



# EVROPSKA UNIJA

EVROPSKI PARLAMENT

SVET

Strasbourg, 11. december 2013  
(OR. en)

2011/0294 (COD)  
LEX 1407

PE-CONS 42/3/13  
REV 3

TRANS 316  
ECOFIN 533  
ENV 546  
RECH 265  
CODEC 1403

**UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA O SMERNICAH UNIJE ZA RAZVOJ  
VSEEVROPSKEGA PROMETNEGA OMREŽJA IN RAZVELJAVITVI SKLEPA ŠT. 661/2010/EU**

**UREDBA (EU) št. .../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**

**(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 odbora<sup>1</sup>,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij<sup>2</sup>,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom<sup>3</sup>,

---

<sup>1</sup> UL C 143, 22.5.2012, str. 130.

<sup>2</sup> UL C 225, 22.7.2012, str. 150.

<sup>3</sup> Stališče Evropskega parlamenta z dne 19. novembra 2013 (še ni objavljeno v Uradnem listu) in odločitev Sveta z dne 5. decembra 2013.

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Odločba št. 1692/96/ES Evropskega parlamenta in Sveta<sup>1</sup> je bila zaradi jasnosti prenovljena s Sklepom št. 661/2010/EU Evropskega parlamenta in Sveta<sup>2</sup>.
- (2) Kot je med drugim zapisano v strategiji Evropa 2020 in v beli knjigi Komisije z naslovom "Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu" (v nadaljnjem besedilu: bela knjiga), načrtovanje, razvoj in delovanje vseevropskih prometnih omrežij prispeva k doseganju glavnih ciljev Unije, kot so nemoteno delovanje notranjega trga ter krepitev ekonomske, socialne in ozemeljske kohezije. Med posebne cilje sodijo tudi omogočanje nemotene, varne in trajnostne mobilnosti oseb in blaga, zagotavljanje dostopnosti in povezanosti vseh regij Unije ter prispevanje k nadaljnji gospodarski rasti in konkurenčnosti v svetovnem merilu. Navedene posebne cilje bi bilo treba doseči z vzpostavitvijo medsebojnih povezav in interoperabilnosti nacionalnih prometnih omrežij na način, ki je gospodaren in trajnosten z viri. Interoperabilnost železniških prog bi, na primer, lahko izboljšali z inovativnimi rešitvami, s katerimi bi izboljšali združljivost sistemov, kot so oprema na vozilih in tiri z različnimi tirnimi širinami.

---

<sup>1</sup> Odločba št. 1692/96/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. julija 1996 o smernicah Skupnosti za razvoj vseevropskega prometnega omrežja (UL L 228, 9.9.1996, str. 1).

<sup>2</sup> Sklep št. 661/2010/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2010 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja (UL L 204, 5.8.2010, str. 1).

- (3) 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 potrebi pa tudi v sosednjih državah, ob upoštevanju tekočih pogajanj z državami kandidatkami in potencialnimi državami kandidatkami.
- (4) Kot je navedeno v beli knjigi, se učinkovitost in uspešnost prometa lahko opazno povečata z boljšim povezovanjem različnih načinov prevoza v celotnem omrežju z vidika infrastrukture, pretoka informacij in postopkov.
- (5) Bela knjiga poziva k uporabi informacijske in komunikacijske tehnologije, povezane s prometom, da se zagotovi boljše in celovito upravljanje prometa ter poenostavijo upravni postopki z izboljšanjem logistike tovora in sledenja tovora ter optimizacijo voznih redov in prometnih tokov. Ker takšni ukrepi spodbujajo učinkovito upravljanje in uporabo prometne infrastrukture, bi morali spadati v področje uporabe te uredbe.

- (6) Politika vseevropskega prometnega omrežja mora upoštevati razvoj prometne politike in lastništvo infrastrukture. Za gradnjo in vzdrževanje prometne infrastrukture so še vedno pristojne predvsem države članice. Pri vzpostavljanju multimodalnega vseevropskega prometnega omrežja in povezanih naložbah pa so postali pomembni še drugi subjekti, tudi partnerji iz zasebnega sektorja ter regionalni in lokalni organi, upravljavci infrastrukture, koncesionarji ali pristaniški in letališki organi.
- (7) Vseevropsko prometno omrežje sestavlja predvsem obstoječa infrastruktura. Za celovito izpolnitev ciljev nove politike vseevropskega prometnega omrežja bi bilo treba enotne zahteve glede infrastrukture določiti v uredbi, ki bi jo morala upoštevati infrastruktura vseevropskega prometnega omrežja.
- (8) V okviru razvoja vseevropskega prometnega omrežja bi bilo treba vzpostaviti novo prometno infrastrukturo, obnoviti in nadgraditi obstoječo infrastrukturo ter sprejeti ukrepe za spodbujanje z viri gospodarne uporabe infrastrukture. V posebnih primerih je potrebna obnova železniške infrastrukture, če ta v preteklosti ni bila redno vzdrževana. Obnova je proces, s katerim se ponovno vzpostavijo prvotni gradbeni parametri obstoječih železniških infrastrukturnih zmogljivosti in se glede na sedanje stanje dolgoročno izboljša njihova kakovost v skladu z zahtevami in določbami iz te uredbe.

- (9) Pri izvajanju projektov v skupnem interesu 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 kolesarske infrastrukture za kolesarske poti velikih razdalj (npr. kolesarske poti EuroVelo) v okviru gradbenih inženirskih objektov, kot so mostovi in tuneli.
- (10) Za razvoj vseevropskega prometnega omrežja bi bila najprimernejša dvoplastna struktura, ki jo sestavljata celovito omrežje in jedrno omrežje na temelju enotne in pregledne metodologije, pri čemer sta ti dve plasti najvišja raven načrtovanja infrastrukture v Uniji.
- (11) Celovito omrežje bi moralo biti prometno omrežje vse Evrope, ki zagotavlja dostopnost in povezanost vseh regij Unije, vključno z odročnimi, otoškimi in najbolj oddaljenimi regijami, kar je tudi cilj celostne pomorske politike, kot jo uvaja Uredba (EU) št. 1255/2011 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>1</sup>, in krepí njihovo medsebojno socialno in ekonomsko kohezijo. V smernicah, ki jih določa ta uredba (v nadaljnjem besedilu: smernice), bi bilo treba določiti zahteve za infrastrukturo celovitega omrežja, da bi spodbudili razvoj omrežja visoke kakovosti v vsej Uniji do leta 2050.

---

<sup>1</sup> Uredba (EU) št. 1255/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. novembra 2011 o programu za podporo nadaljnjemu oblikovanju celostne pomorske politike (UL L 321, 5.12.2011, str. 1).

- (12) V beli knjigi je tudi ugotovljeno, da v prometni infrastrukturi med vzhodnimi in zahodnimi deli Unije še vedno obstajajo znatne razlike, ki jih je treba odpraviti. S temi razlikami se je treba spopasti, da bi lahko uresničili popolnoma povezano evropsko prometno infrastruktarno omrežje.
- (13) Do leta 2030 bi bilo v okviru, ki ga določa celovito omrežje, v prvi vrsti treba opredeliti jedrno omrežje in sprejeti ustrezne ukrepe za njegov razvoj. Jedrno omrežje bi moralo biti temelj razvoja trajnostnega multimodalnega prometnega omrežja in spodbujati razvoj celotnega celovitega omrežja. Prav tako bi moralo omogočati, da se ukrepanje Unije usmeri na tiste sestavne dele vseevropskega prometnega omrežja, ki zagotavljajo najvišjo evropsko dodano vrednost, zlasti na čezmejne odseke, manjkajoče povezave, multimodalne povezovalne točke in glavna ozka grla, s čimer bi prispevalo k uresničevanju cilja iz bele knjige, da se do leta 2050 za 60 odstotkov zmanjšajo emisije toplogrednih plinov iz prometa v primerjavi v ravnmi iz leta 1990.
- (14) V ustrezno utemeljenih primerih bi morala biti mogoča odstopanja od infrastrukturnih zahtev, ki se uporabljajo za jedrno omrežje. To bi moralo vključevati primere, ko naložbe ni mogoče upravičiti, na primer na redko poseljenih območjih.
- (15) Upoštevati bi bilo treba posebni položaj izoliranih ali delno izoliranih železniških omrežij in zanje dovoliti odstopanja od nekaterih infrastrukturnih zahtev.

- (16) Komisija bi morala pri pregledu vzpostavljanja jedrnega omrežja, ki ga bo izvedla do leta 2023, upoštevati nacionalne izvedbene načrte in prihodnje širitve.
- (17) Vseevropsko prometno omrežje zajema le del obstoječih prometnih omrežij. Komisija bi morala pri pregledu vzpostavljanja jedrnega omrežja, ki ga bo izvedla do leta 2023, v sodelovanju z zadevnimi državami članicami oceniti, ali bi bilo treba v omrežje vključiti tudi ostale dele, kot so določene plovne poti razreda III. Komisija bi morala v okviru tega pregleda tudi oceniti, kako napredujejo projekti, in bi morala imeti možnost, da po potrebi ponovno preuči roke, ob upoštevanju vseh sprememb, ki bi lahko vplivale na verjetnost spoštovanja teh rokov.
- (18) Komisija bi morala pri pregledu vzpostavljanja jedrnega omrežja, ki ga bo izvedla do leta 2023, po posvetovanju z državami članicami oceniti, ali naj se vključijo drugi deli omrežja, zlasti prednostni projekti iz Sklepa št. 661/2010/EU<sup>1</sup>.
- (19) Za zagotovitev usklajene in pravočasne vzpostavitve jedrnega omrežja, s čimer bi omogočili, da bi se najbolje izkoristile prednosti omrežja, bi morale zadevne države članice z ustreznimi ukrepi poskrbeti za dokončanje projektov skupnega interesa do leta 2030. V zvezi s celovitim omrežjem bi si morale države članice po svojih najboljših močeh prizadevati za njegovo izgradnjo in skladnost z ustreznimi določbami smernic do leta 2050.

---

<sup>1</sup> Sklep št. 661/2010/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2010 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja (UL L 204, 5.8.2010, str. 1).

- (20) Opredeliti bi bilo treba projekte skupnega interesa, ki bodo prispevali k uresničevanju vseevropskega prometnega omrežja in ki prispevajo k uresničevanju ciljev, določenih v smernicah, ter so skladni s prednostnimi nalogami iz teh smernic. Izvajanje teh projektov bi moralo biti odvisno od njihove stopnje zrelosti, skladnosti s pravom Unije in z nacionalnimi pravnimi postopki ter od razpoložljivosti finančnih sredstev, brez poseganja v finančne obveznosti države članice ali Unije.
- (21) Projekti skupnega interesa bi morali izkazovati evropsko dodano vrednost. Čezmejni projekti imajo običajno visoko evropsko dodano vrednost, vendar so njihovi neposredni gospodarski učinki lahko manjši kot pri izključno nacionalnih projektih. Taki čezmejni projekti bi morali biti deležni prednostnega posredovanja Unije, da se zagotovi njihova izvedba.
- (22) Pri projektih skupnega interesa, ki se potegujejo za sredstva Unije, bi morala biti na podlagi priznane metodologije opravljena socialno-ekonomska analiza stroškov in koristi ob upoštevanju ustreznih socialnih, ekonomskih, podnebnih ter okoljskih stroškov in koristi. Analiza podnebnih in okoljskih stroškov in koristi bi morala temeljiti na presoji vpliva na okolje, izvedeni v skladu z Direktivo 2011/92/EU Evropskega parlamenta in Sveta<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> 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).

- (23) Da bi prispevali k doseganju ciljev na področju podnebnih sprememb iz bele knjige o prometu, ki predvideva 60-odstotno zmanjšanje emisij toplogrednih plinov do leta 2050 v primerjavi z ravnmi iz leta 1990, bi bilo treba oceniti vpliv projektov skupnega interesa, ki predvidevajo izgradnjo nove prometne infrastrukture, njeno razširitev ali nadgradnjo, na emisije toplogrednih plinov.
- (24) Nekatere dele omrežja upravljajo drugi akterji in ne države članice. Vendar morajo države članice zagotoviti, da se predpisi, ki urejajo omrežje, pravilno uporabljajo na njihovem ozemlju. Ker mora biti pri razvoju in vzpostavljanju vseevropskega prometnega omrežja uporaba te uredbe enotna, bi morale za vse dele omrežja veljati pravice in obveznosti iz te uredbe ter iz drugega upoštevne prava Unije in nacionalnega prava.
- (25) Za zagotovitev povezanosti in interoperabilnosti med posameznimi infrastrukturnimi omrežji je potrebno sodelovanje s sosednjimi in tretjimi državami. Zato bi morala Unija po potrebi spodbujati projekte skupnega interesa s temi državami.

- (26) Da bi dosegli povezovanje različnih načinov prevoza v celotnem omrežju je potrebno ustrezno načrtovanje vseevropskega prometnega omrežja. To zajema tudi izvajanje konkretnih zahtev glede infrastrukture, telematskih aplikacij, opreme in storitev v celotnem omrežju. 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 omogočijo prednosti omrežja in omogoči učinkovitost vseevropskih prevozov na dolge razdalje.
- (27) Za določitev obstoječe in načrtovane prometne infrastrukture za celovito in jedrno omrežje so potrebni zemljevidi, ki bi jih bilo treba sčasoma prilagoditi, da bi se upošteval razvoj prometnih tokov. Tehnična podlaga za te zemljevide je interaktivni geografski in tehnični informacijski sistem za vseevropsko prometno omrežje (TENtec), ki vsebuje natančne podrobnosti o vseevropski prometni infrastrukturi.
- (28) Smernice bi morale določiti prednostne naloge, da se omogoči razvoj vseevropskega omrežja v okviru opredeljene časovnice.

