa savienojumi** ar citām dalībvalstīm, jāuzņem vismaz viens kravu pārvadājumu koridora priekšlikums;
 - b) ne vēlāk kā ... ** visām dalībvalstīm jāuzņem vismaz viens kravu pārvadājumu koridors.
4. Komisija **iepažīstas ar 2. punktā minētajiem** kravu pārvadājumu koridoru izveides priekšlikumiem un **izskata to atbilstību** pielikumā **noteiktajiem novērtēšanas kritērijiem. Tā var izvirzīt pretenzijas vai ierosināt labojumus pēc saviem ieskatiem.**
5. Kravu pārvadājumu koridorā var būt Eiropas trešu valstu dzelzceļa tīklu elementi. Attiecīgā gadījumā šiem elementiem jābūt saderīgiem ar *TEN-T* politiku.

* *OV: viens gads pēc šīs Regulas stāšanās spēkā.*

** *OV: trīs gadi pēc šīs Regulas stāšanās spēkā.*

6. Ja, izveidojot vai mainot kravu pārvadājumu koridoru, divas vai vairākas dalībvalstis saskaras ar grūtībām, kas saistītas ar to teritorijā esošo dzelzceļa infrastruktūru, Komisija pēc vienas attiecīgās dalībvalsts pieprasījuma apspriežas par šo jautājumu ar 18. pantā minēto komiteju. Komiteja paziņo savu atzinumu attiecīgajām dalībvalstīm. Attiecīgās dalībvalstis ņem šo atzinumu vērā, lai rastu risinājumu.
7. Pasākumus pielikuma pielāgošanai, kuri ir vispārīgi un kuru mērķis ir grozīt nebūtiskus šīs regulas elementus, pieņem saskaņā ar 18. panta 3. punktā paredzēto regulatīvo kontroles procedūru.

4. pants

Kravu pārvadājumu koridoru pārvaldība

1. Dalībvalstis, uz kurām attiecas kravu pārvadājumu koridors, sadarbojas, lai nodrošinātu šā koridora attīstību saskaņā ar tā īstenošanas plānu. Tās izvirza kravu pārvadājumu koridora vispārīgos mērķus un nodrošina, lai tie būtu iekļauti īstenošanas plānā.
2. Katrā kravu pārvadājumu koridorā attiecīgie infrastruktūras pārvaldītāji || izveido pārvaldības struktūru, kura nosaka, īsteno un atjaunina kravu pārvadājumu koridora īstenošanas plānu. ***Leinteresētie dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi vai to grupas, kas izmanto koridoru, regulāri piedalās šajā struktūrā konsultatīvi.*** Pārvaldības struktūra regulāri ziņo par savu darbību attiecīgajām dalībvalstīm un attiecīgā gadījumā ***Komisijai, kā arī*** Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmuma Nr. 1692/96/EK (1996. gada 23. jūlijs) par *Kopienas pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai*¹ 17.a pantā paredzētajiem TEN-T prioritāro projektu Eiropas koordinatoriem konkrētajā kravu pārvadājumu koridorā.

¹ OV L 228, 9.9.1996., 1. lpp.

3. ***Attiecīgās dalībvalstis var izveidot valdi, kas atbildīga par pārvaldes struktūras koridora īstenošanas plāna apstiprināšanu, kā arī uzrauga tā izpildi. Ja valde tiek izveidota, tās locekļus pilnvaro dalībvalstu kompetentās iestādes.***
4. Pārvaldības struktūra ir patstāvīga juridiska persona. To var izveidot kā Eiropas Ekonomisko interešu grupu *Padomes Regulas (EEK) Nr. 2137/85¹* nozīmē ar šādas grupas statusu.
5. Pārvaldības struktūras locekļi no sava vidus ieceļ priekšsēdētāju, kura pilnvaru termiņš ir vismaz 3 gadi.
6. Izveido darba grupu, kurā ietilpst 9. pantā minēto kravu pārvadājumu koridora stratēģisko terminālu, ***tostarp juras un iekšzemes ūdensceļu ostu***, pārvaldītāji un īpašnieki. Tā var sniegt atzinumu par pārvaldības struktūras priekšlikumiem, kas tieši ietekmē ieguldījumus stratēģiskajos terminālos un to pārvaldību. Pārvaldības struktūra nedrīkst pieņemt lēmumus, kas ir pretrunā ar šo atzinumu.

