



Svet
Evropske unije

Bruselj, 1. december 2022
(OR. en)

15058/22

**Medinstitucionalna zadeva:
2021/0420(COD)**

**TRANS 730
CODEC 1803**

POROČILO

Pošiljatelj:	Generalni sekretariat Sveta
Prejemnik:	Svet
Št. predh. dok.:	ST 14717/22 + ADD 1 - ADD 47
Št. dok. Kom.:	ST 15109/21 + ADD 1 - 55
Zadeva:	Predlog UREDBE EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja, spremembi Uredbe (EU) 2021/1153 in Uredbe (EU) št. 913/2010 ter razveljavitvi Uredbe (EU) 1315/2013 – splošni pristop

I. UVOD

1. Komisija je 14. decembra 2021 predstavila predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja, spremembi Uredbe (EU) 2021/1153 in Uredbe (EU) št. 913/2010 ter razveljavitvi Uredbe (EU) št. 1315/2013. Predlog je bil predstavljen v okviru svežnja štirih pobud, namenjenih posodobitvi prometnega sistema EU in podpori prehoda na čistejšo, okolju prijaznejšo in pametnejšo mobilnost z izboljšavami nekaterih njegovih ključnih sestavnih delov, kot so vseevropsko prometno omrežje (TEN-T), inteligentni prometni sistemi, čezmejna potovanja z vlakom in potovanja z vlakom na dolgih razdaljah ter mobilnost v mestih.

2. S predlagano revizijo razvojne politike omrežja TEN-T naj bi do leta 2050 vzpostavili zanesljivo, nemoteno in visokokakovostno vseevropsko prometno omrežje, ki bo zagotavljalo trajnostno povezljivost po vsej Evropski uniji brez fizičnih prekinitev, ozkih grl ali manjkajočih povezav. Namen tega omrežja je prispevati k doseganju ciljev EU na področju trajnostne mobilnosti, pravilnega delovanja notranjega trga ter ekonomske, socialne in teritorialne kohezije EU. Razviti bi ga bilo treba po fazah z roki, predlaganimi za leta 2030, 2040 in 2050.
3. Štirje glavni cilji predloga so:
 - (i) povečati trajnost prometa z zagotavljanjem ustrezne osnovne infrastrukture, zlasti bolj trajnostnih načinov prevoza, za zmanjšanje zastojev, emisij toplogrednih plinov in širših negativnih zunanjih učinkov prometa;
 - (ii) povečati kontinuiteto in učinkovitost prometa, spodbujati multimodalnost in interoperabilnost med načini prevoza, bolj vključevati urbana vozlišča v omrežje ter povečati koristi za uporabnike prometne infrastrukture;
 - (iii) povečati odpornost omrežja TEN-T proti škodljivim učinkom podnebnih sprememb in drugim naravnim nevarnostim ali nesrečam, ki jih povzroči človek;
 - (iv) izboljšati učinkovitost orodij za upravljanje omrežja TEN-T ter racionalizirati instrumente za poročanje o izvajanju omrežja TEN-T in njegovo spremljanje.
4. Evropska komisija je spremenjeni predlog sprejela 27. julija 2022. Cilj tega spremenjenega predloga je odzvati se na vpliv ruske vojne agresije proti Ukrajini, predlog pa upošteva zlasti naslednje vidike:
 - razširitev štirih evropskih prometnih koridorjev na Ukrajino in Republiko Moldavijo kot takojšen odziv na zahtevane ukrepe, sporočene v sporočilu o solidarnostnih pasovih;
 - črtanje Rusije in Belorusije z okvirnih zemljevidov omrežja TEN-T. Komisija je predlagala tudi, da se „zaključni del“ vseh čezmejnih povezav med EU in Rusijo/Belorusijo z „osrednjega omrežja“ zniža na „celovito omrežje“;
 - ukrepi za prehod železniških prog na standardno evropsko tirno širino, kadar je to ekonomsko upravičeno, in za izgradnjo novih prog te standardne tirne širine.

II. DELO V DRUGIH INSTITUCIJAH

5. Evropski parlament je Odbor za promet in turizem (TRAN) imenoval za odbor, pristojen za ta predlog. Dominique Riquet (Renew, Francija) in Barbara Thaler (PPE, Avstrija) sta bila imenovana za soporočevalca. Osnutek poročila je bil odboru TRAN predstavljen 26. oktobra, Evropski parlament pa naj bi o poročilu glasoval v prvem četrtletju leta 2023.
6. Evropski ekonomsko-socialni odbor je mnenje o predlogu sprejel 23. marca 2022, Odbor regij pa 11. oktobra 2022.

III. DELO V SVETU IN V OKVIRU NJEGOVIH PRIPRAVLJALNIH TELES

7. Predlog in ocena učinka sta bila 6. in 13. januarja 2022 predstavljena Delovni skupini za intermodalni promet in omrežja. O členih so nato razpravljali med januarjem in majem 2022, na podlagi česar je bilo Svetu PTE 2. junija predloženo poročilo o napredku¹.
8. Predsedstvo je med julijem in sredino novembra nadaljevalo delo v okviru delovne skupine na podlagi več kompromisnih predlogov, ki so zajemali vse določbe in katerih namen je bil v največji možni meri upoštevati pripombe držav članic. V različne določbe kompromisnih besedil predsedstva so bila na splošno vključena pojasnila, poenostavitev in prožnost za države članice.
9. Komisija je spremenjeni predlog² delovni skupini predstavila 7. septembra. Njegovi elementi so bili nato vključeni v kompromisna besedila, o katerih se je večkrat razpravljalo.

¹ Dok. ST 8784/22.

² Dok. 11657/1/22 REV 1 + ADD 1–16 + dok. COR.

10. Na podlagi dela, ki ga je opravila delovna skupina, je Odbor stalnih predstavnikov na seji 25. novembra potrdil besedilo z naslednjimi spremembami, v katerih so upoštevani pomisleki držav članic:³
- uvodna izjava 19: nov stavek o financiranju;
 - člen 16(5) in uvodna izjava 40a: zahteve glede infrastrukture za železniški promet (izjeme);
 - člena 15 in 16: zahteve glede infrastrukture za železniški promet (vlaki dolžine 740 m);
 - člen 22 (3): zahteve glede infrastrukture za promet po celinskih plovnih poteh (izvedbeni akti);
 - člen 53 (3): delovni načrt evropskega koordinatorja;
 - uvodna izjava 30a in člen 65 (12a): spremembe Uredbe (EU) št. 913/2010 (čas mirovanja tovornih vlakov na čezmejnih odsekih).
11. Na zahtevo nekaterih delegacij na seji Coreperja je bilo dogovorjenih tudi več sprememb zemljevidov iz dodatkov k temu poročilu.
12. Poleg tega so v priloženem besedilu tudi nekatere tehnične prilagoditve, s katerimi naj bi zagotovili skladnost med različnimi določbami predloga (glej uvodno izjavo 52 in člen 59), dodana pa so bila tudi „izstrelišča“ (nova uvodna izjava 48b, člen 3(af2) in člen 32(1)(h)).

IV. ZAKLJUČEK

13. Svet (promet, telekomunikacije in energija) naj glede na navedeno na seji 5. decembra 2022 sprejme dogovor o splošnem pristopu glede kompromisnega besedila iz priloge in dodatkov k temu poročilu.

³ Spremembe glede na prejšnjo različico (ST 14717/22 INIT) so označene s **krepkim tiskom in podčrtane** (dodano besedilo) ali z znakom [...] (črtano besedilo).

2021/0420 (COD)

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

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

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

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

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora⁴,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij⁵,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

⁴ UL C [...].

⁵ UL C [...].