- (29) Telematske aplikacije so potrebne, da se zagotovi podlaga za optimizacijo prometa in prevozov ter varnosti v prometu in izboljšanje s tem povezanih storitev. Informacije za potnike, vključno z informacijami o sistemih za izdajo vozovnic in rezervacije, bi bilo treba zagotoviti v skladu z Uredbo Komisije (EU) št. 454/2011<sup>1</sup>.
- (30) Smernice bi morale določiti razvoj celovitega omrežja v urbanih vozliščih v skladu s cilji Unije glede trajnostne mobilnosti v mestih, ker so ta vozlišča začetna ali končna točka (zaključni del odseka) za potnike in tovor, ki potujejo po vseevropskem prometnem omrežju, ter točke prehoda znotraj različnih načinov prevoza ali med njimi.
- (31) Vseevropsko prometno omrežje bi moralo zaradi svoje velikosti zagotoviti podlago za obsežno uvajanje novih tehnologij in inovacij, ki na primer lahko izboljšajo skupno učinkovitost evropskega prometnega sektorja in omejijo njegov ogljični odtis. To bo prispevalo k doseganju ciljev iz strategije Evropa 2020 ter cilja bele knjige, in sicer 60-odstotnega zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2050 (glede na ravni iz leta 1990), hkrati pa tudi k uresničevanju cilja povečanja varnosti Unije glede preskrbe z gorivom. Za doseganje teh ciljev bi bilo treba povečati razpoložljivost alternativnih čistih goriv v celotnem vseevropskem prometnem omrežju. Razpoložljivost alternativnih čistih goriv bi morala temeljiti na povpraševanju po teh gorivih, pri čemer ne bi smelo biti nobene zahteve, da se na vseh bencinskih črpalkah zagotovijo vsa alternativna čista goriva.

---

<sup>1</sup> Uredba Komisije (EU) št. 454/2011 z dne 5. maja 2011 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom "telematske aplikacije za potniški promet" vseevropskega železniškega sistema (UL L 123, 12.5.2011, str. 11).

- (32) Vseevropsko prometno omrežje mora zagotoviti učinkovito multimodalnost, da se omogoči boljša in trajnostnejša izbira načinov prevoza potnikov in tovora in združevanje velikih količin za prevoze na dolgih razdaljah. To bo povečalo ekonomsko privlačnost multimodalnosti za potnike, uporabnike in špediterje.
- (33) 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, prispevanje k podnebnim spremembam, kot tudi vpliv podnebnih sprememb ter možnih naravnih nesreč in nesreč, ki jih povzroči človek, na infrastrukturo ter dostopnost za vse uporabnike prevozov.
- (34) Države članice in drugi spodbujevalci projektov bi morali pri načrtovanju infrastrukture ustrezno upoštevati ukrepe za oceno tveganja in prilagoditve, ki bi ustrezno izboljšali odpornost na podnebne spremembe in okoljske nesreče.

- (35) Države članice in drugi spodbujevalci projektov bi morali izdelati okoljske presoje načrtov in projektov, kot je določeno v Direktivi Sveta 92/43/EGS<sup>1</sup>, Direktivi 2000/60/ES Evropskega parlamenta in Sveta<sup>2</sup>, Direktivi 2001/42/ES Evropskega parlamenta in Sveta<sup>3</sup>, Direktivi 2009/147/ES Evropskega parlamenta in Sveta<sup>4</sup> in Direktivi 2011/92/EU, da bi preprečili ali, če to ni mogoče, omilili ali uravnotežili negativne vplive na okolje, na primer razdrobljenost krajine, izgubo rodovitnih tal, onesnaževanje zraka in vode ter onesnaževanje s hrupom, in da bi učinkovito zaščitili biotsko raznovrstnost.
- (36) Upoštevati bi bilo treba varstvo okolja in biotsko raznovrstnost ter strateške zahteve celinskih plovnih poti.
- (37) Države članice in drugi spodbujevalci projektov bi morali zagotoviti, da so ocene projektov skupnega interesa izvedene učinkovito in brez nepotrebnih zamud.

---

<sup>1</sup> 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)

<sup>2</sup> 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).

<sup>3</sup> 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).

<sup>4</sup> 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).

- (38) S prometno infrastrukturo bi morali spodbujati nemoteno mobilnost in dostopnost za vse uporabnike, zlasti za starejše, osebe z zmanjšano mobilnostjo in invalidne potnike.
- (39) Države članice bi morale naknadno oceniti dostopnost infrastrukture in z njo povezanih storitev.
- (40) Jedrno omrežje bi moralo biti del celovitega omrežja, ki je hkrati njegovo krovno omrežje. Predstavljati bi moralo strateško najpomembnejša vozlišča in povezave vseevropskega prometnega omrežja, v skladu s prometnimi potrebami. Jedrno omrežje bi moralo biti multimodalno, kar pomeni, da bi moralo vključevati vse načine prevoza in njihove povezave ter ustrezne sisteme za upravljanje prometa in informacij.
- (41) Jedrno omrežje je opredeljeno na podlagi objektivne metodologije načrtovanja. Ta metodologija opredeljuje najpomembnejša urbana vozlišča, pristanišča in letališča ter mejne prehode. Navedena vozlišča so, kadar je to mogoče, povezana z multimodalnimi povezavami, če so te povezave ekonomsko uspešne, okoljsko trajnostne in izvedljive do leta 2030. Metodologija zagotavlja medsebojno povezanost vseh držav članic in vključitev glavnih otkov v jedrno omrežje.

- (42) Za vzpostavitev jedrnega omrežja v zastavljenem obdobju bi lahko uporabili pristop koridorjev kot instrument za čezmejno usklajevanje različnih projektov in časovno usklajevanje razvoja koridorja, da bi s tem čim bolj izkoristili prednosti omrežja. Tega instrumenta ne bi smeli razumeti kot podlage za prednostno razvrščanje posameznih projektov jedrnega omrežja. Koridorji jedrnega omrežja bi morali prispevati k razvoju infrastrukture jedrnega omrežja tako, da bi se odpravila ozka grla, spodbudile čezmejne povezave ter izboljšala učinkovitost in trajnost. Koridorji bi morali z izboljšanim teritorialnim sodelovanjem prispevati h koheziji.
- (43) Koridorji jedrnega omrežja bi morali upoštevati tudi širše cilje prometne politike ter olajšati interoperabilnost, povezovanje različnih načinov prevoza in multimodalne dejavnosti. To bi moralo omogočiti vzpostavitev posebnih koridorjev z optimiziranimi izpusti ter posledično čim manjšimi vplivi na okolje ter povečano konkurenčnostjo, ki so privlačni tudi zaradi svoje zanesljivosti, manjših zastojev ter nizkih operativnih in upravnih stroškov. Koridorski pristop bi moral biti pregleden in jasen, njihovo upravljanje pa ne bi smelo povzročiti dodatnih upravnih obremenitev ali stroškov.

- (44) V soglasju z zadevnimi državami članicami bi morali evropski koordinatorji iz te uredbe pri kompleksnih čezmejnih projektih za vsak koridor jedrnega omrežja spodbujati ukrepe za načrtovanje prave strukture upravljanja in za opredeljevanje virov zasebnega in javnega financiranja. Evropski koordinatorji bi morali olajšati usklajeno vzpostavitev koridorjev jedrnega omrežja.
- (45) Vloga evropskih koordinatorjev je zelo pomembna za razvoj koridorjev in sodelovanje ob njih.
- (46) Koridorji jedrnega omrežja bi morali biti usklajeni s tovornimi železniškimi koridorji, vzpostavljenimi v skladu z Uredbo (EU) št. 913/2010 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>1</sup>, in Evropskim razvojnim načrtom za Evropski sistem za upravljanje železniškega prometa (ERTMS), določenim v Odločbi Komisije 2009/561/ES<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> Odločba Komisije 2009/561/ES z dne 22. julija 2009 o spremembi Odločbe 2006/679/ES o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom vodenje-upravljanje in signalizacija vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti (UL L 194, 25.7.2009, str. 60).

- (47) 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) št. .../2013\* Evropskega parlamenta in Sveta<sup>1</sup>. Zato bi njegov cilj moralo biti usklajevanje in združevanje financiranja iz ustreznih notranjih in zunanjih instrumentov, kot so strukturni skladi in Kohezijski sklad, Sklad za spodbujanje naložb v sosedstvo (NIF) in Instrument za predpristopno pomoč (IPA)<sup>2</sup>, ter iz financiranja Evropske investicijske banke, Evropske banke za obnovo in razvoj ter drugih finančnih institucij.

---

\* UL: Prosim, vstavite številko uredbe v dokumentu PE-CONS 76/13 in dopolnite opombo 1.

<sup>1</sup> Uredba (EU) št. .../2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne ... o vzpostavitvi Instrumenta za povezovanje Evrope, spremembi Uredbe (EU) št. 913/2010 in razveljavitvi uredb (ES) št. 680/2007 in (ES) št. 67/2010 (UL L...).

<sup>2</sup> Uredba Sveta (ES) št. 1085/2006 z dne 17. julija 2006 o vzpostavitvi instrumenta za predpristopno pomoč (IPA) (UL L 210, 31.7.2006, str. 82).

- (48) Da bi se posodobili zemljevidi iz Priloge I zaradi upoštevanja morebitnih sprememb, ki izhajajo iz dejanske uporabe nekaterih elementov prometne infrastrukture, glede na vnaprej določene količinske mejne vrednosti, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU) ter členom 172 PDEU sprejme akte v zvezi s spremembami prilog I in II.. Zlasti je pomembno, da Komisija pri svojem pripravljalnem delu opravi ustrezna posvetovanja, vključno na ravni strokovnjakov. Komisija bi morala pri pripravi in oblikovanju delegiranih aktov zagotoviti, da so ustrezni dokumenti predloženi Evropskemu parlamentu in Svetu hkrati, pravočasno ter na ustrezen način.
- (49) V fazi načrtovanja in izgradnje projektov bi bilo treba ustrezno upoštevati interese regionalnih in lokalnih organov, pa tudi lokalne civilne družbe, na katere posamezen projekt v skupnem interesu vpliva.
- (50) Evropski in nacionalni okviri za načrtovanje in vzpostavitev prometne infrastrukture ter zagotavljanje prevoznih storitev ponujajo priložnosti za zainteresirane strani, da prispevajo k doseganju ciljev te uredbe. Novi instrument za vzpostavitev vseevropskega prometnega omrežja, tj. koridorji jedrnega omrežja, je močno orodje za uresničitev zadevnega potenciala zainteresiranih strani, spodbujanje sodelovanja med njimi in krepitev dopolnjevanja z ukrepi držav članic.

- (51) Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te uredbe bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila. Ta pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>1</sup>.
- (52) Ker ciljev te uredbe, zlasti usklajene vzpostavitve in razvoja vseevropskega prometnega omrežja, države članice ne morejo zadovoljivo doseči in ker se te cilje 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.
- (53) Sklep št. 661/2010/EU bi bilo treba razveljaviti.
- (54) Ta uredba bi morala začeti veljati dan po objavi v Uradnem listu Evropske unije, da se omogoči pravočasno sprejetje delegiranih in izvedbenih aktov na podlagi te uredbe –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

---

<sup>1</sup> 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).

# POGLAVJE I

## SPLOŠNA NAČELA

### *Člen 1*

#### *Predmet urejanja*

1. Ta uredba uvaja smernice za razvoj vseevropskega prometnega omrežja z dvoplastno strukturo, ki jo sestavljata celovito omrežje in jedrno omrežje, vzpostavljeno na podlagi celovitega.
2. Ta uredba opredeljuje projekte skupnega interesa in določa zahteve, ki morajo biti izpolnjene pri upravljanju infrastrukture vseevropskega prometnega omrežja.
3. Ta uredba opredeljuje prednostne naloge za razvoj vseevropskega prometnega omrežja
4. Ta uredba določa ukrepe za vzpostavitev vseevropskega prometnega omrežja. Izvajanje projektov skupnega interesa je odvisno od njihove stopnje zrelosti, skladnosti s pravom Unije in z nacionalnimi pravnimi postopki ter od razpoložljivosti finančnih sredstev, brez poseganja v finančne obveznosti države članice ali Unije.

## *Člen 2*

### *Področje uporabe*

1. Ta uredba se uporablja za vseevropsko prometno omrežje, kot je prikazano na zemljevidih v Prilogi I. Vseevropsko prometno omrežje obsega prometno infrastrukturo in telematske aplikacije, pa tudi ukrepe za spodbujanje učinkovitega upravljanja in uporabe te infrastrukture ter za omogočanje vzpostavitve in delovanja trajnostnih in učinkovitih prevoznih storitev.
2. Infrastrukturo vseevropskega prometnega omrežja sestavljajo infrastruktura za železniški promet, za promet po celinskih plovnih poteh, za cestni promet, za pomorski promet, za zračni promet in infrastruktura za multimodalni promet, kot je opredeljena v ustreznih oddelkih poglavja II.

## *Člen 3*

### *Opredelitev pojmov*

V tej uredbi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

- (a) "projekt skupnega interesa" pomeni vsak projekt, izveden v skladu z zahtevami in ob upoštevanju določb te uredbe;

- (b) "sosednja država" pomeni državo, ki sodi v okvir evropske sosedске politike, vključno s strateškim partnerstvom, ali v okvir politike širitve, oziroma je del Evropskega gospodarskega prostora ali Evropskega združenja za prosto trgovino;
- (c) "tretja država" pomeni vsako sosednjo državo ali vsako drugo državo, s katero lahko Unija sodeluje zaradi doseganja ciljev te uredbe;
- (d) "evropska dodana vrednost" pomeni vrednost projekta, ki poleg možne vrednosti, ki jo ima za samo zadevno državo članico, prispeva tudi k znatnemu izboljšanju prometnih povezav ali prometnih tokov med državami članicami, kar se kaže v večji učinkovitosti, trajnosti, konkurenčnosti ali koheziji, v skladu s cilji iz člena 4;
- (e) "upravljavec infrastrukture" pomeni kateri koli organ ali podjetje, ki je odgovorno zlasti za vzpostavljanje ali vzdrževanje prometne infrastrukture. To lahko obsega tudi upravljanje infrastrukturnih nadzornih in varnostnih sistemov;

- (f) "telematske aplikacije" pomeni sisteme, ki uporabljajo informacijsko, komunikacijsko ali navigacijsko tehnologijo ali tehnologijo za določanje položaja, in sicer za učinkovito upravljanje infrastrukture, mobilnosti in prometa v vseevropskem prometnem omrežju ter za zagotavljanje storitev z dodano vrednostjo državljanom in operaterjem, vključno s sistemi za varno, varovano in okolju prijazno uporabo omrežja ter učinkovito uporabo njegovih zmogljivosti. Ti sistemi lahko vključujejo tudi naprave v vozilih, če te tvorijo neločljiv sistem z ustreznimi sestavnimi deli infrastrukture. Mednje spadajo sistemi, tehnologije in storitve iz točk (g) do (l);
- (g) "inteligentni prometni sistem" (ITS) pomeni sistem, kot je opredeljen v Direktivi 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta<sup>1</sup>;
- (h) "sistem upravljanja zračnega prometa" pomeni sistem, kot je opredeljen v Uredbi (ES) št. 552/2004 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>2</sup>, in osrednjem načrtu za upravljanje zračnega prometa v Evropi, kot je opredeljen v Uredbi Sveta (ES) št. 219/2007<sup>3</sup>;

---

<sup>1</sup> 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 načinov prevoza (UL L 207, 6.8.2010, str. 1).

