

Bruselj, 17. december 2021
(OR. en)

15109/21

Medinstitucionalna zadeva:
2021/0420 (COD)

TRANS 760
CODEC 1669
IA 210

PREDLOG

Pošiljatelj:	za generalno sekretarko Evropske komisije: direktorica Martine DEPREZ
Datum prejema:	15. december 2021
Prejemnik:	generalni sekretar Sveta Evropske unije Jeppe TRANHOLM- MIKKELSEN
Št. dok. Kom.:	COM(2021) 812 final
Zadeva:	Predlog UREDBE EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja, spremembi Uredbe (EU) 2021/1153 in Uredbe (EU) št. 913/2010 ter razveljavitvi Uredbe (EU) št. 1315/2013

Delegacije prejmejo priloženi dokument COM(2021) 812 final.

Priloga: COM(2021) 812 final



EVROPSKA
KOMISIJA

Strasbourg, 14.12.2021
COM(2021) 812 final

2021/0420 (COD)

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

**o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja, spremembi
Uredbe (EU) 2021/1153 in Uredbe (EU) št. 913/2010 ter razveljavitvi Uredbe (EU)
št. 1315/2013**

(Besedilo velja za EGP)

{SEC(2021) 435 final} - {SWD(2021) 471 final} - {SWD(2021) 472 final} -
{SWD(2021) 473 final}

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

- **Razlogi za predlog in njegovi cilji**

Ta zakonodajni predlog revizije Uredbe (EU) št. 1315/2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T) je ključni ukrep evropskega zelenega dogovora ter Strategije za trajnostno in pametno mobilnost. Namen uredbe o omrežju TEN-T je na ravni EU vzpostaviti učinkovito multimodalno omrežje železniških prog, celinskih plovnih poti, poti za prevoz po morju na kratkih razdaljah in cest, povezanih z urbaniimi vozlišči, pomorskih pristanišč in pristanišč na celinskih plovnih poteh, letališč ter terminalov po vsej EU. Težave, ki se obravnavajo z revizijo, so nezadostni in/ali nepopolni standardi za infrastrukturo omrežja TEN-T in neobstojeve povezave med standardi za infrastrukturo za alternativna goriva v omrežju TEN-T ter negativnimi vplivi na podnebje in okolje. Za omrežje TEN-T so značilni tudi ozka grla v zmogljivosti in nezadostna povezljivost omrežja z vsemi regijami, kar ovira multimodalnost. Obravnavati je treba tudi nezadostno varnost in zanesljivost infrastrukture omrežja TEN-T. Nazadnje, instrumenti za upravljanje so neustrezni v primerjavi z novimi potrebami, zasnovo omrežja TEN-T pa je treba pregledati, da se poveča usklajenost z drugimi politikami.

Namen revizije uredbe o omrežju TEN-T je torej doseči štiri glavne cilje. Prvič, z zagotovitvijo ustrezne infrastrukturne osnove za zmanjšanje zastojev, emisij toplogrednih plinov (TGP) ter onesnaževanja zraka in vode na podlagi večje učinkovitosti posameznih načinov prevoza in omogočanja obsežnejše prometne dejavnosti z bolj trajnostnimi oblikami prevoza naj bi se z revizijo zagotovil okolju prijaznejši promet. Zlasti je revizija namenjena olajšanju povečanja deleža železniških prog, poti za prevoz po morju na kratkih razdaljah in celinskih plovnih poti za bolj trajnostno modalno sestavo prometnega sistema, s tem pa zmanjšanju njegovih negativnih zunanjih vplivov. Drugič, revizija je namenjena olajšanju nemotenega in učinkovitega prometa, spodbujanju multimodalnosti in interoperabilnosti med načini prevoza v omrežju TEN-T ter boljšemu vključevanju urbanih vozlišč v omrežje. Odprava ozkih grl in manjkajočih povezav ter izboljšanje multimodalnosti in interoperabilnosti v evropskem prometnem sistemu bosta prispevala k uresničevanju notranjega trga. Tretjič, revizija je namenjena povečanju odpornosti omrežja TEN-T proti podnebnim spremembam in drugim naravnim nevarnostim ali nesrečam, ki jih povzroči človek. Omrežje TEN-T mora biti odporno proti morebitnim škodljivim vplivom podnebnih sprememb, da se zaščitijo javne naložbe in zavaruje njihova nadaljnja uporabnost v novih podnebnih razmerah, pri čemer morajo tudi podpirati podnebno nevtralnost z vključevanjem stroškov emisij toplogrednih plinov v analizo stroškov in koristi. Nazadnje, revizija je usmerjena v izboljšanje učinkovitosti orodij za upravljanje omrežja TEN-T, racionalizacijo instrumentov za poročanje in spremljanje ter pregled zasnove omrežja TEN-T.

S to revidirano politiko omrežja TEN-T bi si morali prizadevati do leta 2050 vzpostaviti zanesljivo, nemoteno in visokokakovostno vseevropsko prometno omrežje, ki bo zagotavljalo trajnostno povezljivost po vsej Evropski uniji brez fizičnih vrzeli, ozkih grl ali manjkajočih povezav. To omrežje bo prispevalo k dobremu delovanju notranjega trga, ekonomski, socialni in teritorialni koheziji ozemlja EU ter ciljem evropskega zelenega dogovora. Razviti bi ga bilo treba postopoma po fazah z vmesnima rokoma leta 2030 in 2040.

Ta pobuda je del delovnega programa Komisije za leto 2021 v skladu s Prilogo I (nove pobude).

- **Skladnost z veljavnimi predpisi s področja zadevne politike**

Uredba o omrežju TEN-T kot glavni steber politike EU o prometni infrastrukturi omogoča dopolnilne politike in je od njih tudi odvisna. Standardi in zahteve iz uredbe o omrežju TEN-T so neposredno povezani z ustreznimi cilji in potrebami v drugih prometnih sektorjih/področjih, s tem pa tudi z drugo zakonodajo, ki je bolj sektorsko specifična. To pomeni na primer, da mora biti železniška infrastruktura omrežja TEN-T – za zagotavljanje nemotenega čezmejnega prometa in mobilnosti – skladna z zakonodajo o interoperabilnosti v okviru železniške politike. Podobno mora cestna infrastruktura omrežja TEN-T upoštevati zakonodajo EU o varnosti v cestnem prometu in biti skladna z njo. Za izvajanje sektorskih politik je potreben tudi zanesljiv okvir uredbe o omrežju TEN-T, saj omrežje TEN-T zagotavlja infrastrukturno omrežje za izvajanje drugih sektorskih ukrepov ali drugih zakonodajnih aktov, od katerih pa nekateri presegajo omrežje TEN-T.

Uspešnost uredbe o omrežju TEN-T v zvezi s kazalniki, kot so kazalniki, povezani z modalnimi deleži, višjo kakovostjo storitev, uporabo infrastrukture za polnjenje/oskrbo z gorivom, je odvisna od prizadevanj, usklajenih s povezanimi področji politike. To se nanaša zlasti na sinergije med omrežjem TEN-T in vzpostavitvijo infrastrukture za alternativna goriva (predlog uredbe o infrastrukturi za alternativna goriva) ter omrežjem TEN-T in inteligentnimi prometnimi sistemi (ITS), saj so medsebojno odvisni. Uredba o infrastrukturi za alternativna goriva na primer ureja zagotavljanje polnilnih/oskrbovalnih mest v omrežju TEN-T, medtem ko uredba o omrežju TEN-T zagotavlja infrastrukturno osnovo za njihovo obsežno vzpostavitev v evropskem omrežju. Podobno se v okviru inteligentnih prometnih sistemov ureja zagotavljanje inteligentnih prometnih sistemov v omrežju TEN-T kot del širšega svežnja ukrepov. Za izvajanje uredbe o infrastrukturi za alternativna goriva in inteligentnih prometnih sistemov je potrebna opredelitev omrežja TEN-T (tj. geografskega področja uporabe), ki jo zagotavljajo zemljevidi iz uredbe o omrežju TEN-T. Ti premisleki veljajo tudi za druge pobude, ki so del akcijskega načrta za Strategijo za trajnostno in pametno mobilnost, kot je revizija uredbe o železniških tovornih koridorjih, revizija svežnja o mobilnosti v mestih ali akcijski načrt za program NIADES III. Uredba o omrežju TEN-T bo določala traso evropskih prometnih koridorjev, ki bodo nadomestili železniške tovrne koridorje in koridorje jedrnega omrežja. Tako se bo zagotovila usklajenost pri razvoju omrežja ter podprlo vzpostavljanje sinergij med infrastrukturnimi in operativnimi vidiki omrežja.

- **Skladnost z drugimi politikami Unije**

V evropskem zelenem dogovoru, ki ga je Evropska komisija sprejela decembra 2019, je določen cilj podnebne nevtralnosti EU do leta 2050, s čimer so podnebni ukrepi postavljeni v središče dogovora. Na področju prometa evropski zeleni dogovor poziva k 90-odstotnemu zmanjšanju emisij toplogrednih plinov iz prometa, da bi lahko EU postala podnebno nevtralno gospodarstvo do leta 2050, medtem ko bi si prizadevala za cilj ničelnega onesnaževanja.

Poleg tega je omrežje TEN-T tesno povezano s politikami vseevropskih omrežij na področju energije in telekomunikacij, zakonodaja pa vsebuje določbe za izkoriščanje sinergij med temi

tremi politikami. Podobno je omrežje TEN-T tesno povezano tudi s pomorsko politiko, saj je pomorski promet eden od ključnih sektorjev trajnostnega modrega gospodarstva¹.

V zvezi s financiranjem EU je uredba o omrežju TEN-T neposredno povezana z uredbo o Instrumentu za povezovanje Evrope (IPE), v kateri so opredeljeni projekti skupnega interesa, upravičeni na podlagi IPE. Poleg tega se infrastruktura omrežja TEN-T večinoma financira iz evropskih strukturnih in investicijskih skladov (skladov ESI), pred kratkim pa se je začela financirati tudi iz sklada za okrevanje in odpornost. Nazadnje, omrežje TEN-T je v celoti usklajeno z okoljskimi in podnebnimi politikami EU, kot je strategija za biotsko raznovrstnost, ter zakonodajnimi akti, kot so okvirna direktiva o vodah, direktivi o pticah in habitatih ter strategija EU za prilagajanje podnebnim spremembam².

2. PRAVNA PODLAGA, SUBSIDIARNOST IN SORAZMERNOST

• Pravna podlaga

Pogodba o delovanju Evropske unije (PDEU) (členi 170 do 172) določa vzpostavitev in razvoj vseevropskih omrežij na področju prometne, telekomunikacijske in energetske infrastrukture³. Unija si prizadeva spodbujati medsebojno povezovanje in interoperabilnost nacionalnih omrežij, pa tudi dostop do njih. Pri tem zlasti upošteva potrebo po povezavi otoških, neobalnih in obrobnihih regij z osrednjimi regijami Unije (člen 170 PDEU). V ta namen Unija pripravi vrsto smernic, ki zajemajo cilje, prednostne naloge in splošno zasnovo ukrepov, predvidenih na področju vseevropskih omrežij. V teh smernicah se opredelijo projekti skupnega interesa, Unija pa izvaja ukrepe, za katere se izkaže, da so potrebni za zagotovitev interoperabilnosti omrežij, zlasti na področju usklajevanja tehničnih standardov, in lahko podpira projekte skupnega interesa, ki jih podpirajo države članice. Poleg tega lahko Unija prek Kohezijskega sklada, ustanovljenega v skladu s členom 177, pomaga financirati tudi posebne projekte v državah članicah na področju prometne infrastrukture. Za zagotovitev interoperabilnosti omrežij je predvideno tudi sodelovanje s tretjimi državami (člen 171 PDEU).

• Subsidiarnost (za neizključno pristojnost)

PDEU določa, da vseevropska omrežja državljanom in državljanom Unije, gospodarskim subjektom ter regionalnim skupnostim omogoča, da v celoti izkoristijo ugodnosti območja brez notranjih meja. Poleg tega se pri navedenih omrežjih upošteva potreba po krepitvi ekonomske, socialne in teritorialne kohezije Unije ter spodbujanju njenega vsesplošnega skladnega razvoja.

Tako je politika omrežja TEN-T po svoji naravi politika, ki presega meje držav članic, saj je osredotočena na čezmejno shemo enotnega evropskega omrežja. Jasno je, da ena država članica sama ne more vzpostaviti takega vseevropskega omrežja. Če bi države članice izključno same razvijale infrastrukturo, bi nacionalni interesi pogosto prevladali nad evropskim. Tako bi se odpovedali koristim evropskega trajnostnega in visokokakovostnega prometnega omrežja. V tem primeru se verjetno ne bi ustrezno obravnavala niti vprašanja čezmejne povezljivosti in interoperabilnosti, saj države članice prednostno obravnavajo

¹ Sporočilo o novem pristopu za trajnostno modro gospodarstvo v EU, COM (2021) 240 final.

² Oblikovanje Evrope, odporne proti podnebnim spremembam – nova strategija EU za prilagajanje podnebnim spremembam, COM(2021) 82 final.

³ Pogodba o delovanju Evropske unije, naslov XVI – Vseevropska omrežja (členi 170 do 172).

predvsem notranje povezave, tudi če so čezmejni projekti ključni za izkoriščanje prednosti celotnega omrežja in odpravljanje ozkih grl, ki povzročajo zastoje. To bi poleg tveganja motenj v povezljivosti za potovanje po vsej Evropi povzročilo tudi morebitno neusklajenost nacionalnih pristopov k načrtovanju. Različni standardi in zahteve v posameznih državah članicah EU glede interoperabilnosti bi ovirali nemotene prometne tokove po vsej EU in celo povzročili višje stroške za uporabnike prevoza. Na splošno je neprekinjeno omrežje TEN-T brez fizičnih vrzeli, ki vključuje pametne in inovativne rešitve, ključno za spodbujanje notranjega trga, povečanje kohezije in uresničevanje ciljev evropskega zelenega dogovora.

Od leta 1993, ko je bila politika omrežja TEN-T določena kot politika EU, so države članice, regije, mesta in industrijski deležniki vselej odločno potrjevali njeno splošno dodano vrednost. Poleg tega je bil eden od glavnih sklepov ocene sedanje uredbe o omrežju TEN-T, da ima omrežje dodano vrednost EU. Jasno se priznava, da je osredotočanje prizadevanj na vzpostavitev skupnega vseevropskega prometnega omrežja vizija, katere koristi presegajo samostojne nacionalne ukrepe. Zagotavljanje skupne in usklajene podlage na ravni EU za opredelitev „projektov skupnega interesa“, posledično pa tudi za usklajitev prizadevanj najrazličnejših akterjev za načrtovanje in izvajanje je jasna in splošno priznana dodana vrednost omrežja TEN-T.

To velja tudi za urbana vozlišča, saj je pomembno, da je mestni promet dobro povezan z medregionalnim in mednarodnim prometom. Vloga urbanih vozlišč v omrežju TEN-T pravzaprav presega lokalno raven, saj se prometne dejavnosti v omrežju začnejo in/ali končajo v takih vozliščih ali pa potekajo prek njih, kar zahteva dobro usklajevanje med različnimi ravnmi, da se preprečijo ozka grla.

Ne glede na to je mobilnost v mestih politika, za katero so pristojne predvsem države članice (lokalni organi), in tako bo tudi v prihodnosti. Ukrepi EU bi morali biti še naprej omejeni na vidike mobilnosti v mestih, ki so povezani z medregionalnim in mednarodnim prometom. To velja tudi za vzdrževanje infrastrukture: čeprav so za to, in tudi v prihodnosti bodo, odgovorne predvsem države članice, je ključno, da se z minimalnimi pravili v uredbi o omrežju TEN-T zagotovi, da bo omrežje TEN-T državljanom, državljanom in podjetjem še naprej zagotavljalo visokokakovostne storitve.

- **Sorazmernost**

Kot je podrobno predstavljeno v poglavju 7 ocene učinka, priložene temu predlogu, nobena od možnosti politike ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje splošnih ciljev politike. S predlaganim posredovanjem se spodbuja prehod prometa na bolj trajnostne načine prevoza, ki je potreben za doseganje povečanega podnebne cilja za leto 2030 in splošnega cilja podnebne nevtralnosti do leta 2050. Možnosti politike so namenjene vzpostavitvi skladnega okvira politike in usklajenega prometnega omrežja, ki izpolnjuje visoke standarde, kot osnove, na podlagi katere je mogoče doseči cilje drugih sektorskih politik. Zasnovane so tako, da se preprečijo nesorazmerni vplivi na javne organe, upravljavce infrastrukture in ponudnike storitev mobilnosti, pri čemer temeljijo zlasti na uveljavljenem sistemu upravljanja in ga dodatno razvijajo. To je bilo v celoti dokazano pri oceni Uredbe (EU) št. 1315/2013 in izhodiščni analizi, na kateri temelji ocena učinka za revizijo navedene uredbe. Pri možnostih politike se torej v celoti upošteva načelo sorazmernosti.

- **Izbira instrumenta**

Ker je to predlog za revizijo obstoječe uredbe, se zdi primerno ohraniti status instrumenta nespremenjen.

3. REZULTATI NAKNADNIH OCEN, POSVETOVANJ Z DELEŽNIKI IN OCEN UČINKA

- **Naknadne ocene/preverjanja primernosti obstoječe zakonodaje**

Sklep ocene uredbe o omrežju TEN-T (SWD(2021) 117 final)⁴ je bil, da omrežje TEN-T vsem ustreznim akterjem (tj. državam članicam, regijam, mestom, prometnemu sektorju, upravljavcem infrastrukture za vse načine prevoza, uporabnikom) zagotavlja skupen okvir politike, usmerjen v postopno vzpostavitev skupnega in usklajenega evropskega prometnega infrastrukturnega omrežja. S tem dodaja evropsko perspektivo nacionalnemu načrtovanju infrastrukture ter v primerjavi s posameznimi nacionalnimi pristopi širše obravnava potrebe in koristi. Pri oceni pa je bilo ugotovljeno tudi, da je treba okrepiti prizadevanja, da bi dosegli nove politične cilje. Ozadje politike se je namreč od leta 2013, ko je bila določena uredba o omrežju TEN-T, precej spremenilo, zlasti s sprejetjem evropskega zelenega dogovora, Strategije za trajnostno in pametno mobilnost ter akcijskega načrta za ničelno onesnaževanje. V nadaljevanju so predstavljene povezave med sklepi naknadne ocene, vključno z ugotovljenimi pomanjkljivostmi, in predlogom:

Glavni sklepi naknadne ocene	Predlog
Sklepi o ustreznosti	
Vsi štirje specifični cilji uredbe o omrežju TEN-T so še naprej ustrežni in enako pomembni ter se medsebojno dopolnjujejo.	V skladu s predlogom se specifični cilji Uredbe ohranijo in dodatno razvijajo.
Struktura zasnove ter roka za dokončno vzpostavitev leta 2030 in 2050 so se izkazali za ustrezne.	V skladu s predlogom se struktura omrežja in roka za dokončno vzpostavitev na splošno ohranijo, doda pa se nov vmesni rok (leta 2040), da se zagotovi postopen pristop do leta 2050.
V zvezi s specifičnima ciljema „učinkovitost razvoja infrastrukture za spodbujanje notranjega trga“ ter „socialna, ekonomska in teritorialna kohezija“ obstaja velika potreba po nadaljnjem razvoju zahtev za povečanje kakovosti infrastrukture omrežja TEN-T.	Namen predloga je povečati kakovost omrežja TEN-T in zagotoviti, da se ta kakovost ohrani v celotni življenjski dobi infrastrukture. Uvedeni so dodatni ukrepi za nadaljnji razvoj interoperabilnosti in dostopnosti omrežja.
Za specifični cilj „trajnostnost“ je treba odpraviti neustreznost za omogočanje razogljičenja v skladu s ciljem evropskega zelenega dogovora. Zmanjšanja emisij iz prometa za 90 % do leta 2050 ni mogoče doseči brez ustreznega omrežja TEN-T, ki omogoča okolju prijaznejši promet.	Na podlagi predloga se okrepijo zahteve v skladu s potrebnim prispevkom k ciljem evropskega zelenega dogovora za vse načine prevoza.
Za specifični cilj „povečanje koristi za uporabnike“ bi bilo treba uredbo o omrežju TEN-T dodatno razviti za okrepitev opredelitve, združevanja in izvajanja projektov z vidika povezanih storitev za uporabnike, ki se zagotavljajo od vrat	V predlogu so opredeljeni ukrepi za okrepitev elementa omrežja TEN-T v zvezi s storitvami in uporabniki ter zlasti v zvezi s potniškim prometom.

⁴ Ocena Uredbe (EU) št. 1315/2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja, SWD(2021) 117 final z dne 26. maja 2021.

Glavni sklepi naknadne ocene	Predlog
do vrat. Zdi se, da je ta sedanja neustreznost očitna zlasti v sektorju potniškega prometa.	
Medsebojno dopolnjevanje jedrnega in celovitega omrežja bi bilo mogoče okrepiti, da bi se pomagalo zapreti preostale vrzeli v dostopnosti in povezljivosti ter zagotoviti čim obsežnejšo in najučinkovitejšo pokritost novih parametrov kakovosti infrastrukture.	V predlogu so opredeljeni ukrepi za uskladitev standardov in zahtev med obema plastema omrežja (celovitim in jedrnim omrežjem) na področjih, kot so železniška infrastruktura, alternativna goriva ali urbana vozlišča.
Sklepi o uspešnosti	
Uredba o omrežju TEN-T je bila na splošno zelo uspešna pri opredelitvi več tisoč projektov na podlagi enotnega okvira politike za vso Evropo.	S predlogom se okvir za opredelitev projektov v omrežju ohranja.
Niso pa še odpravljene težave z zamudami pri več projektih, nastalimi zaradi zapletenih pripravljalnih postopkov, preostalih razhajanj med dogovorjenimi evropskimi cilji ter nacionalnim načrtovanjem infrastrukture in naložb ali omejenih orodij za upravljanje na ravni EU.	V predlogu so opredeljeni ukrepi za zagotovitev uskladitve nacionalnih interesov in pristojnosti s cilji omrežja TEN-T ob spoštovanju subsidiarnosti ⁵ .
Vzpostavljane omrežja TEN-T bi bilo mogoče dodatno okrepiti, zlasti glede na nove izzive in cilje (razogljičenje, digitalizacija in čedalje večja tveganja nepredvidenih kriznih razmer).	V predlogu so opredeljeni ukrepi za dodatno okrepitev obstoječih instrumentov EU (npr. koridorjev jedrnega omrežja, delovnih načrtov, izvedbenih sklepov Komisije). Poleg tega so v njem opredeljeni ukrepi, ki so ciljno usmerjeni v izboljšanje odpornosti omrežja.
Ugotovljeno je bilo, da je instrument koridorjev jedrnega omrežja, vključno z evropskimi koordinatorji, zelo ustrezen in uspešen.	S predlogom se pojem koridorja dodatno razvije in razširi, vloga evropskih koordinatorjev pa okrepi.
Sklepi o učinkovitosti	
V zvezi z obveznostmi poročanja in spremljanja iz uredbe o omrežju TEN-T obstaja nekaj možnosti za racionalizacijo in okrepitev teh orodij.	V predlogu so opredeljeni ukrepi za racionalizacijo instrumentov za spremljanje in olajšanje poročanja.
Z usklajevanjem med koridorji jedrnega omrežja in železniškimi tovornimi koridorji se je učinkovitost nekoliko povečala, vendar ima boljše usklajevanje obeh instrumentov še neizkoriščene možnosti v zvezi z načrtovanjem naložb in opredelitvijo projektov.	Predlog zagotavlja geografsko uskladitev obeh instrumentov koridorjev v evropske prometne koridorje in dodatno okrepitev usklajevanja med instrumentoma.
Sklepi o skladnosti in usklajevanju	
Da bi dosegli cilje evropskega zelenega dogovora, mora biti infrastruktura omrežja TEN-T v celoti usklajena z določbami na podlagi drugih pobud politike na področjih alternativnih goriv (uredba o infrastrukturi za alternativna goriva), FuelEU za pomorstvo in ReFuelEU za letalstvo.	Predlog zagotavlja popolno uskladitev z drugimi pobudami politike na področju alternativnih goriv.
Potreba po okrepitevi usklajenosti z izzivi digitalnega prehoda in drugih novih tehnologij	Predlog zagotavlja popolno uskladitev z drugimi pobudami politike na področju inteligentnih prometnih sistemov.
Sklepi o dodani vrednosti EU	

⁵ Vprašanje zapletenih in dolgotrajnih pripravljalnih postopkov se obravnava tudi z Direktivo (EU) 2021/1187 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2021 o racionalizaciji ukrepov za pospešitev realizacije vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T).

Glavni sklepi naknadne ocene	Predlog
Države članice, regije, mesta in industrijski deležniki so vselej odločno potrjevali splošno dodano vrednost politike omrežja TEN-T. Navedena politika je vse bolj zanimiva tudi zunaj EU, zlasti za sosednje države, pa tudi v drugih regijah sveta, na primer v zvezi z razširitvijo kopenskih prometnih povezav do Azije.	Pristop k vključevanju tretjih in sosednjih držav se ohrani. Vizija EU v zvezi z razširitvijo omrežja TEN-T na tretje države je obravnavana v ločenem sporočilu Komisije.
Zagotavljanje skupne in usklajene podlage na ravni EU za opredelitev „projektov skupnega interesa“, posledično pa tudi za uskladitev prizadevanj najrazličnejših akterjev za načrtovanje in izvajanje je jasno in splošno priznано ter ne bi bilo mogoče brez Uredbe (EU) št. 1315/2013.	S predlogom se okvir omrežja TEN-T za usklajeno načrtovanje in vzpostavljanje omrežja ohrani in dodatno razvije.

• Posvetovanja z deležniki

V fazi ocenjevanja so bila opravljena posvetovanja z deležniki, predstavljena v nadaljevanju.

Odrpoto javno posvetovanje: V prvi fazi formalnega postopka revizije od 24. aprila do 17. julija 2019 je Komisija izvedla odrpoto javno posvetovanje. Vprašalnik je bil na voljo v vseh uradnih jezikih EU. Pri tem posvetovanju je bilo prejetih več kot 600 izpolnjenih vprašalnikov najrazličnejših deležnikov, vključno z javnimi organi (od mednarodnih do lokalnih), upravljavci infrastrukture, gospodarskimi uporabniki prevoza, civilno družbo ter državljanke in državljani. Več kot 150 deležnikov, vključno z več državami članicami in ključnimi evropskimi združenji, je že v tej prvi fazi predložilo dokumente o stališču, v katerih so poudarili prednosti in slabosti politike ter zlasti njene prihodnje priložnosti in potrebe. Rezultati odrpatega javnega posvetovanja so bili analizirani in upoštevani pri celotnem postopku ocenjevanja.

Ciljno usmerjena posvetovanja z deležniki: pristop k posvetovanju s strokovnimi deležniki, ki ga je načrtovalo svetovalno podjetje, so sestavljali trije glavni elementi: spletne ankete, razgovori in študije primerov v zvezi z vprašanji posebnega pomena. Namen ciljno usmerjenih posvetovanj je bil zbrati podatke specifičnih skupin deležnikov na lokalni in nacionalni ravni ter ravni EU. Na splošno so stališča deležnikov pokazala zelo usklajeno zaznavo stališč, in če ni bilo navedeno drugače v oceni, pomembnejše razlike med različnimi skupinami deležnikov niso bile ugotovljene.

Spletne ankete: Med 20. januarjem in 16. marcem 2020 se je izvajala anketa z vprašalnikom, da bi se zbrali podatki o zaznavah in izkušnjah deležnikov v zvezi z uredbo o omrežju TEN-T, njenem izvajanju in rezultatih, doseženih do takrat, ter stališčih deležnikov glede priporočil za prihodnji razvoj politike EU na tem področju. Za spletne ankete je bil vzpostavljen stik s skupno več kot 2 000 deležniki s strokovnim znanjem o zadevnih temah. Skupno je bilo prejetih 198 veljavnih odgovorov.

Razgovori: Razgovori so bili opravljeni s skupno 44 deležniki, vključno s predstavniki anketirancev in ustreznih skupin deležnikov. Glavni namen teh polstrukturiranih razgovorov je bil pridobiti poglobljene vpogleds v izvajanje uredbe o omrežju TEN-T, doseženi napredek in dejavnike uspeha/izzive z vidika različnih deležnikov. Globalni razgovori so dopolnjevali teoretične raziskave, odrpoto javno posvetovanje in globalno anketo, da bi se pojasnili pridobljeni kvantitativni podatki in odpravile morebitne vrzeli, podprle tematske študije primerov ter pojasnila ključna vprašanja, v zvezi s katerimi so bili podatki iz drugih virov nejasni ali jih je bilo treba dodatno pojasniti.

Študije primerov: Poleg splošne ocene uredbe o omrežju TEN-T je bilo izvedenih tudi devet tematskih študij primerov v zvezi z izbranimi področji politike omrežja TEN-T. Izvedene so bile na področjih, na katerih so bili na podlagi dela Komisije v fazi izvajanja uredbe o omrežju TEN-T pridobljeni dokazi o morebitni neustreznosti glede na razvoj dogodkov v zadnjih letih in predvidljivi prihodnji razvoj dogodkov. Za potrditev ugotovitev ter razpravo o sklepih in priporočilih študij primerov v zvezi z mobilnostjo v mestih, (digitalizacijo in) inovacijami in novimi tehnologijami so bile organizirane in izvedene tri delavnice z deležniki, med katerimi so bili uradniki EU, deležniki s področja prometa in socialni partnerji.

V fazi ocene učinka so bila opravljena posvetovanja z deležniki, predstavljena v nadaljevanju.

V fazi ocene učinka je bilo opravljeno **dodatno odprto javno posvetovanje**. Potekalo je od 10. februarja do 5. maja 2021 na spletnem mestu EUSurvey. Razdeljeno je bilo na pet delov, pri čemer se je začelo s splošnim vprašanjem o Uredbi, sledila pa so vprašanja o morebitnih dodatnih ukrepih, ki bi se lahko sprejeli na podlagi spremenjene uredbe, in o tem, na kaj bi se lahko taka uredba osredotočala. V okviru posvetovanja je bilo prejetih skupno 496 odgovorov. Najpomembnejša obravnavana vprašanja so se nanašala na:

- ukrepe za omogočanje razogljičenja in zmanjšanja emisij onesnaževal zraka v prometnem sistemu,
- ukrepe v zvezi s kakovostjo in odpornostjo infrastrukture,
- ukrepe v zvezi z inovacijami, digitalizacijo in avtomatizacijo ter
- morebitna prednostna področja možnosti politike.

Vsi prispevki deležnikov so se uporabili v postopku priprave predloga. Medtem ko so se prispevki, prejeti v fazi ocene, uporabili zlasti za opredelitev in izpopolnitev različnih ukrepov, predvidenih za nadaljnjo analizo v oceni učinka, so bili prispevki, prejeti v fazi ocene učinka, pomembni za potrjevanje izbranih ukrepov in možnosti, s tem pa tudi pristopa za revizijo Uredbe.

• **Zbiranje in uporaba strokovnih mnenj**

Računsko sodišče

Računsko sodišče je opravilo več revizij in pregledov politik v zvezi s prometno infrastrukturo in omrežjem TEN-T, zlasti evropskim železniškim omrežjem za visoke hitrosti, pomorskim prometom v EU, železniškim tovornim prometom v EU in prometno infrastrukturo v EU⁶. Komisija je pri pripravi tega predloga po potrebi upoštevala ustrezna priporočila v skladu s svojimi odgovori na zadevna poročila.

Ocena

Ocena Uredbe (EU) št. 1315/2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja se je začela septembra 2018, temeljila pa je predvsem na podporni študiji za oceno

⁶ Posebno poročilo št. 19/2018, Posebno poročilo št. 23/2016, Posebno poročilo št. 08/2016, Posebno poročilo 10/2020, glej tudi Pregled št. 09/2018 in Posebno poročilo št. 19/2019.

omrežja TEN-T, ki jo je izvedlo svetovalno podjetje Coffey Consulting⁷, in podporni študiji za pregled politike omrežja TEN-T, ki jo je izvedlo svetovalno podjetje Panteia⁸. Medtem ko je prva podporna študija obravnavala izvajanje celotne uredbe o omrežju TEN-T, pri njej pa so se zbirale informacije vseh zadevnih deležnikov in o vseh načinih prevoza, je bila druga podporna študija osredotočena zlasti na organe držav članic. Za obravnavo vprašanj za oceno je bil uporabljen standarden pristop s triangulacijo, ki združuje različne metode: teoretične raziskave, razgovore in ankete.