- (1) V sporočilu Komisije o evropskem zelenem dogovoru⁶ iz decembra 2019 sta določena cilj podnebne nevtralnosti, ki ga mora Unija doseči do leta 2050, in jasen cilj zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2030 za vsaj 55 % v primerjavi z ravnmi iz leta 1990. Navedena cilja sta določena kot cilja v Uredbi (EU) 2021/1119 Evropskega parlamenta in Sveta⁷.
- (2) Emisije iz prometa prispevajo približno 25 % vseh emisij toplogrednih plinov Unije, v zadnjih letih pa so se povečale. Zato evropski zeleni dogovor poziva k 90-odstotnemu zmanjšanju emisij toplogrednih plinov iz prometa, da bi Unija lahko postala podnebno nevtralno gospodarstvo do leta 2050, medtem ko bi si prizadevala za cilj ničelnega onesnaževanja⁸.
- (3) Sporočilo Komisije z naslovom Strategija za trajnostno in pametno mobilnost⁹ določa mejnike, ki predstavljajo pot evropskega prometnega sistema k doseganju ciljev trajnostne, pametne in odporne mobilnosti. V skladu s strategijo bi se moral tržni delež železniškega tovornega prometa do leta 2030 povečati za 50 % in do leta 2050 podvojiti; tržni delež prevoza po celinskih plovnih poteh in prevoza po morju na kratkih razdaljah bi se moral do leta 2030 povečati za 25 %, do leta 2050 pa za 50 %; promet na železniških progah za visoke hitrosti bi se moral do leta 2030 podvojiti in do leta 2050 potrojiti; do leta 2030 bi moralo biti v Uniji v prometu najmanj 30 milijonov brezemisijskih avtomobilov in 80 000 brezemisijskih tovornjakov, do leta 2050 pa bi morali biti brezemisijski skoraj vsi avtomobili, kombinirana vozila, avtobusi in nova težka vozila; do leta 2030 bi morala biti načrtovana kolektivna potovanja do 500 km v Uniji ogljično nevtralna; do leta 2030 bi moralo biti v Evropi najmanj 100 podnebno nevtralnih mest.

⁶ Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Evropskemu svetu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij, Evropski zeleni dogovor (COM(2019) 640 final).

⁷ Uredba (EU) 2021/1119 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. junija 2021 o vzpostavitvi okvira za doseganje podnebne nevtralnosti in spremembi uredb (ES) št. 401/2009 in (EU) 2018/1999 (UL L 243, 9.7.2021, str. 1).

⁸ Sporočilo Komisije „Pot do zdravega planeta za vse – Akcijski načrt EU: Naproti ničelnemu onesnaževanju zraka, vode in tal“ (COM(2021) 400 final z dne 12. maja 2021).

⁹ Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij, Strategija za trajnostno in pametno mobilnost – usmerjanje evropskega prometa na pravo pot za prihodnost (COM(2020) 789 final).

- (4) Z vzpostavitvijo vseevropskega prometnega omrežja se ustvarijo omogočiteni pogoji, kar zadeva infrastrukturno osnovo za zagotovitev, da bodo vsi načini prevoza bolj trajnostni, cenovno dostopni in vključujoči, trajnostne alternative pa splošno dostopne v multimodalnem prometnem sistemu, ter uvesti ustrezne spodbude za prehod, predvsem z zagotovitvijo pravičnega prehoda v skladu s cilji iz priporočila Sveta (EU) [...] z dne 16. junija 2022 o zagotavljanju pravičnega prehoda na podnebno nevtralnost¹⁰.
- (5) Z načrtovanjem, razvojem in upravljanjem vseevropskega prometnega omrežja bi se morale omogočiti trajnostne oblike prevoza, zagotoviti boljše multimodalne in interoperabilne prometne rešitve ter izboljšano intermodalno povezovanje celotne logistične verige, s tem pa podpreti nemoteno delovanje notranjega trga z vzpostavitvijo arterij, potrebnih za nemotene tokove potniškega in tovornega prometa po vsej Uniji. Poleg tega bi morale biti omrežje namenjeno okrepitvi ekonomske, socialne in teritorialne kohezije z zagotavljanjem dostopnosti in povezljivosti za vse regije Unije, vključno z boljšo povezljivostjo najbolj oddaljenih regij, drugih oddaljenih, podeželskih, otoških, obrobni in gorskih regij ter redko poseljenih območij. Razvoj vseevropskega prometnega omrežja bi moral omogočiti tudi nemoteno, varno in trajnostno mobilnost najrazličnejšega blaga in ljudi ter z vzpostavitvijo medsebojnih povezav in interoperabilnosti med nacionalnimi prometnimi omrežji na trajosten način, gospodaren z viri, prispevati k nadaljnji gospodarski rasti in konkurenčnosti na svetovni ravni.
- (6) Posledice naraščanja prometa so vse pogostejši zastoji v mednarodnem prometu. Za zagotovitev mednarodne mobilnosti potnikov in blaga bi bilo treba optimizirati in po potrebi razširiti zmogljivosti vseevropskega prometnega omrežja in uporabo teh zmogljivosti – v ta namen bi bilo treba odpraviti ozka grla v infrastrukturi ter vzpostaviti manjkajoče infrastrukturne povezave v državah članicah in med njimi, po potrebi pa tudi v sosednjih državah, ob upoštevanju tekočih pogajanj z državami kandidatkami in potencialnimi državami kandidatkami.

¹⁰ [ST 9107/22], (UL C 243, 27.6.2022, str. 35).

- (7) Vseevropsko prometno omrežje sestavlja predvsem obstoječa infrastruktura. Da bi v celoti dosegli cilje nove politike vseevropskega prometnega omrežja bi bilo treba določiti enotne zahteve glede infrastrukture.
- (8) Projekti skupnega interesa bi morali prispevati k razvoju vseevropskega prometnega omrežja z vzpostavitvijo nove prometne infrastrukture, vzdrževanjem in nadgradnjo obstoječe infrastrukture ter z ukrepi za spodbujanje z viri gospodarne uporabe omrežja. Projekti skupnega interesa bi morali izkazovati evropsko dodano vrednost. Takšni projekti bi morali biti tudi ekonomsko upravičeni. Projekti na redko poseljenih območjih, za katere bi bilo morda težko dokazati ekonomsko upravičenost, saj so lahko koristi socialne in teritorialne kohezije večje, bi morali vsaj pozitivno prispevati k razvoju omrežja na podlagi socialno-ekonomske analize stroškov in koristi, ob upoštevanju posebnih značilnosti in omejitev zadevnega območja.
- (9) Pri izvajanju projektov skupnega interesa bi bilo treba ustrezno upoštevati posebne okoliščine posameznega zadevnega projekta. Po možnosti bi bilo treba izkoristiti sinergije z drugimi politikami, na primer z vidiki turizma, in sicer z vključitvijo gradbenih inženirskih objektov, kot so mostovi in tuneli, kolesarske infrastrukture za kolesarske steze, vključno s kolesarskimi stezami mreže EuroVelo, ali z varnostnimi vidiki, in sicer z vključitvijo novih tehnologij, kot so senzorji v mostovih.
- (10) Da bi vzpostavili visokokakovostno in učinkovito prometno infrastrukturo za vse načine prevoza, bi bilo treba pri razvoju vseevropskega prometnega omrežja upoštevati varovanje in varnost pri premikih potnikov in tovora, prispevek k podnebnim spremembam, vpliv podnebnih sprememb, možnih naravnih nevarnosti in nesreč, ki jih povzroči človek, na infrastrukturo ter dostopnost za vse uporabnike prevozov, predvsem v regijah, na katere posebej vplivajo negativne posledice podnebnih sprememb.
- (11) črtano.

- (12) Države članice in drugi nosilci projektov bi morali pri načrtovanju infrastrukture ustrezno upoštevati ocene tveganja in ukrepe za prilagoditev, namenjene izboljšanju odpornosti, na primer proti podnebnim spremembam, naravnim nevarnostim in nesrečam, ki jih povzroči človek. Realizacija vseevropskega prometnega omrežja bo z zagotavljanjem dodatnih spodbud za razvoj trajnostnih oblik prevoza in izvajanjem visokih standardov za zeleno prometno infrastrukturo podpirala načelo, da se ne škoduje bistveno, v smislu člena 17 Uredbe o taksonomiji¹¹.
- (13) Glede na razvoj infrastrukturnih potreb Unije in cilje razogljičenja ter sklepe Evropskega sveta iz julija 2020, v skladu s katerimi bi morali biti odhodki Unije skladni s cilji Pariškega sporazuma in načelom, da se ne škoduje bistveno, bi bilo treba projekte skupnega interesa ocenjevati, da bi se zagotovila skladnost politike omrežja TEN-T s cilji prometne, okoljske in podnebne politike Unije. Države članice in drugi predlagatelji projektov bi morali izvesti okoljske presoje načrtov in projektov, ki bi morale pri projektih, za katere se postopek javnega naročanja za presojo vplivov na okolje na dan začetka veljavnosti te uredbe še ni začel, vključevati oceno, da se ne škoduje bistveno, na podlagi najnovejših razpoložljivih smernic in najboljših praks.