5. pants

Kravu pārvadājumu koridoru īstenošanas pasākumi

1. Īstenošanas plānā, kuru apstiprina ***un regulāri precizē*** pārvaldības struktūra, ir ***vismaz:***
 - a) kravu pārvadājumu koridora apraksts, ***tostarp arī par potenciālajām vājajām vietām***, kā arī tā ***izveides veicināšanai*** nepieciešamo pasākumu īstenošanas programma;
 - b) šā panta 2. punktā paredzētā tirgus pētījuma būtiskie elementi;

¹ OV L 199, 31.7.1985., 1. lpp.

- c) pārvaldības struktūras mērķi **un programma** kravu pārvadājumu koridora **darbības uzlabošanai** saskaņā ar 16. panta noteikumiem.



2. Veic tirgus pētījumu, **kuru regulāri atjaunina**. Tajā izklāsta pašreizējas un gaidāmas satiksmes tendences kravu pārvadājumu koridorā un tam pievienotajos transporta sistēmas posmos, **ar mērķi izstrādāt vai, ja nepieciešams, pielāgot tā īstenošanas plānu**. Pētījumā apskata, kā attīstās dažādi satiksmes veidi **un** tajā iekļauj 3. panta 1. punkta c) apakšpunktā minētās sociāli ekonomiskās analīzes galvenos elementus, **kā arī iespējamās scenārijus attiecībā uz izmaksām un ieguvumiem, un ilgtermiņa finansiālo ietekmi**.
3. Izstrādā kravu pārvadājumu koridora izveides un darbības uzlabošanas programmu. Tajā norāda kopīgos mērķus, tehniskos datus un to darbību grafiku, kuras dzelzceļa infrastruktūrā un tā aprīkojumā jāveic, lai īstenotu visus 7.–16. pantā minētos pasākumus. **Šie pasākumi palīdz izvairīties no jebkādiem dzelzceļa jaudas ierobežojumiem, vai mazina tos**.

6. pants

Apspriešanās ar pretendentiem

1. Lai nodrošinātu, ka pretendenti, || kas varētu izmantot kravu pārvadājumu koridoru, tiek pienācīgi iesaistīti, pārvaldības struktūra izveido apspriešanās mehānismus.
2. Pārvaldības struktūra **pirms īstenošanas plāna pieņemšanas un atjaunināšanas** apspriežas ar kravu pārvadājumu koridora izmantošanas pretendentiem, **tostarp dzelzceļa kravu operatoriem, pasažieru operatoriem, nosūtītājiem, ekspedītoriem un tos pārstāvošajām struktūrām**. Ja pārvaldības struktūrai un pretendentiem rodas domstarpības, pretendenti var vērsties pie **17. pantā minētajām regulatīvajām iestādēm**.

III NODAĻA

IEGULDĪJUMI KRAVU PĀRVADĀJUMU KORIDORĀ

7. pants

Ieguldījumu plānošana

1. Pārvaldības struktūra izstrādā un apstiprina:
 - a) kopīgu plānu par ieguldījumiem kravu pārvadājumu koridora infrastruktūrā ilgtermiņā, t. i., vismaz 10 gadiem;
 - b) attiecīgā gadījumā — kopīgu plānu par ieguldījumiem kravu pārvadājumu koridorā vidējā termiņā (vismaz 2 gadiem).

Ieguldījumu plānos ietver to projektu sarakstu, kas paredzēti, lai paplašinātu, atjaunotu vai pārveidotu dzelzceļa infrastruktūru un tās aprīkojumu kravu pārvadājumu koridorā, **■** kā arī tam nepieciešamos finanšu līdzekļus ***un finansējuma avotus.***

2. Šā panta 1. punktā minētajos ieguldījumu plānos ietver tādu stratēģiju par savstarpēji izmantojamu sistēmu ieviešanu kravu pārvadājumu koridorā, kas atbilst savstarpējas izmantojamības būtiskajām prasībām un tehniskajām specifikācijām, kuras piemēro dzelzceļa tīkliem un kuras noteiktas saskaņā ar *Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2008/57/EK (2008. gada 17. jūnijs) par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Kopienā (pārstrādāta versija)*¹. Šī stratēģija ir balstīta uz šādu sistēmu ieviešanas izmaksu un ieguvumu analīzi. Tai jābūt saskaņā ar valstu un Eiropas plāniem par savstarpēji izmantojamu sistēmu ieviešanu, jo īpaši ar ERTMS ieviešanas plānu, ***kā arī attiecīgos gadījumos ar pārrobežu starpsavienojumiem un kopā ar trešām valstīm izmantojamām sistēmām..***

¹ OVL 191, 18.7.2008., 1. lpp.