<sup>2</sup> Uredba (ES) št. 552/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o interoperabilnosti evropske mreže za upravljanje zračnega prometa (uredba o interoperabilnosti) (UL L 96, 31.3.2004, str. 26).

<sup>3</sup> Uredba Sveta (ES) št. 219/2007 z dne 27. februarja 2007 o ustanovitvi skupnega podjetja za razvoj nove generacije evropskega sistema upravljanja zračnega prometa (SESAR) (UL L 64, 2.3.2007, str. 1).

- (i) "sistemi spremljanja in obveščanja za ladijski promet" (VTMIS) pomeni sisteme, uvedene za spremljanje in upravljanje prometa in pomorskega prevoza, ki uporabljajo informacije iz sistemov za samodejno prepoznavanje ladij (AIS), sistemov za prepoznavanje in sledenje ladij na velike razdalje (LRIT) ter obalnih radarskih sistemov in radijskih komunikacij, kot določa Direktiva 2002/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta<sup>1</sup>, in vključuje tudi povezavo nacionalnih sistemov za pomorske informacije preko sistema SafeSeaNet;
- (j) "rečne informacijske storitve" pomeni informacijske in komunikacijske tehnologije na celinskih plovnih poteh, kot so opredeljene v Direktivi Evropskega parlamenta in Sveta 2005/44/ES<sup>2</sup>;
- (k) "e-pomorske storitve" pomeni storitve, ki uporabljajo napredne in interoperabilne informacijske tehnologije v sektorju pomorskega prometa za poenostavitev upravnih postopkov in za lažji pretok tovora na morju in v pristaniških območjih, vključno s storitvami enotnega okenca, kot so enotno okence za celotno pomorsko politiko iz Direktive 2010/65/EU Evropskega parlamenta in Sveta<sup>3</sup>, sistemi pristaniških skupnosti in ustreznimi carinskimi informacijskimi sistemi;

---

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> 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).

<sup>3</sup> Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2010/65/EU z dne 20. oktobra 2010 o formalnostih poročanja za ladje, ki priplujejo v pristanišča držav članic in/ali izplujejo iz njih, in o razveljavitvi Direktive 2002/6/ES (UL L 283, 29.10.2010, str. 1).

- (l) "Evropski sistem za upravljanje železniškega prometa" (ERTMS) pomeni sistem, ki je opredeljen v Odločbi Komisije 2006/679/ES<sup>1</sup> in Odločbi Komisije 2006/860/ES<sup>2</sup>;
- (m) "čezmejni odsek" pomeni odsek, ki zagotavlja neprekinjenost projekta skupnega interesa med najbližjima urbanima vozliščema na obeh straneh meje med državama članicama ali med državo članico in sosednjo državo;
- (n) "multimodalni promet" pomeni prevoz potnikov ali tovora oziroma obojih z uporabo dveh ali več načinov prevoza;
- (o) "interoperabilnost" pomeni zmožnost infrastrukture v posameznem načinu prevoza, vključno z vsemi regulativnimi, tehničnimi in operativnimi pogoji, da zagotovi varne in nemotene prometne tokove, ki dosegajo zahtevane ravni zmogljivosti za to infrastrukturo ali način prevoza;

---

<sup>1</sup> Odločba Komisije 2006/679/ES z dne 28. marca 2006 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom vodenje-upravljanje in signalizacija vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti (UL L 284, 16.10.2006, str. 1).

<sup>2</sup> Odločba Komisije 2006/860/ES z dne 7. novembra 2006 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom vodenje-upravljanje in signalizacija vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti in spremembo Priloge A k Odločbi 2006/679/ES z dne 28. marca 2006 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom nadzor-vodenje in signalizacija vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti (UL L 342, 7.12.2006, str. 1).

- (p) "urbano vozlišče" pomeni urbano območje, na katerem je prometna infrastruktura vseevropskega prometnega omrežja, kot so pristanišča, vključno s potniškimi terminali, letališča, železniške postaje, logistične platforme ter tovorni in potniški terminali, ki se nahajajo na urbanem območju ali v njegovi okolici, povezana z drugimi deli te infrastrukture ter z infrastrukturo za regionalni in lokalni promet;
- (q) "ozko grlo" pomeni fizično, tehnično ali funkcionalno oviro, ki hromi sistem in s tem vpliva na neprekinjenost tokov na dolge razdalje ali čezmejnih tokov, odpraviti pa jo je mogoče z izgradnjo nove infrastrukture ali bistveno nadgradnjo obstoječe infrastrukture, s čimer bi se lahko stanje bistveno izboljšalo in tako odpravilo omejitve ozkega grla;
- (r) "logistična platforma" pomeni območje, ki je neposredno povezano s prometno infrastrukturo vseevropskega prometnega omrežja, vključuje vsaj en tovorni terminal in omogoča izvajanje logističnih dejavnosti;
- (s) "tovorni terminal" pomeni strukturo, ki je opremljena za pretovarjanje med vsaj dvema načinoma prevoza ali med dvema različnima železniškima sistemoma in za začasno hrambo tovora, kot so na primer pristanišča, pristanišča na celinskih plovnih poteh, letališča in železniško-cestni terminali;

- (t) "socialno-ekonomska analiza stroškov in koristi" pomeni predhodno količinsko opredeljeno ocenjevanje vrednosti projekta na podlagi priznane metodologije ob upoštevanju vseh ustreznih socialnih, ekonomskih, podnebnih in okoljskih koristi in stroškov. Analiza podnebnih in okoljskih stroškov ter koristi temelji na presoji vplivov na okolje, izvedeni v skladu z Direktivo 2011/92/EU;
- (u) "izolirano omrežje" pomeni železniško omrežje države članice ali del tega omrežja, katerega tirna širina se razlikuje od evropske normalne nazivne tirne širine (1435 mm) in za katero zaradi njegovih posebnosti, povezanih z geografsko odmaknjenostjo ali obrobnostjo, z vidika stroškov in koristi ni mogoče upravičiti nekaterih večjih naložb v infrastrukturo;
- (v) "regija NUTS" pomeni regijo, kot je opredeljena v klasifikaciji statističnih teritorialnih enot;
- (w) "alternativna čista goriva" pomeni goriva, kot so elektrika, vodik, (tekoča) biogoriva, sintetična goriva, metan (naravni plin (CNG in LNG) in biometan) ter utekočinjeni naftni plin (LPG), ki vsaj delno nadomeščajo fosilna goriva pri oskrbi z energijo v prometu, prispevajo k dekarbonizaciji prevoza in povečujejo okoljsko učinkovitost prometnega sektorja.

## Člen 4

### *Cilji vseevropskega prometnega omrežja*

Vseevropsko prometno omrežje utrjuje socialno, ekonomsko in ozemeljsko kohezijo Unije in prispeva k vzpostavitvi enotnega evropskega prometnega prostora, ki je učinkovit in trajnosten, 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) kohezije, ki temelji na:
  - (i) dostopnosti in povezanosti vseh regij Unije, vključno z odročnimi, najbolj oddaljenimi, otoškimi, obrobnimi in gorskimi regijami ter redko poseljenimi območji;
  - (ii) zmanjšanju razkoraka v kakovosti infrastrukture med državami članicami;
  - (iii) medsebojne povezanosti v potniškem in tovornem prometu med prometno infrastrukturo za promet na dolge razdalje na eni strani ter regionalni in lokalni promet na drugi strani;
  - (iv) prometni infrastrukturi, ki odraža posebne razmere v različnih delih Unije in zagotavlja enakomerno pokrivanje vseh evropskih regij;

- (b) učinkovitosti, ki temelji na:
- (i) odpravi ozkih grl in vzpostavitvi manjkajočih povezav v prometnih infrastrukturah in na povezovalnih točkah med njimi, in sicer na ozemljih držav članic ter med njimi;
  - (ii) medsebojni povezanosti in interoperabilnosti nacionalnih prometnih omrežij;
  - (iii) optimalnem povezovanju in medsebojni povezanosti vseh načinov prevoza;
  - (iv) spodbujanju gospodarsko učinkovitega visokokakovostnega prometa, ki prispeva k nadaljnji gospodarski rasti in konkurenčnosti;
  - (v) učinkoviti rabi nove in obstoječe infrastrukture;
  - (vi) stroškovno učinkoviti uporabi inovativnih tehnoloških in operativnih konceptov;
- (c) trajnosti, ki temelji na:
- (i) razvoju vseh načinov prevoza na način, ki je skladen z zagotavljanjem dolgoročno trajnostnega in ekonomsko učinkovitega prometa;
  - (ii) prispevanju k ciljem nizkoogljičnega in čistega prometa z nizkimi izpusti toplogrednih plinov, varnosti preskrbe z gorivom, zmanjšanja zunanjih stroškov in varstva okolja;
  - (iii) spodbujanju nizkoogljičnega prometa, s ciljem doseči znatno zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> do leta 2050, v skladu z ustreznimi cilji Unije za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub>;

- (d) povečanja koristi za njegove uporabnike, ki temelji na:
  - (i) izpolnjevanju potreb uporabnikov po mobilnosti in prevozih v Uniji in v povezavi s tretjimi državami;
  - (ii) zagotavljanju varnih in visokih standardov kakovosti za potniški in tovorni promet;
  - (iii) omogočanju mobilnosti tudi v primerih naravnih nesreč ali nesreč, ki jih povzroči človek, in z zagotavljanjem dostopa službam za nujno pomoč ter reševalnim službam;
  - (iv) določitvi infrastrukturnih zahtev, zlasti na področju interoperabilnosti, varovanja in varnosti, ki bodo zagotavljale kakovost, učinkovitost in trajnost prometnih storitev;
  - (v) dostopnosti za starejše, osebe z omejeno mobilnostjo in invalidne potnike.

#### *Člen 5*

#### *Omrežje, gospodarno z viri*

1. Vseevropsko prometno omrežje se načrtuje, razvija in upravlja na način, gospodaren z viri, in sicer z:
  - (a) razvojem, izboljševanjem in vzdrževanjem obstoječe prometne infrastrukture;
  - (b) optimizacijo povezovanja in medsebojne povezanosti infrastrukture;

- (c) uvedbo novih tehnologij in telematskih aplikacij, kadar je taka uvedba ekonomsko upravičena;
  - (d) upoštevanjem možnih sinergij z drugimi omrežji, zlasti z vseevropskimi energetske ali telekomunikacijskimi omrežji;
  - (e) presojo strateških vplivov na okolje s pripravo ustreznih načrtov in programov ter presojo vpliva k blažitvi učinkov podnebnih sprememb;
  - (f) po potrebi z ukrepi za načrtovanje in povečevanje zmogljivosti infrastrukture;
  - (g) ustreznim preučevanjem izpostavljenosti prometne infrastrukture podnebnim spremembam ter naravnim nesrečam ali nesrečam, ki jih povzroči človek, da bi se spoprijeli s temi izzivi.
2. Pri načrtovanju in razvoju vseevropskega prometnega omrežja države članice upoštevajo posebne okoliščine v različnih delih Unije, zlasti turistične in topografske posebnosti zadevnih regij. Prilagodijo lahko podroben potek tras odsekov v okviru omejitev iz točke (c) člena 49(4), pri čemer zagotovijo skladnost z zahtevami iz navedene točke.

## Člen 6

### *Dvoplastna struktura vseevropskega prometnega omrežja*

1. Postopni razvoj vseevropskega prometnega omrežja se dosega zlasti z vzpostavitvijo dvoplastne strukture tega omrežja, ki temelji na doslednem in preglednem metodološkem pristopu in jo sestavljata celovito omrežje in jedrno omrežje.
2. Celovito omrežje sestavljajo vsa obstoječa in načrtovana prometna infrastruktura vseevropskega prometnega omrežja ter ukrepi za spodbujanje učinkovite ter socialno in okoljsko trajnostne uporabe te infrastrukture. Opredeljuje in razvija se v skladu s poglavjem II.
3. Jedrno omrežje sestavljajo tisti deli celovitega omrežja, ki so strateško najpomembnejši za doseganje razvojnih ciljev vseevropskega prometnega omrežja. Opredeljuje in razvija se v skladu s poglavjem III.

## Člen 7

### *Projekti skupnega interesa*

1. Projekti skupnega interesa prispevajo k razvoju vseevropskega prometnega omrežja z vzpostavitvijo nove prometne infrastrukture, obnovo in nadgradnjo obstoječe prometne infrastrukture ter z ukrepi za spodbujanje z viri gospodarne uporabe omrežja.
2. Projekt skupnega interesa:
  - (a) prispeva k ciljem, ki izhajajo iz najmanj dveh od štirih kategorij iz člena 4;
  - (b) izpolnjuje zahteve iz poglavja II, če se nanaša na jedrno omrežje, pa tudi iz poglavja III;
  - (c) je ekonomsko izvedljiv na podlagi socialno-ekonomske analize stroškov in koristi;
  - (d) izkazuje evropsko dodano vrednost.
3. Projekt skupnega interesa lahko obsega celotni cikel, vključno s študijami izvedljivosti in postopki pridobivanja dovoljenj, izvajanjem in ocenjevanjem.