¹¹ Uredba (EU) 2020/852 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. junija 2020 o vzpostavitvi okvira za spodbujanje trajnostnih naložb ter spremembi Uredbe (EU) 2019/2088 (Besedilo velja za EGP) (UL L 198, 22.6.2020, str. 13).

- (14) Infrastrukturni projekti na podlagi uredbe o omrežju TEN-T bi morali biti odporni proti morebitnim škodljivim vplivom podnebnih sprememb na podlagi ocene podnebne ranljivosti in tveganja, vključno z ustreznimi prilagoditvenimi ukrepi. V zvezi s projekti, za katere je treba opraviti presojo vplivov na okolje, bi bilo treba izvesti krepitev podnebne odpornosti, v analizo stroškov in koristi pa vključiti stroške emisij toplogrednih plinov in pozitivne učinke ukrepov za blažitev podnebnih sprememb. Krepitev podnebne odpornosti bi bilo treba izvajati na podlagi najnovejših razpoložljivih dobrih praks in smernic. S tem se tveganja, povezana s podnebnimi spremembami, ter ocene ranljivosti za podnebne spremembe in prilagajanja nanje lažje vključujejo v odločitve glede naložb in načrtovanja v okviru proračuna Unije. Brez poseganja v določbe iz drugih aktov EU, predvsem izvedbenih aktov o pogojih za dodelitev finančne podpore Unije projektom skupnega interesa v skladu z Uredbo (EU) 2021/1153, bi morala zahteva za izvajanje preverjanja podnebne odpornosti veljati samo za projekte, za katere se postopek javnega naročanja v okviru presoje vplivov na okolje na datum začetka veljavnosti te uredbe še ni začel.
- (15) Države članice in drugi nosilci projektov bi morali izvajati presoje vplivov načrtov in projektov na okolje v skladu z ustrežno zakonodajo, da bi preprečili ali – kadar preprečitev ni možna – ublažili ali izravnali negativne vplive na okolje, kot so razdrobljenost krajine, pozidava tal, onesnaževanje zraka in vode ter hrup, in da bi učinkovito zaščitili biotsko raznovrstnost.
- (16) V fazi načrtovanja in izgradnje projektov bi bilo treba ustrezno upoštevati interese regionalnih in lokalnih organov ter javnosti, na katere posamezen projekt skupnega interesa vpliva.
- (17) Opredelitev vseevropskega prometnega omrežja bi morala temeljiti na skupni in pregledni metodologiji ter izražati najvišjo raven načrtovanja infrastrukture v Uniji. Omrežje bi moralo biti multimodalno, kar pomeni, da bi moralo vključevati vse načine prevoza in njihove povezave ter ustrezne sisteme za upravljanje prometnih in potovalnih informacij.

- (18) Vseevropsko prometno omrežje bi bilo treba razviti postopoma v treh fazah s splošnim ciljem realizacije multimodalnega in interoperabilnega omrežja celotne Evrope, ki dosega visoke standarde kakovosti, in to ob upoštevanju splošnih ciljev Unije glede podnebne nevtralnosti in okolja: dokončna vzpostavitev jedrnega omrežja do leta 2030, razširjenega jedrnega omrežja do leta 2040 in celovitega omrežja do leta 2050, razen če je v tej uredbi določeno drugače.
- (19) Poleg rokov leta 2030 in 2050, ki sta že bila določena v Uredbi (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta¹², bi bilo treba za razširjeno jedrno omrežje, ki je del evropskih prometnih koridorjev, dodati še vmesni rok leta 2040 za skladnost omrežja s to uredbo. Isti vmesni rok bi se moral uporabljati tudi za nove standarde za jedrno omrežje, ki so bili uvedeni poleg zahtev iz Uredbe (EU) št. 1315/2013, da bi se pravočasno omogočile potrebne naložbe. **Za uresničevanje zahtev, zlasti tistih, ki izhajajo iz na novo uvedenih standardov za železniško infrastrukturo, so lahko potrebne znatne finančne naložbe.**
- (20) Vseevropsko prometno omrežje bi moralo biti prometno omrežje celotne Evrope, ki bi zagotavljalo dostopnost in povezljivost vseh regij Unije, vključno z najbolj oddaljenimi regijami, drugimi oddaljenimi, podeželskimi, otoškimi, obrobniimi in gorskimi regijami ter redko poseljenimi območji, ter bi krepilo socialno, ekonomsko in teritorialno kohezijo med njimi. Določiti bi bilo treba zahteve za infrastrukturo vseevropskega omrežja, da bi se spodbudil razvoj visokokakovostnega omrežja po vsej Uniji.

¹² Uredba (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja in razveljavitvi Sklepa št. 661/2010/EU (UL L 348, 20.12.2013, str. 1).

- (21) Vseevropsko prometno omrežje bi moralo biti ustrezno opremljeno z infrastrukturo za alternativna goriva za zagotovitev, da učinkovito podpira prehod na brezemisijsko mobilnost v skladu z roki iz Uredbe (EU) [...] Evropskega parlamenta in Sveta [o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva]¹³.
- (22) Poleg jedrnega omrežja bi bilo treba na podlagi prednostnih odsekov celovitega omrežja, ki so del evropskih prometnih koridorjev, opredeliti razširjeno jedrno omrežje.
- (23) Jedrno omrežje je opredeljeno na podlagi objektivne metodologije načrtovanja. Ta metodologija opredeljuje najpomembnejša urbana vozlišča, pristanišča in letališča ter mejne prehode. Kadar je to mogoče, morajo biti navedena vozlišča z železnico in/ali cesto povezana z vseevropskim prometnim omrežjem, če so te povezave ekonomsko uspešne in izvedljive. Metodologija zagotavlja medsebojno povezanost vseh držav članic in vključitev glavnih otokov v jedrno omrežje.
- (24) Jedrno omrežje, za katero velja rok leta 2030, in razširjeno jedrno omrežje, za katero velja rok leta 2040, razen če je v tej uredbi določeno drugače, bi morali biti temelj trajnostnega multimodalnega prometnega omrežja ter zajemati strateško najpomembnejša vozlišča in povezave vseevropskega prometnega omrežja v skladu s prometnimi potrebami. Spodbujati bi morali razvoj celotnega celovitega omrežja in omogočati, da se ukrepi Unije usmerijo na sestavne dele vseevropskega prometnega omrežja z največjo evropsko dodano vrednostjo, predvsem čezmejne odseke, manjkajoče povezave, multimodalne povezovalne točke in glavna ozka grla.
- (25) Nekatere obstoječe standarde jedrnega omrežja bi bilo treba razširiti na razširjeno jedrno in celovito omrežje, da bi se izkoristile vse ugodnosti omrežja, povečala interoperabilnost med vrstami omrežij in omogočile obsežnejše dejavnosti z bolj trajnostnimi oblikami prevoza, med drugim z višjo stopnjo digitalizacije in drugimi tehnološkimi rešitvami.

¹³ Uredba Evropskega parlamenta in Sveta z dne [...] o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva ter razveljavitvi Direktive 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta (UL L [...]).