3. Attiecīgā gadījumā ieguldījumu plānos norāda uz paredzēto Kopienas ieguldījumu no TEN-T programmas *vai citām politikas jomām, fondiem vai programmām* un pamato to stratēģijas saskaņotību ar *minētajām programmām*.
4. Šā panta 1. punktā minētajos ieguldījumu plānos **■** ietver stratēģiju par jaudas palielināšanu kravas vilcieniem, kuri varētu kursēt attiecīgajā koridorā (*citiem vārdiem, lai likvidētu vājās vietas, uzlabotu esošo infrastruktūru un būvētu jaunu infrastruktūru*). *Stratēģija var ietvert pasākumus, lai palielinātu vilcienu, kas kursē attiecīgajā koridorā, sastāva garumu, sliežu platumu, gabarītus vai atļauto slodzi* uz ass.
5. Šā panta 1. punktā minētos ieguldījumu plānus publicē 15. pantā paredzētajā dokumentā un regulāri atjaunina. Tie ir daļa no kravu pārvadājumu koridora īstenošanas plāna.

8. pants

Darbu saskaņošana

Kravu pārvadājumu koridora infrastruktūras pārvaldītāji, *atbilstošā veidā un ievērojot pieņemto grafiku, kā arī ņemot vērā Direktīvas 2001/14/EK 6. pantā minētās līgumsaistības*, koordinē *grafikus visiem* infrastruktūras un tās aprīkojuma *darbiem, kuri varētu ierobežot tīkla pieejamo jaudu*.

9. pants

Stratēģiskie termināli

1. Ar 4. panta 6. punktā minētās darba grupas piekrišanu pārvaldības struktūra pieņem *integrētu* stratēģiju par stratēģisko terminālu attīstību, lai šie termināli varētu atbilst dzelzceļa pārvadājumu vajadzībām attiecīgajā kravu pārvadājumu koridorā, *jo īpaši kā vairākveidu starpmezgli kravu pārvadājumu koridoros. Tas ietver sadarbību ar reģionālām un vietējām pašvaldībām un valstu iestādēm, zemes piešķiršanu dzelzceļa kravu terminālu attīstībai un atbalstu, lai piekļūtu finansējumam, veicinot šādu attīstību. Pārvaldības struktūra nodrošina pietiekamu terminālu izveidi stratēģiskās vietās, pamatojoties uz gaidāmo satiksmes apjomu*.
2. Pārvaldības struktūra veic vajadzīgos pasākumus šīs stratēģijas īstenošanai. Tā šo stratēģiju regulāri pārskata.

IV NODAĻA

KRAVU PĀRVADĀJUMU KORIDORA VADĪBA

10. pants

Vienas pieturas aģentūra starptautisko vilcienu ceļu pieprasīšanai

1. Pārvaldības struktūra izveido vienas pieturas aģentūru, *lai atbildētu uz pieprasījumiem par vilcienu ceļu preču vilcienam, kas kravu pārvadājumu koridorā šķērso vismaz vienu robežu vai izmanto vairākus tīklus.*
2. *Individuāliem kravu pārvadājumu koridora infrastruktūras pārvaldītājiem var uzticēt vienas pieturas aģentūras kontaktpunkta pienākumus attiecībā uz pretendentiem, kuri pieprasa vilcienu ceļus.*
3. Attiecīgās kontroles iestādes, kas minētas šīs regulas 17. pantā, nodrošina to, ka vienas pieturas aģentūras darbība ir pārredzama un nav diskriminējoša.

11. pants

Vilcienu ceļu standarta klases kravu pārvadājumu koridoros

1. Pārvaldības struktūra definē *un regulāri atjaunina kravas vilcienu ceļu standarta klases visā kravu pārvadājumu koridorā. Vismaz viena no šīm klasēm ietver **starp kravas vilcienu ceļu kategorijām tādus ceļus**, kuriem ir jānodrošina efektīvs transportēšanas laiks un atbilstība grafikam (turpmāk - „veicināti kravu pārvadājumi”).*
2. Kritērijus preču pārvadājumu *standarta klases definēšanai pieņem pārvaldības struktūra pēc apspriešanās ar tiem pretendentiem, iespējamiem konkrēto kravu pārvadājumu koridoru izmantotājiem.*