Ocena učinka

Ocena učinka temelji na raziskavah in analizah, ki jih je opravila Komisija. Poleg tega je Komisija najela skupino zunanjih neodvisnih svetovalcev (Ricardo Nederland B.V. kot vodja skupine ter Ricardo-AEA Limited, TRT Trasporti e Territorio srl (TRT) in M-Five GmbH – Mobility, Futures, Innovation, Economics (M-FIVE)) za podporo pri specifičnih nalogah v okviru ocene učinka, tj. oceni možnosti politike, primerjavi možnosti, oceni upravnih stroškov in analizi odprtega javnega posvetovanja. Zunanja podporna študija bo objavljena skupaj s tem predlogom. Poleg tega je izhodiščni scenarij pripravilo podjetje E3Modelling z uporabo modela PRIMES-TREMOVE in scenarija MIX, na katerem temeljijo ocene učinka za sveženj „Pripravljeni na 55“. Podjetji M-FIVE in TRT sta s tem izhodiščnim scenarijem uporabili model ASTRA oziroma TRUST.

• **Ocena učinka**

Za ustrezno obravnavo ciljev revizije uredbe o omrežju TEN-T so bile ocenjene tri možnosti politike (MP) v zvezi z njihovimi ekonomskimi, socialnimi in okoljskimi vplivi. MP1 je namenjena posodobitvi veljavnih zahtev in standardov za kakovost infrastrukture omrežja TEN-T ter določa ustrezno infrastrukturno osnovo za uvajanje alternativnih goriv in inteligentnih prometnih sistemov. Poleg tega vključuje ukrepe za usklajitev in racionalizacijo obstoječih orodij za spremljanje in poročanje v zvezi z omrežjem TEN-T. Kar zadeva omrežje TEN-T, vključuje tudi pregled prometnega omrežja in prometnih vozlišč. MP2, ki temelji na MP1, pomeni postopno spremembo z uvedbo novih, ambicioznejših standardov za vse načine prevoza za podporo razogljičenju, zmanjšanju onesnaževanja, digitalizaciji, odpornosti in varnosti sistema prometne infrastrukture. Poleg tega s specifičnimi zahtevami za upravljanje potniškega in tovornega prometa do mest in iz njih zagotavlja boljše vključevanje urbanih vozlišč v omrežje TEN-T. MP3 je prednostna možnost, pri kateri se s spremembo roka za dokončanje nekaterih standardov in odsekov omrežja z leta 2050 na leto 2040 ob sočasnem ohranjanju ambicioznih standardov in zahtev, uvedenih na podlagi MP2, pospeši dokončna vzpostavitev omrežja TEN-T. Zagotavlja tudi obsežen in skladen razvoj omrežja, pri čemer vključuje obsežen pregled zasnove omrežja TEN-T.

V zvezi z rezultati MP3 zagotavlja precejšnje gospodarske koristi, zlasti povečanje BDP v primerjavi z izhodiščem, in sicer za 0,4 % leta 2030, 1,3 % leta 2040 in 2,4 % do leta 2050.

⁷ *Support study for the evaluation of Regulation (EU) N° 1315/2013 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network* (Podporna študija za oceno Uredbe (EU) št. 1315/2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja), na voljo na spletnem naslovu <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/1f938a68-4c20-11ec-91ac-01aa75ed71a1/language-en/format-PDF/source-243058839> (in povezane študije primerov).

⁸ *Support study for the TEN-T policy review, concerning relevant national plans and programmes in member states* (Podporna študija za pregled politike omrežja TEN-T v zvezi z ustreznimi nacionalnimi načrti in programi v državah članicah), na voljo na spletnem naslovu <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9beb4836-d55b-11eb-895a-01aa75ed71a1>.

To pomeni povečanje BDP v primerjavi z izhodiščem za 57 milijard EUR leta 2030, 229 milijard EUR leta 2040 in 467 milijard EUR leta 2050. Z večjimi naložbami v omrežje TEN-T se ustvarjajo tudi delovna mesta, s čimer se zaposlenost v primerjavi z izhodiščem poveča za 0,1 % leta 2030, 0,3 % leta 2040 in 0,5 % do leta 2050, kar pomeni 200 000 dodatnih zaposlenih leta 2030, 561 000 dodatnih zaposlenih leta 2040 in 840 000 dodatnih zaposlenih do leta 2050. Z MP3 se dosegajo tudi dobri rezultati pri preusmerjanju dejavnosti tovornega in potniškega prometa na bolj trajnostne načine prevoza. Predvideno izvajanje novega standarda za železniške proge za potniški promet (hitrost proge, enaka 160 km/h), uvedba nakladalnega profila P400 (ki omogoča prevoz polpriklopnikov z železniškimi vagoni) ter razširitev nekaterih železniških standardov z jedrnega na celovito omrežje bodo skupaj z razširitvijo celovitega omrežja po predvidevanjih povzročili povečanje dejavnosti železniškega prometa. To se odraža tudi v večjem deležu železniškega prometa v strukturi načinov prevoza ob zmanjšanju deleža sektorja cestnega prometa. Čeprav se modalni delež prometa po celinskih plovnih poteh in pomorskega prometa na splošno ne spremeni, lahko sektor z izvajanjem novih standardov sprejme napovedano povečanje obsega prometa v EU27 in pomorskega prometa v EU. Poleg tega se bodo s prehodom s cestnega prevoza na načine prevoza z manjšimi emisijami, ki bo omogočen s svežnjem ukrepov v okviru MP3, po predvidevanjih zmanjšale emisije CO₂ in onesnaževal zraka. Znižanje zunanjih stroškov emisij CO₂, izraženih kot sedanja vrednost, je ocenjeno na približno 387 milijonov EUR glede na izhodišče v obdobju 2021–2050, medtem ko je znižanje zunanjih stroškov onesnaževanja zraka ocenjeno na 420 milijonov EUR. Poleg tega se z določitvijo standardov kakovosti in povezanih varnostnih lastnosti za vse odseke omrežja, na katerih dnevni promet presega določeno mejno vrednost, izboljša varnost v cestnem prometu ter zmanjša število smrti in poškodb. Znižanje zunanjih stroškov nesreč, izraženih kot sedanja vrednost, je ocenjeno na približno 3 930 milijonov EUR glede na izhodišče v obdobju 2021–2050. Znižanje zunanjih stroškov zastojev na cestah med mesti je ocenjeno na približno 2 891 milijonov EUR glede na izhodišče v obdobju 2021–2050.

Kar zadeva stroške, prednostna možnost zagotavlja najboljše ravnovesje med doseženimi cilji in skupnimi stroški izvajanja. Naložbe za izvedbo vseh ukrepov v okviru MP3, izražene kot sedanja vrednost v obdobju 2021–2050, po ocenah znašajo 247,5 milijarde EUR glede na izhodišče. Poleg tega upravni stroški za zasebni sektor, izraženi kot sedanja vrednost v obdobju 2021–2050, po ocenah znašajo 8,6 milijona EUR glede na izhodišče, za javne organe pa 25,4 milijona EUR. Druge vplive v zvezi z emisijami hrupa in morebitno izgubo biotske raznovrstnosti je bilo težko količinsko opredeliti, saj so vplivi hrupa zelo odvisni od lokalnega stanja (prometa), biotska raznovrstnost pa od specifične lokacije in značilnosti infrastrukture.

Nadgradnja infrastrukture za kombinirani železniški prevoz in terminalov je pomemben element za zagotovitev, da intermodalni promet poteka predvsem po železnici, celinskih plovnih poteh ali poteh za prevoz po morju na kratkih razdaljah ter da so vsi začetni in/ali zadnji deli poti, ki potekajo po cesti, čim krajši. Navedena nadgradnja infrastrukture bo zagotovila priložnosti za MSP, čeprav v nekaterih segmentih delujejo tudi veliki akterji. Glavni zadevni deležniki so prevozniki v železniškem prometu, ki delujejo na trgu tovornega prometa, upravljavci železniških tovornih terminalov, podjetja za prevoz s tovarnjaki in subjekti v potniških terminalih. V sektorju cestnega prometa bo izboljšanje počivališč in stanja v zvezi s parkirišči za regionalni prevoz s tovarnjaki in prevoz s tovarnjaki na dolгих razdaljah koristilo veliko malim podjetjem za prevoz s tovarnjaki v lasti voznikov, ki so dejansko med najmanjšimi podjetji na področju prevoza ter so odvisni od gostega in kakovostnega omrežja parkirišč.

MP3 ima z opredelitvijo urbanih vozlišč in vključevanjem potniških/tovornih terminalov na celotnem ozemlju EU ključno vlogo pri regionalni poveztljivosti in dodaja pomembno razsežnost cilju omrežja TEN-T glede kohezije. Poleg tega MP3 najboljše spodbuja odpornost infrastrukture omrežja TEN-T in njeno prilagajanje podnebnim spremembam. Nazadnje, MP3 s pregledom zasnove omrežja TEN-T (npr. z vzpostavitev evropskih prometnih koridorjev, s katerimi se nadomestita obstoječi vrsti koridorjev, tj. koridorji jedrnega omrežja in železniški tovorni koridorji) dodaja pomembno vrednost za zagotavljanje usklajenosti z drugimi politikami.

- **Primernost in poenostavitev ureditve**

Ta pobuda je del delovnega programa Komisije za leto 2021 v skladu s Prilogo I (nove pobude) in ni del Priloge II (pobude v okviru programa REFIT).

Na podlagi pobude se s povečanjem učinkovitosti celotnega regulativnega okvira izboljša delovanje politike omrežja TEN-T. Poleg tega se pojasnijo nekatere zahteve in pojmi. Na primer, pojem pomorskih avtocest, kot je zdaj opredeljen v Uredbi, je veliko strokovnjakov in nosilcev projektov označilo za prezapleten. Ocena uredbe o omrežju TEN-T potrjuje, da bi bili koristni njegova poenostavitve in vključitev v krovni in povezani pojem omrežja TEN-T, ki zajema pristanišča, pomorski promet in vse druge elemente pomorske infrastrukture v korist celotnemu „evropskemu pomorskemu prostoru“. Drug primer je uskladitev železniških tovornih koridorjev s koridorji jedrnega omrežja, s katero se bo omogočila optimizacija instrumentov in preprečilo podvajanje, na primer zahteve za pripravo načrtov naložb na podlagi uredbe o železniških tovornih koridorjih, ki bi jo bilo treba preprosto odpraviti, saj se taki načrti naložb prekrivajo z delovnimi načrti, ki jih evropski koordinatorji za omrežje TEN-T redno pripravljajo.

Opredeljeni sta bili še dve poenostavitvi, s katerima bi se lahko prihranili stroški:

- avtomatiziran vnos podatkov v sistem TENtec, ki omogoča neposredno izmenjavo z virom podatkov (državo članico, upravljavcem infrastrukture),
- nadomestitev dvoletnih delovnih načrtov evropskih koordinatorjev in dvoletnih poročil držav članic o napredku pri vzpostavljanju omrežja TEN-T z delovnim načrtom, ki vključuje prednostne naloge za razvoj zadevnega koridorja in se predloži vsaka štiri leta, ter kratkim letnim poročilom o stanju vzpostavljanja koridorjev in pomorskih avtocest (v prihodnjem evropskem pomorskem prostoru) ter izvajanja evropskega sistema za upravljanje železniškega prometa (ERTMS).

Čeprav se na podlagi predloga skupni stroški izvajanja za organe povišajo, se z njim zagotovijo tudi izboljšave, zlasti gospodarske koristi in koristi v zvezi z zaposlovanjem, in omogočajo bolj trajnostne oblike prevoza, ki več kot nadomestijo povišanje regulativnih stroškov.

- **Temeljne pravice**

Predlog bo z določitvijo ustreznih zahtev glede infrastrukture okrepil dostopnost za vse uporabnike, s čimer bo izboljšal dostopnost za invalide in osebe z zmanjšano mobilnostjo ter prispeval k enakosti spolov.

4. PRORAČUNSKE POSLEDICE

V oceni učinka so bili upravni stroški glede na izhodišče ocenjeni kot zmerni, zlasti v primerjavi z ambicioznimi načrti revizije v okviru prednostne možnosti politike. Upravni stroški za javne organe, izraženi kot sedanja vrednost v obdobju 2021–2050, po ocenah znašajo 25,4 milijona EUR (tj. 15,8 milijona EUR za Evropsko komisijo⁹ in 9,6 milijona EUR za javne organe držav članic). Poleg tega največji del naložb po ocenah izvira iz javnega financiranja (nacionalni javni skladi, skladi EU) in bi znašal 244,2 milijarde EUR glede na izhodišče, izraženo kot sedanja vrednost v obdobju 2021–2050.

5. DRUGI ELEMENTI

- **Načrti za izvedbo ter ureditev spremljanja, ocenjevanja in poročanja**

Komisija bo spremljala napredek, učinke in rezultate te pobude z naborom instrumentov za upravljanje, ki temeljijo na upravljanju omrežja TEN-T, kot so okrepljeni evropski koordinatorji in njihovi delovni načrti. Spremljanje bo z revidirano uredbo dodatno okrepljeno.

Evropski koordinatorji so v zvezi s tem ključni, saj delujejo kot ambasadorji politike omrežja TEN-T in posredniki za vse ustrezne deležnike, zbrane v tako imenovanih forumih za koridorje. To delo bo dodatno spodbujala okrepljena vloga evropskih koordinatorjev. Poleg tega se bodo v podporo vsakemu evropskemu prometnemu koridorju in obema horizontalnima prednostnima nalogama izvajale namenske študije za spremljanje napredka, doseženega v zvezi z izvajanjem standardov, upoštevanjem rokov in določanjem prednostnih nalog. To se kaže na primer v zelo pozornem spremljanju vseh načrtovanih projektov v omrežju TEN-T ali projektov v omrežju TEN-T, ki se izvajajo (tako imenovana analiza „seznama projektov“ in „poročila o izvajanju projektov“, ki se predložijo dvakrat letno). Tako se projekti ocenjujejo glede na njihovo finančno zrelost ter status pri izdaji dovoljenj in javnem naročanju, da lahko Komisija in/ali evropski koordinatorji enostavno ugotovijo težave, na primer zaradi zamud, in načrtujejo ukrepe. Nova uredba bo vključevala tudi možnost, da se bolj kot v preteklosti gradi na izvedbenih aktih. Ti ne bodo zgolj spodbujali določanja prednostnih nalog na nacionalni ravni, ampak bodo tudi olajšali spremljanje napredka, doseženega v omrežju TEN-T, glede na opredeljene in dogovorjene mejnike iz navedenih izvedbenih aktov. Zato so tudi zelo trdna podlaga za spremljanje navedenih projektov, saj je mogoče redni napredek preverjati po posameznih mejnikih in sprejeti ustrezne ukrepe v primeru zamud. Ob sprejetju teh izvedbenih aktov zadevne države članice soglašajo tudi z rednim poročanjem o doseženem napredku. Kar zadeva spremljanje, se bo napredek omrežja TEN-T spremljal v zvezi z dokončno vzpostavitev infrastrukture omrežja TEN-T s tehničnega vidika glede na opredeljene standarde omrežja TEN-T ter določene roke v letih 2030, 2040 in 2050. Tako bodo standardi in zahteve pomenili ključne kazalnike uspešnosti, glede na katere se bo spremljal uspeh omrežja TEN-T (npr. odstotek dolžine odsekov za železniški tovorni promet, ki so elektrificirani, primerni za osno obremenitev 22,5 tone in vlake dolžine 740 m; število pomorskih pristanišč z dostopom do železnice itd.). Poleg tega se izvaja stalno spremljanje na podlagi tako imenovane zbirke podatkov sistema TENtec, tj. zmogljivega informacijskega

⁹ Ti stroški so ocenjeni v okviru ocene učinka na podlagi preteklih stroškov in izkušenj. Ne smejo se razlagati kot dodatni stroški Komisije. Vse odobritve v zvezi z omrežjem TEN-T se v celoti krijejo iz proračuna Instrumenta za povezovanje Evrope (Uredba (EU) 2021/1153).

sistema, ki bo v prihodnosti omogočal pravočasno in avtomatizirano izmenjavo podatkov neposredno z virom podatkov (državo članico, upravljavcem infrastrukture).

- **Natančnejša pojasnitev posameznih določb predloga**

Struktura revidirane uredbe bo odstopala od strukture sedanje uredbe. Uredba ne bo več organizirana po plasteh omrežja (jedrno in celovito), ampak po načinu prevoza, kar bo omogočalo boljše razumevanje različnih zahtev. Vključevala bo specifične zahteve in zemljevide za evropske prometne koridorje ter nov vmesni rok leta 2040. V prvih poglavjih Uredbe so pojasnjeni splošni cilji omrežja TEN-T in postopni pristop k njegovi dokončni vzpostavitvi. Uredba bo sestavljena iz naslednjih glavnih poglavij:

Uvodne izjave

V uvodnih izjavah je poudarek zlasti na prispevku omrežja TEN-T k evropskemu zelenemu dogovoru ter ciljnih Strategije za trajnostno in pametno mobilnost. Poleg tega so v njih podrobno predstavljene povezave revidirane uredbe o omrežju TEN-T z drugimi prometnimi politikami v zvezi z različnimi načini prevoza in področji politike zunaj prometnega sektorja, na primer okoljsko in podnebno politiko, socialno politiko, kohezijsko politiko, zunanjo politiko itd. Prav tako so v uvodnih izjavah poudarjeni vidiki načrtovanja infrastrukture in financiranja, ki ga izvaja EU, ter nacionalnega načrtovanja infrastrukture in financiranja.

Poglavje I: Splošna Načela

V poglavju 1 so določena splošna načela uredbe o omrežju TEN-T. Določena sta tudi predmet urejanja in področje uporabe Uredbe. Poglavje vsebuje opredelitve različnih elementov Uredbe in terminologije, ki se uporablja v celotnem besedilu. Poleg tega so v njem predstavljeni cilji Uredbe (kohezija, trajnostnost, učinkovitost in koristi za uporabnike) in načini, kako bodo doseženi. V tem poglavju je določeno tudi, da se vseevropsko prometno omrežje načrtuje, razvija in upravlja na način, gospodaren z viri, ter v skladu z okoljskimi zahtevami EU in nacionalnimi okoljskimi zahtevami, ki se uporabljajo. V členih, ki sledijo, so opisani geografska razsežnost strukture omrežja in evropski prometni koridorji. Nazadnje, v poglavju I so opisana načela projektov skupnega interesa in sodelovanja s tretjimi državami.

Poglavje II: Splošne določbe

Poglavje II vsebuje splošne določbe Uredbe, s katerimi so določeni jedrno, razširjeno jedrno in celovito omrežje ter evropski prometni koridorji, ukrepi za različna omrežja pa so prednostno razvrščeni.

Poglavje III: Posebne določbe

Poglavje III vsebuje posebne določbe v zvezi z zahtevami za posamezne načine prevoza, obravnavane z Uredbo, za opredelitev:

- sestavnih delov infrastrukture,
- zahtev glede prometne infrastrukture za celovito omrežje,
- zahtev za jedrno in razširjeno jedrno omrežje,
- dodatnih prednostnih nalog.

Poleg tega to poglavje vsebuje določbe v zvezi z zahtevami revizije, ki se uporabljajo za multimodalne tovarne terminale in urbana vozlišča.

Poglavje IV: Določbe za pameten in odporen promet

Poglavje IV vsebuje dodatne določbe v zvezi z zahtevami iz Uredbe za sisteme IKT za promet, trajnostne storitve, nove tehnologije in inovacije, varnost in varovanje na infrastrukturi, odpornost, naložbe tretjih držav, vzdrževanje in življenjski cikel projektov ter dostopnost za vse uporabnike.

Poglavje V: Izvajanje instrumentov evropskih prometnih koridorjev in horizontalnih prednostnih nalog

Poglavje V se nanaša na vzpostavljanje evropskih prometnih koridorjev in izvajanje horizontalnih prednostnih nalog (evropskega sistema za upravljanje železniškega prometa in evropskega pomorskega prostora). Opisani so instrument evropskih prometnih koridorjev in horizontalne prednostne naloge, poglavje pa vključuje tudi določbe o njihovem usklajevanju in upravljanju. Poleg tega vključuje določbe o orodjih za izvajanje, tj. delovnih načrtih koordinatorjev in izvedbenih aktih.

Poglavje VI: Skupne določbe

Poglavje VI vsebuje skupne določbe Uredbe v zvezi z obveznostmi poročanja in spremljanja, postopki za posodabljanje omrežja ter načeli za sodelovanje z javnimi in zasebnimi deležniki. Vsebuje določbe v zvezi z usklajevanjem nacionalnim načrtov s prometno politiko EU. Vsebuje tudi določbe v zvezi z izvajanjem prenosa pooblastil, postopkom v odboru, pregledom Uredbe, postopki v zvezi z zamudami pri vzpostavljanju omrežja in možnostjo izvetij. Nazadnje, predstavljen je vpliv Uredbe na druge zakonodajne akte ob upoštevanju potrebe po njihovi spremembi.

Priloge:

Priloge k Uredbi vsebujejo podrobne zemljevide jedrnega, razširjenega jedrnega in celovitega omrežja, seznam prometnih in urbanih vozlišč, ki spadajo na področje uporabe te uredbe, ter opredelitev trase in zemljevide evropskih prometnih koridorjev. Poleg tega vsebujejo informativne zemljevide za sosednje države in specifikacije za zahteve za pripravo načrtov za trajnostno mobilnost v mestih. Vsebujejo pa tudi člen o spremembi Uredbe (EU) 2021/1153 ter korelacijsko tabelo za Uredbo (EU) št. 1315/2013 in to uredbo.

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja, spremembi Uredbe (EU) 2021/1153 in Uredbe (EU) št. 913/2010 ter razveljavitvi Uredbe (EU) št. 1315/2013

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 172 Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora¹,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij²,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) V sporočilu Komisije o evropskem zelenem dogovoru³ iz decembra 2019 sta določena cilj podnebne nevtralnosti, ki ga mora Unija doseči do leta 2050, in jasen cilj zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2030 za vsaj 55 % v primerjavi z ravnmi iz leta 1990. Navedena cilja sta določena kot cilja v Uredbi (EU) 2021/1119 Evropskega parlamenta in Sveta⁴.
- (2) Emisije iz prometa prispevajo približno 25 % vseh emisij toplogrednih plinov Unije, v zadnjih letih pa so se povečale. Zato evropski zeleni dogovor poziva k 90-odstotnemu zmanjšanju emisij toplogrednih plinov iz prometa, da bi Unija lahko postala podnebno

¹ UL C [...].

² UL C [...].

³ Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Evropskemu svetu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij, Evropski zeleni dogovor (COM(2019) 640 final).

⁴ Uredba (EU) 2021/1119 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. junija 2021 o vzpostavitvi okvira za doseganje podnebne nevtralnosti in spremembi uredb (ES) št. 401/2009 in (EU) 2018/1999 (UL L 243, 9.7.2021, str. 1).

nevtravno gospodarstvo do leta 2050, medtem ko bi si prizadevala za cilj ničelnega onesnaževanja⁵.

- (3) Strategija za trajnostno in pametno mobilnost⁶ določa mejnike, da bi se predstavila pot evropskega prometnega sistema k doseganju ciljev trajnostne, pametne in odporne mobilnosti. V skladu s strategijo bi se moral tržni delež železniškega tovornega prometa do leta 2030 povečati za 50 % in do leta 2050 podvojiti; tržni delež prevoza po celinskih plovniških poteh in prevoza po morju na kratkih razdaljah bi se moral do leta 2030 povečati za 25 %, do leta 2050 pa za 50 %; promet na železniških progah za visoke hitrosti bi se moral do leta 2030 podvojiti in do leta 2050 potrojiti; do leta 2030 bi morale biti v Uniji v prometu najmanj 30 milijonov brezemisijev avtomobilov in 80 000 brezemisijev tovornjakov, do leta 2050 pa bi morali biti brezemisijev skoraj vsi avtomobili, kombinirana vozila, avtobusi in nova težka vozila; do leta 2030 bi morala biti načrtovana kolektivna potovanja do 500 km v Uniji ogljeno nevtralna; do leta 2030 bi morale biti v Evropi najmanj 100 podnebno nevtrálnih mest.
- (4) Z vzpostavitvijo vseevropskega prometnega omrežja se ustvarijo omogočilen pogoji v zvezi z infrastrukturno osnovo, na podlagi katerih je mogoče zagotoviti, da bodo vsi načini prevoza bolj trajnostni, cenovno dostopni in vključujoči, trajnostne alternative pa splošno dostopne v multimodalnem prometnem sistemu, ter uvesti ustrezne spodbude za prehod, zlasti z zagotovitvijo pravičnega prehoda v skladu s cilji iz priporočila Sveta (EU) [...] z dne [...] o zagotavljanju pravičnega prehoda na podnebno nevtrálnost.
- (5) Z načrtovanjem, razvojem in upravljanjem vseevropskega prometnega omrežja bi se morale omogočiti trajnostne oblike prevoza, zagotoviti boljše multimodalne in interoperabilne prometne rešitve ter izboljšano intermodalno povezovanje celotne logistične verige, s tem pa podpreti nemoteno delovanje notranjega trga z vzpostavitvijo arterij, potrebnih za nemotene tokove potniškega in tovornega prometa po vsej Uniji. Poleg tega bi morale biti omrežje namenjeno okrepitvi ekonomske, socialne in teritorialne kohezije z zagotavljanjem dostopnosti in povezljivosti za vse regije Unije, vključno z boljšo povezljivostjo najbolj oddaljenih regij, drugih oddaljenih, podeželskih, otoških, obrobni in gorskih regij ter redko poseljenih območij. Razvoj vseevropskega prometnega omrežja bi moral omogočiti tudi nemoteno, varno in trajnostno mobilnost najrazličnejšega blaga in ljudi ter z vzpostavitvijo medsebojnih povezav in interoperabilnosti med nacionalnimi prometnimi omrežji na trajosten način, gospodaren z viri, prispevati k nadaljnji gospodarski rasti in konkurenčnosti na svetovni ravni.
- (6) Posledice naraščanja prometa so vse pogostejši zastoji v mednarodnem prometu. Za zagotovitev mednarodne mobilnosti potnikov in blaga bi bilo treba optimizirati in po potrebi razširiti zmogljivosti vseevropskega prometnega omrežja in uporabo teh zmogljivosti – v ta namen bi bilo treba odpraviti ozka grla v infrastrukturi ter vzpostaviti manjkajoče infrastrukturne povezave v državah članicah in med njimi, po

⁵ Sporočilo Komisije, Pot do zdravega planeta za vse – Akcijski načrt EU: Naproti ničelnemu onesnaževanju zraka, vode in tal (COM(2021) 400 final z dne 12. maja 2021).

⁶ Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij, Strategija za trajnostno in pametno mobilnost – usmerjanje evropskega prometa na pravo pot za prihodnost (COM(2020) 789 final).

potrebi pa tudi v sosednjih državah, ob upoštevanju tekočih pogajanj z državami kandidatkami in potencialnimi državami kandidatkami.

- (7) Vseevropsko prometno omrežje sestavlja predvsem obstoječa infrastruktura. Da bi v celoti dosegli cilje nove politike vseevropskega prometnega omrežja bi bilo treba določiti enotne zahteve glede infrastrukture.
- (8) Vseevropsko prometno omrežje bi bilo treba razvijati in ohranjati z vzpostavitvijo nove prometne infrastrukture, vzdrževanjem in nadgradnjami obstoječe infrastrukture ter ukrepi za spodbujanje z viri gospodarne uporabe infrastrukture.
- (9) Pri izvajanju projektov skupnega interesa bi bilo treba ustrezno upoštevati posebne okoliščine posameznega zadevnega projekta. Po možnosti bi bilo treba izkoristiti sinergije z drugimi politikami, na primer z vidiki turizma, in sicer z vključitvijo gradbenih inženirskih objektov, kot so mostovi in tuneli, kolesarske infrastrukture za kolesarske steze, vključno s kolesarskimi stezami mreže EuroVelo, ali z varnostnimi vidiki, in sicer z vključitvijo novih tehnologij, kot so senzorji v mostovih.
- (10) Da bi vzpostavili visokokakovostno in učinkovito prometno infrastrukturo za vse načine prevoza, bi bilo treba pri razvoju vseevropskega prometnega omrežja upoštevati varovanje in varnost pri premikih potnikov in tovora, prispevek k podnebnim spremembam, vpliv podnebnih sprememb, možnih naravnih nevarnosti in nesreč, ki jih povzroči človek, na infrastrukturo ter dostopnost za vse uporabnike prevozov, zlasti v regijah, na katere posebej vplivajo negativne posledice podnebnih sprememb.
- (11) Pri načrtovanju, javnem naročanju in izvajanju projektov skupnega interesa bi morali države članice in drugi nosilci projektov ustrezno upoštevati Direktivo (EU) 2021/1187 Evropskega parlamenta in Sveta⁷.
- (12) Države članice in drugi nosilci projektov bi morali pri načrtovanju infrastrukture ustrezno upoštevati ocene tveganja in ukrepe za prilagoditev, namenjene izboljšanju odpornosti, na primer proti podnebnim spremembam, naravnim nevarnostim in nesrečam, ki jih povzroči človek. Realizacija vseevropskega prometnega omrežja bo z zagotavljanjem dodatnih spodbud za razvoj trajnostnih oblik prevoza in izvajanjem visokih standardov za zeleno prometno infrastrukturo podpirala načelo, da se ne škoduje bistveno.
- (13) Glede na razvoj infrastrukturnih potreb Unije in cilje razogljičenja ter sklepe Evropskega sveta iz julija 2020, v skladu s katerimi bi morali biti odhodki Unije skladni s cilji Pariškega sporazuma in načelom, da se ne škoduje bistveno, v smislu člena 17 uredbe o taksonomiji⁸, bi bilo treba projekte skupnega interesa ocenjevati, da bi se zagotovila skladnost politike omrežja TEN-T s cilji prometne, okoljske in podnebne politike Unije. Države članice in drugi nosilci projektov bi morali izvajati

⁷ Direktiva (EU) 2021/1187 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2021 o racionalizaciji ukrepov za pospešitev realizacije vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T) (UL L 258, 20.7.2021, str. 1).

⁸ Uredba (EU) 2020/852 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. junija 2020 o vzpostavitvi okvira za spodbujanje trajnostnih naložb ter spremembi Uredbe (EU) 2019/2088 (Besedilo velja za EGP) (UL L 198, 22.6.2020, str. 13).

presoje vplivov načrtov in projektov na okolje, ki bi morale vključevati oceno načela, da se ne škoduje bistveno, na podlagi najnovejših razpoložljivih smernic in dobrih praks. Če izvajanje projekta skupnega interesa bistveno škoduje okoljskemu ali podnebnemu cilju, bi bilo treba proučiti razumne alternative.

- (14) Infrastrukturni projekti na podlagi uredbe o omrežju TEN-T bi morali biti odporni proti morebitnim škodljivim vplivom podnebnih sprememb na podlagi ocene podnebne ranljivosti in tveganja, vključno z ustreznimi prilagoditvenimi ukrepi. V zvezi s projekti, za katere je treba opraviti presojo vplivov na okolje, bi bilo treba izvesti krepitev podnebne odpornosti, v analizo stroškov in koristi pa vključiti stroške emisij toplogrednih plinov in pozitivne učinke ukrepov za blažitev podnebnih sprememb. Krepitev podnebne odpornosti bi bilo treba izvajati na podlagi najnovejših razpoložljivih dobrih praks in smernic⁹. S tem se tveganja, povezana s podnebnimi spremembami, ter ocene ranljivosti za podnebne spremembe in prilagajanja nanje lažje vključujejo v odločitve glede naložb in načrtovanja v okviru proračuna Unije.
- (15) Države članice in drugi nosilci projektov bi morali izvajati presoje vplivov načrtov in projektov na okolje v skladu z ustrežno zakonodajo, da bi preprečili ali – kadar preprečitev ni možna – ublažili ali izravnali negativne vplive na okolje, kot so razdrobljenost krajine, pozidava tal, onesnaževanje zraka in vode ter hrup, in da bi učinkovito zaščitili biotsko raznovrstnost.
- (16) V fazi načrtovanja in izgradnje projektov bi bilo treba ustrezno upoštevati interese regionalnih in lokalnih organov ter javnosti, na katere posamezen projekt skupnega interesa vpliva.
- (17) Opredelitev vseevropskega prometnega omrežja bi morala temeljiti na skupni in pregledni metodologiji ter izražati najvišjo raven načrtovanja infrastrukture v Uniji. Omrežje bi moralo biti multimodalno, kar pomeni, da bi moralo vključevati vse načine prevoza in njihove povezave ter ustrezne sisteme za upravljanje prometnih in potovalnih informacij.
- (18) Vseevropsko prometno omrežje bi bilo treba razviti postopoma v treh fazah s splošnim ciljem realizacije multimodalnega in interoperabilnega omrežja celotne Evrope, ki dosega visoke standarde kakovosti, in to ob upoštevanju splošnih ciljev Unije glede podnebne nevtralnosti in okolja: dokončna vzpostavitev jedrnega omrežja do leta 2030, razširjenega jedrnega omrežja do leta 2040 in celovitega omrežja do leta 2050.
- (19) Poleg rokov leta 2030 in 2050, ki sta že bila določena v Uredbi (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta¹⁰, bi bilo treba za razširjeno jedrno omrežje, ki je del evropskih prometnih koridorjev, dodati še vmesni rok leta 2040 za skladnost omrežja s to uredbo. Isti vmesni rok bi se moral uporabljati tudi za nove standarde za jedrno

⁹ Obvestilo Komisije – Tehnične smernice za krepitev podnebne odpornosti infrastrukture v obdobju 2021–2027 (UL C 373, 16.9.2021, str. 1).