4. Države članice sprejmejo vse potrebne ukrepe za zagotovitev izvajanja projektov v skladu z upoštevnim pravom Unije ter nacionalnim pravom, zlasti s pravnimi akti Unije o okolju, varovanju podnebja, varnosti, varovanju, konkurenčnosti, državnih pomočeh, javnem naročanju, javnem zdravju in dostopnosti.
5. Projekti skupnega interesa so upravičeni do finančne pomoči Unije v skladu z instrumenti, ki so na voljo za vseevropsko prometno omrežje.

## *Člen 8*

### *Sodelovanje s tretjimi državami*

1. Unija lahko podpre, tudi finančno, projekte skupnega interesa, da bi vseevropsko prometno omrežje povezala z infrastrukturnimi omrežji sosednjih držav, pod pogojem, da so ti projekti namenjeni:
  - (a) povezovanju jedrnega omrežja na mejnih prehodih in da zadevajo infrastrukturo, potrebno za zagotavljanje nemotenih prometnih tokov, mejnih kontrol, varovanja na meji in drugih postopkov mejnega nadzora;
  - (b) zagotavljanju povezave med jedrnim omrežjem in prometnimi omrežji tretjih držav, da bi se okrepili gospodarska rast in konkurenčnost;
  - (c) izgradnji prometne infrastrukture v tretjih državah, ki povezuje dele jedrnega omrežja Unije;

- (d) vzpostavitvi sistemov za upravljanje prometa v teh državah;
- (e) spodbujanju pomorskega prometa in pomorskih avtocest brez finančne podpore pristaniščem v tretjih državah;
- (f) lažšanju prometa s tretjimi državami po celinskih plovnih poteh.

Tovrstni projekti povečujejo zmogljivost ali izboljšujejo uporabnost vseevropskega prometnega omrežja v eni ali več državah članicah.

2. Brez poseganja v odstavek 1 lahko Unija s tretjimi državami sodeluje pri spodbujanju drugih projektov brez zagotavljanja finančne pomoči, če so ti projekti namenjeni:

- (a) spodbujanju interoperabilnosti med vseevropskim prometnim omrežjem in omrežji tretjih držav;
- (b) spodbujanju širitve politike vseevropskega prometnega omrežja v tretje države;
- (c) lažšanju zračnega prometa s tretjimi državami, da bi se spodbujala učinkovita in trajnostna gospodarska rast in konkurenčnost, vključno z razširitvijo enotnega evropskega neba in boljšim sodelovanjem pri upravljanju zračnega prometa;
- (d) lažšanju pomorskega prometa in spodbujanju pomorskih avtocest s tretjimi državami.

3. Projekti iz točk (a) in (d) odstavka 2 izpolnjujejo ustrezne določbe poglavja II.
4. Priloga III vsebuje informativne zemljevide vseevropskega prometnega omrežja, razširjenega v določene sosednje države.
5. Unija lahko pri spodbujanju projektov skupnega interesa s sosednjimi državami uporablja obstoječe instrumente za usklajevanje in financiranje, kakor sta Sklad za spodbujanje naložb v sosedstvo (NIF) ali Instrument za predpristopno pomoč (IPA), ali pa vzpostavi ter uporablja nove.
6. Za določbe tega člena veljajo ustrezni postopki za mednarodne sporazume, opredeljeni v členu 218 PDEU.

## POGLAVJE II

# CELOVITO OMREŽJE

### *Člen 9*

#### *Splošne določbe*

1. Celovito omrežje:
  - (a) je opredeljeno na zemljevidih in seznamih iz Priloge I in dela 2 Priloge II;
  - (b) je natančneje opredeljeno z opisom sestavnih delov infrastrukture;
  - (c) izpolnjuje zahteve za prometne infrastrukture iz tega poglavja;
  - (d) pomeni podlago za opredeljevanje projektov skupnega interesa;
  - (e) upošteva fizične omejitve in topografske posebnosti prometnih infrastruktur držav članic, kot so opredeljene v tehničnih specifikacijah za interoperabilnost (TSI).
2. Države članice si po najboljših močeh prizadevajo za izgradnjo celovitega omrežja in za upoštevanje ustreznih določb tega poglavja do 31. decembra 2050.

## *Člen 10*

### *Splošne prednostne naloge*

1. Pri razvoju celovitega omrežja se splošna prednost nameni ukrepom, potrebnim za:
  - (a) zagotavljanje boljše dostopnosti in povezanosti vseh regij Unije, ob upoštevanju posebnega položaja otokov, izoliranih omrežij ter redko poseljenih, odročnih in najbolj oddaljenih regij;
  - (b) zagotavljanje optimalnega združevanja več načinov prevoza in interoperabilnosti med njimi;
  - (c) vzpostavitev manjkajočih povezav in odpravo ozkih grl, zlasti na čezmejnih odsekih;
  - (d) spodbujanje učinkovite in trajnostne uporabe infrastrukture in po potrebi povečanje zmogljivosti;
  - (e) izboljšanje ali vzdrževanje kakovosti infrastrukture z vidika varnosti, varovanja, učinkovitosti, sposobnosti obvladovanja podnebnih sprememb in po potrebi nesreč, z vidika okoljske učinkovitosti, socialnih razmer, dostopnosti za vse uporabnike, vključno s starejšimi, osebami z omejeno mobilnostjo in invalidnimi potniki, ter kakovosti storitev in neprekinjenosti prometnih tokov;

(f) vzpostavljanje in uvajanje telematskih aplikacij ter spodbujanje inovativnega tehnološkega razvoja.

2. Da bi dopolnili ukrepe iz odstavka 1, je treba posebno pozornost nameniti ukrepom, potrebnim za:

(a) zagotavljanje energetske varnosti z večjo energetsko učinkovitostjo ter spodbujanje uporabe alternativnih in predvsem nizko- ali brezogljicnih energetskih virov in pogonskih sistemov;

(b) ublažitev izpostavljenosti urbanih območij negativnim učinkom tranzitnega železniškega in cestnega prometa;

(c) odpravo upravnih in tehničnih ovir, zlasti na področju interoperabilnosti vseevropskega prometnega omrežja in konkurenčnosti.

**ODDELEK 1**  
**INFRASTRUKTURA ZA ŽELEZNIŠKI PROMET**

*Člen 11*  
*Sestavni deli infrastrukture*

1. Infrastrukturo za železniški promet sestavljajo zlasti:
  - (a) proge za visoke hitrosti in proge za konvencionalne hitrosti, vključno s:
    - (i) stranskimi tiri;
    - (ii) predori;
    - (iii) mostovi;
  - (b) tovorni terminali in logistične platforme za pretovarjanje blaga v železniškem prometu ter med železniškim in drugimi načini prevoza;
  - (c) postaje ob progah, navedenih v Prilogi I, za prestopanje potnikov v železniškem prometu ter med železniškim in drugimi načini prevoza;
  - (d) povezave postaj, tovornih terminalov in logističnih platform z drugimi načini prevoza v vseevropskem prometnem omrežju;

- (e) pripadajoča oprema;
- (f) telematske aplikacije.

2. Železniške proge imajo eno od naslednjih oblik:

- (a) železniške proge za prevoz z visokimi hitrostmi, ki so:
  - (i) posebej zgrajene proge za visoke hitrosti, opremljene za hitrosti 250 km/h ali več;
  - (ii) posebej nadgrajene proge za konvencionalne hitrosti, opremljene za hitrosti približno 200 km/h;
  - (iii) posebej nadgrajene proge za visoke hitrosti s posebnimi lastnostmi zaradi topografskih, reliefnih ali urbanističnih omejitev, ki jim je treba v vsakem posameznem primeru ustrezno prilagoditi hitrost. Ta kategorija vključuje tudi proge za medsebojno povezovanje med železniškimi omrežji za visoke hitrosti in omrežji za konvencionalne hitrosti, proge skozi postaje, dostope do terminalov, odložišča itd., po katerih s konvencionalno hitrostjo vozijo tirna vozila za visoke hitrosti;
- (b) železniške proge za prevoz s konvencionalnimi hitrostmi.

3. Tehnična oprema, povezana z železniškimi progami, lahko obsega sisteme elektrifikacije, opremo za vkrcanje in izstopanje potnikov ter natovarjanje in raztovarjanje tovora na postajah, logističnih platformah in tovornih terminalih. Vključuje lahko vse objekte in opremo, med drugim za samodejno spreminjanje tirne širine, ki so potrebni za zagotavljanje varnega in učinkovitega delovanja vozil, vključno z zmanjšanjem njihovega vpliva na okolje in izboljšano interoperabilnostjo.

## *Člen 12*

### *Zahteve glede prometne infrastrukture*

1. Tovorni terminali so povezani s cestno infrastrukturo ali, kadar je to mogoče, infrastrukturo za promet po celinskih plovnih poteh celovitega omrežja.
2. Države članice zagotovijo, da je železniška infrastruktura:
  - (a) opremljena z ERTMS, razen v primeru izoliranih omrežij;
  - (b) skladna z Direktivo 2008/57/ES Evropskega parlamenta in Sveta<sup>1</sup> in njenimi izvedbenimi ukrepi, da bi se dosegla interoperabilnost celovitega omrežja;

---

<sup>1</sup> Direktiva 2008/57/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. junija 2008 o interoperabilnosti železniškega sistema v Skupnosti (UL L 191, 18.7.2008, str. 1).

- (c) skladna z zahtevami tehničnih specifikacij za interoperabilnost, sprejetih v skladu s členom 6 Direktive 2008/57/ES, razen kadar je določeno drugače v skladu z ustrezno tehnično specifikacijo za interoperabilnost ali postopkom iz člena 9 Direktive 2008/57/ES;
  - (d) popolnoma elektrificirana, kar zadeva vozne proge in, kolikor je to potrebno za obratovanje električnih vlakov, tudi kar zadeva stranske tire, razen v primeru izoliranih omrežij;
  - (e) skladna z zahtevami, določenimi v Direktivi 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta<sup>1</sup>, glede dostopa do tovornih terminalov.
3. Na zahtevo države članice lahko Komisija v ustrezno utemeljenih primerih odobri izjeme glede zahtev, ki presegajo zahteve iz Direktive 2008/57/ES v zvezi z ERTMS in elektrifikacijo.

### *Člen 13*

#### *Prednostne naloge za razvoj železniške infrastrukture*

Pri spodbujanju projektov skupnega interesa, ki se nanašajo na železniško infrastrukturo, se poleg splošnih prednostnih nalog iz člena 10 prednost nameni naslednjim vidikom:

- (a) uvajanju ERTMS;
- (b) prehodu na nazivno tirno širino 1435 mm;

---

<sup>1</sup> 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).

- (c) ublažitvi vpliva hrupa in vibracij, ki jih povzroča železniški promet, zlasti z ukrepi, usmerjenimi v vozni park in infrastrukturo, vključno s protihrupnimi ograjami;
- (d) spoštovanju zahtev glede infrastrukture in spodbujanju interoperabilnosti;
- (e) izboljšanju varnosti nivojskih prehodov;
- (f) po potrebi povezovanju infrastrukture za železniški promet s pristaniško infrastrukturo na celinskih plovnih poteh.

## **ODDELEK 2**

### **INFRASTRUKTURA ZA PROMET PO CELINSKIH PLOVNIH POTEH**

#### *Člen 14*

#### *Sestavni deli infrastrukture*

1. Infrastrukturo celinskih plovnih poti sestavljajo zlasti:
  - (a) reke;
  - (b) kanali;
  - (c) jezera;

- (d) pripadajoča infrastruktura, kot so zapornice, dvigala, mostovi, rezervoarji in povezani ukrepi za preprečevanje poplav, ki imajo lahko pozitivne posledice za plovbo po celinskih plovnih poteh;
  - (e) pristanišča na celinskih plovnih poteh, vključno z infrastrukturo, ki je potrebna za prevoze na območju pristanišča;
  - (f) pripadajoča oprema;
  - (g) telematske aplikacije, vključno z rečnimi informacijskimi storitvami;
  - (h) povezave pristanišč na celinskih plovnih poteh z drugimi načini prevoza v vseevropskem prometnem omrežju.
2. Da postanejo pristanišča na celinskih plovnih poteh del celovitega omrežja, mora letna količina tovora, pretovorjenega v teh pristaniščih, presežati 500 000 ton. Podlaga za izračun skupne letne količine pretovorjenega tovora je najnovejše razpoložljivo triletno povprečje, ki ga objavi Eurostat.

3. Oprema, povezana s celinskimi plovnimi potmi, lahko vključuje opremo za natovarjanje in raztovarjanje tovora 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, naprave za oskrbo z električno energijo s kopnega, naprave za zbiranje odpadnega olja in naprave za lomljenje ledu, hidrološke storitve ter opremo za poglobljanje dna pristanišča in dostopnih poti do pristanišča, da se zagotovi celoletna plovba.

### *Člen 15*

#### *Zahteve glede prometne infrastrukture*

1. Države članice zagotovijo povezanost pristanišč na celinskih plovnih poteh s cestno ali železniško infrastrukturo.
2. Pristanišča na celinskih plovnih poteh vključujejo vsaj en tovorni terminal, ki je na voljo vsem operaterjem na nediskriminatoren način in za katerega uporabo se zaračunavajo pregledne takse.

3. Države članice zagotovijo, da:

- (a) reke, kanali in jezera izpolnjujejo minimalne zahteve za plovne poti razreda IV, kakor določa nova klasifikacija celinskih plovnih poti, ki jo je uvedla Evropska konferenca ministrov za promet (ECMT), ter zagotavljajo neprekinjen svetli profil pod mostom, brez poseganja v člena 35 in 36 te uredbe.

Na zahtevo države članice Komisija v ustrezno utemeljenih primerih odobri izjeme od minimalne zahteve za ugrez (manj kot 2,5 m) in od minimalne višine pod mostovi (manj kot 5,25 m);

- (b) so reke, kanali in jezera vzdrževani, da se ohranjajo dobre možnosti za plovbo, ob upoštevanju veljavnega okoljskega prava;
- (c) so reke, kanali in jezera opremljeni z rečnimi informacijskimi storitvami.