12. pants

Preču vilcieniem iedalītie vilcienu ceļi

1. **Papildus** Direktīvas 2001/14/EK 20. panta 2. punktā minētajiem gadījumiem, attiecīgie infrastruktūras pārvaldītāji vajadzības gadījumā un pamatojoties uz tirgus vajadzību pēc jaudas rezerves analīzi, rezervē jaudu. **Infrastruktūras pārvaldītāji publicē maršruta darba grafiku, kas nepieciešams, lai apmierinātu starptautisko veicināto kravu pārvadājumu pieprasījumus pēc jaudas**, kura ir vajadzīga nākamajam finanšu gadam, pirms Direktīvas 2001/14/EK 18. pantā minētā kustības grafika sastādīšanas gada, pamatojoties gan uz konstatēto kravu pārvadājumu apjomu, gan arī uz tirgus pētījumu, kas minēts 5. panta 2. punktā.
2. Infrastruktūras pārvaldītāji, **iepriekš novērtējot nepieciešamību pēc jaudas rezerves ad hoc pieprasījumu gadījumā** saglabā šādu rezervi, **garantējot pienācīgu iedalītā vilcienu ceļa kvalitāti, kā arī adekvātu braukšanas laiku šajā vilcienu ceļā un starptautiskajiem veicinātajiem kravu pārvadājumiem pielāgotu kustības grafiku galīgajā kustības grafikā**, lai varētu ātri un pienācīgi reaģēt uz *ad hoc* jaudas pieprasījumiem, kas minēti Direktīvas 2001/14/EK 23. pantā.
3. Izņemot nepārvaramas varas gadījumus, **veicinātam** kravu pārvadājumam **saskaņā ar šo pantu** iedalīto vilcienu ceļu nedrīkst atcelt mazāk kā **vienu mēnesi** pirms paredzētās kustības, ja vien attiecīgais pretendents nedod savu piekrišanu šādai atcelšanai. **Pretendents var ziņot par šo jautājumu pārvaldības struktūrai. Kā minēts Direktīvas 2001/14/EK 27. pantā, infrastruktūras pārvaldītāji var norādīt savā tīkla pārskatā nosacījumus, ar kādiem, nosakot iedalīšanas prioritātes, tiks ņemta vērā veicināto kravas vilcienu ceļu iepriekšējās noslogotības līmeņi.**

4. Kravu pārvadājumu koridora infrastruktūras pārvaldītāji un 4. panta 6. punktā minētā darba grupa izveido procedūras, lai nodrošinātu optimālu koordināciju jaudas piešķiršanā *saskaņā ar šo pantu, ņemot vērā piekļuvi* 9. pantā minētajiem *stratēģiskajiem termināļiem*.
5. *Infrastruktūras pārvaldītāji savos lietošanas noteikumos iekļauj maksu par ceļiem, kas ir piešķirti, bet galu galā nav izmantoti. Šādas maksas līmenis ir pienācīgs, preventīvs un efektīvs.*

13. pants

Atļautie pretendenti

Atkāpjoties no Direktīvas 2001/14/EK 16. panta 1. punkta, vilcienu ceļus preču pārvadājumiem, ja šie ceļi atrodas ■ vairākos kravu pārvadājumu koridora posmos, var pieprasīt arī pretendenti, kas nav dzelzceļa uzņēmumi vai starptautiskas šo uzņēmumu grupas.

14. pants

Satiksmes vadība

1. *Pēc kravu pārvadājumu koridora pārvaldības struktūras priekšlikuma, kā arī ievērojot 2. punktā minētos principus un plānus*, kravu pārvadājumu koridora infrastruktūras pārvaldītāji tīkla pārskatā, kas minēts Direktīvas 2001/14/EK 3. pantā un tās I pielikumā, izstrādā un publicē noteikumus par prioritātēm starp dažādajiem *vilcienu ceļiem, īpaši attiecībā uz vilcienu ceļiem, kas paredzēti aizkavētiem vilcieniem* tajos gadījumos, ja kravu pārvadājumu *koridora posmos* rodas kustības traucējumi.
2. Šā panta 1. punktā minētajos noteikumos par prioritātēm jāparedz, *izņemot lielākā noslogojuma laikā, kam šo punktu nepiemēro*, vismaz tas, ka vilcienu ceļu, kas iedalīts kādam *veicinātam* kravas pārvadājumu vilcienam, kurš ievēro sākotnējos noteikumus attiecībā uz savu vilcienu ceļu, *respektē, cik vien iespējams vai vismaz samazina kopējo kavēšanos, galveno uzmanību pievēršot veicināto kravas vilcienu kavēšanās gadījumiem. Pārvaldības struktūra saistībā ar pretendentiem izstrādā un publicē:*