¹⁰ Uredba (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja in razveljavitvi Sklepa št. 661/2010/EU (UL L 348, 20.12.2013, str. 1).

omrežje, ki so bili uvedeni poleg zahtev iz Uredbe (EU) št. 1315/2013, da bi se pravočasno omogočile potrebne naložbe.

- (20) Celovito omrežje bi moralo biti prometno omrežje celotne Evrope, ki bi zagotavljalo dostopnost in povezljivost vseh regij Unije, vključno z najbolj oddaljenimi regijami, drugimi oddaljenimi, podeželskimi, otoškimi, obrobnimi in gorskimi regijami ter redko poseljenimi območji, ter bi krepilo socialno, ekonomsko in teritorialno kohezijo med njimi. Določiti bi bilo treba zahteve za infrastrukturo celovitega omrežja, da bi se spodbudil razvoj visokokakovostnega omrežja po vsej Uniji.
- (21) Celovito omrežje bi moralo biti ustrezno opremljeno z infrastrukturo za alternativna goriva za zagotovitev, da učinkovito podpira prehod na brezemisijско mobilnost v skladu z mejniki iz Strategije za trajnostno in pametno mobilnost.
- (22) Poleg jedrnega omrežja bi bilo treba na podlagi prednostnih odsekov celovitega omrežja, ki so del evropskih prometnih koridorjev, opredeliti razširjeno jedrno omrežje.
- (23) Jedrno omrežje je opredeljeno na podlagi objektivne metodologije načrtovanja. Ta metodologija opredeljuje najpomembnejša urbana vozlišča, pristanišča in letališča ter mejne prehode. Kadar je mogoče, morajo biti navedena vozlišča povezana z multimodalnimi povezavami, če so te povezave ekonomsko uspešne in izvedljive do leta 2030. Metodologija zagotavlja medsebojno povezanost vseh držav članic in vključitev glavnih otokov v jedrno omrežje.
- (24) Jedrno omrežje, za katero velja rok leta 2030, in razširjeno jedrno omrežje, za katero velja rok leta 2040, bi morali biti temelj trajnostnega multimodalnega prometnega omrežja ter zajemati strateško najpomembnejša vozlišča in povezave vseevropskega prometnega omrežja v skladu s prometnimi potrebami. Spodbujati bi morali razvoj celotnega celovitega omrežja in omogočati, da se ukrepi Unije osredotočijo na tiste sestavne dele vseevropskega prometnega omrežja z največjo evropsko dodano vrednostjo, zlasti čezmejne odseke, manjkajoče povezave, multimodalne povezovalne točke in glavna ozka grla.
- (25) Nekatere obstoječe standarde jedrnega omrežja bi bilo treba razširiti na razširjeno jedrno in celovito omrežje, da bi se izkoristile vse ugodnosti omrežja, povečala interoperabilnost med vrstami omrežij in omogočile obsežnejše dejavnosti z bolj trajnostnimi oblikami prevoza, med drugim z višjo stopnjo digitalizacije in drugimi tehnološkimi rešitvami.
- (26) Izvzetja iz zahtev glede infrastrukture, ki se uporabljajo za jedrno, razširjeno jedrno in celovito omrežje, bi morala biti mogoča samo v ustrezno utemeljenih primerih in pod nekaterimi pogoji. To bi moralo vključevati primere, ko naložb ni mogoče utemeljiti ali ko obstajajo specifične geografske ali precejšnje fizične ovire, na primer v najbolj oddaljenih regijah ter drugih oddaljenih, otoških, obrobnih in gorskih regijah ali na redko poseljenih območjih ali za izolirana ali delno izolirana omrežja.
- (27) Kopensko infrastrukturno omrežje, vzpostavljeno na podlagi jedrnega, razširjenega jedrnega in celovitega omrežja, bi moralo biti povezano s pomorsko razsežnostjo vseevropskega prometnega omrežja. V ta namen bi bilo treba vzpostaviti resnično trajnosten, pameten, nemoten in odporen evropski pomorski prostor. Zajemati bi moral vse sestavne dele pomorske infrastrukture vseevropskega prometnega omrežja.

- (28) Evropski pomorski prostor bi bilo treba vzpostaviti v tesnem sodelovanju z evropskimi makroregionalnimi strategijami in strategijami morskih bazenov, ki zagotavljajo primeren okvir za evropsko teritorialno sodelovanje na nadnacionalni ravni Unije in čezmejni ravni s tretjimi državami.
- (29) Železniški tovorni koridorji, vzpostavljeni na podlagi Uredbe (EU) št. 913/2010 Evropskega parlamenta in Sveta¹¹, ter koridorji jedrnega omrežja, opredeljeni v Uredbi (EU) št. 1315/2013, so dopolnilni instrumenti politike, namenjeni doseganju tesno povezanih ciljev, zlasti spodbujanja trajnostnih, učinkovitih in varnih prevoznih storitev. Čeprav je bilo sodelovanje pri številnih vidikih plodno, so bili v nekaterih primerih ugotovljeni prekrivanje dejavnosti in potrebe po boljši izmenjavi informacij. Poleg tega železniški tovorni koridorji in koridorji jedrnega omrežja niso popolnoma geografsko usklajeni, to pa omejuje možnost za usklajevanje, na primer v zvezi z vprašanji, kot so uvajanje zahtev vseevropskega prometnega omrežja glede infrastrukture ali izboljšanje kakovosti storitev železniškega prometa. Obstajajo torej pomembne neizkoriščene možnosti za racionalizacijo, povečanje učinkovitosti in sinergije.
- (30) Kot je navedeno v Strategiji za trajnostno in pametno mobilnost, je za povečanje sinergij med načrtovanjem infrastrukture in upravljanjem prometa potrebno vključevanje koridorjev jedrnega omrežja in železniških tovornih koridorjev v „evropske prometne koridorje“. Evropski prometni koridorji bi morali postati instrument za razvoj tokov trajnostnega in multimodalnega tovornega in potniškega prometa v Evropi ter za razvoj interoperabilne visokokakovostne infrastrukture in operativne uspešnosti. Kot taki bi morali biti tudi orodje za uresničevanje vizije za vzpostavitev zelo konkurenčnega železniškega omrežja po vsej Uniji.
- (31) Evropski prometni koridorji bi morali zajemati najpomembnejše prometne tokove na dolge razdalje in ključne evropske prometne multimodalne osi na podlagi delov vseevropskega prometnega omrežja, poleg tega pa bi morali biti multimodalni in odprti za vključevanje vseh načinov prevoza, zajetih s to uredbo, prečkati vsaj dve meji ter vključevati vsaj tri načine prevoza.
- (32) Za usklajeno in pravočasno vzpostavitev vseevropskega prometnega omrežja, s katero bi se lahko zagotovili čim večji učinki omrežja, bi morale zadevne države članice zagotoviti sprejetje ustreznih ukrepov za dokončanje projektov skupnega interesa v jedrnem, razširjenem jedrnem in celovitem omrežju do rokov leta 2030, 2040 oziroma 2050. V ta namen bi morale zagotoviti usklajenost nacionalnih načrtov za promet in naložbe s prednostnimi nalogami iz te uredbe in delovnih načrtov evropskih koordinatorjev.
- (33) Opredeliti je treba projekte skupnega interesa, ki bodo prispevali k uresničevanju vseevropskega prometnega omrežja ter ki prispevajo k uresničevanju ciljev iz te uredbe in so skladni s prednostnimi nalogami iz te uredbe. Izvajanje teh projektov bi moralo biti odvisno od njihove stopnje zrelosti, skladnosti s pravnimi postopki Unije in nacionalnimi pravnimi postopki ter od razpoložljivosti finančnih virov, pri čemer ne bi smelo posegati v finančne obveznosti države članice ali Unije.

¹¹ Uredba (EU) št. 913/2010 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. septembra 2010 o evropskem železniškem omrežju za konkurenčen tovorni promet (UL L 276, 20.10.2010, str. 22).

- (34) Projekti skupnega interesa za razvoj vseevropskega prometnega omrežja v skladu z zahtevami iz te uredbe imajo evropsko dodano vrednost, saj prispevajo k visokokakovostnemu, interoperabilnemu in multimodalnemu evropskemu omrežju, pri čemer povečujejo trajnostnost, kohezijo, učinkovitost ali koristi za uporabnike. Evropska dodana vrednost je večja, če poleg morebitne vrednosti za samo zadevno državo članico prinaša precejšnje izboljšave prometnih povezav ali prometnih tokov med državami članicami ali med državo članico in tretjo državo. Taki čezmejni projekti bi morali biti deležni prednostnega posredovanja Unije, da se zagotovi njihova izvedba.
- (35) Države članice in drugi nosilci projektov bi morali zagotoviti, da so ocene projektov skupnega interesa izvedene učinkovito in brez nepotrebnih zamud.
- (36) Pri projektih skupnega interesa, za katere se poskuša pridobiti financiranje Unije, bi morala biti na podlagi priznane metodologije opravljena socialno-ekonomska analiza stroškov in koristi ob upoštevanju ustreznih socialnih, ekonomskih, podnebnih in okoljskih koristi in stroškov ter pristopa na podlagi življenjskega cikla. Analiza podnebnih in okoljskih stroškov in koristi bi morala temeljiti na presoji vplivov na okolje, izvedeni v skladu z Direktivo 2011/92/EU Evropskega parlamenta in Sveta¹².
- (37) Za prispevek k podnebnim ciljem evropskega zelenega dogovora, ki določa 90-odstotno zmanjšanje emisij toplogrednih plinov do leta 2050, bi bilo treba analizirati ukrepe za zmanjšanje vplivov projektov skupnega interesa za novo prometno infrastrukturo ali razširitev ali nadgradnjo obstoječe na emisije toplogrednih plinov.
- (38) Sodelovanje s tretjimi državami, vključno s sosednjimi državami, je potrebno za zagotovitev povezave in interoperabilnosti med infrastrukturnimi omrežji Unije in navedenih držav. Zato bi morala Unija po potrebi spodbujati projekte skupnega interesa z navedenimi državami, pri čemer bi morala izvajati ocene in zagotavljati spoštovanje ciljev in zahtev vseevropskega prometnega omrežja za zagotovitev interoperabilnosti omrežja Unije.
- (39) Za uresničitev preobrazbe prometnega sektorja v resnično multimodalen sistem storitev trajnostne in pametne mobilnosti bi morala Unija vzpostaviti visokokakovostno prometno omrežje s storitvami železniškega prometa, ki dosega minimalno hitrost proge. Konkurenčna železnica za potniški promet ima velike možnosti za razogljičenje prometa. Razviti je treba usklajeno in interoperabilno evropsko železniško omrežje za visoke hitrosti, ki povezuje prestolnice in večja mesta Evrope. Z dopolnitvijo obstoječih prog za visoke hitrosti s progami za potniški promet z minimalno hitrostjo proge 160 km/h bi se morali zagotoviti učinki omrežja, bolj usklajeno omrežje in večje število potnikov, ki uporabljajo železnico. Dokončna vzpostavitev visokozmogljivega omrežja bo olajšala tudi razvoj in uvajanje novih ali drugačnih modelov dodeljevanja zmogljivosti, na primer voznih redov za storitve, ki se opravljajo v rednih presledkih, ki jih omogoča pobuda za preoblikovanje voznih redov.
- (40) Za podporo konkurenčnosti kombiniranega prevoza bi bilo treba vzpostaviti bolj trajnostno, odporno in zanesljivo železniško omrežje za tovorni promet po vsej Evropi.

¹² Direktiva 2011/92/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. decembra 2011 o presoji vplivov nekaterih javnih in zasebnih projektov na okolje (UL L 26, 28.1.2012, str. 1).

Infrastrukturo za kombinirani železniški prevoz in terminale bi bilo treba nadgraditi za zagotovitev, da intermodalni promet poteka predvsem po železnici, celinskih plovnih poteh ali poteh za prevoz po morju na kratkih razdaljah ter da so vsi začetni in/ali zadnji deli poti, ki potekajo po cesti, čim krajši.

- (41) Ker se uvajanje evropskega sistema za upravljanje železniškega prometa (ERTMS) v Evropi pospešuje, več držav članic pa je že sprejelo načrte za uvedbo ERTMS na svojem celotnem nacionalnem železniškem omrežju do leta 2040, je treba upoštevati ta paradigmatški prehod in določiti ambicioznejši rok za uvedbo ERTMS za celovito omrežje.
- (42) ERTMS bi se moral neprekinjeno uvajati v jedrnem, razširjenem jedrnem in celovitem omrežju, vključno z urbanimi vozlišči, pa tudi na dovoznih poteh do multimodalnih terminalov. S tem se bo omogočilo opravljanje dejavnosti samo z ERTMS in okrepila gospodarska upravičenost prevoznikov v železniškem prometu.
- (43) Ker uvedba radijskega ERTMS dodatno prispeva k odpravljanju nacionalnih pravil, ki vplivajo na dejavnosti, bi morale države članice zagotoviti, da se bo od leta 2025 uvajal samo radijski ERTMS in da bo do leta 2050 z radijskim ERTMS opremljeno celotno vseevropsko prometno omrežje.
- (44) Uvajanje ERTMS bi bilo treba združiti z regulativnim rokom za izločitev sistemov razreda B ob progi iz obratovanja, s čimer bo ERTMS postal edini signalizacijski sistem, ki se uporablja v državah članicah. Izločitev sistemov razreda B ob progi iz obratovanja bo upravljavcem infrastrukture zagotovila precejšnje prihranke pri vzdrževanju, saj je uvedba ERTMS ob dolgotrajnem ohranjanju dodatnih sistemov ob progi zelo draga in zapletena. Sisteme razreda B bi bilo treba odstraniti usklajeno z ustreznim prehodnim obdobjem do leta 2040, da bi lahko prevozniki v železniškem prometu predvideli spremembo in sprejeli najustreznejšo strategijo prehoda. Ker je ERTMS sistem, ga je treba sočasno uvajati ob progi in na vozilih, vse koristi sistema pa je mogoče pridobiti šele, ko so z njim opremljeni vlaki in proge.
- (45) Za celinske plovne poti v Evropi je značilna raznolika hidromorfologija, ki ovira usklajeno uspešnost vseh odsekov plovnih poti. Podnebne in vremenske razmere lahko močno vplivajo na celinske plovne poti, zlasti prosto tekoče odseke. Za zagotovitev zanesljivega mednarodnega prometa ob upoštevanju hidromorfologije in okoljske zakonodaje, ki se uporablja, bi bilo treba pri zahtevah omrežja TEN-T upoštevati specifično hidromorfologijo posamezne plovne poti (na primer prosto tekočih ali reguliranih rek) ter cilje okoljske politike in politike biotske raznovrstnosti. Tak pristop bi bilo treba obravnavati na ravni povodja.
- (46) Pomorska pristanišča so vhodne in izhodne točke kopenske infrastrukture vseevropskega prometnega omrežja, zato imajo pomembno vlogo kot čezmejna multimodalna vozlišča, ki se uporabljajo kot prometna vozlišča ter vstopne točke za trgovino, industrijske grozde in energetska vozlišča, na primer v zvezi s postavljanjem vetrnih elektrarn na morju.
- (47) Prevoz po morju na kratkih razdaljah lahko s povečanjem obsega tovarnega in potniškega prometa pomembno prispeva k razogljičenju prometa. Evropski pomorski prostor bi bilo treba spodbujati z vzpostavitvijo ali nadgradnjo poti za prevoz po morju

na kratkih razdaljah ter razvojem pomorskih pristanišč in njihovih povezav z zaledjem, da bi se zagotovilo učinkovito in trajnostno povezovanje z drugimi načini prevoza.

- (48) Cestni promet v Uniji obsega tri četrtine celotnega notranjega tovornega prometa (na podlagi prevoženih tonskih kilometrov) in približno 90 % celotnega notranjega potniškega prometa (na podlagi skupnega števila potniških kilometrov). Zaradi pomena cestnega prometa in zaveze za izboljšanje varnosti v cestnem prometu v skladu z mejnikom iz Strategije za trajnostno in pametno mobilnost je treba cestno infrastrukturo izboljšati z vidika varnosti.
- (49) Vseevropsko prometno omrežje bi moralo zagotoviti učinkovito multimodalnost, da se omogočijo boljše in bolj trajnostne izbire načinov prevoza potnikov in tovora ter združevanje velikih količin za prevoze na dolgih razdaljah. Multimodalni terminali bi morali imeti ključno vlogo pri doseganju tega cilja.
- (50) Urbana vozlišča imajo pomembno vlogo v vseevropskem prometnem omrežju kot začetna ali končna točka (zadnji del poti) za potnike in tovor, ki potujejo po vseevropskem prometnem omrežju, ter točke prehoda znotraj različnih načinov prevoza ali med njimi. Zagotoviti bi bilo treba, da ozka grla v zmogljivosti in nezadostna povezljivost omrežja v urbanih vozliščih ne ovirajo več multimodalnosti v vseevropskem prometnem omrežju.
- (51) Kot učinkovit enotni okvir za reševanje izzivov mobilnosti v mestih bi bilo treba v okviru urbanih vozlišč pripraviti načrt za trajnostno mobilnost v mestih, ki je dolgoročen, celosten in integrirani načrt mobilnosti tovora in potnikov za celotno funkcionalno mestno območje¹³. Vključevati bi moral cilje in kazalnike, na katerih temeljita sedanja in prihodnja uspešnost sistema mestnega prometa, vsaj v zvezi z emisijami toplogrednih plinov, zastoji, nesrečami in poškodbami, modalnim deležem in dostopom do storitev mobilnosti, ter podatke o onesnaženosti zraka in obremenitvi s hrupom v mestih.
- (52) Države članice bi morale vzpostaviti nacionalni program podpore načrtom za trajnostno mobilnost v mestih, namenjen spodbujanju uporabe takih načrtov ter izboljšanju usklajevanja med regijami in mesti. Program bi moral regije in mestna območja podpirati pri pripravi visokokakovostnih načrtov za trajnostno mobilnost v mestih ter okrepiti spremljanje in ocenjevanje izvajanja teh načrtov na podlagi zakonodajnih ukrepov, smernic, krepitve zmogljivosti, pomoči in po možnosti finančne podpore.
- (53) Na podlagi okvirnega programa Obzorje Evropa je bila ustanovljena misija za podnebno nevtralna in pametna mesta, katere cilj je zagotoviti, da bo do leta 2030 v Uniji 100 podnebno nevtralnih mest. Mesta, ki sodelujejo pri misiji, bodo delovala kot eksperimentalna in inovacijska vozlišča, ki naj bi jih druga mesta posnemala do leta 2050.
- (54) Multimodalne digitalne storitve mobilnosti pomagajo okrepiti vključevanje različnih načinov prevoza z združevanjem več ponudb prevoza v eno. Njihov nadaljnji razvoj bi

¹³ Koncept načrta za trajnostno mobilnost v mestih je bil prvič predlagan v svežnju EU o mobilnosti v mestih iz leta 2013 (COM(2013) 913 final, Priloga I).

moral prispevati k spodbujanju vedenjskega prehoda na najbolj trajnostne načine, javni prevoz in aktivne načine, kot sta pešačenje in kolesarjenje.

- (55) Za zagotovitev podlage za optimizacijo prometa in prevozov ter varnosti v prometu in izboljšanje s tem povezanih storitev so potrebni sistemi informacijske in komunikacijske tehnologije (IKT) za promet. Olajšati bi bilo treba pretoke informacij v omrežju za promet in mobilnost, med drugim z uvedbo podatkovnega prostora Unije za mobilnost. Na voljo bi morale biti informacije za potnike, vključno z informacijami o sistemih za izdajo vozovnic in rezervacije.
- (56) Inteligentni prometni sistemi in storitve ter nove nastajajoče tehnologije bi morali spodbuditi uvajanje inteligentnih prometnih sistemov in storitev na vseh cestah vseevropskega prometnega omrežja.
- (57) Vseevropsko prometno omrežje je treba ustrezno načrtovati. To vključuje tudi izvajanje specifičnih zahtev glede infrastrukture, sistemov IKT, opreme in storitev v celotnem omrežju, vključno z zahtevami za vzpostavitev infrastrukture za alternativna goriva iz Uredbe (EU) [...] Evropskega parlamenta in Sveta [o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva]¹⁴. Zato je treba zagotoviti ustrezno in usklajeno uvajanje takšnih zahtev po vsej Evropi za vse načine prevoza ter za njihovo medsebojno povezanost v celotnem vseevropskem prometnem omrežju in zunaj njega, da se pridobijo koristi omrežja in omogočijo učinkoviti vseevropski prevozi na dolge razdalje. Za zagotovitev uporabe alternativnih goriv v celotnem cestnem omrežju vseevropskega prometnega omrežja v skladu s cilji iz Uredbe (EU) [...] [o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva] bi bilo treba sklice na „jedrno omrežje“ v Uredbi (EU) [...] [o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva] razumeti kot sklice na „jedrno omrežje“, kot je opredeljeno v tej uredbi. Sklice na „celovito omrežje“ v Uredbi (EU) [...] [o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva] bi bilo treba razumeti kot sklice na „razširjeno jedrno omrežje“ in „celovito omrežje“, kot sta opredeljeni v tej uredbi.
- (58) Vseevropsko prometno omrežje bi moralo zagotoviti podlago za obsežno uvajanje novih tehnologij in inovacij, kot je infrastruktura 5G, ki lahko pomagajo okrepiti splošno učinkovitost evropskega prometnega sektorja in zmogljivost za omogočanje varnih tokov potnikov z uporabo učinkovitih sredstev, povečati privlačnost javnih ali okolju prijaznejših prevoznih sredstev za potnike ter zmanjšati ogljični odtis omrežja. To bo prispevalo k uresničevanju ciljev evropskega zelenega dogovora, hkrati pa tudi k uresničevanju cilja povečanja energetske varnosti Unije. Za doseganje teh ciljev bi bilo treba v celotnem vseevropskem prometnem omrežju povečati razpoložljivost alternativnih goriv in s tem povezane infrastrukture.
- (59) V celotnem vseevropskem prometnem omrežju bi bilo treba vzpostaviti zadostno število javno dostopnih hitrih polnilnih mest za lahka in težka vozila. Ta cilj bi moral zagotoviti popolno čezmejno povezljivost in omogočiti promet električnih vozil v vsej Uniji. Cilji za vseevropsko prometno omrežje, ki temeljijo na razdalji, kot so opredeljeni v Uredbi (EU) [...] [o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva], naj bi zagotovili najmanjšo zadostno pokritost glavnih cestnih omrežij Unije z električnimi polnilnimi mesti.

¹⁴ Uredba Evropskega parlamenta in Sveta z dne [...] o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva ter razveljavitvi Direktive 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta (UL L [...]).

- (60) Javno dostopno polnilno infrastrukturo v vseevropskem prometnem omrežju, kot je opredeljena v Uredbi (EU) [...] [o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva], bi bilo treba dopolniti z zahtevami glede vzpostavitve polnilne infrastrukture v multimodalnih terminalih in multimodalnih vozliščih potniškega prometa za zagotovitev možnosti za polnjenje tovornjakov za prevoz na dolge razdalje med natovarjanjem ali raztovarjanjem ali med počitkom voznika oziroma avtobusov v multimodalnih vozliščih potniškega prometa. Za zagotovitev prostega prometa bi moral biti dostop zaradi polnjenja v primerih, ko terminali ali vozlišča potniškega prometa prejmejo podporo Unije ali javno podporo, pravičen, pregleden in nediskriminatoren, da bi se preprečila vezanost trga na posamezna podjetja ali morebitno izkrivljanje konkurence. Kadar se polnilna infrastruktura zgradi z uporabo financiranja Unije ali javnega financiranja, bi bilo treba cene oblikovati na pregledni in nediskriminatorni podlagi za vsa pooblaščenca podjetja ali osebe.
- (61) Nezadostna varnost, zaščita in zanesljivost infrastrukture zaradi naravnih nevarnosti, vključno z dogodki, povezanimi s podnebjem, in drugimi izrednimi pojavi, kot so pandemije, katastrofe, ki jih povzroči človek, kot so nesreče, ali motenj, ki jih povzročijo namerna dejanja, kot so teroristični in kibernetični napadi, so velika težava za učinkovitost in delovanje vseevropskega prometnega omrežja. Na primer, v zadnjih letih so nesreče, ki so bile posledica več naravnih nesreč zaradi ekstremnih vremenskih dogodkov, povzročile precejšnje motnje prometnih tokov. Zato bi bilo treba izboljšati odpornost prometnega omrežja proti podnebnim spremembam, naravnim nevarnostim, nesrečam, ki jih povzroči človek, in drugim motnjam ter se pri tem opreti na oceno tveganja in ukrepe za okrepitev odpornosti, ki so jih za prometni sektor sprejeli kritični subjekti v skladu z Direktivo [...] o odpornosti kritičnih subjektov¹⁵.
- (62) Ob upoštevanju izkušenj v zvezi s kriznim upravljanjem med pandemijo COVID-19¹⁶ bi morale države članice pri načrtovanju infrastrukture upoštevati varnost in odpornost prometne infrastrukture proti podnebnim spremembam, naravnim nevarnostim, nesrečam, ki jih povzroči človek, in drugim motnjam, ki vplivajo na delovanje prometnega sistema Unije, da se preprečijo motnje v prometu in izredni dogodki v prihodnosti. V ta namen bi morali evropski prometni koridorji vključevati tudi pomembne obvozne poti, ki jih je mogoče uporabiti v primeru zastojev ali drugih težav na glavnih poteh. Poleg tega lahko zaradi njihove multimodalne narave v izrednih razmerah en način nadomesti drugega.
- (63) Sodelovanje podjetij, vključno s podjetji, ki so v lasti ali pod nadzorom fizične osebe ali podjetja iz tretje države, vključno s podjetji s sedežem v tretji državi, lahko pospeši realizacijo vseevropskega prometnega omrežja. Vendar lahko v specifičnih okoliščinah sodelovanje podjetij, ki so v lasti ali pod nadzorom fizične osebe ali podjetja iz tretje države, pri projektih skupnega interesa ali prispevek navedenih podjetij k takšnim projektom ogrozi varnost in javni red v EU. Brez poseganja v

¹⁵ Ta direktiva se nanaša na predlog Komisije za direktivo Evropskega parlamenta in Sveta o odpornosti kritičnih subjektov (COM(2020) 829 final).

¹⁶ Sporočilo Komisije o izvajanju zelenih pasov iz Smernic glede ukrepov za upravljanje meja za zaščito zdravja in zagotovitev razpoložljivosti blaga in bistvenih storitev (C(2020) 1897 final) (UL C 96I, 24.3.2020, str. 1) in Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Evropskemu svetu in Svetu z dne 28. oktobra 2020 – Posodobitev zelenih pasov za ohranitev delovanja gospodarstva v času ponovnega izbruha pandemije COVID-19 (COM(2020) 685 final).

mehanizem sodelovanja v skladu z Uredbo (EU) 2019/452¹⁷ in poleg tega mehanizma je potrebna tudi večja ozaveščenost o takšnem sodelovanju ali prispevku, da bi lahko javni organi posredovali, če se zdi, da lahko takšno sodelovanje ali prispevek vpliva na varnost ali javni red v Uniji, hkrati pa ne spada na področje uporabe Uredbe (EU) 2019/452.

- (64) Čeprav so za vzdrževanje odgovorne predvsem države članice in se to ne bo spremenilo, je pomembno, da se vseevropsko prometno omrežje po izgradnji ustrezno vzdržuje za zagotavljanje visoke kakovosti storitev. Pri načrtovanju in javnem naročanju infrastrukturnih projektov bi bilo treba upoštevati pristop na podlagi življenjskega cikla.
- (65) Za vzpostavitev strateško najpomembnejših delov vseevropskega prometnega omrežja v skladu z določenim časovnim načrtom bi bilo treba uporabiti pristop koridorjev kot instrument za čezmejno usklajevanje različnih projektov in časovno usklajevanje razvoja koridorja, da se zagotovijo čim večje koristi omrežja.
- (66) Evropski prometni koridorji bi morali prispevati k razvoju infrastrukture vseevropskega prometnega omrežja tako, da bi se odpravila ozka grla, okrepile čezmejne povezave ter izboljšali učinkovitost in trajnostnost. Koridorji bi morali z izboljšanim teritorialnim sodelovanjem prispevati h koheziji. Poleg tega bi morali upoštevati tudi širše cilje prometne politike ter olajšati interoperabilnost, povezovanje različnih načinov prevoza in multimodalne dejavnosti. Koridorski pristop bi moral biti pregleden in jasen, upravljanje takšnih koridorjev pa ne bi smelo povzročiti dodatnih upravnih obremenitev ali stroškov.
- (67) Na podlagi dogovora z zadevno državo članico bi morali evropski koordinatorji olajševati usklajeno vzpostavljanje evropskih prometnih koridorjev in izvajanje obeh horizontalnih prednostnih nalog, tj. ERTMS in evropskega pomorskega prostora. Olajševati bi morali ukrepe za načrtovanje ustrezne strukture upravljanja in opredelitev prednostnih nalog vzdolž evropskih prometnih koridorjev in za obe horizontalni prednostni nalogi.
- (68) Evropski in nacionalni okviri za načrtovanje in vzpostavljanje prometne infrastrukture ter delovni načrti, ki jih pripravijo evropski koordinatorji, bi morali prispevati k pravočasnemu časovnemu razporejanju in načrtovanju nalog, potrebnih za doseganje ciljev te uredbe.
- (69) Delovni načrti evropskih koordinatorjev bi se morali uporabljati za spodbujanje sodelovanja med vsemi ustreznimi deležniki, okrepitev dopolnjevanja z ukrepi držav članic in upravljavcev infrastrukture ter zlasti za določanje mejnikov in prednostnih nalog za naložbe. Komisija bi morala na podlagi delovnih načrtov sprejeti izvedbene akte za določitev prednostnih nalog za načrtovanje infrastrukture in financiranje.
- (70) Tehnično podlago za zemljevide, na katerih je opredeljeno vseevropsko prometno omrežje, zagotavlja interaktivni geografski in tehnični informacijski sistem za vseevropsko prometno omrežje (TENtec).

¹⁷

Uredba (EU) 2019/452 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. marca 2019 o vzpostavitvi okvira za pregled neposrednih tujih nalog v Uniji (UL L 79I, 21.3.2019, str. 1).

- (71) Komisija bi morala ob upoštevanju akcijskega načrta Unije za vojaško mobilnost iz marca 2018¹⁸ oceniti potrebo po prilagoditvi vseevropskega prometnega omrežja, da bi se upoštevala uporaba infrastrukture za vojaške namene. Na podlagi analize vrzeli med vseevropskim prometnim omrežjem in vojaškimi zahtevami¹⁹ bi bilo treba v vseevropsko prometno omrežje vključiti dodatne ceste in železnice, da bi se okrepile sinergije med civilnim in vojaškim prometnim omrežjem.
- (72) Zaradi čim večje usklajenosti med smernicami in načrtovanjem ustreznih finančnih instrumentov, ki so na voljo na ravni Unije, bi moralo biti financiranje vseevropskega prometnega omrežja skladno s to uredbo in temeljiti zlasti na Uredbi (EU) 2021/1153 Evropskega parlamenta in Sveta²⁰. Poleg tega bi moralo financiranje omrežja temeljiti tudi na instrumentih financiranja, določenih na podlagi druge zakonodaje Unije, vključno z InvestEU, mehanizmom za okrevanje in odpornost, kohezijsko politiko, programom Obzorje Evropa in drugimi instrumenti financiranja, ki jih je vzpostavila Evropska investicijska banka. Da bi se omogočilo financiranje projektov skupnega interesa, bi bilo treba sklice na „multimodalne logistične platforme“, „pomorske avtoceste“ in „telematske aplikacije“ v Uredbi (EU) 2021/1153 razumeti kot sklice na „multimodalne tovarne terminale“, „evropski pomorski prostor“ oziroma „sisteme IKT za promet“, kot so opredeljeni v tej uredbi. Iz istega razloga bi bilo treba sklice na „jedrno omrežje“ v Uredbi (EU) 2021/1153 razumeti kot jedrno omrežje, vključno z „razširjenim jedrnim omrežjem“, kot je opredeljeno v tej uredbi.
- (73) Za doseganje ciljev vseevropskega prometnega omrežja, zlasti v zvezi z razogljičenjem in digitalizacijo prometnega sistema v Uniji, je potreben zanesljiv regulativni okvir. Države članice bi morale izvesti ambiciozne reforme za obravnavanje izzivov trajnostnega prometa, opredeljenih v evropskem semestru. Mehanizem za okrevanje in odpornost podpira reforme in naložbe za povečanje trajnostnosti prometa, zmanjšanje emisij ter izboljšanje varnosti in učinkovitosti. Ustrezni ukrepi za to so vključeni v odobrene načrte za okrevanje in odpornost.
- (74) Za posodobitev zemljevidov ter seznama pristanišč, letališč, terminalov in urbanih vozlišč iz prilog I in II zaradi upoštevanja morebitnih sprememb, ki izhajajo iz dejanske uporabe nekaterih elementov prometne infrastrukture, analiziranih glede na predhodno določene količinske mejne vrednosti, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme delegirane akte v zvezi s spremembami prilog I in II. Zlasti je pomembno, da se Komisija pri svojem pripravljalnem delu ustrezno posvetuje, vključno na ravni strokovnjakov, in da se ta posvetovanja izvedejo v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje²¹. Za zagotovitev enakopravnega sodelovanja pri pripravi delegiranih aktov Evropski

¹⁸ Skupno sporočilo Evropskemu parlamentu in Svetu o akcijskem načrtu za vojaško mobilnost (JOIN(2018) 5 final).