- (26) Izvzetja iz zahtev glede infrastrukture, ki se uporabljajo za jedrno, razširjeno jedrno in celovito omrežje, bi morala biti mogoča samo v ustrezno utemeljenih primerih in pod nekaterimi pogoji. To bi moralo vključevati primere, ko naložb ni mogoče utemeljiti ali ko obstajajo specifične geografske ali precejšnje fizične ovire, na primer v najbolj oddaljenih regijah ter drugih oddaljenih, otoških, obrobni in gorskih regijah ali na redko oziroma gosto poseljenih območjih.
- (26a) Izolirano omrežje za namene te uredbe bi moralo pomeniti železniško omrežje države članice ali del tega omrežja, katerega tirna širina se razlikuje od standardne evropske nazivne tirne širine. Nalaganje nekaterih standardov in zahtev iz te uredbe za taka omrežja ali njihove dele z vidika stroškov in koristi ne bi bilo upravičeno zaradi posebnosti takih omrežij, ki izhajajo iz njihove nepovezanosti z drugimi omrežji, ki imajo drugačno tirno širino. Zato se nekateri železniški standardi in zahteve za ta omrežja ne bi smeli uporabljati.
- (27) Kopensko infrastrukturno omrežje, vzpostavljeno na podlagi jedrnega, razširjenega jedrnega in celovitega omrežja, bi moralo biti povezano s pomorsko razsežnostjo vseevropskega prometnega omrežja. V ta namen bi bilo treba vzpostaviti resnično trajnosten, pameten, nemoten in odporen evropski pomorski prostor, ki bi se izvajal v tesnem sodelovanju z evropskimi makroregionalnimi strategijami in strategijami morskih bazenov in bi moral vključevati nekdanje pomorske avtoceste. Zajemati bi moral vse sestavne dele pomorske infrastrukture vseevropskega prometnega omrežja.
- (28) črtano;

- (29) Železniški tovorni koridorji, vzpostavljeni na podlagi Uredbe (EU) št. 913/2010 Evropskega parlamenta in Sveta¹⁴, ter koridorji jedrnega omrežja, opredeljeni v Uredbi (EU) št. 1315/2013, so dopolnilni instrumenti politike, namenjeni doseganju tesno povezanih ciljev, predvsem spodbujanju trajnostnih, učinkovitih in varnih prevoznih storitev. Čeprav je bilo sodelovanje pri številnih vidikih plodno, so bili v nekaterih primerih ugotovljeni prekrivanje dejavnosti in potrebe po boljši izmenjavi informacij. Poleg tega železniški tovorni koridorji in koridorji jedrnega omrežja niso popolnoma geografsko usklajeni, to pa omejuje možnost za usklajevanje, na primer v zvezi z vprašanji, kot so uvajanje zahtev vseevropskega prometnega omrežja glede infrastrukture ali izboljšanje kakovosti storitev železniškega prometa. Obstajajo torej pomembne neizkoriščene možnosti za racionalizacijo, povečanje učinkovitosti in sinergije.

¹⁴ 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).

- (30) Kot je navedeno v sporočilu Komisije z naslovom Strategija za trajnostno in pametno mobilnost, je za povečanje sinergij med načrtovanjem infrastrukture in upravljanjem prometa potrebno vključevanje koridorjev jedrnega omrežja in železniških tovornih koridorjev v „evropske prometne koridorje“. V skladu s tem ciljem se Komisijo spodbuja, naj po potrebi pravočasno sprejme predlog za revizijo pravil o dodeljevanju zmogljivosti železniškega tovornega prometa, ki so trenutno vključena v Uredbo št. 913/2010, da se zagotovi nemoteno delovanje tovornega prometa na koridorjih. Evropski prometni koridorji bi morali postati instrument za razvoj tokov trajnostnega in multimodalnega tovornega in potniškega prometa v Evropi ter za razvoj interoperabilne visokokakovostne infrastrukture in operativne uspešnosti. Kot taki bi morali biti tudi orodje za uresničevanje vizije za vzpostavitev zelo konkurenčnega železniškega omrežja po vsej Uniji.
- (30a) Uporabljati bi bilo treba nove operativne zahteve za železniške tovrne koridorje, da se zagotovi visoka kakovost storitev. Konkretno, države članice bi morale storiti vse, kar je v njihovi moči, da bi zagotovile, da povprečni čas mirovanja tovornih vlakov, ki prečkajo mejo med dvema državama članicama, ne presega 25 minut in da večina vlakov, ki prečkajo vsaj eno mejo tovornega koridorja, prispe v namembni kraj ali na zunanjo mejo Unije ob času, predvidenem po voznem redu, ali z zamudo, krajšo od 30 minut. Časovna omejitev povprečnega časa mirovanja se ne bi smela uporabljati v primeru spremembe tirne širine. Prav tako se ne bi smela uporabljati na mejah med dvema državama članicama, kadar kontrole v skladu z Uredbo (EU) 2016/399, ki nalaga predvsem izvajanje kontrol potnikov v železniškem prometu in železniškega osebja na potniških in tovornih vlakih, ki prečkajo zunanje meje, še niso bile odpravljene in kadar kontrole, ki se izvajajo na vlakih v skladu z navedeno uredbo, ne omogočajo upoštevanja tega roka. Te spremembe tirne širine in kontrol na vlakih lahko povzročijo zastoje in daljše čakalne dobe na meji. Zamude, ki so nastale v tretjih državah in jih je mogoče pripisati tretjim državam, ki jih prečkajo tovorni vlaki, se prav tako ne bi smele upoštevati.

- (30b) V skladu s prvotno različico Uredbe (EU) št. 913/2010 državam članicam, ki imajo železniško omrežje s tirno širino, ki se razlikuje od tirne širine glavnega železniškega omrežja v Uniji, ni treba sodelovati pri vzpostavitvi tovornih koridorjev ali podaljšanju obstoječih koridorjev iz te uredbe. Tem državam članicam bi bilo treba omogočiti, da določijo začasno obdobje s trajanjem največ 10 let, v katerem upravljavci infrastrukture, odgovorni za železniško infrastrukturo na njihovem ozemlju, ne sodelujejo v upravnem odboru tovornih koridorjev na njihovem ozemlju.
- (30c) Uredba (EU) št. 913/2010 je namenjena predvsem organizaciji in upravljanju mednarodnih železniških koridorjev za konkurenčen železniški tovorni promet. Irska zaradi otoške lege ni povezana z drugimi državami članicami po železnici. Poleg tega v skladu s prvotno različico navedene uredbe državam članicam, ki imajo železniško omrežje s tirno širino, ki se razlikuje od tirne širine glavnega železniškega omrežja v Uniji, ni treba sodelovati pri vzpostavitvi tovornih koridorjev ali podaljšanju obstoječih koridorjev iz te uredbe. Irska je to možnost uporabila. V skladu s tem na ozemlju Irske ni bil vzpostavljen železniški tovorni koridor iz prvotne različice Uredbe (EU) št. 913/2010. V teh okoliščinah bi bilo treba Irski glede na omejeno dodano vrednost sodelovanja pri upravljanju tovornih koridorjev iz Uredbe (EU) št. 913/2010 za irske organe in upravljavce infrastrukture dovoliti, da odloči, da predstavniki njenih organov in upravljavcev infrastrukture, odgovorni za železniško infrastrukturo na njenem ozemlju, ne sodelujejo v izvršnem in/ali upravnem odboru tovornih koridorjev na njenem ozemlju.
- (31) Evropski prometni koridorji bi morali zajemati najpomembnejše prometne tokove na dolge razdalje, biti sestavljeni iz ključnih evropskih multimodalnih prometnih osi, ki temeljijo na delih vseevropskega prometnega omrežja, potekati prek meja ter biti multimodalni in odprti za vključevanje vseh načinov prevoza, zajetih v tej uredbi.