- a) *vilcienu regulēšanas principus, kas nodrošina, ka veicinātie kravas vilcieni attiecībā uz samazinātās jaudas piešķiršanu tiek apkalpoti pēc iespējas labāk,*
- b) *uz šiem principiem balstītus ārkārtas rīcības plānus gadījumā, ja pārvadājumu koridorā ir traucējumi.*

Katra dalībvalsts, konsultējoties ar infrastruktūras pārvaldītāju, norāda tīkla pārskatā lielākā noslogojuma laiku. Lielākā noslogojuma laiks attiecas tikai uz darba dienām, un tas nepārsniedz trīs stundas no rīta un trīs stundas pēcpusdienā. Nosakot lielākā noslogojuma laiku, ir jāņem vērā reģionālie un tālsatiksmes pasažieru pārvadājumi.

- 3. Kravu pārvadājumu koridora infrastruktūras pārvaldītāji ievieš satiksmes vadības koordinācijas procedūras visā kravu pārvadājumu koridorā.
- 4. Kravu pārvadājumu koridora infrastruktūras pārvaldītāji un 4. panta 6. punktā minētā darba grupa ievieš procedūras, lai nodrošinātu optimālu dzelzceļa infrastruktūras un 9. pantā minēto stratēģisko terminālu ekspluatācijas koordinēšanu.

15. pants

Informācija par kravu pārvadājumu koridora izmantošanas nosacījumiem

Pārvaldības struktūra izstrādā un publicē dokumentu, kurā ir:

- a) visa informācija no valstu tīklu pārskatiem, kuri izstrādāti saskaņā ar Direktīvas 2001/14/EK 3. pantā minēto procedūru, attiecībā uz kravu pārvadājumu koridoru;
- b) stratēģisko terminālu saraksts un raksturojums; visa informācija par piekļuves nosacījumiem stratēģiskajiem termināliem.

16. pants

Pakalpojumu kvalitāte kravu pārvadājumu koridorā

1. Kravu pārvadājumu koridora infrastruktūras pārvaldītāji nodrošina saskaņu starp kravu pārvadājumu koridorā spēkā esošajām darbības uzlabošanas shēmām, kas minētas Direktīvas 2001/14/EK 11. pantā. ***Šo saskaņu pārrauga regulatīvās iestādes, kas šajā nolūkā sadarbojas saskaņā ar 17. panta 1. punktu.***
2. Lai novērtētu pakalpojumu kvalitāti un starptautisko un iekšzemes dzelzceļa kravu pārvadājumu jaudu kravu pārvadājumu koridorā, pārvaldības struktūra ***apspiežas ar pretendentiem, kuri varētu izmantot šos koridorus, un dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu lietotājiem par kravu pārvadājumu koridora darbības rādītājiem. Pēc apspriešanās pārvaldības struktūra tos definē*** un vismaz reizi gadā tos publicē.



17. pants

Kontroles iestādes

1. Direktīvas 2001/14/EK 30. pantā minētās kontroles iestādes, kas darbojas kravu pārvadājumu koridorā, sadarbojas, pārraugot infrastruktūras pārvaldītāju un pretendentu starptautiskās darbības kravu pārvadājumu koridorā. Tās savstarpēji apspriežas un apmainās ar informāciju. Vajadzības gadījumā tās pieprasa nepieciešamo informāciju tās dalībvalsts infrastruktūras pārvaldītājiem, kurā tās darbojas. ***Infrastruktūras pārvaldītājiem un citām trešām pusēm, kas iesaistītas starptautiskā jaudas piešķiršanā, ir pienākums nekavējoties sniegt attiecīgajām regulatīvajām iestādēm visu nepieciešamo informāciju par starptautiskajiem vilcienu ceļiem un jaudu, par ko viņi ir atbildīgi.***

2. Ja kāds pretendents iesniedz sūdzību par starptautiskajiem dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem vai ja tiek veikta administratīva izmeklēšana, attiecīgā *regulatīvā* iestāde pirms lēmuma pieņemšanas apspriežas ar to dalībvalstu *regulatīvajām* iestādēm, kuras šķērso attiecīgais kravu pārvadājumu koridors, un **prasa** tām lēmuma pieņemšanai vajadzīgo informāciju. Citu valstu kontroles iestādes sniedz visu informāciju, ko tām pašām ir tiesības pieprasīt saskaņā ar savas valsts tiesību aktiem. Vajadzības gadījumā sūdzību saņēmusī vai pēc savas iniciatīvas izmeklēšanu uzsākusī *regulatīvā* iestāde nosūta lietu kompetentajai regulatīvajai iestādei, lai tā **saskaņā ar Direktīvas 2001/14/EK 30. panta 5. un 6. punktā minēto procedūru** veiktu pasākumus pret attiecīgajām personām.