¹⁹ Skupni delovni dokument služb z naslovom Updated Gap Analysis between the military requirements and the trans-European transport network requirements (Posodobljena analiza vrzeli med vojaškimi zahtevami in zahtevami vseevropskega prometnega omrežja) z dne 17. julija 2020 (SWD(2020) 144 final).

²⁰ Uredba (EU) 2021/1153 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2021 o vzpostavitvi Instrumenta za povezovanje Evrope ter razveljavitvi uredb (EU) št. 1316/2013 in (EU) št. 283/2014 (UL L 249, 14.7.2021, str. 38).

²¹ Medinstitucionalni sporazum med Evropskim parlamentom, Svetom Evropske unije in Evropsko komisijo z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje (UL L 123, 12.5.2016, str. 1).

parlament in Svet zlasti prejmeta vse dokumente sočasno s strokovnjaki iz držav članic, njuni strokovnjaki pa se sistematično lahko udeležujejo sestankov strokovnih skupin Komisije, ki zadevajo pripravo delegiranih aktov.

- (75) Nekatere dele omrežja upravljajo akterji, ki niso države članice. Vendar morajo države članice zagotoviti, da se predpisi, ki urejajo omrežje, pravilno uporabljajo na njihovem ozemlju.
- (76) Da bi Komisija zagotovila nemoteno in uspešno izvajanje obveznosti iz te uredbe, podpira države članice na podlagi Instrumenta za tehnično podporo²², pri čemer zagotavlja prilagojeno tehnično znanje za načrtovanje in izvedbo reform, vključno z reformami, ki spodbujajo razvoj vseevropskega prometnega omrežja.
- (77) Za zagotovitev enotnih pogojev izvajanja te uredbe bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila v zvezi z izvedbenimi akti za določitev referenčnih vodostajev in minimalnih zahtev za posamezna povodja (dobre možnosti za plovbo), enotnega subjekta za izgradnjo in upravljanje čezmejnih infrastrukturnih projektov skupnega interesa ter metodologije za zbiranje podatkov o mobilnosti v mestih s strani držav članic, kot tudi z izvedbenimi akti za vsak delovni načrt za evropske prometne koridorje in obe horizontalni prednostni nalogi ter za vzpostavljanje specifičnih odsekov evropskega prometnega koridorja ali za izvajanje specifičnih zahtev evropskega prometnega koridorja glede prometne infrastrukture ali horizontalnih prednostnih nalog. Navedena pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta²³.
- (78) Ker ciljev te uredbe, zlasti usklajene vzpostavitev in razvoja vseevropskega prometnega omrežja, države članice ne morejo zadovoljivo doseči, temveč se zaradi potrebe po njihovem usklajevanju lažje dosežejo na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenih ciljev.
- (79) Uredbo (EU) 2021/1153 je treba spremeniti in njene določbe prilagoditi za vključitev koridorjev jedrnega omrežja v evropske prometne koridorje. Ta uredba določa opredelitev in trase evropskih prometnih koridorjev, ki bodo nadomestili koridorje jedrnega omrežja, kot so opredeljeni v navedeni uredbi.
- (80) Uredbo (EU) št. 913/2010 je treba spremeniti in njene določbe prilagoditi za vključitev železniških tovornih koridorjev v evropske prometne koridorje.
- (81) Uredbo (EU) št. 1315/2013 bi bilo treba razveljaviti –

²² Uredba (EU) 2021/240 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. februarja 2021 o vzpostavitvi Instrumenta za tehnično podporo (UL L 57, 18.2.2021, str. 1).

²³ Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

POGLAVJE I

SPLOŠNA NAČELA

Člen 1

Predmet urejanja

1. Ta uredba določa smernice za razvoj vseevropskega prometnega omrežja, ki ga sestavljajo celovito omrežje ter jedrno in razširjeno jedrno omrežje, vzpostavljeni na podlagi celovitega omrežja.
2. Ta uredba določa:
 - (a) strateško najpomembnejše evropske prometne koridorje na podlagi prednostnih odsekov vseevropskega prometnega omrežja;
 - (b) projekte skupnega interesa in zahteve, ki morajo biti izpolnjene pri razvoju in vzpostavljanju infrastrukture vseevropskega prometnega omrežja.
3. Ta uredba določa prednostne naloge za razvoj vseevropskega prometnega omrežja in ukrepe za njegovo vzpostavljanje.

Člen 2

Področje uporabe

1. Ta uredba se uporablja za vseevropsko prometno omrežje, kot je prikazano na zemljevidih iz Priloge I. Vseevropsko prometno omrežje obsega prometno infrastrukturo, vključno z infrastrukturo za uporabo alternativnih goriv, sisteme IKT za promet ter ukrepe za spodbujanje učinkovitega upravljanja in uporabe te infrastrukture ter za omogočanje vzpostavitve in izvajanja trajnostnih in učinkovitih prevoznih storitev.
2. Infrastrukturo vseevropskega prometnega omrežja sestavljajo infrastruktura za železniški promet, promet po celinskih plovni poteh, pomorski promet, cestni promet, zračni promet, multimodalni promet in promet v urbanih vozliščih, kot je opredeljena v ustreznih oddelkih poglavij II, III in IV.

Člen 3

Opredelitve pojmov

V tej uredbi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

- (a) „projekt skupnega interesa“ pomeni vsak projekt, ki se izvaja v skladu s to uredbo;
- (b) „sosednja država“ pomeni državo, ki spada na področje uporabe evropske sosedске politike ali širitvene politike ali je del Evropskega gospodarskega prostora ali Evropskega združenja za prosto trgovino ali spada na področje uporabe Sporazuma o trgovini in sodelovanju med EU in Združenim kraljestvom;
- (c) „regija NUTS“ pomeni regijo, kot je opredeljena v skupni klasifikaciji statističnih teritorialnih enot;
- (d) „čezmejni odsek“ pomeni odsek, ki zagotavlja neprekinjenost projekta skupnega interesa na obeh straneh meje, med urbanima vozliščema, ki sta najbližje meji med dvema državama članicama, ali med državo članico in sosednjo državo;
- (e) „ozko grlo“ pomeni fizično, tehnično, funkcionalno, operativno ali upravno oviro, ki hromi sistem in s tem vpliva na neprekinjenost tokov na dolge razdalje ali čezmejnih tokov;
- (f) „urbano vozlišče“ pomeni mestno območje, na katerem so elementi prometne infrastrukture vseevropskega prometnega omrežja, kot so pristanišča, vključno s potniškimi terminali, letališča, železniške postaje, avtobusni terminali, logistične platforme in objekti ter tovorni terminali, ki se nahajajo na mestnem območju in v njegovi okolici, povezani z drugimi elementi te infrastrukture ter z infrastrukturo za regionalni in lokalni promet;
- (g) „izolirano omrežje“ pomeni železniško omrežje države članice ali del tega omrežja, katerega tirna širina se razlikuje od standardne evropske nazivne tirne širine (1 435 mm) in za katero zaradi njegovih posebnosti, povezanih z geografsko oddaljenostjo ali obrobno lego, z vidika stroškov in koristi ni mogoče upravičiti nekaterih večjih naložb v infrastrukturo;
- (h) „upravljavec infrastrukture“ pomeni kateri koli organ ali podjetje, ki je odgovorno zlasti za vzpostavljanje ali vzdrževanje prometne infrastrukture, vključno z upravljanjem infrastrukturnih nadzornih in varnostnih sistemov;
- (i) „multimodalni promet“ pomeni prevoz potnikov ali tovora oziroma obojih z uporabo dveh ali več načinov prevoza;
- (j) „multimodalne digitalne storitve mobilnosti“ pomenijo storitve, kot so opredeljene v členu 4 Direktive (EU) [...] o okviru za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov²⁴;
- (k) „interoperabilnost“ pomeni zmožnost ter vse regulativne, tehnične in operativne pogoje infrastrukture, vključno z digitalno infrastrukturo v posameznem načinu ali segmentu prevoza, za zagotovitev varnih in nemotenih prometnih in informacijskih tokov, ki dosegajo zahtevane ravni zmogljivosti za to infrastrukturo, način ali segment prevoza;

²⁴ Direktiva 2021/... o spremembi Direktive 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2010 o okviru za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v cestnem prometu in za vmesnike do drugih vrst prevoza (UL L [...]).

- (l) „multimodalno vozlišče potniškega prometa“ pomeni povezovalno točko med vsaj dvema načinoma prevoza za potnike, na kateri so zagotovljeni potovalne informacije, dostop do javnega prevoza in prestopi med posameznimi načini prevoza, vključno s postajami s sistemi „parkiraj in se pelji“ ter aktivnimi načini, ter ki deluje kot vmesnik med urbani vozlišči in omrežji za prevoz na daljših razdaljah;
- (m) „multimodalni tovorni terminal“ pomeni strukturo, opremljeno za pretovarjanje med vsaj dvema načinoma prevoza ali dvema različnima železniškima sistemoma in za začasno skladiščenje tovora, kot so terminali v pristaniščih na celinskih plovni poteh ali pomorskih pristaniščih, vzdolž celinskih plovni poti ali na letališčih ter železniško-cestni terminali, vključno z multimodalnimi logističnimi platformami iz Uredbe (EU) 2021/1153;
- (n) „logistična platforma“ pomeni območje, ki je neposredno povezano s prometno infrastrukturo vseevropskega prometnega omrežja, vključuje vsaj en tovorni terminal in omogoča izvajanje logističnih dejavnosti;
- (o) „načrt za trajnostno mobilnost v mestih“ pomeni dokument za strateško načrtovanje mobilnosti, namenjen izboljšanju dostopnosti funkcionalnega mestnega območja (vključno z območji dnevnih migracij) in mobilnosti na njem za ljudi, podjetja in blago;
- (p) „aktivni načini“ pomenijo prevoz ljudi ali blaga z nemotoriziranimi sredstvi in na podlagi človeške fizične dejavnosti;
- (q) „sistemi IKT za promet“ pomenijo sisteme in aplikacije informacijske in komunikacijske tehnologije, ki uporabljajo informacijsko, komunikacijsko ali navigacijsko tehnologijo ali tehnologijo za določanje položaja/lokalizacijo ter omogočajo obdelavo, shranjevanje in izmenjavo podatkov in informacij, potrebnih za učinkovito upravljanje infrastrukture, mobilnosti in prometa v vseevropskem prometnem omrežju, sporočanje ustreznih informacij organom ter zagotavljanje storitev z dodano vrednostjo državljanom in državljanom, pošiljateljem in prevoznikom, vključno s sistemi za odporno, varno, varovano ter okolju prijazno in glede na zmogljivosti učinkovito uporabo omrežja. Ti sistemi vključujejo sisteme, tehnologije in storitve iz točk (r) do (x) ter lahko vključujejo tudi naprave v vozilih z ustreznimi sestavnimi deli infrastrukture;
- (r) „inteligentni prometni sistem“ (ITS) pomeni sistem, kot je opredeljen v členu 4(1) Direktive 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2010 o okviru za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v cestnem prometu in za vmesnike do drugih vrst prevoza²⁵;
- (s) „sistemi spremljanja in obveščanja za ladijski promet“ (VTMIS) pomenijo sisteme, uvedene za spremljanje in upravljanje prometa in pomorskega prevoza, ki uporabljajo informacije iz sistemov samodejnega prepoznavanja ladij (AIS), sistemov dolgega dometa za prepoznavanje in sledenje ladjam (LRIT) ter obalnih radarskih sistemov in radijskih komunikacij iz Direktive 2002/59/ES Evropskega

²⁵ Direktiva 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2010 o okviru za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v cestnem prometu in za vmesnike do drugih vrst prevoza (UL L 207, 6.8.2010, str. 1).

parlamenta in Sveta²⁶, ter vključujejo tudi povezavo nacionalnih sistemov za pomorske informacije prek sistema SafeSeaNet;

- (t) „rečne informacijske storitve“ (RIS) pomenijo informacijske in komunikacijske tehnologije na celinskih plovnih poteh, kot so opredeljene v členu 3, točka (a), Direktive Evropskega parlamenta in Sveta 2005/44/ES²⁷;
- (u) „evropsko okolje enotnega okenca za pomorski sektor“ pomeni pravni in tehnični okvir za elektronski prenos informacij v zvezi z obveznostmi poročanja za postanke v pristanišču v Uniji, ki ga sestavljajo mreža nacionalnih enotnih okenc za pomorski sektor in druge harmonizirane komponente, kot je določeno v Uredbi (EU) 2019/1239 Evropskega parlamenta in Sveta²⁸;
- (v) „sistem za upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa“ (sistem ATM/ANS) pomeni sisteme in sestavne dele, ki se uporabljajo za upravljanje zračnega prometa ali izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa ali oboje;
- (w) „evropski sistem za upravljanje železniškega prometa“ (ERTMS) pomeni sistem, ki je opredeljen v točki 2.2 Priloge k Uredbi Komisije (EU) 2016/919²⁹;
- (x) „radijski ERTMS“ pomeni ERTMS stopnje 2 ali 3 za radijsko pošiljanje dovoljenj za vožnjo vlakom v skladu z Uredbo Komisije (EU) 2016/919³⁰;
- (y) „sistemi razreda B“ pomenijo sisteme za zaščito vlaka in obstoječe sisteme za govorno radijsko komunikacijo, kot so opredeljeni v točki 2.2 Priloge k Uredbi Komisije (EU) 2016/919;
- (z) „pomorsko pristanišče“ pomeni kopni in vodni prostor s takšno infrastrukturo in opremo, ki omogočata zlasti sprejem vodnih plovil, njihovo natovarjanje in raztovarjanje, skladiščenje blaga, sprejem in dostavo tega blaga ter vkrcavanje in izkrcavanje potnikov, posadke in drugih oseb, ter vsako drugo infrastrukturo, ki jo potrebujejo prevozniki znotraj pristaniškega območja;
- (aa) „prevoz po morju na kratkih razdaljah“ pomeni prevoz tovora in potnikov po morju med pristanišči, ki se geografsko nahajajo v vodah držav članic, ali med pristaniščem v vodah držav članic in pristaniščem v sosednji tretji državi, ki z obalno črto na zaprtih morjih meji na vode Unije;

²⁶ Direktiva 2002/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. junija 2002 o vzpostavitvi sistema spremljanja in obveščanja za ladijski promet ter o razveljavitvi Direktive Sveta 93/75/EGS (UL L 208, 5.8.2002, str. 10).

²⁷ Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2005/44/ES z dne 7. septembra 2005 o usklajenih rečnih informacijskih storitvah (RIS) na celinskih plovnih poteh v Skupnosti (UL L 255, 30.9.2005, str. 152).

²⁸ Uredba (EU) 2019/1239 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2019 o vzpostavitvi evropskega okolja enotnega okenca za pomorski sektor in razveljavitvi Direktive 2010/65/EU (UL L 198, 25.7.2019, str. 64).

²⁹ Uredba Komisije (EU) 2016/919 z dne 27. maja 2016 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemi vodenje-upravljanje in signalizacija železniškega sistema v Evropski uniji (UL L 158, 15.6.2016, str. 1).

³⁰ Uredba Komisije (EU) 2016/919 z dne 27. maja 2016 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemi vodenje-upravljanje in signalizacija železniškega sistema v Evropski uniji (UL L 158, 15.6.2016, str. 1).

- (ab) „elektronske informacije o prevozu blaga“ (eFTI) pomenijo elektronsko sporočanje zakonsko predpisanih informacij med gospodarskimi subjekti in pristojnimi organi v skladu z Uredbo (EU) 2020/1056 Evropskega parlamenta in Sveta³¹;
- (ac) „enotno evropsko nebo“ pomeni postopke, določene na podlagi uredb (ES) št. 549/2004³², (ES) št. 550/2004³³, (ES) št. 551/2004³⁴ in (EU) 2018/1139³⁵ Evropskega parlamenta in Sveta, za okrepitev standardov varnosti zračnega prometa, podporo trajnostnemu razvoju sistema zračnega prometa ter izboljšanje splošne uspešnosti upravljanja zračnega prometa in navigacijskih služb zračnega prometa za splošni zračni promet;
- (ad) „vertiport“ pomeni območje, ki se uporablja za pristajanje in vzletanje zrakoplovov z navpičnim vzletanjem in pristajanjem (VTOL);
- (ae) „izstrelišče“ pomeni napravo za preskušanje in izstreljevanje vesoljskih plovil;
- (af) „projekt SESAR“ pomeni projekt v okviru programa raziskav o upravljanju zračnega prometa enotnega evropskega neba, ki je tehnološki steber okvira Evrope za enotno evropsko nebo;
- (ag) „projekt Skupnega podjetja za evropske železnice“ pomeni projekt Skupnega podjetja za evropske železnice ali njegovega predhodnika, tj. Skupnega podjetja Shift2Rail;
- (ah) „osrednji načrt za upravljanje zračnega prometa v Evropi“ pomeni glavno orodje za načrtovanje za posodobitev upravljanja zračnega prometa, s katerim se opredelijo prednostne naloge za razvoj in uporabo, potrebne za izvajanje projekta SESAR, kot je bilo potrjeno s Sklepom Sveta 2009/320/ES³⁶;
- (ai) „uprava železniškega tovornega prometa“ pomeni organe upravljanja iz člena 8 Uredbe (EU) št. 913/2010;
- (aj) „vzdrževanje“ pomeni dejavnosti, ki se izvajajo redno, v rednih presledkih ali v nujnih primerih, da se lahko sredstvo uporablja v predvidenem življenjskem ciklu ob isti ravni obratovanja in varnosti v skladu s to uredbo;
- (ak) „socialno-ekonomska analiza stroškov in koristi“ pomeni predhodno količinsko opredeljeno ocenjevanje vrednosti projekta na podlagi priznane metodologije ob

³¹ Uredba (EU) 2020/1056 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. julija 2020 o elektronskih informacijah o prevozu blaga (UL L 249, 31.7.2020, str. 33).

³² Uredba (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o določitvi okvira za oblikovanje enotnega evropskega neba (UL L 96, 31.3.2004, str. 1).

³³ Uredba (ES) št. 550/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o izvajanju navigacijskih služb zračnega prometa na enotnem evropskem nebu (UL L 96, 31.3.2004, str. 10).

³⁴ Uredba (ES) št. 551/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o organiziranosti in uporabi zračnega prostora na enotnem evropskem nebu (UL L 96, 31.3.2004, str. 20).

³⁵ Uredba (EU) 2018/1139 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. julija 2018 o skupnih pravilih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Agencije Evropske unije za varnost v letalstvu (UL L 212, 22.8.2018, str. 1).

³⁶ Sklep Sveta 2009/320/ES z dne 30. marca 2009 o potrditvi osrednjega načrta za upravljanje zračnega prometa v Evropi raziskav ATM enotnega evropskega neba (projekt SESAR) (UL L 95, 9.4.2009, str. 41).

upoštevanju vseh ustreznih socialnih, ekonomskih, podnebnih in okoljskih koristi in stroškov. Analiza podnebnih in okoljskih stroškov in koristi temelji na presoji vplivov na okolje, izvedeni v skladu z Direktivo 2011/92/EU Evropskega parlamenta in Sveta³⁷;

- (al) „alternativna goriva“ pomenijo alternativna goriva, kot so opredeljena v členu 2(3) Uredbe (EU) [...] [o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva];
- (am) „varno in varovano parkirišče“ pomeni parkirišče, dostopno voznikom, ki opravljajo prevoz blaga ali potnikov, pri čemer navedeno parkirišče izpolnjuje zahteve iz člena 8a(1) Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta³⁸ ter je bilo na podlagi člena 8a(2) navedene uredbe certificirano v skladu s standardi in postopki Unije;
- (an) „sistem za tehtanje med premikanjem“ pomeni samodejni sistem, nameščen na cestni infrastrukturi, za identifikacijo vozil ali skupin vozil v prometu, ki verjetno presegajo ustrezne omejitve teže v skladu z Direktivo Sveta 96/53/ES³⁹.

Člen 4

Cilji vseevropskega prometnega omrežja

1. Splošni cilj razvoja vseevropskega omrežja je po vsej Uniji vzpostaviti enotno multimodalno omrežje, ki dosega visoke standarde kakovosti.
2. Vseevropsko prometno omrežje krepi socialno, ekonomsko in teritorialno kohezijo Unije ter prispeva k vzpostavitvi enotnega evropskega prometnega prostora, ki je trajnosten, učinkovit in odporen ter povečuje koristi za svoje uporabnike in podpira vključujočo rast. Vseevropsko prometno omrežje izkazuje evropsko dodano vrednost, in sicer s prispevanjem k ciljem, določenim v okviru naslednjih štirih kategorij:
 - (a) trajnostnosti, in sicer na podlagi:
 - (i) spodbujanja brezemisijske mobilnosti v skladu z ustreznimi cilji Unije za zmanjšanje emisij CO₂;
 - (ii) omogočanja obsežnejše uporabe bolj trajnostnih načinov prevoza, med drugim z dodatnim razvojem železniškega omrežja za prevoz potnikov na dolge razdalje pri visoki hitrosti in popolnoma interoperabilnega železniškega omrežja za tovorni promet ter zanesljivega omrežja

³⁷ Direktiva 2011/92/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. decembra 2011 o presoji vplivov nekaterih javnih in zasebnih projektov na okolje (UL L 26, 28.1.2002, str. 1).

³⁸ Uredba (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom (UL L 102, 11.4.2006, str. 1).

³⁹ Direktiva Sveta 96/53/ES z dne 25. julija 1996 o določitvi največjih dovoljenih mer določenih cestnih vozil v Skupnosti v notranjem in mednarodnem prometu in največjih dovoljenih tež v mednarodnem prometu (UL L 235, 17.9.1996, str. 59).

celinskih plovnih poti in poti za prevoz po morju na kratkih razdaljah po vsej Uniji;

- (iii) večjega varstva okolja;
 - (iv) znižanja zunanjih stroškov, vključno z zunanjimi stroški, povezanimi z okoljem, zdravjem, zastoji in nesrečami;
 - (v) večje energetske varnosti;
- (b) kohezije, in sicer na podlagi:
- (i) dostopnosti in povezljivosti vseh regij Unije, vključno z najbolj oddaljenimi regijami, drugimi oddaljenimi, otoškimi, obrobnimi in gorskimi regijami ter redko poseljenimi območji;
 - (ii) zmanjšanja razlik v kakovosti infrastrukture med državami članicami;
 - (iii) učinkovitega usklajevanja in medsebojne povezanosti v potniškem in tovarnem prometu med prometno infrastrukturo za promet na dolge razdalje na eni strani ter za regionalni in lokalni promet ter prevozne storitve v urbanih vozliščih na drugi;
 - (iv) prometne infrastrukture, ki odraža specifične razmere v različnih delih Unije in zagotavlja uravnovešeno pokritost vseh evropskih regij;
- (c) učinkovitosti, in sicer na podlagi:
- (i) odprave ozkih grl v infrastrukturi ter vzpostavitve manjkajočih povezav v prometnih infrastrukturah in na povezovalnih točkah med njimi, in sicer na ozemljih držav članic ter med njimi;
 - (ii) odprave funkcionalnih, upravnih, tehničnih in operativnih ozkih grl v zvezi z interoperabilnostjo, vključno z vrzelmi v digitalizaciji;
 - (iii) interoperabilnosti nacionalnih, regionalnih in lokalnih prometnih omrežij;
 - (iv) optimalnega povezovanja in medsebojne povezanosti vseh načinov prevoza, vključno z urbani vozlišči;
 - (v) spodbujanja gospodarsko učinkovitega visokokakovostnega prometa, ki prispeva k nadaljnji gospodarski rasti in konkurenčnosti;
 - (vi) učinkovitejše uporabe nove in obstoječe obratujoče infrastrukture;
 - (vii) stroškovno učinkovite uporabe inovativnih tehnoloških in operativnih konceptov;
- (d) povečanja koristi za uporabnike omrežja, in sicer na podlagi:
- (i) zagotavljanja dostopnosti za uporabnike ter izpolnjevanja njihovih potreb po mobilnosti in prevozu, zlasti ob upoštevanju potreb oseb v ranljivem položaju, vključno z invalidi ali osebami z zmanjšano mobilnostjo, ter

oseb, ki prebivajo v oddaljenih regijah, vključno z najbolj oddaljenimi regijami in otoki;

- (ii) zagotavljanja standardov varovanja, varnosti in visoke kakovosti, vključno s kakovostjo storitev za uporabnike, za potniški in tovorni promet;
- (iii) določitve zahtev glede infrastrukture, zlasti na področju interoperabilnosti, varovanja in varnosti, s katerimi se zagotovijo kakovost, učinkovitost in trajnostnost dostopnih in cenovno dostopnih prevoznih storitev;
- (iv) podpiranja mobilnosti, ki je primerna za spreminjajoče se podnebje ter odporna proti naravnim nevarnostim in nesrečam, ki jih povzroči človek, hkrati pa zagotavlja učinkovito in hitro ukrepanje služb za nujno pomoč in reševalnih služb, med drugim za invalide ali osebe z zmanjšano mobilnostjo;
- (v) zagotavljanja odpornosti infrastrukture, zlasti na čezmejnih odsekih;
- (vi) ponudbe alternativnih prometnih rešitev v primeru motenj omrežja, vključno z drugimi načini prevoza.

Člen 5

Omrežje, gospodarno z viri, in varstvo okolja

1. Vseevropsko prometno omrežje se načrtuje, razvija in upravlja na način, gospodaren z viri, ter v skladu z okoljskimi zahtevami Unije in nacionalnimi okoljskimi zahtevami, ki se uporabljajo, in sicer na podlagi:
 - (a) razvoja nove infrastrukture ter izboljševanja in vzdrževanja obstoječe prometne infrastrukture, zlasti z vključitvijo vzdrževanja v življenjski dobi infrastrukture v fazo načrtovanja izgradnje ali izboljševanja infrastrukture in ohranjanjem pripravljenosti infrastrukture za obratovanje;
 - (b) optimizacije povezovanja in medsebojne povezanosti infrastrukture;
 - (c) vzpostavitve polnilne in oskrbovalne infrastrukture za alternativna goriva;
 - (d) uvajanja novih tehnologij in sistemov IKT za promet, da bi se ohranila ali izboljšala učinkovitost infrastrukture;
 - (e) optimizacije uporabe infrastrukture, zlasti z učinkovitim upravljanjem zmogljivosti in prometa;
 - (f) upoštevanja možnih sinergij z drugimi omrežji, zlasti z vseevropskimi energetske ali telekomunikacijskimi omrežji;

- (g) razvoja zelene, trajnostne infrastrukture, odporne proti podnebnim spremembam, ki je zasnovana za čim večje zmanjšanje negativnega vpliva na zdravje državljanek in državljanov, ki prebivajo v okolici omrežja, okolje ter degradacijo ekosistemov;
 - (h) ustreznega upoštevanja odpornosti prometnega omrežja in njegove infrastrukture v zvezi s podnebnimi spremembami, naravnimi nevarnostmi in nesrečami, ki jih povzroči človek, ter namerno povzročenimi motnjami zaradi obravnavanja navedenih izzivov;
 - (i) odpornosti infrastrukture, zlasti na čezmejnih odsekih, ki zagotavlja hiter odziv na motnje v prometu in okrevanje po njih.
2. Države članice lahko pri načrtovanju in razvoju vseevropskega prometnega omrežja prilagodijo podroben potek tras odsekov v okviru omejitev iz člena 56(1), točka (e), ob upoštevanju posebnih razmer v različnih delih Unije, kot so topografske značilnosti zadevnih regij in okoljski vidiki, ter ob zagotavljanju skladnosti s to uredbo.
3. Presoje vplivov načrtov in projektov na okolje se opravijo v skladu z Direktivo Sveta 92/43/EGS⁴⁰, Direktivo Evropskega parlamenta in Sveta 2000/60/ES⁴¹ ter direktivami 2001/42/ES⁴², 2002/49/ES⁴³, 2009/147/ES⁴⁴ in 2011/92/EU Evropskega parlamenta in Sveta⁴⁵. Za projekte skupnega interesa, za katere do datuma začetka veljavnosti te uredbe še ni bila opravljena presoja vplivov na okolje, ta presoja vključuje tudi oceno skladnosti z načelom, da se ne škoduje bistveno.

Člen 6

Postopni razvoj vseevropskega prometnega omrežja

1. Vseevropsko prometno omrežje se razvija postopoma v treh fazah: dokončna vzpostavitev jedrnega omrežja do 31. decembra 2030, razširjenega jedrnega omrežja do 31. decembra 2040 in celovitega omrežja do 31. decembra 2050. To se doseže zlasti z vzpostavitvijo strukture navedenega omrežja, ki temelji na usklajenem in preglednem metodološkem pristopu ter ki jo sestavljajo celovito, jedrno in razširjeno jedrno omrežje ter prometna in urbana vozlišča kot povezovalne točke med omrežji za promet na dolge razdalje ter regionalnimi in lokalnimi prometnimi omrežji.

⁴⁰ Direktiva Sveta 92/43/EGS z dne 21. maja 1992 o ohranjanju naravnih habitatov ter prosto živečih živalskih in rastlinskih vrst (UL L 206, 22.7.1992, str. 7).

⁴¹ Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2000/60/ES z dne 23. oktobra 2000 o določitvi okvira za ukrepe Skupnosti na področju vodne politike (UL L 327, 22.12.2000, str. 1).

⁴² Direktiva 2001/42/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. junija 2001 o presoji vplivov nekaterih načrtov in programov na okolje (UL L 197, 21.7.2001, str. 30).

⁴³ Direktiva 2002/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. junija 2002 o ocenjevanju in upravljanju okoljskega hrupa (UL L 189, 18.7.2002, str. 12).

⁴⁴ Direktiva 2009/147/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. novembra 2009 o ohranjanju prosto živečih ptic (UL L 20, 26.1.2010, str. 7).

⁴⁵ Direktiva 2011/92/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. decembra 2011 o presoji vplivov nekaterih javnih in zasebnih projektov na okolje (UL L 26, 28.1.2012, str. 1).

2. Celovito omrežje sestavljajo vsa obstoječa in načrtovana prometna infrastruktura vseevropskega prometnega omrežja ter ukrepi za spodbujanje učinkovite ter družbeno in okoljsko trajnostne uporabe te infrastrukture.
3. Jedrno in razširjeno jedrno omrežje sestavljajo tisti deli vseevropskega prometnega omrežja, katerih razvoj se obravnava prednostno zaradi doseganja ciljev za razvoj vseevropskega prometnega omrežja.

Člen 7

Evropski prometni koridorji

Evropske prometne koridorje sestavljajo deli vseevropskega prometnega omrežja, ki so strateško najpomembnejši za razvoj tokov trajnostnega in multimodalnega tovornega in potniškega prometa v Evropi ter za razvoj interoperabilne visokokakovostne infrastrukture in operativne uspešnosti.

Člen 8

Projekti skupnega interesa

1. Projekti skupnega interesa prispevajo k razvoju vseevropskega prometnega omrežja z vzpostavitvijo nove prometne infrastrukture, nadgradnjo obstoječe prometne infrastrukture ali ukrepi za spodbujanje z viri gospodarne uporabe omrežja.
2. Projekt skupnega interesa:
 - (a) prispeva k ciljem, ki spadajo v vsaj dve kategoriji od štirih iz člena 4;
 - (b) je ekonomsko izvedljiv na podlagi socialno-ekonomske analize stroškov in koristi;
 - (c) izkazuje evropsko dodano vrednost.
3. Projekt skupnega interesa obsega celotni cikel, vključno s študijami izvedljivosti ter postopki pridobivanja dovoljenj, izgradnjo, izvajanjem in ocenjevanjem.
4. Države članice sprejmejo vse potrebne ukrepe za zagotovitev, da se projekti izvajajo v skladu z ustreznim pravom Unije in nacionalnim pravom, zlasti s pravnimi akti Unije s področja okolja, varstva podnebja, varnosti, varovanja, konkurenčnosti, državne pomoči, javnega naročanja, javnega zdravja in dostopnosti ter zakonodajo o nediskriminaciji.
5. Komisija lahko z izvedbenim aktom od držav članic zahteva, da ustanovijo enoten subjekt za izgradnjo in upravljanje čezmejnih infrastrukturnih projektov skupnega interesa. Ustrezni evropski koordinator ima status opazovalca v upravnem ali nadzornem odboru ali obeh odborih navedenega enotnega subjekta.