- (32) Za usklajeno in pravočasno vzpostavitev vseevropskega prometnega omrežja, s čimer bi se lahko zagotovili čim večji učinki omrežja, bi morale zadevne države članice zagotoviti sprejetje ustreznih ukrepov za dokončanje projektov skupnega interesa v jedrnem, razširjenem jedrnem in celovitem omrežju do rokov leta 2030, 2040 oziroma 2050, razen če je v tej uredbi določeno drugače. V ta namen bi morale zagotoviti usklajenost nacionalnih načrtov za promet in naložbe s prednostnimi nalogami iz te uredbe. Države članice bi morale **med drugim** upoštevati tudi prednostne naloge iz delovnih načrtov evropskih koordinatorjev. Vendar področje uporabe, metodologija ali časovni okvir nacionalnih načrtov in programov ostajajo v izključni pristojnosti držav članic.
- (33) Opredeliti je treba projekte skupnega interesa, ki bodo prispevali k uresničevanju vseevropskega prometnega omrežja ter ki prispevajo k uresničevanju ciljev iz te uredbe in so skladni s prednostnimi nalogami iz te uredbe. Izvajanje teh projektov bi moralo biti odvisno od njihove stopnje zrelosti, skladnosti s pravnimi postopki Unije in nacionalnimi pravnimi postopki ter od razpoložljivosti finančnih virov, pri čemer ne bi smelo posegati v finančne obveznosti države članice ali Unije.
- (34) Projekti skupnega interesa za razvoj vseevropskega prometnega omrežja v skladu z zahtevami iz te uredbe imajo evropsko dodano vrednost, saj prispevajo k visokokakovostnemu, interoperabilnemu in multimodalnemu evropskemu omrežju, pri čemer povečujejo trajnostnost, kohezijo, učinkovitost ali koristi za uporabnike. Evropska dodana vrednost je večja, če poleg morebitne vrednosti za samo zadevno državo članico prinaša precejšnje izboljšave prometnih povezav ali prometnih tokov med državami članicami ali med državo članico in tretjo državo. Taki čezmejni projekti bi morali biti deležni prednostnega posredovanja Unije, da se zagotovi njihova izvedba.
- (35) Države članice in drugi nosilci projektov bi morali zagotoviti, da so ocene projektov skupnega interesa izvedene učinkovito in brez nepotrebnih zamud.
- (36) črtano;
- (37) črtano;

(38) Sodelovanje s tretjimi državami, vključno s sosednjimi državami, je potrebno za zagotovitev povezave in interoperabilnosti med infrastrukturnimi omrežji Unije in navedenih držav. Unija bi morala po potrebi spodbujati projekte, ki so v skupnem interesu teh držav in Unije, ter zagotoviti izpolnjevanje ciljev in zahtev vseevropskega prometnega omrežja glede interoperabilnosti. Takšni projekti bi morali biti usklajeni tudi s ciljem doseganja podnebne nevtralnosti v EU do leta 2050 in zagotoviti enake konkurenčne pogoje v prometu, predvsem s preprečevanjem selitve virov CO₂.

(38a) Prestavljeno iz uvodne izjave 39a:

Odpornost evropskega prometnega omrežja je bila zaradi uničujočega vpliva ruske vojne agresije proti Ukrajini ogrožena in postavljena na preizkušnjo. Ta agresija je na novo opredelila geopolitično okolje in razgalila ranljivost Unije za nepredvidene uničujoče dogodke onstran njenih meja. Hude posledice te agresije na svetovne trge, na primer ogrožena svetovna prehranska varnost, so pokazale, da notranjega trga Unije in njenega prometnega omrežja pri oblikovanju politik Unije ni mogoče obravnavati ločeno. Boljše povezave s sosednjimi partnerskimi državami Unije so potrebne bolj kot kdaj koli prej.

(38b) Prestavljeno iz uvodne izjave 39b:

Glede na nove geopolitične razmere je v sporočilu Komisije z dne 12. maja 2022 z naslovom Solidarnostni pasovi¹⁵ opredeljenih več glavnih izzivov na področju prometne infrastrukture, ki jih morajo Unija in njene sosednje države rešiti, da bi podprle gospodarstvo in okrevanje Ukrajine, omogočile, da bi kmetijsko in drugo blago prispelo na trge Unije in svetovne trge, ter zagotovile, da se povezljivost z Unijo močno poveča tako za izvoz kot za uvoz. Za zagotovitev večje povezljivosti z Unijo je bilo v navedenem sporočilu predlagano, naj se oceni možnost razširitve evropskih prometnih koridorjev na Ukrajino in Republiko Moldavijo.

¹⁵ COM(2022) 217 final.

(38c) Prestavljeno iz uvodne izjave 39c:

Zaradi vojne agresije Rusije v Ukrajini in stališča, ki ga je v tem konfliktu zavzela Belorusija, sodelovanje med Unijo ter Rusijo in Belorusijo na področju politike TEN-T ni niti primerno niti v interesu Unije. Zato bi bilo treba omrežje TEN-T v teh dveh tretjih državah ukiniti. Izboljšane čezmejne povezave z Rusijo in Belorusijo na ozemlju držav članic tako niso več prednostna naloga. Povezave s tema tretjima državama trenutno obstajajo s Finske, iz Estonije, Latvije, Litve in s Poljske. Da bi bilo razvidno, da sta vzpostavitev in nadgradnja teh povezav manj prednostni, bi bilo treba za zadnje dele vseh čezmejnih povezav z Rusijo in Belorusijo, ki so trenutno vključeni v jedrno omrežje, v zemljevidih, vključenih v to uredbo, znižati stopnjo z jedrnega na celovito omrežje, za katero je predviden daljši rok za izvedbo, tj. do leta 2050. Vendar bi postali v primeru demokratičnega prehoda v Belorusiji izgradnja in nadgradnja njenih čezmejnih povezav z EU v skladu s celovitim gospodarskim načrtom za demokratično Belorusijo pomembna prednostna naloga, država pa bi bila ponovno vključena v Uredbo.

(38d) Prestavljeno iz uvodne izjave 39a.

Nove geopolitične razmere zaradi vojne agresije Rusije v Ukrajini so pokazale tudi, kako pomembne so nemotene prometne povezave na ozemlju Unije in s sosednjimi tretjimi državami. Drugačna tirna širina od standardne evropske nazivne tirne širine 1 435 mm zelo ovira interoperabilnost železniških omrežij po vsej Uniji in celo vpliva na konkurenčnost teh izoliranih železniških omrežij. Zato bi bilo treba zgraditi nove železniške proge jedrnega ali razširjenega jedrnega omrežja s standardno evropsko nazivno tirno širino 1 435 mm. Poleg tega bi morale države članice z železniškim omrežjem drugačne tirne širine oceniti smotrnost prehoda obstoječih prog evropskih prometnih koridorjev na to tirno širino. Ta obveznost ne bi smela veljati za otoške in najbolj oddaljene regije, saj je njihovo omrežje zaradi njihovega geografskega položaja povsem nepovezano z vsemi kopenskimi povezavami na ozemlju Unije.

- (39) Za uresničitev preobrazbe prometnega sektorja v resnično multimodalen sistem storitev trajnostne in pametne mobilnosti bi morala Unija vzpostaviti visokokakovostno prometno omrežje s progami, zasnovanimi za hitrost najmanj 100 km/h. Konkurenčna železnica za potniški promet ima velike možnosti za razogljičenje prometa. Razviti je treba usklajeno in interoperabilno evropsko železniško omrežje za visoke hitrosti, ki povezuje prestolnice in večja mesta Evrope. Dopolnitev obstoječih prog za visoke hitrosti s progami, zasnovanimi za hitrost najmanj 160 km/h, bi morala ustvariti mrežne učinke, bolj usklajeno omrežje in večje število potnikov, ki uporabljajo železnico. Vendar bi morale biti te zahteve glede zasnove hitrosti omejene na določen odstotek zadevnih železniških odsekov, da bi se upoštevalo dejstvo, da je treba na železniških odsekih s posebnimi značilnostmi omogočiti prožnost zaradi topografskih, reliefnih ali urbanističnih omejitev – v vsakem od teh primerov je potrebna prilagoditev hitrosti –, med drugim tudi z medsebojnim povezovanjem prog, izgradnjo prog skozi postaje ter dostopa do terminalov in objektov za izvajanje železniških storitev ali odložišč. Komisija bi morala na zahtevo države članice odobriti izjeme, da se omogoči dodatna prožnost, ki bi presegala specifične odstotne vrednosti, določene v tej uredbi, če je to potrebno in utemeljeno. Pri nadgradnji infrastrukture se države članice spodbuja, naj preučijo možnosti zasnove za večje hitrosti, kot je določeno v Prilogi I Direktive 2016/797.
- (39a) Prestavljeno v uvodno izjavo 38d.
- (40) Za podporo konkurenčnosti kombiniranega prevoza bi bilo treba vzpostaviti bolj trajnostno, odporno in zanesljivo železniško omrežje za tovorni promet po vsej Evropi. Infrastrukturo za kombinirani železniški prevoz in terminale bi bilo treba nadgraditi za zagotovitev, da intermodalni promet poteka predvsem po železnici, celinskih plovnih poteh ali poteh za prevoz po morju na kratkih razdaljah ter da so vsi začetni in/ali zadnji deli poti, ki potekajo po cesti, čim krajši.