## Člen 16

### *Prednostne naloge za razvoj infrastrukture za celinske plovne poti*

Pri spodbujanju projektov skupnega interesa, ki se nanašajo na infrastrukture celinskih plovnih poti, se poleg splošnih prednostnih nalog iz člena 10 prednost nameni naslednjim vidikom:

- (a) za obstoječe celinske plovne poti: izvajanju ukrepov, ki so potrebni za doseganje standardov za celinske plovne poti razreda IV;
- (b) kadar je primerno, doseganju višjih standardov za posodabljanje obstoječih plovnih poti in vzpostavljanju novih plovnih poti, v skladu s tehničnimi vidiki infrastrukture ECMT, da se izpolnijo zahteve trga;
- (c) vzpostavitvi telematskih aplikacij, vključno z rečnimi informacijskimi storitvami;
- (d) povezovanju pristaniške infrastrukture na celinskih plovnih poteh z infrastrukturo za železniški tovorni in cestni promet;
- (e) namenjanju posebne pozornosti nereguliranim, skoraj neokrnjenim rekam, za katere se zato lahko sprejmejo posebni ukrepi;
- (f) spodbujanju trajnostnega prevoza po celinskih plovnih poteh;
- (g) posodobitvi in razširitvi zmogljivosti infrastrukture, ki je potrebna za prevoze na območju pristanišča.

**ODDELEK 3**  
**INFRASTRUKTURA ZA CESTNI PROMET**

*Člen 17*  
*Sestavni deli infrastrukture*

1. Infrastrukturo za cestni promet sestavljajo zlasti:
  - (a) ceste visoke kakovosti, vključno z:
    - (i) mostovi;
    - (ii) predori;
    - (iii) križišči;
    - (iv) prehodi;
    - (v) priključki;
    - (vi) odstavnimi pasovi;
  - (b) parkirišča in počivališča;
  - (c) pripadajoča oprema;

- (d) telematske aplikacije, vključno z rečnimi informacijskimi storitvami;
  - (e) tovorni terminali in logistične platforme;
  - (f) povezave tovornih terminalov in logističnih platform z drugimi načini prevoza v vseevropskem prometnem omrežju;
  - (g) avtobusna postajališča.
2. Ceste visoke kakovosti iz točke (a) odstavka 1 so tiste, ki imajo pomembno vlogo v tovornem in potniškem prometu na dolge razdalje, ki povezujejo glavna urbana in gospodarska središča, so povezane z drugimi načini prevoza in ki povezujejo gorske, odročne, zaledne in obrobne regije na ravni NUTS 2 z osrednjimi regijami Unije. Te ceste se ustrezno vzdržujejo, da je omogočen varen promet.
3. Ceste visoke kakovosti so posebej zasnovane in zgrajene za promet motornih vozil, mednje pa spadajo avtoceste, hitre ceste ali konvencionalne strateške ceste.
- (a) Avtocesta je cesta, ki je posebej zasnovana in zgrajena za promet motornih vozil ter ne služi neposredno zemljiščem, na katera meji, in:
    - (i) je opremljena, razen na posameznih mestih ali začasno, z ločenimi cestišči za dvosmerni promet, ločenimi med seboj z vmesnim pasom, ki ni namenjen prometu, ali izjemoma drugače;

- (ii) na istem nivoju ne prečka ceste, železniške ali tramvajske proge, kolesarske steze ali pešpoti ter
    - (iii) je posebej opremljena z označbami za avtocesto.
  - (b) Hitra cesta je cesta, namenjena motornemu prometu, ki je dostopna zlasti prek priključkov ali nadzorovanih križišč ter:
    - (i) se na njej ni dovoljeno ustavljati in parkirati ter
    - (ii) na istem nivoju ne prečka železniške ali tramvajske proge.
  - (c) Konvencionalna strateška cesta je cesta, ki ni ne avtocesta ne hitra cesta, vendar je še vedno cesta visoke kakovosti iz odstavkov 1 in 2.
4. Oprema, ki je povezana s cestami, lahko obsega zlasti opremo za upravljanje prometa, obveščanje in navigacijo, zaračunavanje pristojbin uporabnikom, varnost, zmanjšanje negativnih vplivov na okolje, točenje goriva ali polnjenje vozil z alternativnim pogonom ter za varne parkirne površine za gospodarska vozila.

## Člen 18

### *Zahteve glede prometne infrastrukture*

Države članice zagotovijo, da:

- (a) so ceste skladne z določbami iz točk (a), (b) ali (c) člena 17(3);
- (b) se zagotavlja, spremlja in, kadar je potrebno, izboljšuje varnost infrastrukture za cestni promet v skladu s postopkom iz Direktive 2008/96/ES Evropskega parlamenta in Sveta<sup>1</sup>;
- (c) so cestni predori, ki so dolgi več kot 500 m, skladni z Direktivo Evropskega parlamenta in Sveta št. 2004/54/ES<sup>2</sup>;
- (d) je, kadar je to primerno, zagotovljena interoperabilnost cestninskih sistemov v skladu z Direktivo Evropskega parlamenta in Sveta 2004/52/ES<sup>3</sup> in Odločbo Komisije 2009/750/ES<sup>4</sup>;

---

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> 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).

<sup>3</sup> Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2004/52/ES z dne 29. aprila 2004 o interoperabilnosti elektronskih cestninskih sistemov v Skupnosti (UL L 166, 30.4.2004, str. 124).

<sup>4</sup> Odločba Komisije 2009/750/ES z dne 6. oktobra 2009 o opredelitvi evropskega elektronskega cestninjenja in zadevnih tehničnih elementov (UL L 268, 13.10.2009, str. 11).

- (e) je vsak inteligentni prometni sistem, ki ga uvede javni organ na infrastrukturi za cestni promet, v skladu z Direktivo 2010/40/EU in se uvede skladno z delegiranimi akti, sprejetimi na podlagi navedene direktive.

### *Člen 19*

#### *Prednostne naloge za razvoj cestne infrastrukture*

Pri spodbujanju projektov skupnega interesa, ki se nanašajo na cestno infrastrukturo, se poleg splošnih prednostnih nalog iz člena 10 prednost nameni naslednjim vidikom:

- (a) izboljšanju in zagotavljanju varnosti v cestnem prometu;
- (b) uporabi inteligentnih prometnih sistemov, zlasti multimodalnih sistemov za vodenje podatkov in upravljanje prometa, ter integriranih komunikacijskih in plačilnih sistemov;
- (c) uvajanju novih tehnologij in inovacij za spodbujanje nizkoogljičnega prometa;
- (d) zagotavljanju ustrezne parkirne površine za gospodarske uporabnike, in s tem ustrezne stopnje varnosti in varovanja;
- (e) ublažitvi prometnih zastojev na obstoječih cestah.

## ODDELEK 4

### INFRASTRUKTURA ZA POMORSKI PROMET IN POMORSKE AVTOCESTE

#### *Člen 20*

#### *Sestavni deli infrastrukture*

1. Infrastrukturo za pomorski promet sestavljajo zlasti:
  - (a) pomorski prostor;
  - (b) morski kanali;
  - (c) pomorska pristanišča, vključno z infrastrukturo, ki je potrebna za prevoze na območju pristanišča;
  - (d) povezave pristanišč z drugimi načini prevoza v vseevropskem prometnem omrežju;
  - (e) nasipi, zapornice in doki;
  - (f) navigacijski pripomočki;
  - (g) dostopi do pristanišč in pristaniške plovne poti;
  - (h) valolomi;

- (i) pomorske avtoceste;
- (h) pripadajoča oprema;
- (k) telematske aplikacije, vključno z e-pomorskimi storitvami ter sistemom spremljanja in obveščanja za ladijski promet.

2. Pomorska pristanišča so vhodne in izhodne točke kopenske infrastrukture celovitega omrežja. Izpolnjujejo vsaj eno od naslednjih meril:

- (a) skupni letni obseg potniškega prometa presega 0,1 % skupnega letnega obsega potniškega prometa vseh pomorskih pristanišč Unije. Podlaga za izračun te skupne količine je najnovejše razpoložljivo triletno povprečje, ki ga 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. Podlaga za izračun te skupne količine je najnovejše razpoložljivo triletno povprečje, ki ga 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.

3. Oprema, povezana z infrastrukturo za pomorski promet, lahko vključuje zlasti naprave za upravljanje prometa in tovora, za zmanjšanje negativnih vplivov, vključno z negativnimi vplivi na okolje, in za uporabo alternativnih goriv, ter opremo, ki omogoča celoletno plovbo, vključno z lomljenjem ledu, hidrološke raziskave, ter opremo za poglobljanje dna in vzdrževanje ter varovanje pristanišča in dostopnih poti do pristanišča.

### *Člen 21*

#### *Pomorske avtoceste*

1. Pomorske avtoceste, ki predstavljajo pomorsko razsežnost vseevropskega prometnega omrežja, pomagajo k vzpostavitvi evropskega pomorskega prometnega prostora brez ovir. Sestavljajo jih poti za prevoz po morju na kratkih razdaljah, pristanišča, pripadajoča pomorska infrastruktura in oprema, objekti in naprave ter poenostavljeni upravni postopki, ki omogočajo prevoz po morju na kratkih razdaljah ali storitve morje–reka med najmanj dvema pristaniščema, vključno s povezavami z zaledjem. Pomorske avtoceste zajemajo:
  - (a) pomorske povezave med pomorskimi pristanišči celovitega omrežja ali med pristaniščem celovitega omrežja in pristaniščem tretje države, kadar so te povezave strateško pomembno za Unijo;

- (b) pristaniške naprave, tovorni terminali, logistične platforme ter logistična središča, ki so zunaj pristaniških območij, vendar so povezani s pristaniškimi dejavnostmi, informacijsko in komunikacijsko tehnologijo (IKT), kot so elektronski sistemi za logistično upravljanje in postopke v zvezi z varnostjo in varovanjem ter upravne in carinske postopke v najmanj eni državi članici;
  - (c) infrastrukturo za neposredni dostop z morja ali kopnega.
2. Projekte skupnega interesa za pomorske avtoceste v vseevropskem prometnem omrežju predlagata vsaj dve državi članici. Ti projekti zajemajo:
- (a) pomorska povezava in njena povezanost z zaledjem v jedrnem omrežju med dvema ali več pristanišči jedrnega omrežja; ali
  - (b) pomorska povezava in njena povezanost z zaledjem med pristaniščem jedrnega omrežja in pristanišči celovitega omrežja, s posebnim poudarkom na povezavi pristanišč jedrnega in celovitega omrežja z zaledjem.

3. Projekti skupnega interesa za pomorske avtoceste v vseevropskem prometnem omrežju lahko vključujejo tudi dejavnosti, ki imajo širšo korist in niso povezane z določenimi pristanišči, na primer storitve in ukrepi v podporo mobilnosti oseb in blaga, dejavnosti za izboljšanje okoljske učinkovitosti, kot so oskrba z električno energijo s kopnega, kar ladjam omogoča zmanjšati svoje emisije, zagotavljanje naprav za lomljenje ledu, dejavnosti za zagotavljanje celoletne plovbe, dejavnosti za poglobljanje dna in naprave za oskrbo z alternativnimi gorivi ter optimizacijo procesov, postopkov in človeških dejavnikov, platforme IKT in informacijske sisteme, skupaj s sistemi za upravljanje prometa in elektronsko poročanje.
4. Evropski koordinator za pomorske avtoceste najpozneje dve leti po svojem imenovanju v skladu s členom 45 predstavi podrobni načrt izvajanja za pomorske avtoceste na podlagi izkušenj in razvoja v zvezi s pomorskim prometom v Uniji ter napoved prometa na pomorskih avtocestah.

## Člen 22

### *Zahteve glede prometne infrastrukture*

1. Države članice zagotovijo, da:
  - (a) so pomorska pristanišča povezana z železniškimi progami ali cestami in, kjer je to mogoče, celinskimi plovnimi potmi celovitega omrežja, razen kadar zaradi fizičnih omejitev takšne povezave niso mogoče;
  - (b) vsako pomorsko pristanišče za tovorni promet vključuje vsaj en terminal, ki je na voljo uporabnikom na nediskriminatoren način in za katerega uporabo se zaračunavajo pregledne 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 razreda IV.
2. Države članice zagotovijo, da imajo pristanišča opremo, ki je potrebna za večjo okoljsko učinkovitost ladij v pristaniščih, zlasti zmogljivosti za sprejem ladijskih odpadkov in ostankov tovora v skladu z Direktivo 2000/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta<sup>1</sup> ter v skladu z drugim upoštevним pravom Unije.
3. Države članice vzpostavijo Sistem spremljanja in obveščanja za ladijski promet in sistem SafeSeaNet, kakor je določeno z Direktivo 2002/59/ES, ter uvedejo e-pomorske storitve, vključno s pomorskimi storitvami enotnega okenca, kot je določeno v Direktivi 2010/65/EU.

---

<sup>1</sup> Direktiva 2000/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. novembra 2000 o pristaniških zmogljivostih za sprejem ladijskih odpadkov in ostankov tovora (UL L 332, 28.12.2000, str. 81).

## Člen 23

### *Prednostne naloge za razvoj pomorske infrastrukture*

Pri spodbujanju projektov skupnega interesa, ki se nanašajo na pomorsko infrastrukturo, se poleg prednostnih nalog iz člena 10 prednost nameni naslednjim vidikom:

- (a) spodbujanju uporabe pomorskih avtocest, vključno s prevozi po morju na kratke razdalje, spodbujanju razvoja povezav z zaledjem in razvoja posebnih ukrepov, ki bodo izboljšali okoljsko učinkovitost pomorskega prometa v skladu z zahtevami prava Unije ali ustreznih mednarodnih sporazumov;
- (b) medsebojni povezanosti morskih pristanišč s celinskimi plovnimi potmi;
- (c) vzpostavitvi Sistema spremljanja in obveščanja za ladijski promet in e–pomorskih storitev;
- (d) uvajanju novih tehnologij in inovacij za spodbujanje alternativnih goriv in energetske učinkovitega pomorskega prometa, vključno z utekočinjenim zemeljskim plinom;
- (e) posodobitvi in razširitvi zmogljivosti infrastrukture, ki je potrebna za prevoze na območju pristanišča.