Člen 9

Sodelovanje s tretjimi državami

1. Unija lahko sodeluje s sosednjimi državami, da poveže vseevropsko prometno omrežje z njihovimi infrastrukturnimi omrežji za okrepitev gospodarske rasti in konkurenčnosti ter zlasti za:
 - (a) spodbujanje širitve politike vseevropskega prometnega omrežja v tretje države;
 - (b) zagotovitev povezave med vseevropskim prometnim omrežjem in prometnimi omrežji tretjih držav na mejnih prehodih, da se zagotovijo nemoteni prometni tokovi, mejne kontrole, varovanje meja in drugi postopki nadzora meja;
 - (c) dokončno vzpostavitev prometne infrastrukture v tretjih državah, ki povezuje dele vseevropskega prometnega omrežja v Uniji;
 - (d) spodbujanje interoperabilnosti med vseevropskim prometnim omrežjem in omrežji tretjih držav;
 - (e) olajševanje pomorskega prometa in spodbujanje poti za prevoz po morju na kratkih razdaljah s tretjimi državami;
 - (f) olajševanje prometa po celinskih plovnih poteh s tretjimi državami;
 - (g) olajševanje zračnega prometa s tretjimi državami, da bi se spodbujali učinkovita in trajnostna gospodarska rast in konkurenčnost, vključno z razširitvijo enotnega evropskega neba in boljšim sodelovanjem pri upravljanju zračnega prometa;
 - (h) priključitev in uvedbo sistemov IKT za promet v navedenih državah.
2. Priloga IV vsebuje informativne zemljevide vseevropskega prometnega omrežja, razširjenega v specifične sosednje države, pri čemer je po potrebi določeno jedro in celovito omrežje v skladu z merili iz te uredbe.

POGLAVJE II

SPLOŠNE DOLOČBE

Člen 10

Splošne določbe za jedro omrežje, razširjeno jedro omrežje in celovito omrežje

1. Jedro omrežje, razširjeno jedro omrežje in celovito omrežje:
 - (a) so opredeljeni na zemljevidih iz Priloge I in seznamih iz Priloge II;

- (b) so natančneje opredeljeni z opisom sestavnih delov infrastrukture;
 - (c) izpolnjujejo zahteve za prometne infrastrukture iz tega poglavja ter poglavij III in IV;
 - (d) so podlaga za opredeljevanje projektov skupnega interesa.
2. Jedrno in razširjeno jedrno omrežje sestavljajo tisti deli celovitega omrežja, katerih razvoj se obravnava prednostno zaradi doseganja ciljev politike vseevropskega prometnega omrežja. Sklici na „jedrno omrežje“ v Uredbi (EU) 2021/1153 se razumejo kot jedrno omrežje, vključno z „razširjenim jedrnim omrežjem“, kot je opredeljeno v tej uredbi. Sklici na „jedrno omrežje“ v Uredbi (EU) [...] [o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva] se razumejo kot sklici na „jedrno omrežje“, kot je opredeljeno v tej uredbi. Sklici na „celovito omrežje“ v Uredbi (EU) [...] [o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva] se razumejo kot sklici na „razširjeno jedrno omrežje“ in „celovito omrežje“, kot sta opredeljena v tej uredbi.
 3. Vozlišča omrežja so navedena v Prilogi II ter vključujejo urbana vozlišča, letališča, pomorska pristanišča in pristanišča na celinskih plovnih poteh ter železniško-cestne terminale.
 4. Če ni v tej uredbi določeno drugače, države članice sprejmejo ustrezne ukrepe za razvoj jedrnega omrežja, razširjenega jedrnega omrežja in celovitega omrežja zaradi uskladitve z ustreznimi določbami te uredbe do datumov, navedenih v členu 6(1).

Člen 11

Splošne določbe za evropske prometne koridorje

1. Evropski prometni koridorji so opredeljeni na zemljevidih v Prilogi III.
2. Če ni določeno drugače, države članice sprejmejo ustrezne ukrepe za razvoj evropskih prometnih koridorjev zaradi uskladitve z določbami te uredbe do 31. decembra 2030 za svojo infrastrukturo, ki je del jedrnega omrežja, in do 31. decembra 2040 za svojo infrastrukturo, ki je del razširjenega jedrnega omrežja.
3. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 60 te uredbe za spremembo trase evropskih prometnih koridorjev iz Priloge III k tej uredbi, da bi se upošteval zlasti razvoj glavnih trgovinskih tokov in prometa ali bistvene spremembe omrežja.

Člen 12

Splošne prednostne naloge za jedrno, razširjeno jedrno in celovito omrežje

1. Pri razvoju jedrnega, razširjenega jedrnega in celovitega omrežja se splošna prednost nameni ukrepom, potrebnim za:

- (a) povečanje dejavnosti tovarnega in potniškega prometa z bolj trajnostnimi načini prevoza za zmanjšanje emisij TGP iz prometa;
- (b) zagotavljanje večje dostopnosti in povezljivosti za vse regije Unije ob upoštevanju teritorialne in socialne kohezije ter specifičnih okoliščin najbolj oddaljenih regij, drugih oddaljenih, otoških, obrobni in gorskih regij ter redko poseljenih območij;
- (c) zagotavljanje optimalnega povezovanja različnih načinov prevoza in interoperabilnosti med njimi;
- (d) vzpostavitev manjkajočih povezav in odpravo ozkih grl, zlasti na čezmejnih odsekih;
- (e) vzpostavitev potrebne infrastrukture za zagotovitev nemotenega prometa brezemisijskih vozil;
- (f) spodbujanje učinkovite in trajnostne uporabe infrastrukture ter po potrebi povečanje zmogljivosti;
- (g) ohranjanje pripravljenosti obstoječe infrastrukture za obratovanje ter izboljšanje ali vzdrževanje njene kakovosti v zvezi z varovanjem, varnostjo, učinkovitostjo prometnega sistema in prevozov, odpornostjo proti podnebnim spremembam in nesrečam, okoljsko uspešnostjo in neprekinjenostjo prometnih tokov;
- (h) izboljšanje kakovosti storitev in socialnih pogojev za delavce v prometu ter dostopnosti za vse uporabnike, vključno z invalidi ali osebami z zmanjšano mobilnostjo ter drugimi osebami v ranljivem položaju;
- (i) izvajanje in uvajanje sistemov IKT za promet.

2. Za dopolnitev ukrepov iz odstavka 1 je treba posebno pozornost nameniti ukrepom, potrebnim za:

- (a) prispevanje k zmanjšanju emisij iz prometa in povečanju energetske varnosti s spodbujanjem uporabe brezemisijskih vozil in plovil ter obnovljivih in nizkoogljičnih goriv na podlagi vzpostavitve ustrezne infrastrukture za alternativna goriva;
- (b) zmanjšanje izpostavljenosti mestnih območij negativnim učinkom tranzitnega železniškega in cestnega prometa;
- (c) odpravo upravnih, tehničnih in operativnih ovir, zlasti za interoperabilnost vseevropskega prometnega omrežja;
- (d) optimizacijo uporabe infrastrukture, zlasti z učinkovitim upravljanjem zmogljivosti, upravljanjem prometa in večjo operativno uspešnostjo.

Člen 13

Splošne prednostne naloge za evropske prometne koridorje

Pri razvoju evropskih prometnih koridorjev se splošna prednost nameni ukrepom, potrebnim za:

- (a) razvoj visokozmogljivega in popolnoma interoperabilnega železniškega omrežja za tovorni promet po vsej Uniji;
- (b) razvoj visokozmogljivega in popolnoma interoperabilnega železniškega omrežja za potniški promet pri visoki hitrosti, ki povezuje urbana vozlišča po vsej Uniji;
- (c) razvoj neprekinjenega sistema infrastrukture za celinske plovne poti, letalske in pomorske infrastrukture;
- (d) razvoj varnega cestnega omrežja z zadostno infrastrukturo za alternativna goriva;
- (e) razvoj izboljšanih multimodalnih in interoperabilnih prometnih rešitev;
- (f) intermodalno povezovanje celotne logistične verige ob učinkovitem medsebojnem povezovanju v prometnih in urbanih vozliščih;
- (g) vzpostavitev potrebne infrastrukture za zagotovitev nemotenega prometa brezemisijских vozil.

POGLAVJE III

POSEBNE DOLOČBE

ODDELEK 1

Infrastruktura za železniški promet

Člen 14

Sestavni deli infrastrukture

1. Infrastrukturo za železniški promet sestavljajo zlasti:
 - (a) železniške proge, vključno s:
 - (i) tiri;
 - (ii) kretnicami;
 - (iii) nivojskimi prehodi;

- (iv) stranskimi tiri;
 - (v) predori;
 - (vi) mostovi;
 - (vii) infrastrukturo za zmanjšanje vpliva na okolje;
- (b) postaje ob progah, navedenih v Prilogi I, za prestopanje potnikov v železniškem prometu ter med železniškim in drugimi načini prevoza;
 - (c) objekti za izvajanje železniških storitev, ki niso potniške postaje, kot so opredeljeni v členu 3(11) Direktive 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta⁴⁶, zlasti ranžirne postaje, naprave za sestavo vlakov, naprave za ranžiranje, odstavni tiri, naprave za vzdrževanje, druge tehnične naprave, vključno z napravami za čiščenje in pranje, naprave za podporo in naprave za oskrbo z gorivom, vključno s samodejnimi napravami za spreminjanje tirne širine za železnico;
 - (d) železniške dovozne poti in železniške povezave na zadnjih delih poti do multimodalnih tovornih terminalov, povezanih z železnico, tudi v pristaniščih na celinskih plovnih poteh in pomorskih pristaniščih ter na letališčih, ter objekti za izvajanje železniških storitev;
 - (e) vodenje-upravljanje in signalizacija ob progi;
 - (f) energetska infrastruktura ob progi;
 - (g) pripadajoča oprema;
 - (h) sistemi IKT za promet.
2. Tehnična oprema, povezana z železniškimi progami, lahko obsega sisteme elektrifikacije, opremo za vkrcanje in izstopanje potnikov ter natovarjanje in raztovarjanje tovora na postajah in v terminalih ter inovativne tehnologije v fazi uvajanja.

Člen 15

Zahteve glede prometne infrastrukture za celovito omrežje

1. Države članice zagotovijo, da je železniška infrastruktura celovitega omrežja:
- (a) skladna z Direktivo (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta⁴⁷ ter njenimi izvedbenimi ukrepi, da bi se dosegla interoperabilnost celovitega omrežja;

⁴⁶ Direktiva 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. novembra 2012 o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja (UL L 343, 14.12.2012, str. 32).

⁴⁷ Direktiva (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o interoperabilnosti železniškega sistema v Evropski uniji (UL L 138, 26.5.2016, str. 44).

- (b) skladna z zahtevami tehničnih specifikacij za interoperabilnost (TSI), sprejetih v skladu s členoma 4 in 5 Direktive (EU) 2016/797, na podlagi postopka iz člena 7(1), točke (b), (c), (d) in (e), navedene direktive;
 - (c) skladna z zahtevami iz Uredbe (EU) [...] [o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva].
2. Države članice do 31. decembra 2050 zagotovijo, da je železniška infrastruktura celovitega omrežja, vključno s povezavami iz člena 14(1), točka (d):
- (a) popolnoma elektrificirana, kar zadeva vozne proge in, kolikor je to potrebno za obratovanje električnih vlakov, tudi kar zadeva stranske tire;
 - (b) zagotavlja nazivno tirno širino za nove železniške proge, enako 1 435 mm, razen kadar je nova proga zgrajena kot razširitev omrežja, v katerem se tirna širina razlikuje od tirne širine glavnih železniških prog v Uniji in z njimi ni povezana;
 - (c) brez posebnega dovoljenja omogoča osno obremenitev vsaj 22,5 tone;
 - (d) brez posebnega dovoljenja omogoča obratovanje tovornih vlakov dolžine vsaj 740 m (vključno z lokomotivami). Ta zahteva je izpolnjena, če sta izpolnjena vsaj naslednja pogoja:
 - (i) na dvotirnih progah je mogoče tovornim vlakom dolžine vsaj 740 m dodeliti vsaj 50 % vlakovnih poti za tovrne vlake in ne manj kot dve vlakovni poti na uro in smer;
 - (ii) na enotirnih progah je mogoče tovornim vlakom dolžine vsaj 740 m dodeliti vsaj eno vlakovno pot na dve uri in smer;
 - (e) zagotavlja vsaj standard P400 v skladu s postavko 1.1.1.1.3.5 preglednice 1 iz Priloge k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2019/777⁴⁸ brez dodatnih zahtev za posebno dovoljenje za opravljanje storitev.
3. Uporabljajo se naslednja izvzetja:
- (a) izolirana omrežja so izvzeta iz zahtev iz odstavka 2, točke (a), (c), (d) in (e);
 - (b) na zahtevo države članice lahko Komisija v ustrezno utemeljenih primerih z izvedbenimi akti odobri še druga izvzetja iz zahtev iz odstavka 2. Vsaka zahteva za izvzetje temelji na socialno-ekonomski analizi stroškov in koristi ter oceni vpliva na interoperabilnost. Izvzetje je v skladu z zahtevami Direktive (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta⁴⁹ ter po potrebi predmet usklajevanja in dogovora s sosednjimi državami članicami.

⁴⁸ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/777 z dne 16. maja 2019 o skupnih specifikacijah za register železniške infrastrukture in o razveljavitvi Izvedbenega sklepa 2014/880/EU (UL L 139I, 27.5.2019, str. 312).

⁴⁹ Direktiva (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o interoperabilnosti železniškega sistema v Evropski uniji (UL L 138, 26.5.2016, str. 44).

Člen 16

Zahteve glede prometne infrastrukture za jedrno omrežje in razširjeno jedrno omrežje

1. Države članice zagotovijo, da je železniška infrastruktura jedrnega omrežja in razširjenega jedrnega omrežja v skladu s členom 15(1).
2. Države članice do 31. decembra 2040 zagotovijo, da železniška infrastruktura razširjenega jedrnega omrežja, vključno s povezavami iz člena 14(1), točka (d):
 - (a) izpolnjuje zahteve iz člena 15(2), točke (a) do (e), prevladujoča minimalna operativna hitrost proge pa je 100 km/h za toverne vlake na progah razširjenega jedrnega omrežja za tovorni promet;
 - (b) izpolnjuje zahteve iz člena 15(2), točki (a) in (b), na progah razširjenega jedrnega omrežja za potniški promet;
 - (c) omogoča prevladujočo minimalno hitrost proge 160 km/h za potniške vlake na progah razširjenega jedrnega omrežja za potniški promet.

Države članice pri izgradnji ali nadgradnji proge razširjenega jedrnega omrežja za potniški promet ali njenih odsekov opravijo študijo za analizo izvedljivosti in ekonomskega pomena višjih hitrosti, progo pa izgradijo ali nadgradijo za višje hitrosti, za katere lahko dokažejo izvedljivost in ekonomski pomen.
3. Države članice do 31. decembra 2030 zagotovijo, da železniška infrastruktura jedrnega omrežja, vključno s povezavami iz člena 14(1), točka (d):
 - (a) izpolnjuje zahteve iz člena 15(2), točke (a) do (d), prevladujoča minimalna operativna hitrost proge pa je 100 km/h za toverne vlake na progah jedrnega omrežja za tovorni promet;
 - (b) izpolnjuje zahteve iz člena 15(2), točki (a) in (b), na progah jedrnega omrežja za potniški promet.
4. Države članice do 31. decembra 2040 zagotovijo, da železniška infrastruktura jedrnega omrežja, vključno s povezavami iz člena 14(1), točka (d):
 - (a) izpolnjuje zahteve iz člena 15(2), točka (e), na progah jedrnega omrežja za tovorni promet;
 - (b) izpolnjuje zahteve iz odstavka 2, točka (c), na progah jedrnega omrežja za potniški promet.
5. Uporabljajo se naslednja izvzetja:
 - (a) izolirana omrežja so izvzeta iz zahtev iz odstavkov 2, 3 in 4;
 - (b) na zahtevo države članice lahko Komisija v ustrezno utemeljenih primerih z izvedbenimi akti odobri še druga izvzetja iz zahtev iz odstavkov 2 do 4. Vsako

izvzetje temelji na socialno-ekonomski analizi stroškov in koristi ter oceni vpliva na interoperabilnost. Izvzetje je v skladu z zahtevami Direktive (EU) 2016/797 ter po potrebi predmet usklajevanja in dogovora s sosednjimi državami članicami.

Člen 17

Evropski sistem za upravljanje železniškega prometa

1. Države članice do 31. decembra 2040 zagotovijo, da je železniška infrastruktura razširjenega jedrnega omrežja in celovitega omrežja, vključno s povezavami iz člena 14(1), točka (d):
 - (a) opremljena z ERTMS;
 - (b) sistemi razreda B so izločeni iz obratovanja.
2. Države članice do 31. decembra 2030 zagotovijo, da železniška infrastruktura jedrnega omrežja, vključno s povezavami iz člena 14(1), točka (d), izpolnjuje zahteve iz odstavka 1, točka (a).
3. Države članice do 31. decembra 2040 zagotovijo, da železniška infrastruktura jedrnega omrežja, vključno s povezavami iz člena 14(1), točka (d), izpolnjuje zahtevo iz odstavka 1, točka (b).
4. Države članice do 31. decembra 2050 zagotovijo, da je železniška infrastruktura jedrnega omrežja, razširjenega jedrnega omrežja in celovitega omrežja, vključno s povezavami iz člena 14(1), točka (d), opremljena z radijskim ERTMS.
5. Države članice zagotovijo, da se od 31. decembra 2025 na železniški infrastrukturi jedrnega omrežja, razširjenega jedrnega omrežja in celovitega omrežja, vključno s povezavami iz člena 14(1), točka (d), v primeru izgradnje nove proge ali nadgradnje signalizacijskega sistema uvede radijski ERTMS.
6. Na zahtevo države članice lahko Komisija v ustrezno utemeljenih primerih z izvedbenimi akti odobri izvzetja iz zahtev iz odstavkov 1 do 5. Vsaka zahteva za izvzetje temelji na socialno-ekonomski analizi stroškov in koristi ter oceni vpliva na interoperabilnost. Izvzetje je v skladu z zahtevami Direktive (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta⁵⁰ ter po potrebi predmet usklajevanja in dogovora s sosednjimi državami članicami.

Člen 18

Operativne zahteve za evropske prometne koridorje

⁵⁰ Direktiva (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o interoperabilnosti železniškega sistema v Evropski uniji (UL L 138, 26.5.2016, str. 44).

1. Države članice do 31. decembra 2030 zagotovijo, da kakovost storitev, ki jih upravljavci infrastrukture zagotavljajo prevoznikom v železniškem prometu, tehnične in operativne zahteve za uporabo infrastrukture ter postopki v zvezi z nadzorom meje ne preprečujejo, da bi operativno izvajanje storitev železniškega tovornega prometa na železniških progah evropskih prometnih koridorjev za tovorni promet dosegalo naslednje ciljne vrednosti:
 - (a) za vsak notranji čezmejni odsek v Uniji povprečni čas mirovanja vseh tovornih vlakov, ki prečkajo mejo, ni daljši od 15 minut. Čas mirovanja vlaka na čezmejnem odseku pomeni celoten dodatni čas tranzita, ki ga je mogoče pripisati obstoju mejnega prehoda, ne glede na osnovne vzroke, kot so policijske mejne kontrole in postopki ali vidiki infrastrukturne, operativne, tehnične in upravne narave, brez upoštevanja časa, ki ga ni mogoče pripisati mejnemu prehodu, na primer zaradi operativnih postopkov, ki se izvajajo v objektih v bližini mejnega prehoda, ki niso neločljivo povezani z mejnim prehodom;
 - (b) najmanj 90 % tovornih vlakov, ki prečkajo vsaj eno mejo evropskega prometnega koridorja, prispe na namembni kraj ali – če je njihov namembni kraj zunaj Unije – na zunanjo mejo Unije v času iz voznega reda ali z zamudo, ki je krajša od 30 minut.
2. Države članice po potrebi spremenijo pogodbene dogovore iz člena 30 Direktive 2012/34/EU in sprejmejo ustrezne ukrepe v skladu z Uredbo (EU) št. 913/2010, da se dosežejo ciljne vrednosti iz točk (a) in (b) prvega odstavka.

Člen 19

Dodatne prednostne naloge za razvoj železniške infrastrukture

Pri spodbujanju projektov skupnega interesa, ki se nanašajo na železniško infrastrukturo, se poleg splošnih prednostnih nalog iz členov 12 in 13 pozornost nameni naslednjim vidikom:

- (a) blažitvi vpliva hrupa in vibracij, ki jih povzroča železniški promet, zlasti z ukrepi za tirna vozila in infrastrukturo, vključno s protihrupnimi ograjami;
- (b) izboljšanju varnosti nivojskih prehodov;
- (c) po potrebi povezovanju infrastrukture za železniški promet s pristaniško infrastrukturo na celinskih plovnih poteh;
- (d) na podlagi socialno-ekonomske analize stroškov in koristi razvoju infrastrukture za vlake dolžine več kot 740 m in do 1 500 m ter osno obremenitev 25,0 tone pri izgradnji in posodabljanju železniških prog za tovorni promet;
- (e) razvoju in uvajanju inovativnih tehnologij za železnice, zlasti na podlagi dela Skupnega podjetja Shift2Rail in Skupnega podjetja za evropske železnice; to vključuje predvsem avtomatizirano vožnjo vlakov, napredno upravljanje

prometa, digitalno povezljivost za potnike na podlagi ERTMS, digitalno samodejno spenjanje in povezljivost 5G;

- (f) pri izgradnji ali nadgradnji železniške infrastrukture zagotavljanju neprekinjenosti in dostopnosti poti za pešce in kolesarskih stez za spodbujanje aktivnih načinov potovanja;
- (g) razvoju inovativnih tehnologij za alternativna goriva, kot je vodik, za železniške odseke, ki so izvzeti iz zahteve glede elektrifikacije.

ODDELEK 2

INFRASTRUKTURA ZA PROMET PO CELINSKIH PLOVNIH POTEH

Člen 20

Sestavni deli infrastrukture

1. Infrastrukturo celinskih plovni poti sestavljajo zlasti:
 - (a) reke;
 - (b) kanali;
 - (c) jezera;
 - (d) pripadajoča infrastruktura, kot so zapornice, dvigala, mostovi, rezervoarji ter povezani ukrepi za preprečevanje in blažitev poplav in suš, ki imajo lahko pozitivne posledice za plovbo po celinskih plovni poteh;
 - (e) plovne poti za dostop in povezave na zadnjih delih poti do multimodalnih tovornih terminalov, povezanih s celinskimi plovni potmi, zlasti v pristaniščih na celinskih plovni poteh in pomorskih pristaniščih;
 - (f) mesta za privez in mirovanje;
 - (g) pristanišča na celinskih plovni poteh, vključno z osnovno pristaniško infrastrukturo v obliki notranjih luk, priveznih zidov, privezov, pomolov, dokov, nasipov, zasipov, melioracije zemljišč ter infrastrukture, potrebne za prevoze na območju pristanišča in zunaj njega;
 - (h) pripadajoča oprema;
 - (i) sistemi IKT za promet, vključno z rečnimi informacijskimi storitvami;

- (j) povezave pristanišč na celinskih plovnih poteh z drugimi načini prevoza v vseevropskem prometnem omrežju;
 - (k) infrastruktura, povezana z napravami za alternativna goriva, kot so opredeljene v Uredbi (EU) [...] [o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva];
 - (l) infrastruktura, potrebna za dejavnosti brez odpadkov in ukrepe krožnega gospodarstva.
2. Oprema, povezana s celinskimi plovnimi potmi, lahko vključuje opremo za natovarjanje in raztovarjanje tovora ter skladiščenje blaga v pristaniščih na celinskih plovnih poteh. Pripadajoča oprema lahko vključuje zlasti pogonske in obratovalne sisteme, ki zmanjšujejo onesnaževanje, kot je onesnaževanje vode in zraka, porabo energije in ogljično intenzivnost. Vključuje lahko tudi naprave za sprejemanje odpadkov, infrastrukturo za oskrbo z električno energijo z obale ter drugo infrastrukturo za oskrbo z alternativnimi gorivi in njihovo proizvodnjo, naprave za zbiranje odpadnega olja ter opremo za lomljenje ledu, hidrološke storitve ter za poglobljanje plovnih poti, dna pristanišča in dostopnih poti do pristanišča za zagotavljanje celoletne plovbe.
3. Pristanišče na celinskih plovnih poteh je del celovitega omrežja, kadar izpolnjuje naslednja pogoja:
- (a) letna količina tovora, pretovorjenega v pristanišču, presega 500 000 ton. Podlaga za izračun skupne letne količine pretovorjenega tovora je najnovejše razpoložljivo triletno povprečje na podlagi statističnih podatkov, ki jih objavi Eurostat;
 - (b) pristanišče je v omrežju celinskih plovnih poti vseevropskega prometnega omrežja.

Člen 21

Zahteve glede prometne infrastrukture za celovito omrežje

1. Države članice do 31. decembra 2050 zagotovijo, da so pristanišča na celinskih plovnih poteh v celovitem omrežju:
- (a) povezana s cestno ali železniško infrastrukturo;
 - (b) vključujejo vsaj en multimodalni tovorni terminal, ki je na voljo vsem prevoznikom in uporabnikom na nediskriminatoren način ter za uporabo katerega se zaračunavajo pregledne in nediskriminatorne takse;
 - (c) so opremljena z napravami za izboljšanje okoljske uspešnosti plovil v pristaniščih, vključno s sprejemnimi zmogljivostmi, obrati za razplinjevanje, ukrepi za zmanjšanje hrupa ter ukrepi za zmanjšanje onesnaževanja zraka in vode.

2. Države članice zagotovijo, da se v pristaniščih na celinskih plovnih poteh vzpostavi infrastruktura za alternativna goriva v skladu z zahtevami Uredbe (EU) [...] [o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva].

Člen 22

Zahteve glede prometne infrastrukture za jedrno omrežje

1. Države članice do 31. decembra 2030 zagotovijo, da pristanišča na celinskih plovnih poteh jedrnega omrežja izpolnjujejo zahteve iz člena 21(1), točki (a) in (b), do 31. decembra 2040 pa, da izpolnjujejo zahteve iz člena 21(1), točka (c).
2. Države članice zagotovijo, da se omrežje celinskih plovnih poti, vključno s povezavami iz člena 20(1), točka (e), vzdržuje za omogočanje učinkovite, zanesljive in varne plovbe za uporabnike, z zagotovitvijo minimalnih zahtev glede plovnih poti in ravni storitev ter preprečevanjem poslabšanja teh minimalnih zahtev ali katerih koli opredeljenih osnovnih meril omrežja (dobre možnosti za plovbo).
3. Države članice zagotovijo zlasti, da:

- (a) reke, kanali, jezera, pristanišča na celinskih plovnih poteh in njihove dovozne poti zagotavljajo globino plovnega kanala vsaj 2,5 m in minimalno višino pod mostovi, ki niso dvizni, vsaj 5,25 m pri opredeljenih referenčnih vodostajih, ki so glede na statistično povprečje prekoračeni določeno število dni na leto.

Referenčni vodostaji se določijo na podlagi števila dni na leto, ko je dejanski vodostaj presegel določeni referenčni vodostaj. Komisija sprejme izvedbene akte za določitev referenčnih vodostajev iz prejšnjega pododstavka za posamezna povodja. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 59(3).

Komisija pri določanju referenčnih vodostajev upošteva zahteve, določene v mednarodnih konvencijah in sporazumih, sklenjenih med državami članicami;

- (b) države članice na javno dostopnem spletnem mestu objavijo število dni na leto iz točke (a), ko dejanski vodostaj presega določeni referenčni vodostaj za globino plovnega kanala ali ga ne dosega, in povprečne čakalne dobe pri vsaki zapornici;
 - (c) upravljavci zapornic zagotovijo, da se zapornice upravljajo in vzdržujejo na način, s katerim se čakalne dobe čim bolj skrajšajo;
 - (d) so reke, kanali in jezera opremljeni z rečnimi informacijskimi storitvami za vse storitve v skladu z Direktivo 2005/44/ES⁵¹, da se zagotovi čezmejno obveščanje uporabnikov v realnem času.
4. Na zahtevo države članice lahko Komisija v ustrezno utemeljenih primerih z izvedbenimi akti odobri izvzetja iz minimalnih zahtev iz odstavka 3, točka (a). Vsaka

⁵¹ Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2005/44/ES z dne 7. septembra 2005 o usklajenih rečnih informacijskih storitvah (RIS) na celinskih plovnih poteh v Skupnosti (UL L 255, 30.9.2005, str. 152).

zahteva za izvzetje temelji na socialno-ekonomski analizi stroškov in koristi ter oceni specifičnih geografskih ali pomembnih fizičnih omejitev in/ali morebitnih negativnih vplivov na okolje in biotsko raznovrstnost.

Šteje se, da poslabšanje minimalnih zahtev zaradi neposrednih človekovih dejavnosti ali neskrbnosti pri vzdrževanju omrežja celinskih plovnih poti ne utemeljuje odobritve izvzetja.

Državam članicam se lahko odobri izvzetje v primeru višje sile. Države članice takoj, ko je mogoče, znova vzpostavijo prejšnje pogoje za plovbo.

Po potrebi je vsaka zahteva za izvzetje predmet usklajevanja in dogovora s sosednjimi državami članicami.

5. Komisija sprejme izvedbene akte za določitev zahtev, ki dopolnjujejo minimalne zahteve, določene v skladu z odstavkom 3, točka (a), drugi pododstavek, za posamezna povodja. Te zahteve se lahko nanašajo zlasti na:

- (a) dopolnilne parametre za plovne poti, specifične za prosto tekoče reke;
- (b) specifikacije za infrastrukturo za celinske plovne poti;
- (c) specifikacije za infrastrukturo pristanišč na celinskih plovnih poteh;
- (d) ustrezna mesta in storitve za privezovanje za gospodarske uporabnike;
- (e) vzpostavitev infrastrukture za alternativna goriva za zagotovitev dostopa do alternativnih goriv v celotnem koridorju;
- (f) zahteve za digitalne aplikacije omrežja in postopke avtomatizacije;
- (g) odpornost infrastrukture proti podnebnim spremembam, naravnim nevarnostim in nesrečam, ki jih povzroči človek, ali namerno povzročenim motnjam;
- (h) uvajanje in spodbujanje novih tehnologij in inovacij za goriva za brezogljično energijo in pogonske sisteme.

Izvedbeni akti iz prvega pododstavka se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 59(3).

6. Komisija zagotovi usklajen pristop k uporabi dobrih možnosti za plovbo v Uniji in lahko sprejme smernice v zvezi s tem. Komisija pri določanju minimalnih zahtev za točki (e) in (f) zagotovi, da interoperabilnost med povodji ni ogrožena.

Člen 23

Dodatne prednostne naloge za razvoj infrastrukture za celinske plovne poti

Pri spodbujanju projektov skupnega interesa, ki se nanašajo na infrastrukturo celinskih plovnih poti, se poleg splošnih prednostnih nalog iz členov 12 in 13 pozornost nameni naslednjim vidikom:

- (a) kadar je primerno, doseganju višjih standardov za posodabljanje obstoječih plovnih poti in vzpostavljanje novih plovnih poti, da se izpolnijo zahteve trga;
- (b) ukrepom za preprečevanje in ublažitev poplav in suš;
- (c) spodbujanju trajnostnega, varnega in varovanega prometa po celinskih plovnih poteh, tudi v urbanih vozliščih;
- (d) posodobitvi in razširitvi zmogljivosti infrastrukture, ki je potrebna za prevoze na območju pristanišča in zunaj njega;
- (e) spodbujanju in razvoju ukrepov za izboljšanje okoljske uspešnosti prometa po celinskih plovnih poteh in prometne infrastrukture, vključno z brezemisijскими in nizkoemisijскими plovili, ter ukrepov za ublažitev vplivov na vodna telesa in biotsko raznovrstnost, odvisno od vode, v skladu z zahtevami, ki se uporabljajo, na podlagi prava Unije ali ustreznih mednarodnih sporazumov.