(40a) Intermodalni promet predstavlja približno polovico tonskih kilometrov železniškega tovornega prometa v Evropi, njegov delež pa se povečuje. Da bi dosegli cilje, določene v sporočilu Komisije o Strategiji za trajnostno in pametno mobilnost, glede podvojitve deleža železniškega tovornega prometa, bi bilo treba posebno pozornost nameniti prevozu, ki združuje železniški prevoz kot glavni del poti ter prevoz s tovornjaki kot prvi in zadnji del poti. Da bi prispevali k povečanju intermodalnega prometa, bi morala infrastruktura omogočati promet tovornih vlakov, ki prevažajo standardne polpriklopnike do 4 metrov višine na vagonih višine najmanj 27 centimetrov. Vendar izpolnjevanje te zahteve pomeni številne, včasih drage prilagoditve. Zato je pomembno najti uravnotežen pristop k izvajanju te zahteve in zagotoviti, da njeno izvajanje poteka na stroškovno učinkovit način. V zvezi s tem bi morale države članice poskrbeti, da se ta zahteva izvaja tako, da se zagotovi vsaj ena direktna povezava znotraj države članice, ena neposredna povezava železniškega tovornega prometa s sosednjimi državami članicami in ena povezava z vsaj enim železniško-cestnim terminalom ali multimodalnim tovornim terminalom, ki se nahaja v pomorskem pristanišču ali ob njem, ki je del evropskega prometnega koridorja na ozemlju države članice. Poleg tega, če je ena ali več končnih točk koridorja na ozemlju države članice, bi morala obstajati vsaj ena direktna proga, ki izpolnjuje to zahtevo, do vsaj ene od teh končnih točk. Države članice bi morale pri izbiri ustreznih prog upoštevati sedanje in prihodnje tokove železniškega tovornega prometa. Komisija bi morala pri presojanju prošenj za izvzetje iz zahtev v zvezi s prevozom polpriklopnikov iz te uredbe upoštevati predvsem rezultate socialno-ekonomske analize stroškov in koristi ter morebitne motnje v storitvah, ki bi jih povzročilo delo, potrebno za izpolnitev tega standarda. **Poleg tega bi morala pri presojanju prošenj za izvzetje iz zahtev, ki se uporabljajo za železniško infrastrukturo razširjenega jedrnega omrežja, upoštevati zlasti vse večje naložbe zadevne države članice v vzporedno progo, ki je v neposredni bližini na novo zgrajenih prog.**

(41) črtano.

- (42) Države članice bi morale zagotoviti, da bo evropski sistem za upravljanje železniškega prometa (ERTMS) uveden v celovitem omrežju do leta 2050, v razširjenem jedrnem omrežju do leta 2040 in v jedrnem omrežju do leta 2030. Pri uvajanju ERTMS v celovitem omrežju bi bilo treba dati prednost v smislu časovnega zaporedja progam, ki lahko prispevajo k varnemu in učinkovitemu čezmejnemu mednarodnemu železniškemu prometu. Ker uvedba radijskega ERTMS dodatno prispeva k odpravljanju nacionalnih pravil, ki vplivajo na obratovanje, bi morale države članice zagotoviti, da se bo od leta 2030 na novih progah uvajal samo radijski ERTMS in da bo do leta 2050 z radijskim ERTMS opremljeno celotno vseevropsko prometno omrežje.
- (43) Prestavljeno v uvodno izjavo 42 (zadnji stavek).
- (44) Glede na stroške in zapletenost uvedbe ERTMS in daljšega ohranjanja dodatnih sistemov ob progi izločitev sistemov razreda B prinaša znatne prihranke pri vzdrževanju za upravljavce infrastrukture. Države članice bi si morale po potrebi prizadevati za izločitev sistemov razreda B ob progi do leta 2050.
- (45) Za celinske plovne poti v Evropi je značilna raznolika hidromorfologija, ki ovira usklajeno uspešnost vseh odsekov plovnih poti. Podnebne in vremenske razmere lahko močno vplivajo na celinske plovne poti, predvsem prosto tekoče odseke. Za zagotovitev zanesljivega mednarodnega prometa ob upoštevanju hidromorfologije in okoljske zakonodaje, ki se uporablja, bi bilo treba pri zahtevah omrežja TEN-T upoštevati specifično hidromorfologijo posamezne plovne poti (na primer prosto tekočih ali reguliranih rek) ter cilje okoljske politike in politike biotske raznovrstnosti. V ta namen bi bilo treba določiti referenčne vodostaje za vsak evropski prometni koridor, plovno pot ali odsek plovne poti. Pri določanju referenčnih vodostajev bi morala Komisija tesno sodelovati z zadevnimi državami članicami in zadevnimi komisijami za plovbo po rekah, ustanovljenimi z mednarodnimi sporazumi, da se zagotovi skladen pristop glede zahtev za infrastrukturo za celinske plovne poti z namenom spodbujanja tega načina prevoza.

- (46) Pomorska pristanišča so vhodne in izhodne točke kopenske infrastrukture vseevropskega prometnega omrežja, zato imajo pomembno vlogo kot čezmejna multimodalna vozlišča, ki se uporabljajo kot prometna vozlišča, lahko pa so tudi vstopne točke za trgovino, industrijske grozde in energetska vozlišča. Kot je poudarjeno v načrtu RePowerEU, ki ga je sprejela Komisija, je potrebna diverzifikacija oskrbe z energijo in pospešeno uvajanje energije iz obnovljivih virov. Pomorska pristanišča lahko k temu cilju prispevajo z uvedbo vetrnih elektrarn na morju, proizvodnjo zelenega vodika ter prevozom in skladiščenjem utekočinjenega zemeljskega plina. Da bi okrepili sinergije med prometnim in energetskim sektorjem pri prizadevanjih za razogljičenje gospodarstva Unije, bi lahko imela tudi pomorska pristanišča vlogo pri prenosu ogljikovega dioksida po cevovodih ali prek drugih načinov prevoza.
- (47) Prevoz po morju na kratkih razdaljah lahko bistveno prispeva k razogljičenju prometa, s tem, da se na ta način prevaža več tovora in potnikov po morju, kar med drugim zmanjšuje cestne zastoje na ozemlju Unije ter izboljšuje dostop do obrobni in otoških regij in držav. Vendar sta potrebna boljše povezovanje prevoza po morju na kratkih razdaljah, ki predstavlja pomorsko razsežnost vseevropskega prometnega omrežja, s kopenskim omrežjem ter večji poudarek na celotni prometni in logistični verigi, tako na morju kot v zaledju. Novoustanovljeni krovni koncept evropskega pomorskega prostora bi bilo treba spodbujati z vzpostavitvijo ali nadgradnjo poti za prevoz po morju na kratkih razdaljah ter razvojem pomorskih pristanišč in njihovih povezav z zaledjem, da bi se zagotovilo učinkovito in trajnostno povezovanje z drugimi načini prevoza. Poleg tega bi moral novi koncept spodbujati trajnostne povezave prevoza po morju na kratkih razdaljah, da bi se tovorni tokovi usmerili na pomorske logistične poti tako, da bi izboljšali obstoječe pomorske povezave ali vzpostavili nove izvedljive, redne in pogoste pomorske povezave.
- (48) Cestni promet v Uniji obsega tri četrtine celotnega notranjega tovornega prometa (na podlagi prevoženih tonskih kilometrov) in približno 90 % celotnega notranjega potniškega prometa (na podlagi skupnega števila potniških kilometrov). Zaradi pomena cestnega prometa in zaveze za izboljšanje varnosti v cestnem prometu v skladu z mejnikom iz sporočila Komisije o Strategiji za trajnostno in pametno mobilnost je treba cestno infrastrukturo izboljšati z vidika varnosti.