**ODDELEK 5**  
**INFRASTRUKTURA ZA ZRAČNI PROMET**

*Člen 24*

*Sestavni deli infrastrukture*

1. Infrastrukturo za zračni promet sestavljajo zlasti:
  - (a) zračni prostor, zračne poti in letalske proge;
  - (b) letališča;
  - (c) povezave letališč z drugimi načini prevoza v vseevropskem prometnem omrežju;
  - (d) pripadajoča oprema;
  - (e) sistemi zračne plovbe, tudi nova generacija Evropskega sistema upravljanja zračnega prometa (v nadaljnjem besedilu: sistem SESAR).

2. Letališča izpolnjujejo eno od naslednjih meril:
  - (a) letališča za potniški promet: skupni letni potniški promet znaša najmanj 0,1 % skupnega letnega obsega potniškega prometa vseh letališč Unije, razen če je letališče zunaj polmera 100 km od najbližjega letališča celovitega omrežja ali zunaj polmera 200 km, če ima regija, v kateri je letališče, železniško progo za visoke hitrosti;
  - (b) letališča za tovorni promet: skupni letni obseg tovarnega prometa znaša najmanj 0,2 % skupnega letnega obsega tovarnega prometa vseh letališč Unije.

Podlaga za izračun skupnega letnega obsega potniškega prometa in skupnega letnega obsega tovarnega prometa je zadnje razpoložljivo triletno povprečje, ki ga objavi Eurostat.

#### *Člen 25*

##### *Zahteve glede prometne infrastrukture*

1. Države članice zagotovijo, da vsako letališče na njihovem ozemlju vključuje vsaj en terminal, ki je na voljo vsem prevoznikom na nediskriminatoren način in zaračunava pregledne, ustrezne in poštene takse.

2. Države članice zagotovijo, da se za infrastrukturo za zračni promet celovitega omrežja 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 Sveta<sup>1</sup>.
3. Države članice zagotovijo, da infrastruktura za upravljanje zračnega prometa omogoča izvajanje enotnega evropskega neba v skladu z Uredbo (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>2</sup>, Uredbo (ES) št. 550/2004 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>3</sup>, Uredbo (ES) št. 551/2004 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>4</sup> ter Uredbo (ES) št. 552/2004 ter zračnega prevoza, da se izboljšajo delovanje in trajnost evropskega letalskega sistema ter uporaba izvedbenih pravil in specifikacij Unije.

---

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> Uredba (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o določitvi okvira za oblikovanje enotnega evropskega neba (okvirna uredba) (UL L 96, 31.3.2004, str. 1).

<sup>3</sup> Uredba (ES) št. 550/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o izvajanju navigacijskih služb zračnega prometa na enotnem evropskem nebu (uredba o izvajanju služb) (UL L 96, 31.3.2004, str. 10).

<sup>4</sup> Uredba (ES) št. 551/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o organiziranosti in uporabi zračnega prostora na enotnem evropskem nebu (uredba o zračnem prostoru) (UL L 96, 31.3.2004, str. 20).

## Člen 26

### *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 člena 10 prednost nameni naslednjim vidikom:

- (a) povečevanju zmogljivosti letališč;
- (b) podpori vzpostavljanja enotnega evropskega neba in sistemov upravljanja zračnega prometa, zlasti tistih, ki uvajajo sistem SESAR;
- (c) izboljšanju multimodalnih medsebojnih povezav letališč z infrastrukturo za druge načine prevoza;
- (d) izboljšanju trajnosti in ublažitvi vpliva letalstva na okolje.

**ODDELEK 6**  
**INFRASTRUKTURA ZA MULTIMODALNI PROMET**

*Člen 27*

*Sestavni deli infrastrukture*

Tovorni terminali ali logistične platforme izpolnjujejo vsaj eno od naslednjih meril:

- (a) njihova 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 morskih pristaniščih Unije;
- (b) če v regiji na ravni NUTS 2 ni tovornega terminala ali logistične platforme, ki bi ustrezala točki (a), zadevna država v ta namen določi glavni tovorni terminal ali logistično platformo, ki je s to regijo na ravni NUTS 2 povezana vsaj s cestami in železnico, v državah članicah brez železniškega sistema pa vsaj s cestami.

## Člen 28

### *Zahteve glede prometne infrastrukture*

1. Države članice na pravičen in nediskriminatoren način zagotovijo, da:
  - (a) se prehod z enega načina prevoza na drugega izvede na katerem koli od naslednjih mest: tovorni terminali, potniške postaje, pristanišča na celinskih plovnih poteh, letališča in pomorska pristanišča, da se omogoči multimodalni potniški in tovorni promet;
  - (b) brez poseganja v pravo Unije in nacionalno pravo, ki se uporablja, so tovorni terminali in logistične platforme, pristanišča na celinskih plovnih poteh in pomorska pristanišča ter letališča, na katerih se pretovarja tovor, opremljena tako, da je zagotovljen pretok informacij v tej infrastrukturi in med posameznimi načini prevoza v logistični verigi. Ti sistemi morajo omogočati zlasti zagotavljanje informacij o razpoložljivih infrastrukturnih zmogljivostih, prometnih tokovih, pozicioniranju in sledenju v realnem času ter zagotavljati varnost in varovanje v vseh fazah multimodalnega prevoza;
  - (c) brez poseganja v pravo Unije in nacionalno pravo, ki se uporablja, se v celovitem omrežju olajša neprekinjeni potniški promet, in sicer z ustrezno opremo in dajanjem na voljo telematskih aplikacij na železniških in avtobusnih postajah, na letališčih ter po potrebi v pomorskih pristaniščih in pristaniščih na celinskih plovnih poteh.

2. Tovorni terminali so opremljeni z žerjavi, transportnimi trakovi in drugimi napravami za premikanje tovora z enega načina prevoza na drugega ter za nameščanje in skladiščenje tovora.

### *Člen 29*

#### *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 člena 10 prednost namenijo naslednjim vidikom:

- (a) zagotavljanju učinkovite medsebojne povezanosti in integracije infrastrukture celovitega omrežja, po potrebi tudi z infrastrukturo za dostop ter s tovornimi terminali in logističnimi platformami;
- (b) odpravi glavnih tehničnih in upravnih ovir za multimodalni promet;
- (c) razvoju nemotenega pretoka informacij med načini prevoza ter omogočanju multimodalnih in enomodalnih storitev v vseevropskem prometnem sistemu.

## ODDELEK 7

### SKUPNE DOLOČBE

#### *Člen 30*

#### *Urbana vozlišča*

Države članice si, kadar je to izvedljivo, pri razvijanju celovitega omrežja v urbanih vozliščih prizadevajo za naslednje:

- (a) pri potniškem prometu: za medsebojno povezanost infrastrukture celovitega omrežja za železniški, cestni in zračni promet ter po potrebi za promet po celinskih plovnih poteh in pomorski promet;
- (b) pri tovornem prometu: za medsebojno povezanost infrastrukture celovitega omrežja za železniški in cestni promet ter po potrebi za promet po celinskih plovnih poteh, zračni promet in pomorski promet;
- (c) ustrezno povezanost med različnimi železniškimi postajami, pristanišči ali letališči celovitega omrežja v urbanem vozlišču;
- (d) nemoteno povezanost med infrastrukturo celovitega omrežja in infrastrukturo za regionalni in lokalni promet ter dostavo tovora v urbanih območjih, vključno z logističnimi centri za združevanje in distribucijo;

- (e) ublažitev izpostavljenosti urbanih območij negativnim učinkom tranzitnega železniškega in cestnega prometa, kar lahko vključuje usmerjanje prometa mimo urbanih območij;
- (f) spodbujanje učinkovite dostave tovora v urbanih območjih, ki povzroča malo hrupa in emisij ogljika.

### *Člen 31*

#### *Telematske aplikacije*

1. Telematske aplikacije omogočijo upravljanje prometa in izmenjavo informacij znotraj posameznega načina prevoza in med načini prevoza za multimodalne prevoze ter storitve z dodano vrednostjo, povezane s prometom, s čimer se izboljša varnost, varovanje in okoljska učinkovitost ter se poenostavijo upravni postopki. Telematske aplikacije olajšajo nemoteno povezanost med infrastrukturo celovitega omrežja in infrastrukturo za regionalni in lokalni promet.
2. Telematske aplikacije se uvedejo povsod po Uniji, kjer je to izvedljivo, s čimer se omogočijo vrste interoperabilnih osnovnih zmogljivosti v vseh državah članicah.

3. Po posameznih načinih prevoza telematske aplikacije iz tega člena vključujejo zlasti:
- za železnice: Evropski sistem za upravljanje železniškega prometa (ERTMS);
  - za celinske plovne poti: rečne informacijske storitve;
  - za cestni promet: inteligentne prometne sisteme;
  - za pomorski promet: Sistem spremljanja in obveščanja za ladijski promet in e–pomorske storitve, vključno s storitvami enotnega okenca, kot so enotno okence za pomorski sektor, sistemi pristaniških skupnosti in ustreznimi carinskimi informacijskimi sistemi;
  - za zračni promet: sisteme za upravljanje zračnega prometa, zlasti tiste, ki izvirajo iz sistema SESAR.

## Člen 32

### *Trajnostne storitve tovornega prometa*

Države članice so zlasti pozorne na projekte skupnega interesa, ki zagotavljajo učinkovite storitve tovornega prometa, ki uporabljajo infrastrukturo celovitega omrežja, in hkrati 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, tudi s pomorskimi avtocestami, telematskimi aplikacijami in razvojem pomožne infrastrukture, ki je potrebna predvsem za uresničevanje ciljev za te storitve, ki so povezani z okoljem in varnostjo, pa tudi z vzpostavljanjem ustreznih struktur za upravljanje;
- (c) olajšanje opravljanja multimodalnih prevoznih storitev, vključno s potrebnimi spremljajočimi tokovi informacij, in izboljšanje sodelovanja med ponudniki prevoznih storitev;
- (d) spodbujanje gospodarnega ravnanja z viri in učinkovitosti glede emisij ogljika, zlasti na področju vleke vozil, vožnje/premikanja s paro, načrtovanja sistemov in obratovanja;

- (e) analiza in zagotavljanje informacij o značilnostih flot in njihovi učinkovitosti, upravnih zahtevah in človeških virih;
- (f) izboljšanje povezav do najbolj ranljivih in izoliranih območij Unije, zlasti najbolj oddaljenih, otoških, odročnih in gorskih regij.

### *Člen 33*

#### *Nove tehnologije in inovacije*

Da bi se celovito omrežje nenehno prilagajalo razvoju in uvajanju inovativnih tehnologij, je cilj zlasti:

- (a) podpirati in spodbujati dekarbonizacijo prometa s preходом na inovativne in trajnostne prometne tehnologije;
- (b) omogočiti dekarbonizacijo vseh načinov prevoza s spodbujanjem energetske učinkovitosti, uvajati alternativne pogonske sisteme in sisteme za oskrbo z električno energijo ter zagotavljati ustrezno infrastrukturo. Takšna infrastruktura lahko obsega omrežja in druge zmogljivosti, potrebne za oskrbo z energijo, lahko upošteva vmesnik infrastruktura–vozilo in lahko vključuje telematske aplikacije;
- (c) izboljšati varnost in trajnost pri premikih potnikov in prevozu blaga;

- (d) izboljšati delovanje, upravljanje, dostopnost, interoperabilnost, multimodalnost in učinkovitost omrežja, vključno z izdajanjem multimodalnih vozovnic in usklajevanjem časovnih razporedov potovanj;
- (e) spodbujati učinkovite načine za zagotavljanje dostopnih in razumljivih informacij vsem državljanom o medsebojnih povezavah, interoperabilnosti in multimodalnosti;
- (f) spodbujati ukrepe za zmanjšanje zunanjih stroškov, kot so zastoji, okvare zdravja in vse vrste onesnaževanja, vključno s hrupom in emisijami;
- (g) na omrežjih uvesti tehnologije za varovanje in združljive standarde za identifikacijo;
- (h) izboljšati odpornost na podnebne spremembe;
- (i) spodbujati napredek pri razvoju in uvajanju telematskih aplikacij znotraj načinov prevoza in med njimi.

#### *Člen 34*

##### *Varnost in varovanje na infrastrukturi*

Države članice si prizadevajo zagotoviti, da prometna infrastruktura zagotavlja varne in varovane premike potnikov in tovora.

### *Člen 35*

#### *Odpornost infrastrukture na podnebne spremembe in okoljske nesreče*

Države članice pri načrtovanju infrastrukture ustrezno upoštevajo potrebo po izboljšanju odpornosti na podnebne spremembe in okoljske nesreče.

### *Člen 36*

#### *Varstvo okolja*

Okoljska presoja načrtov in projektov se izvede v skladu s pravom Unije o okolju, vključno z direktivami 92/43/EGS, 2000/60/ES, 2001/42/ES, 2009/147/ES in 2011/92/EU.

### *Člen 37*

#### *Dostopnost za vse uporabnike*

Prometna infrastruktura omogoča nemoteno mobilnost in dostopnost za vse uporabnike, zlasti starejše ljudi, osebe z zmanjšano mobilnostjo in invalidne potnike.

Načrtovanje in gradnja prometne infrastrukture sta skladna z ustreznimi zahtevami prava Unije.