ODDELEK 3

INFRASTRUKTURA ZA POMORSKI PROMET IN EVROPSKI POMORSKI PROSTOR

Člen 24

Sestavni deli infrastrukture

1. Evropski pomorski prostor povezuje pomorske sestavne dele, opisane v odstavku 2, z omrežjem na kopnem in jih vključuje vanj z vzpostavljanjem ali nadgradnjo poti za prevoz po morju na kratkih razdaljah med dvema ali več pomorskimi pristanišči na ozemlju Unije ali med enim ali več pristanišči na ozemlju Unije in pristaniščem na ozemlju sosednje tretje države, ki z obalno črto na zaprtih morjih meji na vode Unije, ter z razvojem pomorskih pristanišč na ozemlju Unije in njihovih povezav z zaledjem za zagotavljanje učinkovitega, uspešnega in trajnostnega povezovanja z drugimi načini prevoza.
2. Evropski pomorski prostor sestavljajo:
 - (a) infrastruktura za pomorski promet na območju pristanišča v jedrnem in celovitem omrežju;
 - (b) ukrepi s širšimi koristmi, ki niso povezani z določenimi pristanišči ter koristijo širšemu evropskemu pomorskemu prostoru in pomorskemu sektorju, kot so podpora dejavnostim za zagotavljanje celoletne plovbe (lomljenje ledu), sistemi IKT za promet in hidrografske raziskave.
3. Infrastrukturo za pomorski promet iz odstavka 2, točka (a), sestavljajo zlasti:

- (a) pomorska pristanišča, vključno z infrastrukturo, ki je potrebna za prevoze na območju pristanišča;
- (b) osnovna pristaniška infrastruktura, kot so notranje luke, privezni zidovi, privezi, pomoli, doki, nasipi, zasipi in melioracije zemljišč;
- (c) morski kanali;
- (d) navigacijski pripomočki;
- (e) dostopne poti do pristanišč, plovne poti in zapornice;
- (f) valolomi;
- (g) povezave pristanišč z vseevropskim prometnim omrežjem drugih načinov prevoza;
- (h) sistemi IKT za promet, vključno z evropskim okoljem enotnega okenca za pomorski sektor ter sistemi spremljanja in obveščanja za ladijski promet;
- (i) infrastruktura, povezana z napravami za alternativna goriva, kot so opredeljene v Uredbi (EU) [...] [o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva];
- (j) pripadajoča oprema, ki lahko vključuje zlasti opremo za upravljanje prometa in tovora, zmanjšanje negativnih vplivov na okolje, izboljšanje energijske učinkovitosti, zmanjšanje hrupa in uporabo alternativnih goriv ter opremo za zagotavljanje celoletne plovbe, vključno z opremo za lomljenje ledu, hidrološke raziskave, osnovno poglobljanje ter varovanje pristanišča in dostopnih poti do pristanišč;
- (k) infrastruktura, potrebna za dejavnosti brez odpadkov in ukrepe krožnega gospodarstva.

4. Pomorsko pristanišče je del celovitega omrežja, kadar je izpolnjen vsaj eden od naslednjih pogojev:

- (a) skupni letni obseg potniškega prometa presega 0,1 % skupnega letnega obsega potniškega prometa vseh pomorskih pristanišč Unije. Referenčna količina za ta skupni obseg je najnovejše razpoložljivo triletno povprečje na podlagi statističnih podatkov, ki jih objavi Eurostat;
- (b) skupna letna količina tovora – pretovorjenega v razsutem ali nerazsutem stanju – je večja od 0,1 % ustrezne skupne letne količine tovora, pretovorjenega v vseh pomorskih pristaniščih Unije. Referenčna količina za ta skupni obseg je najnovejše razpoložljivo triletno povprečje na podlagi statističnih podatkov, ki jih objavi Eurostat;
- (c) pomorsko pristanišče je na otoku in zagotavlja edino točko dostopa do regije na ravni NUTS 3 v celovitem omrežju;
- (d) pomorsko pristanišče je v najbolj oddaljeni ali obrobni regiji, zunaj polmera 200 km od najbližjega drugega pristanišča v celovitem omrežju.

Člen 25

Zahteve glede prometne infrastrukture za celovito omrežje

1. Države članice zagotovijo, da:
 - (a) se v pomorskih pristaniščih celovitega omrežja vzpostavi infrastruktura za alternativna goriva v skladu z vsemi zahtevami Uredbe (EU) [...] [o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva];
 - (b) so pomorska pristanišča celovitega omrežja opremljena s potrebno infrastrukturo za izboljšanje okoljske uspešnosti ladij v pristaniščih, med drugim s sprejemnimi zmogljivostmi za oddajo odpadkov z ladij v skladu z Direktivo (EU) 2019/883 Evropskega parlamenta in Sveta⁵²;
 - (c) se sistemi spremljanja in obveščanja za ladijski promet ter sistem SafeSeaNet izvajajo v skladu z Direktivo 2002/59/ES;
 - (d) se vzpostavijo nacionalna enotna okenska za pomorski sektor v skladu z Uredbo (EU) 2019/1239.
2. Države članice do 31. decembra 2050 zagotovijo, da:
 - (a) so pomorska pristanišča celovitega omrežja povezana z železniško in cestno infrastrukturo, po možnosti pa tudi s celinskimi plovnimi potmi, razen kadar specifične geografske ali pomembne fizične omejitve preprečujejo tako povezavo;
 - (b) vsako pomorsko pristanišče celovitega omrežja, ki se uporablja za tovorni promet, vključuje vsaj en multimodalni tovorni terminal, ki je na voljo vsem prevoznikom in uporabnikom na nediskriminatoren način ter za uporabo katerega se zaračunavajo pregledne in nediskriminatorne takse;
 - (c) morski kanali, pristaniške plovne poti in rečna ustja povezujejo dve morji ali omogočajo dostop z morja do pomorskih pristanišč ter ustrezajo najmanj celinskim plovnim potem, ki izpolnjujejo zahteve iz člena 22;
 - (d) so pomorska pristanišča celovitega omrežja, ki so povezana s celinskimi plovnimi potmi, opremljena z namensko zmogljivostjo za upravljanje plovil za plovbo po celinskih plovnih poteh.
3. Na zahtevo države članice lahko Komisija v ustrezno utemeljenih primerih z izvedbenimi akti odobri izvzetja iz minimalnih zahtev iz odstavka 2. Vsaka zahteva za izvzetje temelji na socialno-ekonomski analizi stroškov in koristi ter oceni

⁵² Direktiva (EU) 2019/883 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. aprila 2019 o pristaniških sprejemnih zmogljivostih za oddajo odpadkov z ladij, spremembi Direktive 2010/65/EU in razveljavitvi Direktive 2000/59/ES (UL L 151, 7.6.2019, str. 116).

specifičnih geografskih ali pomembnih fizičnih omejitev in/ali morebitnih negativnih vplivov na okolje in biotsko raznovrstnost.

Člen 26

Zahteve glede prometne infrastrukture za jedrno omrežje

1. Države članice zagotovijo, da je infrastruktura za pomorski promet jedrnega omrežja v skladu s členom 25(1).
2. Države članice do 31. decembra 2030 zagotovijo, da infrastruktura za pomorski promet jedrnega omrežja izpolnjuje zahteve iz člena 25(2).
3. Na zahtevo države članice lahko Komisija v ustrezno utemeljenih primerih z izvedbenimi akti odobri izvzetja iz minimalnih zahtev iz odstavka 2. Vsaka zahteva za izvzetje temelji na socialno-ekonomski analizi stroškov in koristi ter oceni specifičnih geografskih ali pomembnih fizičnih omejitev in/ali morebitnih negativnih vplivov na okolje in biotsko raznovrstnost.

Člen 27

Dodatne prednostne naloge za razvoj pomorske infrastrukture

Pri spodbujanju projektov skupnega interesa, ki se nanašajo na pomorsko infrastrukturo, se poleg prednostnih nalog iz členov 12 in 13 pozornost nameni naslednjim vidikom:

- (a) nadgradnji pomorskega dostopa, kot so valolomi, morski kanali, plovne poti, zapornice, osnovno poglobljanje in navigacijski pripomočki;
- (b) izgradnji ali nadgradnji osnovne pristaniške infrastrukture, kot so notranje luke, privezni zidovi, privezi, pomoli, doki, nasipi, zasipi in melioracije zemljišč;
- (c) izboljšanju postopkov digitalizacije in avtomatizacije, zlasti za povečanje varovanja, varnosti in trajnostnosti;
- (d) uvajanju in spodbujanju novih tehnologij in inovacij za goriva za brezogljjično in nizkoogljjično energijo in pogonske sisteme;
- (e) izboljševanju odpornosti logističnih verig in mednarodne pomorske trgovine, tudi v zvezi s prilagajanjem podnebnim spremembam;
- (f) ukrepom za zmanjšanje hrupa in energijsko učinkovitost;
- (g) spodbujanju brezemisijjskih in nizkoemisijjskih plovil, ki opravljajo dejavnosti na povezavah za prevoz po morju na kratkih razdaljah, ter razvoju ukrepov za izboljšanje okoljske uspešnosti pomorskega prometa za optimizacijo postankov

v pristaniščih ali dobavne verige v skladu z zahtevami, ki se uporabljajo, na podlagi prava Unije ali ustreznih mednarodnih sporazumov.

ODDELEK 4

INFRASTRUKTURA ZA CESTNI PROMET

Člen 28

Sestavni deli infrastrukture

1. Infrastrukturo za cestni promet sestavljajo zlasti:
 - (a) ceste, vključno z:
 - (i) mostovi;
 - (ii) predori;
 - (iii) križišči;
 - (iv) prehodi;
 - (v) priključki;
 - (vi) odstavnimi pasovi;
 - (vii) parkirišči in počivališči, vključno z varnimi in varovanimi parkirišči za gospodarska vozila;
 - (viii) sistemi za tehtanje med premikanjem;
 - (ix) infrastrukturo, povezano z napravami za alternativna goriva, ki izpolnjujejo vse zahteve iz Uredbe (EU) [...] [o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva];
 - (x) infrastrukturo za zmanjšanje vpliva na okolje;
 - (b) pripadajoča oprema;
 - (c) sistemi IKT za promet;
 - (d) dovozne poti in povezave na zadnjem delu poti do multimodalnih tovornih terminalov;
 - (e) povezave tovornih terminalov in logističnih platform z drugimi načini prevoza v vseevropskem prometnem omrežju;

- (f) avtobusni terminali.
2. Ceste iz odstavka 1, točka (a), so tiste, ki imajo pomembno vlogo v tovornem in potniškem prometu na dolge razdalje, povezujejo glavna urbana in gospodarska središča ter so povezane z drugimi načini prevoza.
3. Oprema, ki je povezana s cestami, lahko vključuje zlasti opremo za upravljanje prometa, obveščanje in navigacijo, zaračunavanje cestnin in uporabnin, varnost, zmanjšanje negativnih vplivov na okolje, oskrbo vozil z gorivom ali polnjenje vozil z alternativnim pogonom ter za varna in varovana parkirišča za gospodarska vozila.

Člen 29

Zahteve glede prometne infrastrukture za celovito omrežje

1. Države članice zagotovijo, da:
- (a) se zagotavlja, spremlja in po potrebi izboljšuje varnost infrastrukture za cestni promet v skladu z Direktivo 2008/96/ES Evropskega parlamenta in Sveta⁵³;
 - (b) so ceste zasnovane, zgrajene ali nadgrajene in se vzdržujejo za najvišjo raven varnosti v prometu, zlasti na podlagi izvajanja najnovejših tehnologij;
 - (c) so ceste zasnovane, zgrajene ali nadgrajene in se vzdržujejo za najvišjo raven varstva okolja, po potrebi tudi z nizkohrupnimi cestišči ter zbiranjem, čiščenjem in odvajanjem površinskega odтока;
 - (d) so cestni predori, ki so dolgi več kot 500 m, skladni z Direktivo Evropskega parlamenta in Sveta 2004/54/ES⁵⁴;
 - (e) je po potrebi zagotovljena interoperabilnost cestninskih sistemov v skladu z Direktivo (EU) 2019/520 Evropskega parlamenta in Sveta⁵⁵, Izvedbeno uredbo Komisije C(2019) 9080⁵⁶ in Delegirano uredbo Komisije C(2019) 8369⁵⁷;
 - (f) se cestnine in uporabnine po potrebi zaračunavajo v skladu z Direktivo Evropskega parlamenta in Sveta 1999/62/ES⁵⁸;

⁵³ Direktiva 2008/96/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. novembra 2008 o izboljšanju varnosti cestne infrastrukture (UL L 319, 29.11.2008, str. 59).

⁵⁴ Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2004/54/ES z dne 29. aprila 2004 o minimalnih varnostnih zahtevah za predore v vseevropskem cestnem omrežju (UL L 167, 30.4.2004, str. 39).

⁵⁵ Direktiva (EU) 2019/520 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. marca 2019 o interoperabilnosti elektronskih cestninskih sistemov ter lažji čezmejni izmenjavi informacij o neplačilih cestnine v Uniji (UL L 91, 29.3.2019, str. 45).

⁵⁶ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2020/204 z dne 28. novembra 2019 o podrobnih obveznostih ponudnikov storitev evropskega elektronskega cestninjenja, minimalni vsebini izjave o območju storitev evropskega elektronskega cestninjenja, elektronskih vmesnikih, zahtevah za komponente interoperabilnosti in razveljavitvi Odločbe 2009/750/ES (UL L 43, 17.2.2020, str. 49).

⁵⁷ Delegirana Uredba Komisije (EU) 2020/203 z dne 28. novembra 2019 o klasifikaciji vozil, obveznostih uporabnikov storitev evropskega elektronskega cestninjenja, zahtevah za komponente interoperabilnosti in minimalnih merilih za upravičenost za priglase organe (UL L 43, 17.2.2020, str. 41).

- (g) so vsi inteligentni prometni sistemi na infrastrukturi za cestni promet skladni z Direktivo (EU) [...] o okviru za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov ter se uvedejo v skladu z delegiranimi akti, sprejetimi na podlagi navedene direktive⁵⁹;
 - (h) se v cestnem omrežju vzpostavi infrastruktura za alternativna goriva v skladu z vsemi zahtevami iz Uredbe (EU) [...] [o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva].
2. Države članice do 31. decembra 2050 zagotovijo, da cestna infrastruktura celovitega omrežja izpolnjuje naslednje zahteve:
- (a) cesta je posebej zasnovana, zgrajena ali nadgrajena za promet motornih vozil ter:
 - (i) ima, razen na posameznih odsekih ali začasno, dva vozna pasova za obe smeri prometa, ločena bodisi z vmesnim ločilnim pasom, ki ni namenjen prometu, bodisi izjemoma na drugačen način;
 - (ii) na istem nivoju ne prečka ceste, železniške ali tramvajske proge, kolesarske steze ali pešpoti ter
 - (iii) ne služi neposredno zemljiščem, na katera meji;
 - (b) počivališča so drugo od drugega oddaljena največ 60 km ter zagotavljajo zadostno število parkirnih mest, opremo za varnost in varovanje ter ustrezne objekte, vključno s sanitarnimi, ki izpolnjujejo potrebe raznolike delovne sile;
 - (c) varna in varovana parkirišča so drugo od drugega oddaljena največ 100 km ter zagotavljajo zadostno število parkirnih mest za gospodarska vozila in izpolnjujejo zahteve iz člena 8(1), točka (a), Uredbe (EU) 2020/1054⁶⁰;
 - (d) sistemi za tehtanje med premikanjem so nameščeni tako, da so drug od drugega oddaljeni največ 300 km. Omogočajo identifikacijo vozil in skupin vozil, ki verjetno presegajo največjo dovoljeno težo iz Direktive Sveta 96/53/ES.
3. Države članice do 31. decembra 2030 zagotovijo uvedbo ali uporabo sredstev za zaznavanje dogodkov ali razmer v zvezi z varnostjo in zbiranje ustreznih podatkov o cestnem prometu za zagotavljanje osnovnih splošnih informacij v zvezi z varnostjo v

⁵⁸ Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 1999/62/ES z dne 17. junija 1999 o cestnih pristojbinah za uporabo določene infrastrukture za težka tovorna vozila (UL L 187, 20.7.1999, str. 42).

⁵⁹ Direktiva 2021/... o spremembi Direktive 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2010 o okviru za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v cestnem prometu in za vmesnike do drugih vrst prevoza (UL L [...]).

⁶⁰ Uredba (EU) 2020/1054 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. julija 2020 o spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 glede minimalnih zahtev za najdaljši dnevni in tedenski čas vožnje, najkrajše odmore ter dnevni in tedenski čas počitka ter Uredbe (EU) št. 165/2014 glede določanja položaja s tahografi (UL L 249, 31.7.2020, str. 1).

cestnem prometu, kot so opredeljene v Delegirani uredbi Komisije (EU) št. 886/2013⁶¹.

4. Na zahtevo države članice lahko Komisija v ustrezno utemeljenih primerih z izvedbenimi akti odobri izvzetja iz zahteve iz odstavka 2, točka (a), zlasti kadar gostota prometa ne presega 10 000 vozil na dan v obe smeri ali kadar obstajajo specifične geografske ali pomembne fizične omejitve, če se pri tem zagotovi ustrezna raven varnosti. Vsaka zahteva za izvzetje temelji na socialno-ekonomski analizi stroškov in koristi ter oceni specifičnih geografskih ali pomembnih fizičnih omejitev in/ali morebitnih negativnih vplivov naložb na okolje in biotsko raznovrstnost.

Člen 30

Zahteve glede prometne infrastrukture za jedrno omrežje in razširjeno jedrno omrežje

1. Države članice zagotovijo, da je cestna infrastruktura jedrnega omrežja in razširjenega jedrnega omrežja v skladu s členom 29(1).
2. Države članice do 31. decembra 2040 zagotovijo, da cestna infrastruktura jedrnega omrežja in razširjenega jedrnega omrežja izpolnjuje zahteve iz člena 29(2), točke (a), (c) in (d).
3. Države članice do 31. decembra 2030 zagotovijo, da cestna infrastruktura jedrnega omrežja in razširjenega jedrnega omrežja izpolnjuje zahteve iz člena 29(2), točka (b).
4. Države članice do 31. decembra 2025 zagotovijo, da cestna infrastruktura jedrnega omrežja izpolnjuje zahteve iz člena 29(3).
5. Na zahtevo države članice lahko Komisija v ustrezno utemeljenih primerih z izvedbenimi akti odobri izvzetja iz zahteve iz člena 29(2), točka (a), zlasti kadar gostota prometa ne presega 10 000 vozil na dan v obe smeri ali kadar obstajajo specifične geografske ali pomembne fizične omejitve, če se pri tem zagotovi ustrezna raven varnosti. Vsaka zahteva za izvzetje temelji na socialno-ekonomski analizi stroškov in koristi ter oceni specifičnih geografskih ali pomembnih fizičnih omejitev in/ali morebitnih negativnih vplivov naložb na okolje in biotsko raznovrstnost.

Člen 31

Dodatne prednostne naloge za razvoj cestne infrastrukture

⁶¹ Delegirana uredba Komisije (EU) št. 886/2013 z dne 15. maja 2013 o dopolnitvi Direktive 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi s podatki in postopki za, po možnosti, brezplačno zagotavljanje osnovnih splošnih informacij uporabnikom v zvezi z varnostjo v cestnem prometu (UL L 247, 18.9.2013, str. 6).

Pri spodbujanju projektov skupnega interesa, ki se nanašajo na cestno infrastrukturo, se poleg splošnih prednostnih nalog iz členov 12 in 13 pozornost nameni naslednjim vidikom:

- (a) izboljšanju in spodbujanju varnosti v cestnem prometu ob upoštevanju potreb ranljivih udeležencev v prometu in najrazličnejših udeležencev v cestnem prometu, zlasti oseb z zmanjšano mobilnostjo;
- (b) zmanjševanju zastojev na obstoječih cestah, zlasti s pametnim upravljanjem prometa, vključno z dinamičnimi pristojbinami za zastoje in cestninami, odvisnimi od časa v dnevu, tedna ali letnega časa;
- (c) uvajanju inovativnih tehnologij za izboljšanje nadzora nad skladnostjo s pravnim okvirom Unije za cestni promet, vključno s pametnimi in avtomatiziranimi orodji za izvrševanje ter komunikacijsko infrastrukturo 5G;
- (d) pri izgradnji ali nadgradnji cestne infrastrukture zagotavljanju neprekinjenosti in dostopnosti poti za pešce in kolesarskih stez za spodbujanje aktivnih načinov potovanja.

ODDELEK 5

INFRASTRUKTURA ZA ZRAČNI PROMET

Člen 32

Sestavni deli infrastrukture

1. Infrastrukturo za zračni promet sestavljajo zlasti:
 - (a) zračni prostor, rute in zračne poti;
 - (b) letališča, vključno z infrastrukturo in opremo, potrebno za zemeljske operacije in prevoze na območju letališča, vertiportih in izstreliščih;
 - (c) povezave letališč z drugimi načini prevoza v vseevropskem prometnem omrežju;
 - (d) sistemi ATM/ANS in pripadajoča oprema, vključno z vesoljsko opremo;
 - (e) infrastruktura za alternativna goriva in oskrbo mirujočih zrakoplovov z električno energijo, kot je opredeljena v Uredbi (EU) [...] [o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva];
 - (f) infrastruktura za proizvodnjo alternativnih goriv na kraju samem, izboljšanje energijske učinkovitosti ter zmanjšanje vpliva letališč ali povezanih letaliških dejavnosti, kot so storitve zemeljske oskrbe, operacije zrakoplovov in prevoz potnikov na tleh, na podnebje in okolje ter njihovih emisij hrupa;

- (g) infrastruktura za ločeno zbiranje odpadkov, preprečevanje odpadkov in dejavnosti na področju krožnega gospodarstva.
2. Letališče je del celovitega omrežja, kadar izpolnjuje vsaj enega od naslednjih pogojev:
- (a) letališča za tovorni promet: skupni letni obseg tovarnega prometa znaša najmanj 0,2 % skupnega letnega obsega tovarnega prometa vseh letališč Unije;
 - (b) letališča za potniški promet: skupni letni obseg potniškega prometa znaša najmanj 0,1 % skupnega letnega obsega potniškega prometa vseh letališč Unije, razen če je zadevno letališče zunaj polmera 100 km od najbližjega letališča celovitega omrežja ali zunaj polmera 200 km, če je v regiji, v kateri je letališče, železniška proga za visoke hitrosti.

Podlaga za izračun skupnega letnega obsega potniškega prometa in skupnega letnega obsega tovarnega prometa je najnovejše razpoložljivo triletno povprečje na podlagi statističnih podatkov, ki jih objavi Eurostat.

Člen 33

Zahteve glede prometne infrastrukture za jedrno in celovito omrežje

1. Države članice zagotovijo, da:
- (a) so letališča jedrnega omrežja do 31. decembra 2030 povezana z železniškim omrežjem za prevoz na dolge razdalje, vključno z železniškim omrežjem za visoke hitrosti, in infrastrukturo za cestni promet v vseevropskem prometnem omrežju, razen kadar specifične geografske ali pomembne fizične omejitve preprečujejo take povezave;
 - (b) so letališča celovitega omrežja, katerih skupni letni obseg potniškega prometa presega štiri milijone potnikov, do 31. decembra 2050 povezana z železniškim omrežjem za prevoz na dolge razdalje, vključno z železniškim omrežjem za visoke hitrosti, in infrastrukturo za cestni promet v vseevropskem prometnem omrežju, razen kadar specifične geografske ali pomembne fizične omejitve preprečujejo take povezave;
 - (c) vsako letališče na njihovem ozemlju vključuje vsaj en terminal, ki je na voljo vsem prevoznikom in uporabnikom na nediskriminatoren način ter za uporabo katerega se zaračunavajo pregledne in nediskriminatorne takse;
 - (d) se za infrastrukturo za zračni promet uporabljajo skupni osnovni standardi za varovanje civilnega letalstva pred dejanji nezakonitega vmešavanja, ki jih je Unija sprejela v skladu z Uredbo (ES) št. 300/2008 Evropskega parlamenta in Sveta⁶²;

⁶² Uredba (ES) št. 300/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2008 o skupnih pravilih na področju varovanja civilnega letalstva in o razveljavitvi Uredbe (ES) št. 2320/2002 (UL L 97, 9.4.2008, str. 72).

- (e) infrastruktura za upravljanje zračnega prometa omogoča izvajanje enotnega evropskega neba v skladu z uredbami (ES) št. 549/2004, (ES) št. 550/2004 in (ES) št. 551/2004 ter Uredbo (EU) 2018/1139 ter zračnega prevoza, da se izboljšajo uspešnost in trajnostnost evropskega letalskega sistema ter uporaba izvedbenih pravil in specifikacij Unije;
 - (f) se na letališčih vzpostavi infrastruktura za alternativna goriva v skladu z vsemi zahtevami iz Uredbe (EU) [...] [o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva];
 - (g) infrastruktura za zračni promet zagotavlja oskrbo mirujočih zrakoplovov s klimatiziranim zrakom.
2. Na zahtevo države članice lahko Komisija v ustrezno utemeljenih primerih z izvedbenimi akti odobri izvzetja iz zahtev iz odstavka 1, točke (a), (b), (c) in (g). Vsaka zahteva za izvzetje temelji na socialno-ekonomski analizi stroškov in koristi ali je povezana s specifičnimi geografskimi ali pomembnimi fizičnimi omejitvami, vključno z neobstojem železniškega sistema na ozemlju.

Člen 34

Dodatne prednostne naloge za razvoj infrastrukture za zračni promet

Pri spodbujanju projektov skupnega interesa, ki se nanašajo na infrastrukturo za zračni promet, se poleg prednostnih nalog iz členov 12 in 13 pozornost nameni naslednjim vidikom:

- (a) povečanju energijske in operativne učinkovitosti letališč;
- (b) podpori izvajanju enotnega evropskega neba in interoperabilnih sistemov, zlasti sistemov, razvitih v okviru projekta SESAR v skladu z osrednjim načrtom za upravljanje zračnega prometa v Evropi;
- (c) izboljšanju postopkov digitalizacije in avtomatizacije, zlasti za povečanje varnosti in varovanja;
- (d) izboljšanju multimodalnih medsebojnih povezav letališč z infrastrukturo za druge načine prevoza, po potrebi pa tudi z urbaniimi vozlišči;
- (e) izboljšanju trajnostnosti ter zmanjšanju vplivov na podnebje in okolje ter vplivov hrupa, zlasti z uvajanjem novih tehnologij in inovacij, alternativnih goriv, brezemisijjskih in nizkoemisijjskih zrakoplovov ter brezogljicne in nizkoogljicne infrastrukture.

ODDELEK 6

INFRASTRUKTURA ZA MULTIMODALNE TOVORNE TERMINALE

Člen 35

Opredelitev multimodalnih tovornih terminalov

1. Multimodalni tovorni terminali vseevropskega prometnega omrežja so terminali, ki:
 - (a) se nahajajo v pomorskih pristaniščih vseevropskega prometnega omrežja, kot so navedena v Prilogi II;
 - (b) se nahajajo v pristaniščih na celinskih plovnih poteh vseevropskega prometnega omrežja, kot so navedena v Prilogi II;
 - (c) se nahajajo v urbanem vozlišču ali njegovi bližini;
 - (d) so opredeljeni kot železniško-cestni terminali vseevropskega prometnega omrežja, kot so navedeni v Prilogi II.
 2. Države članice zagotovijo, da je v vseevropskem prometnem omrežju na voljo zadostna zmogljivost multimodalnih tovornih terminalov, ki ustreza sedanjim in prihodnjim prometnim tokovom, zlasti tokovom v urbanih vozliščih, industrijskih središčih, pristaniščih in logističnih vozliščih.
 3. Države članice v dveh letih po začetku veljavnosti te uredbe opravijo tržno in v prihodnost usmerjeno analizo v zvezi z multimodalnimi tovornimi terminali na svojem ozemlju. Ta analiza vključuje vsaj:
 - (a) proučitev sedanjih in prihodnjih tokov tovornega prometa, vključno s tokovi cestnega tovornega prometa;
 - (b) opredelitev obstoječih multimodalnih tovornih terminalov vseevropskega prometnega omrežja na ozemljih držav članic in oceno potrebe po novih multimodalnih tovornih terminalih ali dodatni zmogljivosti za pretovarjanje v obstoječih terminalih;
 - (c) proučitev načina, kako zagotoviti ustrezno porazdelitev multimodalnih tovornih terminalov z ustrezno zmogljivostjo za pretovarjanje, da se izpolnijo potrebe, opredeljene v točki (b). Pri tem se upoštevajo terminali na obmejnih območjih sosednjih držav članic.
- Države članice se posvetujejo s pošiljatelji, prevozniki in izvajalci logističnih storitev, ki opravljajo dejavnosti na njihovem ozemlju. Pri svoji analizi upoštevajo rezultate posvetovanja.
4. Države članice na podlagi analize iz odstavka 3 pripravijo akcijski načrt za razvoj omrežja multimodalnih tovornih terminalov. Rezultate analize in akcijski načrt predložijo Komisiji najpozneje šest mesecev po zaključku analize skupaj s

seznamom železniško-cestnih terminalov, ki jih država članica predlaga za vključitev v prilogi I in II.

5. Železniško-cestni terminal je del vseevropskega prometnega omrežja ter naveden v prilogah I in II, kadar je izpolnjen vsaj eden od naslednjih pogojev:
- (a) letna količina pretovorjenega tovora v primeru tovora v nerazsutem stanju presega 800 000 ton ali pa v primeru tovora v razsutem stanju presega 0,1 % ustrezne skupne letne količine tovora, pretovorjenega v vseh pomorskih pristaniščih Unije;
 - (b) je glavni železniško-cestni terminal, ki ga je država članica določila za regijo na ravni NUTS 2, če v navedeni regiji ni železniško-cestnega terminala v skladu s točko (a);
 - (c) država članica ga predlaga v skladu z odstavkom 4.

Člen 36

Sestavni deli infrastrukture

Multimodalne tovarne terminale sestavljajo zlasti:

- (a) infrastruktura, ki povezuje različne načine prevoza na območju terminala in v njegovi bližini;
- (b) oprema, kot so žerjavi, transportni trakovi in druge naprave za pretovarjanje tovora z enega načina prevoza na drugega ter za nameščanje in skladiščenje tovora;
- (c) namenski prostori, kot so območje izhodov, vmesni in čakalni prostor, območje za pretovarjanje in pasovi za vožnjo ali natovarjanje;
- (d) ustrezni sistemi IKT za učinkovite operacije v terminalih, kot so sistemi za olajševanje načrtovanja infrastrukturnih zmogljivosti, prevozov, povezav med različnimi načini in pretovarjanje;
- (e) infrastruktura v zvezi z napravami za alternativna goriva.

Člen 37

Zahteve glede prometne infrastrukture

1. Države članice na pravičen in nediskriminatoren način zagotovijo, da so multimodalni tovarni terminali iz člena 35(1):
- (a) povezani z načini prevoza, ki so na voljo na območju, kadar je to mogoče, razen če to ni upravičeno z vidika socialno-ekonomskih stroškov in koristi;

- (b) do 31. decembra 2030 opremljeni z vsaj eno polnilno postajo za težka vozila, kot je opredeljena v členu 2, točka 43, Uredbe (EU) [...] [o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva];
 - (c) opremljeni z digitalnimi orodji, da se do 31. decembra 2030 zagotovijo:
 - (i) učinkovite operacije v terminalih, kot so operacije svetlobnih vrat, sistema za upravljanje terminala, digitalnega sistema za prijavo/odjavo voznika, kamer ali drugih senzorjev na opremi za pretovarjanje ter sistemov kamer ob progi;
 - (ii) zagotavljanje tokov informacij v terminalu ter med različnimi načini prevoza vzdolž logistične verige in terminalom.
2. Države članice do 31. decembra 2030 na pravičen in nediskriminatoren način zagotovijo, da so multimodalni tovorni terminali iz člena 35(1), ki so povezani z železniškim omrežjem, primerni za vse vrste intermodalnih nakladalnih enot, če so opredeljeni kot intermodalni terminali in opravljajo vertikalno pretovarjanje.
3. Države članice do 31. decembra 2040 na pravičen in nediskriminatoren način zagotovijo, da so multimodalni tovorni terminali iz člena 35(1), ki so povezani z železniškim omrežjem, primerni za vlake dolžine 740 m brez prilagoditev, če to ni ekonomsko smiselno, pa, da se sprejmejo ustrezni ukrepi za izboljšanje operativne učinkovitosti uporabe vlakov dolžine 740 m, kot so podaljšanje in elektrifikacija stranskih tirov za prihode in odhode, prilagoditve signalizacijskih sistemov in izboljšave konfiguracije tirov.
4. Države članice do 31. decembra 2050 na pravičen in nediskriminatoren način zagotovijo, da so vsi multimodalni tovorni terminali iz člena 35(1), ki so povezani z železniškim omrežjem, primerni za vse vlake dolžine 740 m brez prilagoditev.
5. Na zahtevo države članice lahko Komisija v ustrezno utemeljenih primerih z izvedbenimi akti odobri izvzetja iz obveznosti iz odstavkov 1 do 4, kadar naložbe v infrastrukturo ni mogoče upravičiti z vidika socialno-ekonomskih stroškov in koristi, zlasti kadar se terminal nahaja na prostorsko omejenem območju.