V NODAĻA

NOBEIGUMA NOTEIKUMI

18. pants

Komiteja

1. Komisijai palīdz Komiteja.
2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 3. un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. panta noteikumus.
3. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5.a panta 1.–4. punktu un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. panta noteikumus.

19. pants

Atkāpes

Vajadzības gadījumā dalībvalsts var atkāpties no šīs regulas noteikumiem. Šim nolūkam tā iesniedz Komisijai argumentētu atkāpes pieprasījumu. Komisija lēmumu par šo pieprasījumu pieņem saskaņā ar 18. panta 2. punktā minēto konsultatīvo procedūru, ņemot vērā atkāpes pieprasījumu iesniegušās dalībvalsts ģeogrāfisko situāciju un preču dzelzceļa transporta pakalpojumu attīstību tajā.

20. pants

Īstenošanas pārraudzība

Attiecīgās dalībvalstis reizi 2 gados kopš kravu pārvadājumu koridora izveides iesniedz Komisijai 4. panta 1. punktā noteiktās sadarbības rezultātu pārskatu. Komisija analizē šo pārskatu un par to informē 18. pantā minēto komiteju.

21. pants

Ziņojums

Komisijai periodiski izvērtē šīs regulas piemērošanu. Tā *līdz ...* * un pēc tam reizi trijos gados iesniedz ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei.

* *OV: piecus gadus pēc šīs Regulas spēkā stāšanās.*

22. pants

Pārskatīšana

Ja, pārskatot TEN-T pamatnostādnes saskaņā ar Lēmuma Nr. 1692/96/EK 18. panta 3. punktu, Komisija secina, ka ir lietderīgi pielāgot šo regulu minētajām pamatnostādnēm, tā iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei šīs regulas grozījumu priekšlikumu. ***Līdzīgi, saskaņā ar šo regulu pieņemti lēmumi var izraisīt vajadzību pārskatīt TEN-T pamatnostādnes.***

23. pants

Stāšanās spēkā

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

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

|| ...

Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētājs

Padomes vārdā —
priekšsēdētājs

PIELIKUMS

Kravu pārvadājumu koridoru izveides priekšlikumu izvērtēšanas kritēriji

Šīs regulas 3. pantā minētā kravu pārvadājumu koridoru atlase un dzelzceļa tīkla konkurētspējīgiem kravu pārvadājumiem atjaunināšana notiek saskaņā ar šādiem kritērijiem:

- a) ir attiecīgo dalībvalstu nodomu vēstule, kurā apliecināta to vēlme izveidot kravu pārvadājumu koridoru;
- b) ja kravu pārvadājumu koridora maršruts sakrīt ar kādu posmu (vai posma daļu) vienā vai vairākos *TEN-T* prioritārajos projektos¹, to iekļauj kravu pārvadājumu koridorā, ja vien šajā posmā nav paredzēti vienīgi pasažieru pārvadājumu pakalpojumi;
- c) kravu pārvadājumu koridors, kuru ierosināts izveidot, šķērso vismaz triju dalībvalstu teritoriju vai vismaz divu dalībvalstu teritoriju, ja attālums starp dzelzceļa mezgliem šajā ierosinātajā kravu pārvadājumu koridorā pārsniedz 500 kilometrus;
- d) kravu pārvadājumu koridora ekonomiskā iespējamība un sociāli ekonomiskie ieguvumi;
- e) visu dalībvalstu ierosināto kravu pārvadājumu koridoru saskaņotība, lai varētu izveidot *Eiropas dzelzceļa tīklu konkurētspējīgiem kravu pārvadājumiem*;
- f) saskaņotība ar esošajiem Eiropas dzelzceļa tīkliem, piemēram, *ERTMS* koridoriem un *RailNetEurope* noteiktajiem koridoriem;
- g) laba sasaiste ar citiem transporta veidiem, jo īpaši ņemot vērā piemērotu stratēģisko terminālu tīklu, tostarp jūras ostās un iekšzemē;
- h) ierosinātā pieeja, lai īstenotu 4.–16. panta noteikumus.

¹ Tie norādīti Lēmuma Nr. 1692/96/EK III pielikumā.