(48a) Države članice bi morale zagotoviti povezavo letališč jedrnega omrežja določenega obsega prometa z urbanimi vozlišči po železnici, podzemni železnici, lahki železnici ali tramvajih, da se izboljša povezanost, zagotovi ustrezna zmogljivost in prikladnost za uporabnike, razen kadar take povezave preprečujejo specifične geografske ali znatne fizične omejitve. V zvezi s temi letališči, ki so svetovna vozlišča, se države članice spodbujajo, naj razvijejo ali okrepijo povezave z železnico na dolge razdalje ali železnico za visoke hitrosti, da bi zagotovile alternative za lete na kratke razdalje.“

(48b) Za spodbujanje inovacij na področju zračnega prometa bi bilo treba na seznam komponent infrastrukture za zračni promet vključiti izstrelišča. Vendar ta vključitev ne bi smela posegati v pristojnost Unije na področju vesolja v skladu s členom 4(3) PDEU in členom 189 PDEU, ki izključuje vsakršno harmonizacijo zakonov in drugih predpisov držav članic. Poleg tega vključitev izstrelišč na seznam komponent infrastrukture za zračni promet v skladu s to uredbo ne bi smela privedi do tega, da se obstoječa ali prihodnja zakonodaja EU v zvezi z infrastrukturo za zračni promet uporablja za izstrelišča, razen če je to izrecno določeno v takšni zakonodaji.

(49) Vseevropsko prometno omrežje bi moralo zagotoviti učinkovito multimodalnost, da se omogočijo boljše in bolj trajnostne izbire načinov prevoza potnikov in tovora ter združevanje velikih količin za prevoze na dolgih razdaljah. Multimodalni terminali bi morali imeti ključno vlogo pri doseganju tega cilja.

(49a) Države članice bi morale izvesti tržno in v prihodnost usmerjeno analizo multimodalnih tovornih terminalov na svojem ozemlju ter pripraviti akcijski načrt za razvoj omrežja multimodalnih tovornih terminalov. V ta namen se lahko sklicujejo na obstoječe študije in načrte. Akcijski načrt, ki so ga pripravile države članice, bi moral spodbujati razvoj multimodalnih tovornih terminalov. Vendar pa izvajanje tega načrta za države članice ne bi smelo biti obvezno, prav tako ne bi smelo pomeniti, da mora zasebni sektor vlagati v terminale. Za načrt ne bi smela veljati obveznost izvedbe strateške presoje vplivov na okolje.

- (50) Urbana vozlišča imajo pomembno vlogo v vseevropskem prometnem omrežju kot začetna ali končna točka (zadnji del poti) za potnike in tovor, ki potujejo po vseevropskem prometnem omrežju, ter točke prehoda znotraj različnih načinov prevoza ali med njimi. Zagotoviti bi bilo treba, da ozka grla v zmogljivosti in nezadostna povezljivost omrežja v urbanih vozliščih ne ovirajo več multimodalnosti v vseevropskem prometnem omrežju. Politika vseevropskega prometnega omrežja bi se morala usmeriti na spodbujanje nemotenih prometnih tokov iz urbanih vozlišč v omrežju, vanje in med njimi. Lokalno povezljivost v urbanih vozliščih bi morali obravnavati pristojni lokalni, regionalni ali nacionalni organi, predvsem z ustreznimi ukrepi iz načrtov za trajnostno mobilnost v mestih.
- (51) Kot učinkovit enotni okvir za reševanje izzivov mobilnosti v mestih bi bilo treba za vsako urbano vozlišče sprejeti načrt za trajnostno mobilnost v mestih, ki je dolgoročen, celosten in integriran načrt mobilnosti tovora in potnikov za celotno funkcionalno mestno območje. Lahko bi vključeval cilje in kazalnike, na katerih temelji sedanja in prihodnja uspešnost sistema mestnega prometa.
- (52) Države članice bi morale spodbujati uporabo načrtov za trajnostno mobilnost v mestih, da bi izboljšale usklajevanje med regijami, mesti in kraji. [...] **Države članice lahko zato** podpirajo lokalne oblasti pri pripravi visokokakovostnih načrtov za trajnostno mobilnost v mestih ter okrepijo spremljanje in ocenjevanje izvajanja teh načrtov na podlagi [...] **ustreznih** ukrepov, smernic, krepitve zmogljivosti, pomoči in po možnosti finančne podpore.
- (52a) Načrti za trajnostno mobilnost v mestih se lahko vključijo v obstoječe načrte, ki se lahko nadalje razvijejo, da bi izpolnili smernice načrtov za trajnostno mobilnost v mestih, in/ali v širše načrte, ki vključujejo tudi načrte za rabo zemljišč, na primer glede na medsebojne povezave med rabo zemljišč in mobilnostjo. V primerih gosto naseljenih urbanih vozlišč bi bilo treba dovoliti več načrtov za trajnostno mobilnost v mestih.
- (53) Na podlagi okvirnega programa Obzorje Evropa je bila ustanovljena misija za podnebno nevtralna in pametna mesta, katere cilj je zagotoviti, da bo do leta 2030 v Uniji 100 podnebno nevtralnih mest. Mesta, ki sodelujejo pri misiji, bodo delovala kot eksperimentalna in inovacijska vozlišča, ki naj bi jih druga mesta posnemala do leta 2050.

- (54) Multimodalne digitalne storitve mobilnosti pomagajo okrepiti vključevanje različnih načinov prevoza z združevanjem več ponudb prevoza v eno. Njihov nadaljnji razvoj bi moral prispevati k spodbujanju vedenjskega prehoda na najbolj trajnostne načine, javni prevoz in aktivne načine, kot sta pešačenje in kolesarjenje.
- (55) Za zagotovitev podlage za optimizacijo prometa in prevozov ter varnosti v prometu in izboljšanje s tem povezanih storitev so potrebni sistemi informacijske in komunikacijske tehnologije (IKT) za promet. Olajšati bi bilo treba pretoke informacij v omrežju za promet in mobilnost, med drugim z uvedbo podatkovnega prostora Unije za mobilnost. Na voljo bi morale biti informacije za potnike, vključno z informacijami o sistemih za izdajo vozovnic in rezervacije.
- (56) Inteligentni prometni sistemi in storitve ter nove nastajajoče tehnologije bi morali spodbuditi uvajanje inteligentnih prometnih sistemov in storitev na vseh cestah vseevropskega prometnega omrežja.
- (57) Vseevropsko prometno omrežje je treba ustrezno načrtovati. To vključuje tudi izvajanje specifičnih zahtev glede infrastrukture, sistemov IKT, opreme in storitev v celotnem omrežju, vključno z zahtevami za vzpostavitev infrastrukture za alternativna goriva iz Uredbe (EU) [...] Evropskega parlamenta in Sveta [o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva]¹⁶. Zato je treba zagotoviti ustrezno in usklajeno uvajanje takšnih zahtev po vsej Evropi za vse načine prevoza ter za njihovo medsebojno povezanost v celotnem vseevropskem prometnem omrežju in zunaj njega, da se pridobijo koristi omrežja in omogočijo učinkoviti vseevropski prevozi na dolge razdalje. Za zagotovitev uporabe alternativnih goriv v celotnem cestnem omrežju vseevropskega prometnega omrežja v skladu s cilji iz Uredbe (EU) [...] [o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva] bi bilo treba sklice na „jedrno omrežje“ v Uredbi (EU) [...] [o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva] razumeti kot sklice na „jedrno omrežje“, kot je opredeljeno v tej uredbi. Sklice na „celovito omrežje“ v Uredbi (EU) [...] [o vzpostavitvi infrastrukture za

¹⁶ Uredba Evropskega parlamenta in Sveta z dne [...] o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva ter razveljavitvi Direktive 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta (UL L [...]).

alternativna goriva] bi bilo treba razumeti kot sklice na „razširjeno jedrno omrežje“ in „celovito omrežje“, kot sta opredeljeni v tej uredbi.