Člen 38

Dodatne prednostne naloge za razvoj multimodalne prometne infrastrukture

Pri spodbujanju projektov skupnega interesa, ki se nanašajo na multimodalno prometno infrastrukturo, se poleg splošnih prednostnih nalog iz členov 12 in 13 pozornost nameni naslednjim vidikom:

- (a) olajševanju povezav med različnimi načini prevoza;
- (b) odpravljanju glavnih tehničnih in upravnih ovir za multimodalni promet, med drugim z zagotavljanjem elektronskih informacij o prevozu blaga;

- (c) razvoju nemotenega pretoka informacij, ki omogoča prometne storitve po celotnem sistemu vseevropskega prometnega omrežja;
- (d) olajševanju interoperabilnosti za izmenjavo podatkov, dostop do podatkov in ponovno uporabo podatkov v okviru posameznih načinov prevoza in med njimi;
- (e) kadar je to ustrezno, spodbujanju možnosti uporabe vlakov dolžine 740 m na zasebnih tirih vseevropskega prometnega omrežja brez prilagoditev.

ODDELEK 7

URBANA VOZLIŠČA

Člen 39

Sestavni deli urbanih vozlišč

1. Urbano vozlišče sestavljajo zlasti:
 - (a) prometna infrastruktura v urbanem vozlišču, ki je del vseevropskega prometnega omrežja, vključno z obvoznici, in izboljšuje uspešnost vseevropskega prometnega omrežja;
 - (b) točke dostopa do vseevropskega prometnega omrežja, zlasti multimodalne železniške postaje, multimodalni tovorni terminali, pristanišča ali letališča;
 - (c) povezave na začetnem in zadnjem delu poti med temi točkami dostopa in do njih.
2. Urbana vozlišča vseevropskega prometnega omrežja so navedena v Prilogi II.

Člen 40

Zahteve za urbana vozlišča

Za zagotovitev učinkovitega delovanja celotnega vseevropskega prometnega omrežja brez ozkih grl države članice pri razvoju vseevropskega prometnega omrežja v urbanih vozliščih zagotovijo:

- (a) razpoložljivost infrastrukture za polnjenje in oskrbo z alternativnimi gorivi, tudi v logističnih platformah in za javni prevoz, v skladu z vsemi zahtevami Uredbe (EU) [...] [o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva];
- (b) do 31. decembra 2025:

- (i) sprejetje načrta za trajnostno mobilnost v mestih v skladu s Prilogo V, ki vključuje predvsem ukrepe za povezovanje različnih načinov prevoza, spodbujanje učinkovite brezemisijске mobilnosti, vključno s trajnostno in brezemisijsko logistiko v mestih, ter zmanjšanje onesnaževanja zraka in obremenitve s hrupom ter v katerem se upoštevajo vseevropski prometni tokovi na dolgih razdaljah;
 - (ii) zbiranje podatkov o mobilnosti v mestih po posameznih urbanih vozliščih in njihovo predložitev Komisiji, pri čemer navedeni podatki vključujejo vsaj podatke o emisijah toplogrednih plinov, zastojih, nesrečah in poškodbah, modalnem deležu in dostopu do storitev mobilnost ter podatke o onesnaženosti zraka in obremenitvi s hrupom. Pozneje se ti podatki predložijo vsako leto;
- (c) do 31. decembra 2030:
- (i) za potniški promet: trajnostno, nemoteno in varno povezavo med železniško infrastrukturo, cestno infrastrukturo, infrastrukturo za zračni promet in infrastrukturo za aktivne načine potovanja, po potrebi pa tudi infrastrukturo celinskih plovni poti in pomorsko infrastrukturo;
 - (ii) za potniški promet: možnost potnikov, da dostopajo do informacij, rezervirajo potovanja, plačajo zanje in prevzamejo vozovnice prek multimodalnih digitalnih storitev mobilnosti;
 - (iii) za tovorni promet: trajnostno, nemoteno in varno povezavo med železniško infrastrukturo in cestno infrastrukturo, po potrebi pa tudi infrastrukturo celinskih plovni poti, infrastrukturo za zračni promet in pomorsko infrastrukturo ter ustrezne povezave z logističnimi platformami in objekti;
 - (iv) razvoj multimodalnih vozlišč potniškega prometa za olajšanje povezav na začetnem in zadnjem delu poti, ki so opremljena z vsaj eno polnilno postajo za težka vozila, kot je opredeljena v členu 2, točka 43, Uredbe (EU) [...] [o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva];
- (d) do 31. decembra 2040: razvoj vsaj enega multimodalnega tovarnega terminala, ki zagotavlja zadostno zmogljivost za pretovarjanje v urbanem vozlišču ali njegovi bližini.

Komisija najpozneje eno leto po začetku veljavnosti te uredbe sprejme izvedbeni akt za določitev metodologije za zbiranje podatkov iz odstavka (b), točka (ii), s strani držav članic. Ta izvedbeni akt se sprejme v skladu s postopkom pregleda iz člena 59(3).

Člen 41

Dodatne prednostne naloge za urbana vozlišča

Pri spodbujanju projektov skupnega interesa, ki se nanašajo na urbana vozlišča, se poleg splošnih prednostnih nalog iz členov 12 in 13 pozornost nameni naslednjim vidikom:

- (a) nemoteni povezavi med infrastrukturo vseevropskega prometnega omrežja ter infrastrukturo za regionalni in lokalni promet;
- (b) zmanjšanju izpostavljenosti mestnih območij negativnim učinkom tranzitnega železniškega in cestnega prometa, kar lahko vključuje obvoznice;
- (c) spodbujanju učinkovitega in nizkohrupnega brezemisijskega prometa in mobilnosti, vključno z zagotavljanjem okolju prijaznejših mestnih vozniških parkov;
- (d) povečanju modalnega deleža javnega prevoza in aktivnih načinov potovanja;
- (e) digitalni izmenjavi informacij o prevozu in prometu med mestnimi in nemestnimi središči za upravljanje prometa ter s subjekti, ki zagotavljajo informacijske storitve, v skladu s standardi ISO/CEN.

POGLAVJE IV

DOLOČBE ZA PAMETEN IN ODPOREN PROMET

Člen 42

Sistemi IKT za promet

1. Sistemi IKT za promet omogočajo upravljanje zmogljivosti in prometa, izmenjavo informacij v okviru posameznega načina prevoza in med njimi za multimodalne prevoze in storitve z dodano vrednostjo, povezane s prometom, ter izboljšanje odpornosti, varnosti, varovanja, stanja v zvezi z zastoji, operativne in okoljske uspešnosti ter poenostavljene upravne postopke. Poleg tega olajšujejo nemoteno povezavo med infrastrukturo in mobilnimi sredstvi.
2. Sistemi IKT za promet se uvedejo po vsej Uniji, da se v vseh državah članicah zagotovi navzočnost sklopa interoperabilnih osnovnih zmogljivosti.
3. Sistemi IKT za promet iz tega člena vključujejo:
 - (a) za železnice: ERTMS, telematske aplikacije za tovorni in potniški promet iz tehnične specifikacije za interoperabilnost ter druge izboljšave digitalizacije, zlasti produkte Skupnega podjetja Shift2Rail in Skupnega podjetja za evropske železnice;
 - (b) za celinske plovne poti: rečne informacijske storitve;
 - (c) za cestni promet: inteligentne prometne sisteme;

- (d) za pomorski promet: evropsko okolje enotnega okenca za pomorski sektor za storitve upravljanja ladijskega prometa s sistemi spremljanja in obveščanja za ladijski promet ter za izmenjavo informacij;
- (e) za zračni promet: sisteme ATM/ANS, zlasti tiste iz projekta SESAR;
- (f) za multimodalni promet: elektronske informacije o prevozu blaga, podatkovni prostor EU za mobilnost ter okvire za olajšanje izmenjave podatkov med podjetji za preglednost in optimizacijo dobavne verige.

Člen 43

Trajnostne storitve tovarnega prometa

1. Države članice spodbujajo projekte skupnega interesa, ki zagotavljajo učinkovite storitve tovarnega prometa, pri katerih se uporablja infrastruktura vseevropskega prometnega omrežja, prispevajo k zmanjšanju emisij ogljikovega dioksida in drugih negativnih vplivov na okolje ter katerih cilj je:
 - (a) izboljšanje trajnostne uporabe prometne infrastrukture, vključno z njenim učinkovitim upravljanjem;
 - (b) spodbujanje uvajanja inovativnih prometnih storitev, vključno s povezavami za prevoz po morju na kratkih razdaljah, sistemi IKT za promet in razvojem pomožne infrastrukture, potrebne predvsem za uresničevanje ciljev teh storitev, povezanih z okoljem in varnostjo, pa tudi vzpostavljanja ustreznih struktur upravljanja;
 - (c) olajšanje opravljanja multimodalnih prevoznih storitev, vključno s potrebnimi spremljajočimi tokovi informacij, in izboljšanje sodelovanja med udeleženci v logistični verigi, vključno s pošiljatelji, prevozniki, ponudniki storitev in njihovimi strankami;
 - (d) spodbujanje gospodarnega ravnanja z viri ter brezemisijskih in nizkoemisijskih operacij, zlasti na področju tehnologij, operacij, pogona vozil, vožnje/premikanja s paro, načrtovanja sistemov in operacij;
 - (e) izboljšanje povezav z najbolj ranljivimi in izoliranimi deli Unije, zlasti z najbolj oddaljenimi regijami, drugimi oddaljenimi, otoškimi, obrobnimi in gorskimi regijami ter redko poseljenimi območji.
2. Države članice spodbujajo uvajanje inovativnih prometnih storitev, med drugim z evropskim pomorskim prostorom, sistemi IKT in razvojem pomožne infrastrukture, potrebne za uresničevanje ciljev teh storitev, povezanih z okoljem in varnostjo, pa tudi z vzpostavljanjem ustreznih struktur upravljanja.

Člen 44

Nove tehnologije in inovacije

Da bi se vseevropsko prometno omrežje nenehno prilagajalo razvoju in uvajanju inovativnih tehnologij, si države članice prizadevajo zlasti:

- (a) podpirati in spodbujati razogljičenje prometa s preходом na brezemisijška in nizkoemisijška vozila, plovila in zrakoplove ter druge inovativne in trajnostne prometne tehnologije in tehnologije omrežja, kot je tehnologija *hyperloop*;
- (b) omogočati razogljičenje vseh načinov prevoza s spodbujanjem energijske učinkovitosti, uvajati brezemisijške in nizkoemisijške rešitve, vključno s sistemi za oskrbo z vodikom in električno energijo ter drugimi novimi rešitvami, kot so trajnostna goriva, ter zagotavljati ustrezno infrastrukturo. Taka infrastruktura lahko vključuje dostop do omrežja in druge zmogljivosti, potrebne za oskrbo z energijo, lahko upošteva vmesnik infrastruktura–vozilo in lahko vključuje sisteme IKT za promet. Prometna infrastruktura se lahko uporablja kot energetska vozlišče za različne načine prevoza;
- (c) podpirati uporabo in uvajanje novih digitalnih tehnologij ter zlasti spodbujati infrastrukturo za povezljivost z neprekinjeno pokritostjo v vseh evropskih prometnih koridorjih za zagotovitev najvišje ravni in uspešnosti digitalne infrastrukture ter doseganje višjih ravni avtomatizacije;
- (d) izboljšati varnost in trajnostnost pri premikih potnikov in prevozu blaga;
- (e) izboljšati delovanje, upravljanje, dostopnost, interoperabilnost, multimodalnost in učinkovitost omrežja, med drugim z razvojem multimodalnih digitalnih storitev mobilnosti in infrastrukture, ki omogoča nemoteno multimodalnost, kot sta železnica za visoke hitrosti in povezava z mestnim vlakom/tramvajem na letališčih;
- (f) spodbujati učinkovite načine za zagotavljanje dostopnih in razumljivih informacij vsem uporabnikom in ponudnikom prometnih storitev o medsebojnih povezavah, interoperabilnosti in multimodalnosti;
- (g) spodbujati učinkovite načine za zagotavljanje dostopnih in razumljivih informacij vsem uporabnikom in ponudnikom prometnih storitev o vplivih njihovih odločitev glede prevoza na okolje;
- (h) spodbujati ukrepe za zmanjšanje zunanjih stroškov, kot so zastoji, negativne posledice za zdravje in vse vrste onesnaževanja, vključno s hrupom in emisijami;
- (i) v omrežjih uvesti tehnologije za varovanje in združljive standarde za identifikacijo;
- (j) izboljšati odpornost prometne infrastrukture proti motnjam in podnebnim spremembam z nadgradnjo in zasnovo infrastrukture ter digitalnimi, kibernetsko varnimi rešitvami za zaščito omrežja v razmerah naravnih nesreč in nesreč, ki jih povzroči človek;
- (k) doseči dodaten napredek pri razvoju in uvajanju sistemov IKT za promet in novih tehnologij za promet v okviru posameznih načinov prevoza in med njimi.

Člen 45

Varna in varovana infrastruktura

Države članice zagotovijo, da prometna infrastruktura zagotavlja varne in varovane premike potnikov in tovara.

Člen 46

Odpornost infrastrukture

1. Države članice pri načrtovanju infrastrukture izboljšajo varnost in odpornost prometne infrastrukture proti podnebnim spremembam, naravnim nevarnostim, nesrečam, ki jih povzroči človek, in namerno povzročenim motnjam, ki prizadenejo delovanje prometnega sistema Unije. Države članice pri izvajanju projektov skupnega interesa upoštevajo:
 - (a) medsebojne odvisnosti, povezave in kaskadne učinke v zvezi z drugimi omrežji, kot sta telekomunikacijsko in električno omrežje;
 - (b) varnost, varovanje in uspešnost ob prisotnosti več nevarnosti;
 - (c) strukturno kakovost infrastrukture v njenem celotnem življenjskem ciklu, pri čemer posebno pozornost namenijo napovedanim prihodnjim podnebnim razmeram;
 - (d) potrebe civilne zaščite za odzivanje na motnje;
 - (e) kibernetско varnost in odpornost infrastrukture, pri čemer posebno pozornost namenijo čezmejni infrastrukturi.
2. V zvezi s projekti skupnega interesa, za katere je treba opraviti presojo vplivov na okolje v skladu z Direktivo 2011/92/EU, se izvede krepitev podnebne odpornosti. Krepitev podnebne odpornosti se izvaja na podlagi najnovejših razpoložljivih dobrih praks in smernic za zagotovitev, da so prometne infrastrukture odporne proti škodljivim vplivom podnebnih sprememb, na podlagi ocene podnebne ranljivosti in tveganja, med drugim z ustreznimi prilagoditvenimi ukrepi, ter vključevanja stroškov emisij toplogrednih plinov v analizo stroškov in koristi. Ta zahteva se ne uporablja za projekte, v zvezi s katerimi je bila presoja vplivov na okolje zaključena pred začetkom veljavnosti te uredbe.

Člen 47

Tveganja za varnost ali javni red

1. Države članice Komisijo uradno obvestijo o vsakem projektu skupnega interesa na svojem ozemlju, pri katerem sodeluje fizična oseba ali podjetje iz tretje države ali h kateremu kakor koli prispeva fizična oseba ali podjetje iz tretje države, da se lahko opravi ocena vplivov projekta na varnost ali javni red v Uniji. Ta obveznost se ne

uporablja za neposredne tuje naložbe, o katerih so Komisija in druge države članice uradno obveščene v skladu s členom 6(1) Uredbe (EU) 2019/452.

2. Države članice zagotovijo, da se informacije iz uradnega obvestila v skladu z odstavkom 1 dajo na voljo vsaj 12 mesecev pred končno odločitvijo o izvedbi projekta skupnega interesa. Te informacije vključujejo zlasti:
 - (a) lastniško strukturo podjetja iz tretje države in po potrebi podjetja, v katerem se sodelovanje ali prispevek načrtuje, vključno z informacijami o končnem lastniku in udeležbi v kapitalu;
 - (b) približno vrednost sodelovanja fizične osebe ali podjetja iz tretje države pri projektu skupnega interesa ali prispevka k njemu ter opis oblike in pogojev takega sodelovanja ali prispevka;
 - (c) za fizično osebo ali podjetje iz tretje države in po potrebi podjetje, v katerem se sodelovanje ali prispevek načrtuje, proizvode, storitve in poslovne dejavnosti, ki vplivajo na vseevropsko omrežje;
 - (d) države članice, v katerih fizična oseba ali podjetje iz tretje države in po potrebi podjetje, v katerem se sodelovanje ali prispevek načrtuje, opravljata ustrezne poslovne dejavnosti, ki vplivajo na vseevropsko prometno omrežje;
 - (e) financiranje prispevka ali sodelovanja in njegov vir na podlagi najboljših informacij, ki so na voljo državi članici;
 - (f) datum, ko naj bi sodelovanje začelo učinkovati ali naj bi se prispevek končal.

Poleg tega si države članice prizadevajo zagotoviti vse informacije, ustrezne za oceno Komisije v skladu z odstavkom 5, drugi pododstavek, točke (a), (b) in (c), če so te informacije na voljo.

3. Komisija lahko najpozneje 30 koledarskih dni po prejemu informacij v skladu z odstavkom 1 zahteva dodatne informacije od države članice, v kateri se načrtuje projekt skupnega interesa. Vsaka zahteva za dodatne informacije je ustrezno utemeljena, omejena na informacije, ki so potrebne za oceno v skladu z odstavkom 5, sorazmerna z namenom zahteve in ne pomeni neupravičene obremenitve za državo članico, v kateri se načrtuje projekt skupnega interesa.

Država članica, v kateri se načrtuje projekt skupnega interesa, zagotovi, da se Komisiji brez nepotrebnega odlašanja dajo na voljo vse dodatne informacije, ki jih zahteva.

Država članica, v kateri se načrtuje projekt skupnega interesa, lahko od fizične osebe ali podjetja iz tretje države zahteva, da predloži informacije iz odstavkov 2 in 3. Zadevna fizična oseba ali podjetje iz tretje države zagotovi zahtevane informacije brez nepotrebnega odlašanja.

4. Kadar Komisija meni, da lahko sodelovanje ali kakršen koli prispevek fizične osebe ali podjetja iz tretje države vpliva na kritično infrastrukturo vseevropskega prometnega omrežja zaradi varnosti ali javnega reda, ali ima pomembne informacije v zvezi z navedenim sodelovanjem ali prispevkom ali zadevnim projektom skupnega

interesa, lahko izda mnenje, naslovljeno na državo članico, v kateri se načrtuje projekt skupnega interesa.

Pri tem kritična infrastruktura pomeni infrastrukturno zmogljivost, sistem ali njen del, ki se uporablja za promet in nahaja v državah članicah ter je bistven za vzdrževanje ključnih družbenih funkcij, zdravja, varnosti, zaščite, gospodarske ali družbene blaginje ljudi ter katerega okvara ali uničenje bi imelo v državi članici resne posledice zaradi nezmožnosti vzdrževanja teh funkcij.

5. Komisija lahko pri ugotavljanju, ali lahko sodelovanje fizične osebe ali podjetja iz tretje države vpliva na kritično infrastrukturo zaradi varnosti ali javnega reda, med drugim upošteva njegove možne učinke na:

- (a) kritično infrastrukturo in objekte, ki so kritični za obratovanje takšne infrastrukture, ter zemljišča in nepremičnine, ki so bistveni za uporabo takšne infrastrukture;
- (b) tehnologije in blago z dvojno rabo, kot so opredeljeni v členu 2, točka 1, Uredbe (EU) 2021/821⁶³ in ki so bistveni za delovanje kritične infrastrukture;
- (c) dobavo virov, ključnih za izgradnjo, obratovanje in vzdrževanje kritične infrastrukture;
- (d) dostop do občutljivih informacij, vključno z osebnimi podatki, ali sposobnost nadziranja takšnih informacij v povezavi z izgradnjo, obratovanjem in vzdrževanjem kritične infrastrukture.

Komisija lahko pri ugotavljanju, ali lahko tuje sodelovanje ali prispevek vpliva na varnost ali javni red, poleg tega upošteva zlasti:

- (a) ali je podjetje iz tretje države neposredno ali posredno pod nadzorom vlade, vključno z državnimi organi ali oboroženimi silami tretje države, tudi prek lastniške strukture ali znatnega financiranja;
- (b) ali je bila fizična oseba ali podjetje iz tretje države že vključeno v dejavnosti, ki so vplivale na varnost ali javni red v državi članici, oziroma
- (c) ali obstaja resno tveganje, da se fizična oseba ali podjetje iz tretje države ukvarja z nezakonitimi ali kriminalnimi dejavnostmi.

6. Komisija lahko mnenje v skladu z odstavkom 4 predloži najpozneje tri mesece po prejemu informacij v skladu z odstavkom 3. Mnenje Komisije je naslovljeno na državo članico, v kateri se načrtuje projekt skupnega interesa, in se pošlje še drugim državam članicam. Če ima sodelovanje ali kakršen koli prispevek fizične osebe ali podjetja iz tretje države obliko neposredne tuje naložbe, kot je opredeljena v členu 2, točka 1, Uredbe (EU) 2019/452 in ki se ne pregleduje v državi članici, kjer se

⁶³ Uredba (EU) 2021/821 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. maja 2021 o vzpostavitvi režima Unije za nadzor izvoza, posredovanja, tehnične pomoči, tranzita in prenosa blaga z dvojno rabo (prenovitev) (UL L 206, 11.6.2021, str. 1).

načrtuje ali dokončno izvede neposredna tuja naložba, Komisija izda takšno mnenje v skladu s členom 8 navedene uredbe, kadar je to utemeljeno.

7. Država članica, v kateri se načrtuje projekt skupnega interesa, ki ga bo izvedla fizična oseba ali podjetje tretje države ali bo izveden s sodelovanjem ali kakršnim koli prispevkom fizične osebe ali podjetja iz tretje države, v največji možni meri upošteva mnenje Komisije in ji najpozneje tri mesece po izdaji mnenja predloži pojasnilo, če njeno mnenje ni bilo upoštevano.
8. Vse države članice in Komisija vzpostavijo kontaktne točke za izvajanje tega člena. Države članice in Komisija se na te kontaktne točke obrnejo v zvezi z vsemi vprašanji, povezanimi z izvajanjem tega člena.
9. Komisija zagotovi varen in šifriran sistem, s katerim podpre neposredno sodelovanje in izmenjavo informacij med kontaktnimi točkami.
10. Države članice in Komisija zagotovijo varovanje zaupnih informacij, pridobljenih pri uporabi tega člena, v skladu s pravom Unije in zadevnim nacionalnim pravom.
11. Države članice in Komisija zagotovijo, da se stopnja tajnosti tajnih podatkov, ki se predložijo ali izmenjajo na podlagi tega člena, ne zniža ali prekliče brez predhodnega pisnega soglasja avtorja tajnega podatka.
12. Vsakršna obdelava osebnih podatkov na podlagi tega člena se izvaja v skladu z Uredbo (EU) 2016/679⁶⁴ in Uredbo (EU) 2018/1725⁶⁵ ter le, kolikor je to potrebno za pregled sodelovanja pri zadevnem projektu skupnega interesa ali prispevka k njemu in za zagotavljanje učinkovitosti sodelovanja, določenega v tem členu. Osebnih podatki, povezani z izvajanjem tega člena, se hranijo le toliko časa, dokler je to potrebno za doseg namenov, zaradi katerih so bili zbrani.

Člen 48

Vzdrževanje in življenjski cikel projekta

Države članice zagotovijo, da se:

- (a) infrastruktura vseevropskega prometnega omrežja vzdržuje tako, da skozi celotno življenjsko dobo zagotavlja enako raven storitve in varnosti;

⁶⁴ Uredba (EU) 2016/679 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. aprila 2016 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih podatkov ter o razveljavitvi Direktive 95/46/ES (Splošna uredba o varstvu podatkov) (UL L 119, 4.5.2016, str. 1).

⁶⁵ Uredba (EU) 2018/1725 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2018 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov v institucijah, organih, uradih in agencijah Unije in o prostem pretoku takih podatkov ter o razveljavitvi Uredbe (ES) št. 45/2001 in Sklepa št. 1247/2002/ES (UL L 295, 21.11.2018, str. 39).

- (b) pripravijo dolgoročni načrti vzdrževanja, vključno z informacijami o virih financiranja, potrebnih za kritje dolgoročnih stroškov vzdrževanja obstoječe in načrtovane infrastrukture;
- (c) v fazi načrtovanja izgradnje ali nadgradnje upoštevajo potrebe po vzdrževanju in stroški vzdrževanja v življenjski dobi infrastrukture;
- (d) v primeru železniške infrastrukture zagotovi usklajenost potreb po vzdrževanju in obnovi v zvezi z razvojem vseevropskega prometnega omrežja ter to upošteva v okvirni strategiji razvoja železniške infrastrukture iz člena 8(1) Direktive 2012/34/EU, poslovnih načrtih zadevnih upravljavcev infrastrukture iz člena 8(3) navedene direktive ter pogodbenem dogovoru med pristojnim organom in upravljavcem infrastrukture iz člena 30 navedene direktive.

Člen 49

Dostopnost za vse uporabnike

Prometna infrastruktura omogoča nemoteno mobilnost in dostopnost za vse uporabnike, zlasti osebe v ranljivem položaju, vključno z invalidi ali osebami z zmanjšano mobilnostjo, ter osebe, ki prebivajo v najbolj oddaljenih regijah, drugih oddaljenih, podeželskih, otoških, obrobni in gorskih regijah ter na redko poseljenih območjih.

POGLAVJE V

IZVAJANJE INSTRUMENTOV EVROPSKIH PROMETNIH KORIDORJEV IN HORIZONTALNIH PREDNOSTNIH NALOG

Člen 50

Instrument evropskih prometnih koridorjev in horizontalni prednostni nalogi

1. Evropski prometni koridorji so instrument za olajšanje usklajenega vzpostavljanja delov vseevropskega prometnega omrežja, namenjeni pa so zlasti izboljšanju čezmejnih povezav in odpravljanju ozkih grl v Uniji.
2. Za zagotovitev z viri gospodarnega multimodalnega prometa in prispevka h koheziji na podlagi izboljšane teritorialnega sodelovanja so evropski prometni koridorji usmerjeni v:
 - (a) povezovanje različnih načinov prevoza, predvsem za okrepitev okolju najprijaznejših načinov prevoza, zlasti železnice, celinskih plovni poti in prevoza po morju na kratkih razdaljah;
 - (b) interoperabilnost;

- (c) usklajen razvoj infrastrukture, zlasti na čezmejnih odsekih, predvsem za razvoj popolnoma interoperabilnega železniškega sistema za tovorni promet ter železniškega omrežja za prevoz potnikov na dolge razdalje pri visoki hitrosti po vsej Uniji;
 - (d) podpiranje usklajenega in integriranega razvoja in uvajanja inovativnih rešitev za digitalizacijo prometa.
- 3. Evropski prometni koridorji državam članicam omogočajo doseči usklajen in sinhroniziran pristop v zvezi z infrastrukturnimi naložbami.
- 4. Evropski sistem za upravljanje železniškega prometa (ERTMS) in evropski pomorski prostor sta horizontalni prednostni nalogi za vzpostavitev vseevropskega prometnega omrežja. V okviru teh prednostnih nalog se zagotovita pravočasna uvedba ERTMS v celotnem omrežju in vključitev pomorskih povezav v vseevropsko prometno omrežje.

Člen 51

Usklajevanje evropskih prometnih koridorjev in horizontalnih prednostnih nalog

- 1. Komisija zaradi lažjega usklajenega vzpostavljanja evropskih prometnih koridorjev, ERTMS in evropskega pomorskega prostora v dogovoru z zadevnimi državami članicami ter po posvetovanju z Evropskim parlamentom in Svetom imenuje enega evropskega koordinatorja za vsak koridor in vsako horizontalno prednostno nalogo.
- 2. Evropski koordinator se izbere zlasti ob upoštevanju njegovega poznavanja zadev, povezanih s prometom in/ali financiranjem in/ali socialno-ekonomsko in okoljsko presojo glavnih projektov, ter ob upoštevanju njegovih izkušenj z oblikovanjem politik Unije. Evropski koordinator se izbere za največ štiriletni mandat, ki se lahko podaljša. Pristojnosti evropskega koordinatorja se nanašajo na vzpostavljanje enega koridorja ali izvajanje ene horizontalne prednostne naloge.
- 3. V sklepu o imenovanju evropskega koordinatorja Komisija določi način izvajanja nalog iz odstavkov 5, 6 in 7.
- 4. Evropski koordinator deluje v imenu in za račun Komisije, ki zagotavlja potrebno administrativno pomoč.
- 5. Evropski koordinatorji:
 - (a) podpirajo usklajeno vzpostavljanje zadevnega evropskega prometnega koridorja ali usklajeno izvajanje zadevne horizontalne prednostne naloge;
 - (b) skupaj z zadevnimi državami članicami pripravijo delovni načrt in spremljajo njegovo izvajanje v skladu s členom 53;
 - (c) se posvetujejo s forumom za koridor oziroma posvetovalnim forumom za horizontalni prednostni nalogi v zvezi z navedenim delovnim načrtom in njegovim izvajanjem ter forum redno obveščajo o izvajanju delovnega načrta;

- (d) poročajo državam članicam, Komisiji in po potrebi vsem drugim subjektom, ki neposredno sodelujejo pri razvoju evropskega prometnega koridorja ali horizontalne prednostne naloge, o vseh nastalih težavah, zlasti kadar se pojavijo ovire pri razvoju koridorja ali horizontalne prednostne naloge, da bi pomagali najti ustrezne rešitve;
 - (e) pripravijo letno poročilo o stanju napredka, doseženega pri vzpostavljanju evropskih prometnih koridorjev in izvajanju horizontalnih prednostnih nalog. To letno poročilo o stanju je osredotočeno na napredek, dosežen v zvezi s ključnimi prednostnimi nalogami in naložbami, ter vključuje opis narave težav, nastalih pri njihovem izvajanju, in predloge rešitev.
6. Evropski koordinatorji evropskih prometnih koridorjev:
- (a) tesno sodelujejo z upravami železniškega tovornega prometa, da bi opredelili in prednostno razvrstili potrebe po naložbah za železniški tovorni promet na železniških progah evropskih prometnih koridorjev za tovorni promet;
 - (b) v tesnem sodelovanju z upravami železniškega tovornega prometa spremljajo upravne in operativne vidike tovornega prometa na železniških progah evropskih prometnih koridorjev za tovorni promet ter njegove vidike interoperabilnosti, vključno s spremljanjem učinkovitosti storitev železniškega tovornega prometa.
7. Evropski koordinatorji evropskih prometnih koridorjev:
- (a) opredelijo in prednostno razvrstijo potrebe po naložbah za železniške proge evropskih prometnih koridorjev za potniški promet;
 - (b) spremljajo upravne in operativne vidike potniškega prometa na železniških progah evropskih prometnih koridorjev za potniški promet ter njegove vidike interoperabilnosti, vključno s spremljanjem učinkovitosti storitev železniškega potniškega prometa.
8. Komisija pri proučevanju vlog za financiranje Unije na podlagi Instrumenta za povezovanje Evrope (IPE) za evropski prometni koridor ali horizontalno prednostno nalogo, za katerega oziroma katero je pristojen evropski koordinator, zaprosi evropskega koordinatorja za mnenje v skladu s členom 14(4) Uredbe (EU) 2021/1153, da se zagotovita usklajenost in napredek za vsak koridor ali horizontalno prednostno nalogo. Evropski koordinator preveri, ali so projekti, ki jih države članice predlagajo za sofinanciranje na podlagi IPE, skladni s prednostnimi nalogami delovnega načrta.
9. Če evropski koordinator svojega mandata ne more izvajati zadovoljivo in v skladu z zahtevami iz tega člena, lahko Komisija njegov mandat kadar koli ukine in imenuje novega evropskega koordinatorja v skladu s postopkom iz odstavka 1.

Člen 52

Upravljanje evropskih prometnih koridorjev in horizontalnih prednostnih nalog

1. Za vsak evropski prometni koridor in horizontalno prednostno nalogo ustreznemu evropskemu koordinatorju pri opravljanju nalog v zvezi z delovnim načrtom in njegovim izvajanjem pomagata sekretariat in posvetovalni forum, tj. forum za koridor oziroma posvetovalni forum za horizontalni prednostni nalogi.
2. Forum za koridor formalno ustanovi evropski koordinator, ki forumu tudi predseduje. Zadevne države članice se dogovorijo o članstvu foruma za koridor za svoj del evropskega prometnega koridorja in zagotovijo, da je uprava železniškega tovornega prometa zastopana.
3. Evropski koordinator lahko po dogovoru z zadevnimi državami članicami ustanovi delovne skupine za koridor, ki jim tudi predseduje in ki se osredotočajo na:
 - (a) interoperabilnost in uvajanje novih digitalnih tehnologij in infrastrukture;
 - (b) usklajen razvoj in izvajanje infrastrukturnih projektov na čezmejnih odsekih;
 - (c) storitve čezmejnega železniškega potniškega prometa;
 - (d) operativna ozka grla;
 - (e) urbana vozlišča;
 - (f) sodelovanje s tretjimi državami;
 - (g) druge *ad hoc* delovne skupine, ki veljajo za potrebne.