## POGLAVJE III

# JEDRNO OMREŽJE

### *Člen 38*

#### *Opredelitev jedrnega omrežja*

1. Jedrno omrežje, kot je prikazano na zemljevidu v Prilogi I, sestavljajo tisti deli celovitega omrežja, ki so strateško najpomembnejši za doseganje ciljev politike vseevropskega prometnega omrežja, in odraža razvoj prometnih potreb in potrebo po multimodalnem prevozu. Jedrno omrežje zlasti prispeva k obvladovanju povečane mobilnosti in zagotavljanju visoke stopnje varnosti ter k prispevanju k razvoju nizkoogljičnega prometnega sistema.
2. Jedrno omrežje je medsebojno povezano prek vozlišč in zagotavlja povezanost med državami članicami in s prometnimi infrastrukturnimi omrežji sosednjih držav.
3. Brez poseganja v člen 1(4) ter člen 41(2) in (3) države članice sprejmejo ustrezne ukrepe za razvoj jedrnega omrežja, da bi to do 31. decembra 2030 že izpolnjevalo določbe tega poglavja.

Komisija v skladu s členom 54 do 31. decembra 2023 oceni vzpostavljanje jedrnega omrežja.

## Člen 39

### *Zahteve glede infrastrukture*

1. Za zagotovitev z viri gospodarne uporabe prometne infrastrukture tako za prevoz potnikov kot tovora ter zadostne zmogljivosti se pri upravljanju infrastrukture upoštevajo inovativne tehnologije, telematske aplikacije ter regulativni in upravni ukrepi.
2. Infrastruktura jedrnega omrežja izpolnjuje vse zahteve iz poglavja II. Brez poseganja v odstavek 3 infrastruktura jedrnega omrežja izpolnjuje naslednje zahteve:
  - (a) infrastruktura za železniški promet:
    - (i) popolna elektrifikacija voznih prog in, če je to potrebno za obratovanje električnih vlakov, stranskih tirov;
    - (ii) proge jedrnega omrežja za tovorni promet, kot je navedeno v Prilogi I: osna obremenitev vsaj 22,5 tone, hitrost proge 100 km/h in možnost, da po njej vozijo vlaki dolžine 740 m;
    - (iii) v celoti uveden ERTMS;

- (iv) nazivna tirna širina za nove železniške proge: 1435 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.

Izolirana omrežja so izvzeta iz zahtev (i) do (iii);

- (b) infrastruktura za promet po celinskih plovnih poteh in pomorski promet:
  - razpoložljivost alternativnih čistih goriv;
- (c) infrastruktura za cestni promet:
  - zahteve iz točk (a) in (b) člena 17(3);
  - gradnja počivališč na avtocestah približno na vsakih 100 km v skladu z potrebami družbe, trga in okolja, med drugim namenjenih zagotavljanju ustreznih parkirnih površin za gospodarske uporabnike cest, kjer je poskrbljeno za ustrezno stopnjo varnosti in varovanja;
  - razpoložljivost alternativnih čistih goriv;
- (d) infrastruktura za zračni promet:
  - zmogljivosti za zagotavljanje alternativnih čistih goriv.

3. Brez poseganja v Direktivo 2008/57/ES lahko Komisija na zahtevo države članice v zvezi z infrastrukturo za železniški promet v ustrezno utemeljenih primerih odobri izjeme glede dolžine vlaka, ERTMS, osne obremenitve, elektrifikacije in hitrosti proge.

Komisija lahko na zahtevo države članice v ustrezno utemeljenih primerih odobri izjeme od določb iz točk (a) in (b) člena 17(3) v zvezi z infrastrukturo za cestni promet, če je poskrbljeno za ustrezno stopnjo varnosti.

Ustrezno utemeljeni primeri iz tega odstavka vključujejo primere, v katerih z vidika socialno-ekonomskih stroškov in koristi ni mogoče upravičiti naložbe v infrastrukturo.

#### *Člen 40*

##### *Razvoj jedrnega omrežja*

Prometna infrastruktura, ki je vključena v jedrno omrežje, se razvija v skladu z ustreznimi določbami iz poglavja II.

*Člen 41*  
*Vozlišča jedrnega omrežja*

1. Vozlišča jedrnega omrežja so določena v Prilogi II in obsegajo:
  - (a) urbana vozlišča, vključno z njihovimi pristanišči in letališči;
  - (b) pomorska pristanišča in pristanišča na celinskih plovnih poteh;
  - (c) mejne prehode s sosednjimi državami;
  - (d) železniško-cestne terminale;
  - (e) letališča za potniški in tovorni promet.
  
2. Pomorska pristanišča jedrnega omrežja iz dela 2 Priloge II se najpozneje do 31. decembra 2030 povežejo z infrastrukturo za železniški in cestni promet, po možnosti pa tudi z infrastrukturo za celinske plovne poti, vseevropskega prometnega omrežja, razen kadar zaradi fizičnih omejitev takšna povezava ne bo mogoča.
  
3. Glavna letališča, navedena v delu 2 Priloge II, se najpozneje do 31. decembra 2050 povežejo z infrastrukturo za železniški in cestni promet vseevropskega prometnega omrežja, razen kadar zaradi fizičnih omejitev taka povezava ne bo mogoča. Ob upoštevanju možnih prometnih potreb se taka letališča, kadar bo to mogoče, povežejo z železniškim omrežjem za visoke hitrosti.

## POGLAVJE IV

# VZPOSTAVLJANJE JEDRNEGA OMREŽJA S KORIDORJI JEDRNEGA OMREŽJA

### *Člen 42*

#### *Instrument koridorjev jedrnega omrežja*

1. Koridorji jedrnega omrežja so instrument, ki omogoča lažje usklajeno vzpostavljanje jedrnega omrežja. Da bi bil multimodalni promet gospodaren z viri in bi z izboljšanim teritorialnim sodelovanjem prispeval h koheziji, so koridorji jedrnega omrežja usmerjeni v:
  - (a) povezovanje različnih načinov prevoza,
  - (b) interoperabilnost ter
  - (c) usklajen razvoj infrastrukture, zlasti na čezmejnih odsekih in ozkih grlih.
  
2. Koridorji jedrnega omrežja državam članicam omogočajo doseči koordiniran in časovno usklajen pristop, kar zadeva infrastrukturne naložbe, s čimer zagotovijo čim učinkovitejše upravljanje zmogljivosti. Koridorji jedrnega omrežja podpirajo celovito uvedbo interoperabilnih sistemov za upravljanje prometa in po potrebi uporabo inovacij in novih tehnologij.

### *Člen 43*

#### *Opredelitev koridorjev jedrnega omrežja*

1. Po koridorjih jedrnega omrežja potekajo najpomembnejši prometni tokovi na dolge razdalje v jedrnem omrežju, namenjeni pa so zlasti izboljšanju čezmejnih povezav v Uniji.
2. Koridorji jedrnega omrežja so multimodalni, vanje pa je mogoče vključiti vse načine prevoza, ki jih zajema ta uredba. Prečkajo vsaj dve meji in, če je mogoče, vključujejo vsaj tri načine prevoza, po potrebi tudi pomorske avtoceste.

### *Člen 44*

#### *Seznam koridorjev jedrnega omrežja*

1. Seznam koridorjev jedrnega omrežja je določen v delu I Priloge I k Uredbi (EU) št. .../2013\*. Države članice v skladu z določbami tega poglavja sodelujejo pri teh koridorjih jedrnega omrežja.
2. Komisija objavi shematske informativne zemljevide jedrnega omrežja v obliki, ki je zlahka dostopna javnosti.

---

\* UL: Prosimo, vstavite številko uredbe v dokumentu št. PE-CONS 76/13.

## *Člen 45*

### *Usklajevanje koridorjev jedrnega omrežja*

1. Komisija zaradi lažjega usklajenega vzpostavljanja koridorjev jedrnega omrežja, ERTMS in pomorskih avtocest v dogovoru z zadevnimi državami članicami in po posvetovanju z Evropskim parlamentom in Svetom imenuje enega ali več evropskih koordinatorjev.
2. Evropski koordinator se izbere zlasti ob upoštevanju njegovega poznavanja vprašanj, povezanih s prometom, financiranjem ter/ali socialno-ekonomsko in okoljsko presojo glavnih projektov ter ob upoštevanju njegovih izkušenj v zvezi z evropskimi institucijami.
3. V sklepu o imenovanju evropskega koordinatorja Komisija določi način izvajanja nalog iz odstavka 5.
4. Evropski koordinator deluje v imenu in za račun Komisije, ki zagotavlja potrebno administrativno pomoč. Evropski koordinator je odgovoren za posamezen koridor jedrnega omrežja, za vzpostavljanje ERTMS oziroma za vzpostavljanje pomorskih avtocest.

5. Evropski koordinator:

- (a) podpira usklajeno vzpostavljanje zadevnega koridorja jedrnega omrežja in zlasti pravočasno izvajanje delovnega načrta za ta koridor jedrnega omrežja;
- (b) skupaj z državami članicami pripravi delovni načrt za koridor in spremlja njegovo izvajanje;
- (c) se posvetuje s forumom za koridor v zvezi z navedenim načrtom in njegovim izvajanjem;
- (d) poroča državam članicam, Komisiji in po potrebi vsem drugim subjektom, ki neposredno sodelujejo pri razvoju koridorja jedrnega omrežja, o vseh nastalih težavah, zlasti kadar se pojavijo ovire pri razvoju koridorja, da bi pomagal najti ustrezne rešitve;
- (e) vsako leto pripravi poročilo o doseženem napredku pri vzpostavljanju koridorja jedrnega omrežja za Evropski parlament, Svet, Komisijo in zadevne države članice;
- (f) preuči potrebe na področju prometnih storitev, možnosti financiranja naložb ter korake, ki jih je treba opraviti, in pogoje, ki jih je treba izpolniti za dostop do takega financiranja, oblikuje pa tudi ustrezna priporočila.

6. Evropski koordinator se lahko skupaj z zadevnimi državami članicami, regionalnimi in lokalnimi organi posvetuje s prevozniki, uporabniki prevozov in predstavniki civilne družbe o delovnem načrtu in njegovem izvajanju.
7. Zadevne države članice sodelujejo z evropskim koordinatorjem in mu sporočajo potrebne informacije, da lahko opravlja naloge iz tega člena, vključno z informacijami o razvoju koridorjev v vseh ustreznih nacionalnih infrastrukturnih načrtih.
8. Komisija lahko ne glede na pravo Unije in nacionalno pravo zaprosi evropskega koordinatorja za mnenje pri pregledu vlog za pridobitev sredstev Unije za koridorje jedrnega omrežja, ki so v njegovi pristojnosti, da se zagotovi usklajenost in napredek v vseh koridorjih.
9. Če evropski koordinator svojega mandata ne uspe zaključiti zadovoljivo in v skladu z zahtevami iz tega člena, lahko Komisija v dogovoru z zadevnimi državami članicami kadar koli ukine njegov mandat. V skladu s postopkom iz odstavka 1 se lahko imenuje nadomestnega koordinatorja.

## Člen 46

### *Upravljanje koridorjev jedrnega omrežja*

1. Za vsak koridor jedrnega omrežja ustreznemu evropskemu koordinatorju pri izvajanju nalog v zvezi z delovnim načrtom in njegovim izvajanjem pomagata sekretariat in posvetovalni forum (forum za koridor). Forum za koridor po dogovoru z ustreznimi državami članicami ustanovi in vodi evropski koordinator. Zadevne države članice se dogovorijo o članstvu foruma za koridor za svoj del koridorja jedrnega omrežja.
2. Koordinator lahko po dogovoru z zadevnimi državami članicami ustanovi delovne skupine za koridor, ki jim predseduje in ki se osredotočajo na naslednja vprašanja:
  - (a) povezovanje različnih načinov prevoza,
  - (b) interoperabilnost,
  - (c) usklajen razvoj infrastrukture na čezmejnih odsekih.

*Člen 47*  
*Delovni načrt*

1. Vsak evropski koordinator do ...\* zadevnim državam članicam predloži delovni načrt z analizo razvoja koridorja. Ko zadevne države članice odobrijo delovni načrt, se ta predloži v vednost Evropskemu parlamentu, Svetu in Komisiji.

Delovni načrt vključuje zlasti opis značilnosti, čezmejnih odsekov in ciljev koridorja jedrnega omrežja, pri čemer se uporabljajo cilji in prednostne naloge iz členov 4 in 10. Delovni načrt vključuje zlasti analizo:

- (a) uvedbe interoperabilnih sistemov za upravljanje prometa;
- (b) načrta odprave fizičnih, tehničnih, operativnih in upravnih ovir znotraj načinov prevoza in med njimi ter izboljšanja učinkovitega multimodalnega prometa in storitev;
- (c) po potrebi ukrepov za izboljšanje upravne in tehnične zmogljivosti za snovanje, načrtovanje, oblikovanje, javno naročanje, izvajanje in spremljanje projektov skupnega interesa;

---

\* UL : Prosimo, vstavite datum: eno leto po začetku veljavnosti te uredbe.

- (d) možnih vplivov podnebnih sprememb na infrastrukturo in po potrebi predlaganih ukrepov za krepitev odpornosti na podnebne spremembe;
- (e) ukrepov, ki jih je treba sprejeti za ublažitev emisij toplogrednih plinov, hrupa in po potrebi drugih negativnih vplivov na okolje.

V delovnem načrtu se navedejo podrobnosti o javnih posvetovanjih, ki podpirajo razvoj delovnega načrta in njegovo izvajanje.

Delovni načrt vključuje tudi analizo potrebnih naložb, vključno:

- s seznamom projektov za širitev, prenovo ali spremembo prometne infrastrukture iz člena 2(2) za vsak način prevoza, vključen v koridor jedrnega omrežja,
- z različnimi, v partnerstvu z zadevnimi državami članicami predvidenimi viri financiranja na mednarodni, nacionalni, regionalni in lokalni ravni ter ravni Unije, ki vključujejo, kadar je mogoče, namenske sisteme navzkrižnega financiranja in zasebni kapital, skupaj z zneskom že prevzetih obveznosti in, če je primerno, navedbo prispevka Unije, predvidenega v finančnih programih Unije.

2. Ob upoštevanju člena 1(4) in člena 54 ter po odobritvi s strani zadevnih držav članic lahko Komisija sprejme izvedbene akte za čezmejne in horizontalne razsežnosti delovnih načrtov za koridor jedrnega omrežja.

Po njihovem sprejetju Komisija navedene izvedbene akte prilagodi, potem ko to odobrijo zadevne države članice, da upošteva dosežen napredek, ugotovljene zamude ali posodobitve nacionalnih načrtov.

Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 52(2).

3. Evropski koordinator pomaga državam članicam pri izvajanju delovnega načrta, zlasti glede:
- (a) načrtovanja naložb, zadevnih stroškov in časovnega okvira izvajanja, ki naj bi bili potrebni za vzpostavitev koridorjev jedrnega omrežja;
  - (b) opredeljevanja ukrepov za spodbujanje uvajanja novih tehnologij pri upravljanju prometa in zmogljivosti ter po potrebi za zmanjšanje zunanjih stroškov, zlasti glede emisij toplogrednih plinov in hrupa.

#### *Člen 48*

##### *Sodelovanje pri tovornih koridorjih*

1. Da se prepreči vsakršno podvajanje dejavnosti, zlasti pri oblikovanju delovnega načrta ali delovnih skupin, se zagotovi ustrezno usklajevanje med koridorji jedrnega omrežja in tovornimi koridorji, kot je določeno v Uredbi (EU) št. 913/2010.
2. Določbe tega poglavja ne posegajo v strukture upravljanja iz Uredbe (EU) št. 913/2010.

## **POGLAVJE V**

### **SKUPNE DOLOČBE**

#### *Člen 49*

##### *Posodabljanje in poročanje*

1. Države članice redno, celovito in pregledno obveščajo Komisijo o doseženem napredku pri izvajanju projektov in naložbah, izvedenih za ta namen. To vključuje sporočanje letnih podatkov, po možnosti prek interaktivnega geografskega in tehničnega informacijskega sistema za vseevropsko prometno omrežje (TENtec). Ti vključujejo vse ustrezne podatke v zvezi s projekti skupnega interesa, ki prejemajo sredstva Unije.

Komisija poskrbi, da je TENtec javno in zlahka dostopen in da so v njem posodobljene informacije o projektih ter o obliki in zneskih, ki jih sofinancira Unija, ter o napredku pri posameznem projektu.

Komisija poskrbi, da v TENtec niso javno dostopni podatki, ki so poslovno zaupni ali pa bi lahko pomenili poseg v postopek javnega naročanja v državi članici ali neupravičen vpliv nanj.

Komisija poskrbi za razpoložljivost informacij o finančni pomoči, dodeljeni na podlagi drugega prava Unije, vključno s sredstvi iz Kohezijskega sklada, Evropskega sklada za regionalni razvoj in programa Obzorje 2020 ter sredstvi v obliki posojil in finančnih instrumentov Evropske investicijske banke.

2. Države članice Komisiji predložijo povzetke nacionalnih načrtov in programov, ki jih pripravljajo zaradi razvoja vseevropskega prometnega omrežja. Ko države članice sprejmejo nacionalne načrte in programe, jih pošljejo Komisiji v vednost.

3. Komisija vsaki dve leti od ...<sup>\*</sup> objavi poročilo o napredku pri njenem izvajanju, ki se v vednost predloži Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij. Poročilo zajema uporabo različnih oblik finančne pomoči iz odstavka 1 za različne načine prevoza in druge elemente jedrnih in celovitih omrežij v vsaki državi članici.

Poročilo vsebuje tudi analizo razvoja vseevropskega prometnega omrežja. Prav tako je v njem prikazano, kako Komisija usklajuje vse oblike finančne pomoči, v prid dosledni uporabi smernic v skladu z njihovimi cilji in prednostnimi nalogami.

4. Ob upoštevanju drugega odstavka člena 172 PDEU se na Komisijo prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 53 te uredbe v zvezi s prilagoditvijo prilog I in II zaradi upoštevanja morebitnih sprememb v zvezi s količinskimi mejnimi vrednostmi, določenih v členih 14, 20, 24 in 27 te uredbe. Pri prilagoditvi navedenih Prilog Komisija:

- (a) v celovito omrežje vključi logistične platforme, tovarne terminale, železniško-cestne terminale, pristanišča na celinskih plovnih poteh, pomorska pristanišča in letališča, če se izkaže, da njihov povprečni obseg prometa v zadnjih dveh letih presega ustrezne mejne vrednosti;

---

<sup>\*</sup> UL: prosimo, vstavite datum začetka veljavnosti te uredbe.

- (b) iz celovitega omrežja izključi logistične platforme, tovarne terminale, železniško-cestne terminale, pristanišča na celinskih plovnih poteh, pomorska pristanišča in letališča, če se izkaže, da njihov povprečni obseg prometa v zadnjih šestih letih ne dosega ustreznih mejnih vrednosti;
- (c) omejeno prilagodi zemljevide za cestno in železniško infrastrukturo ter infrastrukturo za celinske plovne poti, tako da upošteva res le napredek pri izgradnji omrežja. Pri prilagajanju teh zemljevidov Komisija ne sprejme nobene prilagoditve poteka tras, ki ni bila dovoljena v ustreznem postopku odobritve projekta.

Prilagoditve v skladu s točkama (a) in (b) temeljijo na najnovejših razpoložljivih statističnih podatkih, ki jih objavi Eurostat, ali, če ti niso na voljo, podatkov nacionalnih statističnih uradov držav članic. Prilagoditve v skladu s točko (c) temeljijo na podatkih, ki jih v skladu z odstavkom 1 sporočijo zadevne države članice.

5. Projekti skupnega interesa v zvezi z infrastrukturo, ki je z delegiranim aktom na novo vključena v vseevropsko prometno omrežje, so upravičeni za namene člena 7(5) od datuma začetka veljavnosti navedenih delegiranih aktov, sprejetih v skladu z odstavkom 4 tega člena.

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 4 tega člena. Prenehanje upravičenosti ne vpliva na sklepe o financiranju ali donaciji, ki jih je Komisija sprejela pred navedenim datumom.

6. Ob upoštevanju člena 172(2) PDEU se na Komisijo prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 53 te uredbe v zvezi s prilagoditvijo Priloge III zaradi vključitve ali prilagoditve informativnih zemljevidov sosednjih držav na podlagi sporazumov na visoki ravni o prometnih infrastrukturnih omrežjih med Unijo in zadevnimi ustreznimi državami.

### *Člen 50*

#### *Sodelovanje z javnimi in zasebnimi zainteresiranimi stranmi*

1. Projekti skupnega interesa zadevajo vse neposredno vpletene zainteresirane strani. To so lahko subjekti, ki niso države članice in ki lahko vključujejo regionalne in lokalne organe, poslovodje in uporabnike infrastrukture ter industrijo in civilno družbo.
2. V fazi načrtovanja in gradnje projektov se po potrebi spoštujejo nacionalni postopki v odnosu do regionalnih in lokalnih organov, pa tudi civilne družbe, na katere vpliva projekt v skupnem interesu. Komisija spodbuja izmenjavo dobre prakse na tem področju.

3. Zainteresirane strani iz odstavka 1 lahko v okviru svojih pristojnosti poleg instrumenta za povezovanje Evrope in Kohezijskega sklada uporabljajo tudi druge posebne evropske programe, zlasti tiste v podporo regionalnemu razvoju, Evropsko teritorialno sodelovanje, Raziskave in inovacije ali program Okoljski in podnebni ukrepi. Te zainteresirane strani lahko pri tem pripomorejo k uresničevanju ciljev te uredbe in poleg tega zlasti:
- (a) krepijo regionalno mobilnost in tako spodbujajo dostop do vseevropskega prometnega omrežja za vse regije Unije;
  - (b) spodbujajo čezmejne projekte;
  - (c) krepijo vključevanje urbanih vozlišč v vseevropsko prometno omrežje (vključno s spodbujanjem trajnostne mobilnosti v mestih);
  - (d) spodbujajo razvoj trajnostnih prometnih rešitev, npr. izboljšanje dostopnosti z javnim prevozom, telematskimi aplikacijami, intermodalnimi terminali/multimodalnimi prometnimi verigami, nizkoogljičnimi in drugimi inovativnimi prometnimi rešitvami, ter pripomorejo k izboljšanju stanja okolja;
  - (e) krepijo sodelovanje med različnimi zainteresiranimi stranmi.

*Člen 51*  
*Temeljna načela*  
*za oceno analize socialno-ekonomskih stroškov in koristi*  
*ter analize evropske dodane vrednosti*

Komisija na podlagi ciljev iz člena 4 objavi temeljna načela, ki jih uporablja pri oceni analiz socialno-ekonomskih stroškov in koristi ter analize evropske dodane vrednosti za projekte skupnega interesa, ki se potegujejo za sredstva Unije.

*Člen 52*  
*Postopek v odboru*

1. Komisiji pomaga odbor. Ta odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011.
2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011. Če odbor ne da nobenega mnenja, Komisija ne sprejme osnutka izvedbenega akta in se uporabi tretji odstavek člena 5(4) Uredbe (EU) št. 182/2011.

## Člen 53

### *Izvajanje pooblastila*

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov je preneseno na Komisijo pod pogoji, določenimi v tem členu.
2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 49(4) in (6) se prenese na Komisijo za obdobje petih let od ...\*. Komisija pripravi poročilo o prenesenem pooblastilu najpozneje devet mesecev pred koncem petletnega obdobja. Prenos pooblastila se samodejno podaljša za enako obdobje, razen če Evropski parlament ali Svet ne nasprotuje temu podaljšanju najpozneje tri mesece pred koncem vsakega obdobja.
3. Pooblastilo iz člena 49(4) in (6) lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. Z odločitvijo o preklicu preneha veljati prenos pooblastila, naveden v tej odločitvi. Odločitev začne učinkovati na dan po njeni objavi v Uradnem listu Evropske unije ali na poznejši dan, ki je v njej določen. Odločitev ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.
4. Takoj ko Komisija sprejme delegirani akt, o tem istočasno obvesti Evropski parlament in Svet.

---

\* UL: Prosimo, vstavite datum začetka veljavnosti te uredbe.

5. Delegirani akt, sprejet v skladu s členom 49(4) in (6), začne veljati le, če niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje delegiranemu aktu v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o tem aktu ali če sta pred iztekom tega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestila Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.

#### *Člen 54*

#### *Pregled*

1. Komisija mora do 31. decembra 2023 po morebitnem posvetovanju z državami članicami in ob pomoči evropskih koordinatorjev opraviti pregled vzpostavljanja jedrnega omrežja, s katerim oceni:
- (a) skladnost z določbami iz te uredbe;
  - (b) napredek pri izvajanju te uredbe;
  - (c) spremembe tokov potniškega in tovornega prometa;
  - (d) razvoj naložb v nacionalno prometno infrastrukturo;
  - (e) potrebo po spremembi te uredbe.

V oceni med drugim preveri tudi vpliv razvoja prometnih vzorcev in ustreznega razvoja načrtov za naložbe v infrastrukturo.

Poleg tega izvedbe tega pregleda Komisija v sodelovanju z državami članicami oceni, ali naj se v jedrno omrežje vključijo novi odseki, kot npr. nekateri prejšnji čezmejni projekti, navedeni v Sklepu št. 661/2010/EU. Komisija po potrebi pripravi zakonodajni predlog.

2. Komisija pri izvajanju tega pregleda oceni, ali bi jedrno omrežje, kot ga določa ta uredba, do leta 2030 že lahko izpolnjevalo zahteve iz poglavja III, pri čemer upošteva gospodarsko in proračunsko stanje v Uniji in posameznih državah članicah. Komisija po posvetovanju z državami članicami tudi presodi potrebo po spremembah jedrnega omrežja zaradi upoštevanja razvoja prometnih tokov in načrtovanja naložb na nacionalni ravni.

Komisija po potrebi lahko predloži predlog za spremembo te uredbe. Komisija lahko za ta predlog določi tudi datum izgradnje celovitega omrežja iz člena 9(2).

## *Člen 55*

### *Enotni organ za stike*

Države članice lahko zaradi olajšanja in usklajevanja postopka izdaje dovoljenj za projekte skupnega interesa, zlasti čezmejne projekte, imenujejo enotni organ za stike v skladu z upoštevним pravnomo Unije.

## *Člen 56*

### *Zamuda pri izgradnji jedrnega omrežja*

Ob velikih zamudah pri začetku ali zaključku del na jedrnem omrežju lahko Komisija zadevne države članice pozove, naj navedejo razloge za zamudo. Države članice te razloge sporočijo v treh mesecih. Na podlagi prejetega odgovora se Komisija posvetuje z zadevnimi državami članicami, da bi rešila težave, ki so povzročile zamudo.

## *Člen 57*

### *Izjeme*

Določbe v zvezi z železnicami in zlasti kakršnimi koli zahtevami za povezovanje letališč in pristanišč z železnicami se ne uporabljajo na Malti in Cipru, dokler na njunih ozemljih ni železniških sistemov.

## *Člen 58*

### *Prehodne določbe*

1. Za sklepe o financiranju, ki so sprejeti na podlagi Uredbe (ES) št. 680/2007 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>1</sup>, ki temeljijo na Sklepu št. 661/2010/EU in ki se izvajajo ob začetku veljavnosti te uredbe, še vedno velja različica Sklepa št. 661/2010/EU, ki je veljala na ....\*.
2. Sklici na "prednostne projekte" iz Priloge III k Sklepu št. 661/2010/EU se razumejo kot sklici na "jedrno omrežje", kot ga opredeljuje ta uredba.

## *Člen 59*

### *Razveljavitev*

Brez poseganja v člen 58 te uredbe in točko (d) člena 7(2) Uredbe EU št. ..../2013\*\* se Sklep št. 661/2010/EU razveljavi.

---

<sup>1</sup> Uredba (ES) št. 680/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2007 o določitvi splošnih pravil za dodelitev finančne pomoči Skupnosti na področju vseevropskih prometnih in energetskega omrežij (UL L 162, 22.6.2007, str. 1).

\* UL: Prosimo, vstavite datum en dan pred začetkom veljavnosti te uredbe.

\*\* UL: prosimo, vstavite številko uredbe iz dokumenta PE-CONS 76/13.

*Člen 60*  
*Začetek veljavnosti*

Ta uredba začne veljati na 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*  
*Predsednik*

*Za Svet*  
*Predsednik*