Evropski koordinator po potrebi sodeluje in se usklajuje z upravami železniškega tovornega prometa v zvezi z dejavnostmi delovnih skupin, da se prepreči podvajanje dela.

4. Posvetovalni forum za horizontalni prednostni nalogi ustanovi evropski koordinator, ki forumu tudi predseduje. V njem lahko sodelujejo zadevne države članice, po potrebi pa tudi ustrezni predstavniki zadevnih sektorjev. Države članice imenujejo nacionalnega koordinatorja za ERTMS, ki sodeluje v posvetovalnem forumu za ERTMS. Evropski koordinator lahko ustanovi tudi *ad hoc* delovne skupine.
5. Zadevne države članice sodelujejo z evropskim koordinatorjem ter v forumu za koridor in posvetovalnem forumu za horizontalni prednostni nalogi ter evropskemu koordinatorju sporočajo potrebne informacije, da lahko opravlja naloge iz tega člena, vključno z informacijami o razvoju koridorjev iz ustreznih nacionalnih infrastrukturnih načrtov.
6. Evropski koordinator se lahko o delovnem načrtu in njegovem izvajanju posvetuje z regionalnimi in lokalnimi organi, upravljavci infrastrukture, prevozniki, zlasti tistimi, ki so člani uprav železniškega tovornega prometa, sektorjem dobave, uporabniki prevozov in predstavniki civilne družbe. Poleg tega evropski koordinator, pristojen za ERTMS, tesno sodeluje z Agencijo Evropske unije za železnice, Skupnim podjetjem za evropske železnice, evropskim koordinatorjem za evropski pomorski prostor in Evropsko agencijo za pomorsko varnost.

Delovni načrt evropskega koordinatorja

1. Vsak evropski koordinator evropskih prometnih koridorjev in obeh horizontalnih prednostnih nalog najpozneje dve leti po začetku veljavnosti te uredbe, nato pa vsaka štiri leta pripravi delovni načrt, ki vsebuje podrobno analizo stanja vzpostavljanja koridorja oziroma izvajanja horizontalne prednostne naloge, za katerega oziroma katero je pristojen evropski koordinator, ter skladnosti z zahtevami te uredbe in prednostnimi nalogami za prihodnji razvoj.
2. Delovni načrt se pripravi v tesnem sodelovanju z zadevnimi državami članicami ter ob posvetovanju s forumom za koridor in upravo železniškega tovornega prometa ali posvetovalnim forumom za horizontalni prednostni nalogi. Delovni načrt za evropske prometne koridorje potrdijo zadevne države članice. Komisija predloži delovni načrt Evropskemu parlamentu in Svetu v vednost.

Evropski koordinator pri pripravi delovnega načrta upošteva izvedbeni načrt iz člena 9 Uredbe (EU) št. 913/2010.

3. Delovni načrt za evropski prometni koridor vsebuje podrobno analizo stanja vzpostavljanja zadevnega koridorja, ki vključuje zlasti:
 - (a) opis značilnosti koridorja;
 - (b) analizo stanja skladnosti koridorja z zahtevami te uredbe glede prometne infrastrukture in doseženega napredka v zvezi z njim;
 - (c) opredelitev manjkajočih povezav in ozkih grl, ki ovirajo razvoj koridorja;
 - (d) analizo potrebnih naložb, vključno z različnimi viri financiranja, ki so bili zagotovljeni in/ali so načrtovani za izvajanje projektov, potrebnih za razvoj in dokončno vzpostavitev koridorja;
 - (e) opis možnih rešitev za obravnavo potreb po naložbah in ozkih grl, zlasti za proge koridorja za potniški in tovorni promet;
 - (f) načrt z vmesnimi cilji za odpravo fizičnih, tehničnih, digitalnih, operativnih in upravnih ovir v okviru posameznih načinov prevoza in med njimi ter za povečanje obsega učinkovitega multimodalnega prometa s posebnim poudarkom na čezmejnih odsekih in nacionalnih manjkajočih povezavah.

Evropski koordinator pri analizi naložb in pripravi načrta z vmesnimi cilji v zvezi z železniškim tovornim prometom sodeluje z izvršnim in upravnim odborom iz člena 11 Uredbe (EU) št. 913/2010.

Evropski koordinator pri analizi naložb in pripravi načrta z vmesnimi cilji v zvezi z multimodalnimi tovornimi terminali upošteva elemente analize, pomembne za koridor, akcijske načrte, ki jih pripravijo države članice v skladu s členom 35(4), in seznam iz člena 19, točka (b), Uredbe (EU) št. 913/2010.

Evropski koordinator pri analizi naložb in pripravi načrta z vmesnimi cilji v zvezi s storitvami potniškega prometa upošteva rezultate spremljanja, ki se izvaja v skladu s členom 51(7), točka (b);

- (g) rezultate spremljanja učinkovitosti železniškega tovornega prometa, ki ga uprava železniškega tovornega prometa izvaja v skladu s členom 19 Uredbe (EU) št. 913/2010, ter seznam ciljev in ukrepov za koridor, opredeljenih v skladu s členom 9(1) navedene uredbe, za izpolnitev operativnih zahtev iz člena 18 te uredbe;
- (h) opredelitev ukrepov v urbanih vozliščih, ki so pomembni za učinkovito delovanje koridorja in doseganje ciljev vseevropskega prometnega omrežja;
- (i) opredelitev prednostnih nalog za razvoj koridorja;
- (j) analizo možnih vplivov podnebnih sprememb na infrastrukturo in po potrebi predlaganih ukrepov za krepitev odpornosti proti podnebnim spremembam;
- (k) ukrepe, ki jih je treba sprejeti za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov, hrupa in po potrebi drugih negativnih vplivov na okolje.

4. Evropski koordinator pomaga državam članicam pri izvajanju delovnega načrta, zlasti glede:

- (a) določanja prednostnih nalog pri nacionalnem načrtovanju z opredelitvijo težav in ozkih grl pri vzpostavljanju oziroma izvajanju, vključno z operativnimi težavami, za vsak koridor ali vsako horizontalno prednostno nalogo;
- (b) načrtovanja projektov in naložb, povezanih stroškov in ocenjenega časovnega načrta za vzpostavitev evropskih prometnih koridorjev ali izvedbo horizontalne prednostne naloge;
- (c) ustanovitve enotnega subjekta za izgradnjo in upravljanje čezmejnih infrastrukturnih projektov.

Člen 54

Izvedbeni akti

1. Komisija na podlagi prvega delovnega načrta evropskih koordinatorjev sprejme izvedbeni akt za vsak delovni načrt za evropske prometne koridorje in obe horizontalni prednostni nalogi. S tem izvedbenim aktom se določijo prednostne naloge za načrtovanje infrastrukture in naložb ter financiranje.
2. Komisija lahko sprejme izvedbene akte za vzpostavitev posameznih odsekov evropskega prometnega koridorja, zlasti za vzpostavitev kompleksnih čezmejnih odsekov ali izvajanje specifičnih zahtev evropskega prometnega koridorja ali horizontalnih prednostnih nalog glede prometne infrastrukture.
3. Izvedbeni akti iz odstavkov 1 in 2 se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 59(3). Komisija spremeni izvedbene akte po istem postopku vsakič, ko

evropski koordinator revidira delovni načrt, ali za upoštevanje doseženega napredka, nastalih zamud ali posodobljenih nacionalnih programov.

4. Dokler niso ukrepi iz izvedbenega akta v celoti izvedeni, zadevne države članice Komisiji predložijo letno poročilo o doseženem napredku, v katerem navedejo zlasti finančne obveznosti, sprejete v načrtu državnega proračuna.

POGLAVJE VI

SKUPNE DOLOČBE

Člen 55

Poročanje in spremljanje

1. Države članice redno, celovito in pregledno obveščajo Komisijo o doseženem napredku pri izvajanju projektov skupnega interesa in naložbah, izvedenih za ta namen. To obveščanje vključuje letno pošiljanje podatkov prek interaktivnega geografskega in tehničnega informacijskega sistema za vseevropsko prometno omrežje (TENtec). To vključuje tehnične in finančne podatke v zvezi s projekti skupnega interesa v vseevropskem prometnem omrežju ter podatke o dokončni vzpostavitvi vseevropskega prometnega omrežja.
2. Komisija zagotovi, da je TENtec javno in enostavno dostopen ter omogoča avtomatizirano izmenjavo podatkov z nacionalnimi sistemi ter drugimi ustreznimi aplikacijami Unije in viri podatkov. TENtec vsebuje posodobljene informacije, specifične za projekte, o oblikah in zneskih sofinanciranja Unije ter o napredku pri posameznem projektu.

Komisija zagotovi tudi, da se v TENtec ne objavijo javno informacije, ki so poslovno zaupne ali bi lahko pomenile poseg v postopek javnega naročanja v državi članici ali neupravičen vpliv nanj.

3. Države članice zagotovijo kakovost, popolnost in skladnost podatkov v informacijskem sistemu TENtec. Nacionalni sistemi in viri podatkov omogočajo avtomatizirano izmenjavo podatkov s TENtec.

Člen 56

Posodabljanje omrežja

1. Ob upoštevanju člena 172, drugi odstavek, PDEU se na Komisijo prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 60 za spremembo prilog I in II, zlasti zaradi upoštevanja morebitnih sprememb zaradi količinskih mejnih vrednosti iz členov 20, 24 in 32. Pri prilagoditvi navedenih prilog Komisija:

- (a) v celovito omrežje vključi pristanišča na celinskih plovnih poteh, pomorska pristanišča in letališča, če se dokaže, da njihov povprečni obseg prometa v zadnjih treh letih presega ustrezno mejno vrednost;
- (b) iz celovitega omrežja izključi pomorska pristanišča in letališča, če se dokaže, da njihov povprečni obseg prometa v zadnjih šestih letih znaša manj kot 85 % ustrezne mejne vrednosti;
- (c) v vseevropsko prometno omrežje vključi urbana vozlišča, če se dokaže, da število prebivalcev presega 100 000;
- (d) v vseevropsko prometno omrežje vključi multimodalne tovarne terminale, ki jih država članica opredeli v skladu s členom 35(4);
- (e) strogo omejeno prilagodi zemljevide za cestno in železniško infrastrukturo ter infrastrukturo za celinske plovne poti, da upošteva napredek pri dokončni vzpostavitvi omrežja. Pri prilagajanju teh zemljevidov Komisija ne sprejme nobene prilagoditve poteka tras, ki ni bila dovoljena v ustreznem postopku odobritve projekta.

Prilagoditve iz prvega pododstavka, točki (a) in (c), temeljijo na najnovejših razpoložljivih statističnih podatkih, ki jih objavi Eurostat, če ti niso na voljo, pa na podatkih nacionalnih statističnih uradov držav članic. Prilagoditve iz prvega pododstavka, točka (d), temeljijo na akcijskem načrtu iz člena 35(4). Prilagoditve iz prvega pododstavka, točka (e), temeljijo na informacijah, ki jih zadevne države članice sporočijo v skladu s členom 55(1).

2. Projekt skupnega interesa v zvezi z infrastrukturo, ki je na novo vključena v vseevropsko prometno omrežje na podlagi delegiranega akta, sprejetega v skladu z odstavkom 1, je upravičen do finančne pomoči Unije na podlagi instrumentov, ki so na voljo za vseevropsko prometno omrežje, od datuma začetka veljavnosti navedenega delegiranega akta.

Projekti skupnega interesa v zvezi z infrastrukturo, ki so bili izključeni iz vseevropskega prometnega omrežja, prenehajo biti upravičeni od datuma začetka veljavnosti delegiranih aktov, sprejetih v skladu z odstavkom 1 tega člena. Prenehanje upravičenosti ne vpliva na sklepe o financiranju ali nepovratnih sredstvih, ki jih je Komisija sprejela pred navedenim datumom.

3. Ob upoštevanju člena 172(2) PDEU se na Komisijo prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 60 za spremembo Priloge IV zaradi vključitve ali prilagoditve informativnih zemljevidov prometnih infrastrukturnih omrežij sosednjih držav.

Člen 57

Sodelovanje z javnimi in zasebnimi deležniki

V fazi načrtovanja in gradnje projektov se po potrebi spoštujejo nacionalni postopki v zvezi s sodelovanjem in posvetovanjem z regionalnimi in lokalnimi organi ter civilno družbo, na katere vpliva projekt skupnega interesa. Komisija spodbuja izmenjavo dobrih praks na tem

področju, zlasti v zvezi s posvetovanjem z osebami v ranljivem položaju in njihovim vključevanjem.

Člen 58

Uskladitev nacionalnih načrtov s prometno politiko Unije

1. Države članice zagotovijo, da so nacionalni načrti za promet in naložbe usklajeni s prometno politiko Unije, prednostnimi nalogami in roki iz te uredbe, prednostnimi nalogami iz delovnih načrtov za zadevne koridorje in horizontalni prednostni nalogi za zadevne države članice ter z izvedbenimi akti, sprejetimi v skladu s členom 54(1).
2. Nacionalni naložbeni načrti vključujejo vse projekte skupnega interesa in ustrezne naložbe, potrebne za pravočasno dokončno vzpostavitev omrežja.
3. Države članice Komisijo uradno obvestijo o osnutkih nacionalnih načrtov in programov ali vseh njihovih spremembah za razvoj vseevropskega prometnega omrežja vsaj 12 mesecev pred njihovim sprejetjem. Komisija lahko izda mnenje najpozneje šest mesecev po uradnem obvestilu države članice o usklajenosti osnutkov nacionalnih načrtov in programov s prednostnimi nalogami iz te uredbe ter prednostnimi nalogami iz delovnih načrtov za ustrezne koridorje in horizontalni prednostni nalogi ter izvedbenih aktov, sprejetih v skladu s členom 54(1). Država članica Komisijo najpozneje dva meseca po uradnem obvestilu o mnenju obvesti o ukrepih, sprejetih za obravnavo priporočil iz mnenja.

Člen 59

Postopek v odboru

1. Komisiji pomaga odbor. Ta odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011.
2. Komisiji za potrebe člena 22(3) in (5) pomaga odbor, ustanovljen v skladu s členom 7 Direktive Sveta 91/672/EGS⁶⁶.
3. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011. Če odbor ne poda nobenega mnenja, Komisija ne sprejme osnutka izvedbenega akta in se uporabi člen 5(4), tretji odstavek, Uredbe (EU) št. 182/2011.

Člen 60

Izvajanje prenosa pooblastila

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov je preneseno na Komisijo pod pogoji, določenimi v tem členu.

⁶⁶ Direktiva Sveta 91/672/EGS z dne 16. decembra 1991 o vzajemnem priznavanju nacionalnih spričeval o usposobljenosti za voditelja čolna za prevoz blaga in potnikov po celinskih plovnih poteh (UL L 373, 31.12.1991, str. 29).

2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 11(3) ter člena 56(1) in (3) se na Komisijo prenese za obdobje petih let od [...]. Komisija pripravi poročilo o prenosu pooblastila najpozneje devet mesecev pred koncem petletnega obdobja. Prenos pooblastila se samodejno podaljšuje za enako dolga obdobja, razen če Evropski parlament ali Svet nasprotuje takemu podaljšanju najpozneje tri mesece pred koncem vsakega obdobja.
3. Prenos pooblastila iz člena 11(3) ter člena 56(1) in (3) lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. S sklepom o preklicu preneha veljati prenos pooblastila iz navedenega sklepa. Sklep začne učinkovati dan po njegovi objavi v *Uradnem listu Evropske unije* ali na poznejši dan, ki je določen v navedenem sklepu. Sklep ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.
4. Komisija takoj po sprejetju delegiranega akta o njem sočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.
5. Delegirani akt, sprejet na podlagi člena 11(3) ter člena 56(1) in (3), začne veljati le, če mu niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o tem aktu ali če pred iztekom tega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestita Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.

Člen 61

Pregled

1. Komisija do 31. decembra 2033 po morebitnem posvetovanju z državami članicami in ob pomoči evropskih koordinatorjev opravi oceno vzpostavljanja jedrnega omrežja, pri čemer oceni zlasti njegovo izpolnjevanje zahtev iz te uredbe.

Pri oceni upošteva letno poročilo o stanju in delovne načrte, ki so jih pripravili evropski koordinatorji v skladu s členom 51(5), točka (e), oziroma členom 53(1).

2. Komisija do 31. decembra 2033 po morebitnem posvetovanju z državami članicami in ob pomoči evropskih koordinatorjev opravi pregled vzpostavljanja razširjenega jedrnega omrežja in celovitega omrežja, pri čemer oceni:

- (a) skladnost s to uredbo;
- (b) napredek pri izvajanju te uredbe;
- (c) spremembe tokov potniškega in tovornega prometa;
- (d) razvoj na področju naložb v nacionalno prometno infrastrukturo;
- (e) potrebo po spremembi te uredbe.

Pri oceni prouči tudi vpliv razvijajočih se prometnih vzorcev in ustreznega razvoja na področju načrtov za naložbe v infrastrukturo.

3. Komisija pri izvajanju navedenega pregleda oceni, ali bosta razširjeno jedrno omrežje in celovito omrežje, kot ju določa ta uredba, verjetno izpolnjevala določbe poglavij II, III in IV do 31. decembra 2040 oziroma 31. decembra 2050, kakor je ustrezno, ob upoštevanju gospodarskega in proračunskega stanja v Uniji in posameznih državah članicah. Komisija ob posvetovanju z državami članicami oceni tudi potrebo po spremembi razširjenega jedrnega omrežja in celovitega omrežja zaradi upoštevanja razvoja na področju prometnih tokov in načrtovanja naložb na nacionalni ravni.

Člen 62

Zamuda pri dokončni vzpostavitvi jedrnega omrežja, razširjenega jedrnega omrežja in celovitega omrežja

1. Ob velikih zamudah pri začetku ali zaključku del v jedrnem omrežju, razširjenem jedrnem omrežju in celovitem omrežju v primerjavi s prvotnim časovnim načrtom, določenim v izvedbenih aktih iz člena 54, nacionalnih načrtih za promet in naložbe ali drugi ustrezni projektni dokumentaciji, lahko Komisija od zadevne države članice ali zadevnih držav članic zahteva, da navedejo razloge za zamudo. Države članice te razloge sporočijo v treh mesecih od zahteve. Na podlagi prejetega odgovora se Komisija posvetuje z zadevno državo članico ali zadevnimi državami članicami, da bi rešila težavo, ki je povzročila zamudo.
2. Če se odsek, pri katerem se pojavi zamuda, nanaša na evropski prometni koridor, evropski koordinator sodeluje pri reševanju težave.
3. Po proučitvi razlogov, ki jih zadevna država članica ali zadevne države članice navedejo v skladu s prvim pododstavkom, lahko Komisija sprejme sklep, ki ga naslovi na zadevno državo članico ali zadevne države članice in v katerem ugotovi, da je mogoče veliko zamudo pri začetku ali zaključku del v jedrnem omrežju, razširjenem jedrnem omrežju ali celovitem omrežju pripisati državi članici ali državam članicam in je ni mogoče objektivno utemeljiti. Komisija da zadevni državi članici ali zadevnim državam članicam na voljo šest mesecev, da odpravijo veliko zamudo.

Če se odsek, pri katerem se pojavi zamuda, nanaša na projekt, podprt s sredstvi Unije v okviru neposrednega upravljanja, se lahko v skladu s pravili, ki se uporabljajo, uvede znižanje zneska nepovratnih sredstev in/ali sprememba ali prekinitev sporazuma o nepovratnih sredstvih.

Člen 63

Izvzetja

Določbe v zvezi z železnicami, zlasti kakršne koli zahteve za povezovanje letališč in pristanišč z železnicami, ter določbe v zvezi z varnimi in varovanimi parkirišči ter multimodalnimi tovornimi terminali se ne uporabljajo za Ciper in Malto ter najbolj oddaljene regije, dokler na njihovih ozemljih ni železniških sistemov.

Člen 64

Spremembe Uredbe (EU) 2021/1153

Priloga k Uredbi (EU) 2021/1153 se spremeni v skladu s Prilogo VI k tej uredbi.

Člen 65

Spremembe Uredbe (EU) št. 913/2010

Uredba (EU) št. 913/2010 se spremeni:

(1) v členu 1 se odstavek 1 nadomesti z naslednjim:

„1. Ta uredba določa pravila za organizacijo in upravljanje mednarodnih železniških koridorjev za konkurenčen tovorni promet z namenom razvoja evropskega železniškega omrežja za konkurenčen tovorni promet. Uredba določa pravila za organizacijo in upravljanje tovornih koridorjev ter okvirno načrtovanje naložb.“;

(2) v členu 2 se odstavek 2 nadomesti z naslednjim:

„2. Poleg opredelitev iz odstavka 1:

- (a) ‚tovorni koridor‘ pomeni železniške proge evropskega prometnega koridorja za tovorni promet, kot so opredeljene v členu 11(1) Uredbe [... nova uredba o omrežju TEN-T]* in Prilogi III k navedeni uredbi, vključno z železniško infrastrukturo in njeno opremo ter ustreznimi storitvami železniškega prometa v skladu s členom 5 Direktive 2001/14/ES;
- (b) ‚izvedbeni načrt‘ pomeni dokument, v katerem so predstavljeni sredstva, strategija in ukrepi, ki jih zadevne strani nameravajo izvesti ter ki so potrebni in zadostni za organizacijo in upravljanje tovornega koridorja;
- (c) ‚terminal‘ pomeni objekt ob tovornem koridorju, ki je posebej urejen za natovarjanje in/ali iztovarjanje blaga s tovornih vlakov ter povezovanje storitev v železniškem tovornem prometu s storitvami cestnega, pomorskega, rečnega in letalskega prometa ali za sestavljanje ali spreminjanje kompozicije tovornih vlakov; in po potrebi za izvajanje mejnih postopkov na mejah z evropskimi tretjimi državami;
- (d) ‚evropski koordinator‘ pomeni koordinatorja iz člena 51 Uredbe [... nova uredba o omrežju TEN-T].

* Uredba [...].“;

(3) naslov poglavja II se nadomesti z naslednjim:

„ORGANIZACIJA IN UPRAVLJANJE TOVORNIH KORIDORJEV“;

(4) člen 3 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 3

Organizacija in upravljanje tovornih koridorjev

1. Za organizacijo in upravljanje tovornih koridorjev se uporabljajo pravila o upravljanju, načrtovanju naložb, dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti in upravljanju prometa v skladu s to uredbo.
2. Države članice in upravljavci infrastrukture, pristojni za tovorni koridor, ki je del evropskega prometnega koridorja, od datuma začetka veljavnosti Uredbe [... nova uredba o omrežju TEN-T] ali v primeru spremembe trase navedenega evropskega prometnega koridorja v skladu s členom 11(3) navedene uredbe v 12 mesecih od datuma spremembe prilagodijo organizacijo in upravljanje tovornega koridorja.“;

(5) členi 4 do 7 se črtajo;

(6) člen 8 se spremeni:

(a) v odstavku 1 se doda naslednji stavek:

„Izvršni odbor redno ocenjuje usklajenost splošnih ciljev s cilji, ki jih določi upravni odbor v skladu s členom 9(1), točka (c).“;

(b) odstavek 7 se nadomesti z naslednjim:

„7. Upravni odbor ustanovi skupino svetovalcev, ki jo sestavljajo upravljavci in lastniki terminalov tovornega koridorja, po potrebi pa tudi predstavniki morskih pristanišč in pristanišč na celinskih plovnihi poteh. Ta skupina svetovalcev lahko poda mnenje o vsakem predlogu upravnega odbora, ki neposredno vpliva na naložbe in upravljanje terminalov. Mnenje lahko poda tudi na lastno pobudo. Upravni odbor vsa takšna mnenja upošteva. V primeru nesoglasja med upravnim odborom in skupino svetovalcev se slednja lahko obrne na izvršni odbor in na evropskega koordinatorja, ki ga zadeva tovorni koridor. Izvršni odbor in evropski koordinator, ki ga zadeva tovorni koridor, delujeta kot posrednika in pravočasno posredujeta svoje mnenje. Vendar končno odločitev sprejme upravni odbor.“;

(c) v odstavku 8 se doda naslednji stavek:

„V primeru nesoglasja med upravnim odborom in skupino svetovalcev se slednja lahko obrne na izvršni odbor in na evropskega koordinatorja, ki ga zadeva tovorni koridor. Izvršni odbor ali evropski koordinator, ki ga zadeva tovorni koridor, deluje kot posrednik in pravočasno posreduje svoje mnenje. Končno odločitev sprejme upravni odbor.“;

(d) doda se naslednji odstavek 10:

„10. Izvršni odbor in upravni odbor sodelujeta z evropskim koordinatorjem, ki ga zadeva tovorni koridor, za podporo razvoju železniškega tovornega prometa vzdolž koridorja.“;

(7) člen 9 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 9

Ukrepi za razvoj tovornega koridorja

1. Upravni odbor najpozneje šest mesecev, preden je tovorni koridor dokončno pripravljen za obratovanje, pripravi in objavi izvedbeni načrt. O osnutku izvedbenega

načrta se posvetuje s skupinama svetovalcev iz člena 8(7) in (8). Upravni odbor predloži izvedbeni načrt izvršnemu odboru v odobritev.

Ta načrt zajema:

- (a) opis značilnosti tovrnega koridorja, vključno z ozkimi grli, ter program ukrepov, potrebnih za izboljšanje organizacije in upravljanja tovrnega koridorja;
- (b) bistvene dele raziskave iz odstavka 3;
- (c) cilje tovrnih koridorjev, zlasti kar zadeva uspešnost tovrnega koridorja, izraženo kot kakovost storitev in zmogljivost tovrnega koridorja v skladu z določbami člena 19 te uredbe, po potrebi pa tudi kvantitativne ali kvalitativne cilje v zvezi z navedenimi cilji. Pri ciljih se upoštevajo zahteve iz člena 18 Uredbe [... nova uredba o omrežju TEN-T];
- (d) ukrepe za izvajanje določb členov 12 do 19 ter ukrepe za izboljšanje uspešnosti tovrnega koridorja na podlagi rezultatov ocene iz člena 19(3) za doseganje ciljev iz točke (c);
- (e) stališča in oceno skupin svetovalcev iz člena 8(7) in (8) v zvezi z razvojem koridorja;
- (f) povzetek sodelovanja in rezultatov posvetovanja iz člena 11, vključno z mnenji skupin svetovalcev iz člena 8(7) in (8) ter povzetkom odgovorov drugih deležnikov.

Upravni odbor pri pripravi izvedbenega načrta upošteva cilje in ukrepe iz delovnega načrta evropskega koordinatorskega iz člena 53 Uredbe [... nova uredba o omrežju TEN-T]. Izvedbeni načrt vključuje sklic na elemente delovnega načrta, ki so pomembni za železniški tovrni promet vzdolž koridorja.

Upravni odbor redno pregleduje in prilagaja cilje iz točke (c) in ukrepe iz točke (d) na podlagi ocene iz člena 19(3) po posvetovanju s skupinama svetovalcev iz člena 8(7) in (8) ter evropskim koordinatorskem.

- 2. Upravni odbor redno in vsaj vsaka štiri leta revidira izvedbeni načrt ob upoštevanju napredka pri njegovem izvajanju, trga železniškega tovrnega prometa na tovrnem koridorju in uspešnosti, merjene v skladu s cilji iz odstavka 1, točka (c).
- 3. Upravni odbor izvaja in redno posodablja tržno raziskavo o ugotovljenih in pričakovanih spremembah v prometu na zadevnem tovrnem koridorju, in sicer z vidika različnih vrst prometa tako v tovrnem kot tudi potniškem prometu. V tej raziskavi se po potrebi preuči tudi ravnotežje med negativnimi in pozitivnimi socialno-ekonomskimi učinki razvoja tovrnega koridorja.
- 4. Pri izvedbenem načrtu se upošteva razvoj terminalov, vključno s tržno in v prihodnost usmerjeno analizo multimodalnih tovrnih terminalov ter akcijskimi načrti držav članic za tovrni koridor iz člena 35(3) in (4) Uredbe [... nova uredba o omrežju TEN-T].

5. Če je potrebno, upravni odbor sprejme ukrepe za sodelovanje z regionalnimi in/ali lokalnimi upravami glede izvedbenega načrta.“;

(8) člen 11 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 11

Načrtovanje naložb

1. Izvršni in upravni odbor tovarnega koridorja sodelujeta z evropskim koordinatorjem, ki ga zadeva tovorni koridor, v zvezi z infrastrukturnimi in naložbenimi potrebami, ki izhajajo iz železniškega tovarnega prometa, za podporo pripravi delovnega načrta iz člena 53 Uredbe (EU) [... nova uredba o omrežju TEN-T].
2. Upravni odbor se o potrebah po razvoju infrastrukture in naložbah posvetuje s skupinama svetovalcev iz člena 8(7) in (8). Posvetovanje temelji na ustrezni posodobljeni dokumentaciji v zvezi z načrtovanjem infrastrukture na ravni koridorja in nacionalni ravni. Izvršni odbor zagotovi ustrezno usklajevanje med temi posvetovalnimi dejavnostmi in mehanizmi usklajevanja na nacionalni ravni iz člena 7e Direktive 2012/34/EU.
3. Pri sodelovanju in posvetovanju se obravnavajo zlasti:
 - (a) potrebe železniškega tovarnega prometa po zmogljivostih, pomembne za načrtovanje infrastrukture in naložb, ob upoštevanju potrebe po zmogljivostih iz člena 14(2) in vsake infrastrukture, ki se v skladu s členom 47 Direktive 2012/34/EU razglasi za preobremenjeno;
 - (b) zahteve glede infrastrukture omrežja TEN-T, pomembne za železniški tovorni promet, kot so opredeljene v poglavjih II in III Uredbe (EU) [... nova uredba o omrežju TEN-T], zlasti v zvezi s potrebami po zmogljivostih za tovarne vlake dolžine najmanj 740 m;
 - (c) potreba po ciljno usmerjenih naložbah za odpravljanje lokalnih ozkih grl, na primer za povezovanje zank, izboljšanje vozlišč in infrastrukture na zadnjih delih poti ali tehnično opremo za povečanje operativne uspešnosti.“;

(9) člen 19 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 19

Kakovost storitve na tovarnem koridorju

1. Upravni odbor tovarnega koridorja spodbuja združljivost med izvedbenimi načrti po tovarnem koridorju v skladu s členom 35 Direktive 2012/34/EU.
2. Upravni odbor spremlja uspešnost storitev, ki jih upravljavci infrastrukture zagotavljajo proslcem pri opravljanju njihovih bistvenih nalog, če spadajo na področje uporabe členov 12 do 18, in uspešnost železniških tovarnih storitev v tovarnem koridorju. Uspešnost se spremlja s kvalitativnega in kvantitativnega vidika, po potrebi na podlagi kazalnikov uspešnosti v zvezi s cilji tovarnega koridorja, določenimi v skladu s členom 9(1), točka (c). Upravni odbor se o ustreznih

kazalnikih uspešnosti posvetuje s skupinama svetovalcev iz člena 8(7) in (8) ter evropskim koordinatorjem.

3. Upravni odbor oceni rezultate spremljanja uspešnosti v zvezi s cilji, določenimi v skladu s členom 9(1), točka (c), in operativnimi zahtevami iz člena 18 Uredbe [... nova uredba o omrežju TEN-T].
4. Upravni odbor pripravi in objavi letno poročilo, v katerem predstavi rezultate dejavnosti, ki se izvajajo v skladu s tem členom. V namenskem oddelku poročila predstavi stališča skupin svetovalcev iz člena 8(7) in (8) ter njuno oceno uspešnosti. Upravni odbor predloži letno poročilo izvršnemu odboru v odobritev.“;

(10) člena 22 in 23 se nadomestita z naslednjim:

„Člen 22

Spremljanje izvajanja

Izvršni odbor iz člena 8(1) Komisiji vsaka štiri leta od vzpostavitve tovornega koridorja predloži rezultate izvedbenega načrta za ta koridor. Komisija te rezultate analizira in o svoji analizi uradno obvesti odbor iz člena 21.

Člen 23

Poročilo

Komisija redno preverja uporabo te uredbe. Evropskemu parlamentu in Svetu najpozneje dve leti po začetku veljavnosti te uredbe, nato pa vsaka štiri leta predloži poročilo.“;

(11) Priloga k tej uredbi se črta.

Člen 66

Razveljavitev

Uredba (EU) št. 1315/2013 se razveljavi z učinkom od [datum začetka veljavnosti te uredbe].

Sklicevanje na razveljavljeno Uredbo (EU) št. 1315/2013 se šteje za sklicevanje na to uredbo in se bere v skladu s korelacijsko tabelo iz Priloge VII.

Člen 67

Začetek veljavnosti

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Strasbourgu,

*Za Evropski parlament
predsednica*

*Za Svet
predsednik*