- (58) Vseevropsko prometno omrežje bi moralo zagotoviti podlago za obsežno uvajanje novih tehnologij in inovacij, ki lahko pomagajo okrepiti splošno učinkovitost evropskega prometnega sektorja in zmogljivost za omogočanje varnih tokov potnikov z uporabo učinkovitih sredstev, povečati privlačnost javnih ali okolju prijaznejših prevoznih sredstev za potnike ter zmanjšati ogljični odtis omrežja. To bo prispevalo k uresničevanju ciljev evropskega zelenega dogovora, hkrati pa tudi k uresničevanju cilja povečanja energetske varnosti Unije. Za doseganje teh ciljev bi bilo treba v celotnem vseevropskem prometnem omrežju povečati razpoložljivost alternativnih goriv in s tem povezane infrastrukture.
- (59) V celotnem vseevropskem prometnem omrežju bi bilo treba vzpostaviti zadostno število javno dostopnih hitrih polnilnih mest za lahka in težka vozila. Ta cilj bi moral zagotoviti popolno čezmejno povezljivost in omogočiti promet električnih vozil v vsej Uniji. Cilji za vseevropsko prometno omrežje, ki temeljijo na razdalji, kot so opredeljeni v Uredbi (EU) [...] [o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva], naj bi zagotovili najmanjšo zadostno pokritost glavnih cestnih omrežij Unije z električnimi polnilnimi mesti.
- (60) Javno dostopno polnilno infrastrukturo v vseevropskem prometnem omrežju, kot je opredeljena v Uredbi (EU) [...] [o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva], bi bilo treba dopolniti z zahtevami glede vzpostavitve polnilne infrastrukture v multimodalnih terminalih in multimodalnih vozliščih potniškega prometa za zagotovitev možnosti za polnjenje tovornjakov za prevoz na dolge razdalje med natovarjanjem ali raztovarjanjem ali med počitkom voznika oziroma avtobusov v multimodalnih vozliščih potniškega prometa. Za zagotovitev prostega prometa bi moral biti dostop zaradi polnjenja v primerih, ko terminali ali vozlišča potniškega prometa prejmejo podporo Unije ali javno podporo, pravičen, pregleden in nediskriminatoren, da bi se preprečila vezanost trga na posamezna podjetja ali morebitno izkrivljanje konkurence.

- (61) Nezačostna varnost, zaščita in zanesljivost infrastrukture zaradi naravnih nevarnosti, vključno z dogodki, povezanimi s podnebjem, in drugimi izrednimi pojavi, kot so pandemije, katastrofe, ki jih povzroči človek, kot so nesreče, ali motenj, ki jih povzročijo namerna dejanja, kot so teroristični in kibernetični napadi, so velika težava za učinkovitost in delovanje vseevropskega prometnega omrežja. Na primer v zadnjih letih so nesreče, ki so bile posledica več naravnih nesreč zaradi ekstremnih vremenskih dogodkov, povzročile precejšnje motnje prometnih tokov. Zato bi bilo treba izboljšati odpornost prometnega omrežja proti podnebnim spremembam, naravnim nevarnostim, katastrofam, ki jih povzroči človek, in drugim motnjam ter se pri tem opreti na oceno tveganja in ukrepe za okrepitev odpornosti, ki so jih za prometni sektor sprejeli kritični subjekti v skladu z direktivo [...] o odpornosti kritičnih subjektov¹⁷.
- (62) Ob upoštevanju izkušenj v zvezi s kriznim upravljanjem med pandemijo COVID-19¹⁸ bi morale države članice pri načrtovanju infrastrukture upoštevati varnost in odpornost prometne infrastrukture proti podnebnim spremembam, naravnim nevarnostim, katastrofam, ki jih povzroči človek, in drugim motnjam, ki vplivajo na delovanje prometnega sistema Unije, da se preprečijo motnje v prometu in izredni dogodki v prihodnosti. V ta namen bi morali evropski prometni koridorji vključevati tudi pomembne obvozne poti, ki jih je mogoče uporabiti v primeru zastojev ali drugih težav na glavnih poteh. Poleg tega lahko zaradi njihove multimodalne narave v izrednih razmerah en način nadomesti drugega.

¹⁷ Ta direktiva se nanaša na predlog Komisije za direktivo Evropskega parlamenta in Sveta o odpornosti kritičnih subjektov (COM(2020) 829 final).

¹⁸ Sporočilo Komisije o izvajanju zelenih voznih pasov iz Smernic glede ukrepov za upravljanje meja za zaščito zdravja in zagotovitev razpoložljivosti blaga in bistvenih storitev C(2020) 1897 final (UL C 96 I, 24.3.2020, str. 1) in Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Evropskemu svetu in Svetu z dne 28. oktobra 2020: Posodobitev zelenih pasov za ohranitev delovanja gospodarstva v času ponovnega izbruha pandemije COVID-19; COM(2020)685 final.

- (63) Sodelovanje podjetij, vključno s podjetji, ki so v lasti ali pod nadzorom fizične osebe ali podjetja iz tretje države, vključno s podjetji s sedežem v tretji državi, lahko pospeši realizacijo vseevropskega prometnega omrežja. Vendar lahko v specifičnih okoliščinah sodelovanje podjetij, ki so v lasti ali pod nadzorom fizične osebe ali podjetja iz tretje države, pri projektih skupnega interesa ali prispevek navedenih podjetij k takšnim projektom ogrozi varnost in javni red v EU. Brez poseganja v mehanizem sodelovanja v skladu z Uredbo (EU) 2019/452¹⁹ in poleg tega mehanizma je potrebna tudi večja ozaveščenost o takšnem sodelovanju ali prispevku, da bi lahko javni organi posredovali, če se zdi, da lahko takšno sodelovanje ali prispevek vpliva na varnost ali javni red v Uniji, hkrati pa ne spada na področje uporabe Uredbe (EU) 2019/452²⁰.
- (64) Medtem ko vzdrževanje je in bo ostalo glavna odgovornost držav članic in brez poseganja v pristojnost držav članic, zlasti glede financiranja in upravljanja vzdrževanja, je pomembno, da se vseevropsko prometno omrežje – ko bo zgrajeno – ustrezno vzdržuje, da bi se pri načrtovanju in javnem naročanju infrastrukturnih projektov zagotovila visoka kakovost storitev, pri tem pa upošteval pristop življenjskega cikla. Države članice bi si morale zlasti po najboljših močeh prizadevati, da se vzpostavi dolgoročno načrtovanje vzdrževanja za ceste in po potrebi infrastruktura za celinske plovne poti.
- (65) Za vzpostavitev strateško najpomembnejših delov vseevropskega prometnega omrežja v skladu z določenim časovnim načrtom bi bilo treba uporabiti pristop koridorjev kot instrument za čezmejno usklajevanje različnih projektov in časovno usklajevanje razvoja koridorja, da se zagotovijo čim večje koristi omrežja.

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

²⁰ Ta uvodna izjava bi lahko bila dodatno prilagojena, da bi odražala spremembe v členu 47.

- (66) Evropski prometni koridorji bi morali prispevati k razvoju infrastrukture vseevropskega prometnega omrežja tako, da bi se odpravila ozka grla, okrepile čezmejne povezave ter izboljšali učinkovitost in trajnostnost. Koridorji bi morali z izboljšanim teritorialnim sodelovanjem prispevati h koheziji. Poleg tega bi morali upoštevati tudi širše cilje prometne politike ter olajšati interoperabilnost, povezovanje različnih načinov prevoza in multimodalne dejavnosti. Koridorski pristop bi moral biti pregleden in jasen, upravljanje takšnih koridorjev pa ne bi smelo povzročiti dodatnih upravnih bremen ali stroškov.
- (67) Za lažje usklajeno izvajanje evropskih prometnih koridorjev in dveh horizontalnih prednostnih nalog, ERTMS in evropskega pomorskega prostora, bi morala Komisija v dogovoru z zadevnimi državami članicami imenovati evropske koordinatorje. Olajševati bi morali ukrepe za načrtovanje ustrezne strukture upravljanja ter zagotoviti skladno določanje prednostnih nalog pri načrtovanju infrastrukture in naložb vzdolž evropskih prometnih koridorjev in obeh horizontalnih prednostnih nalog.
- (68) Evropski in nacionalni okviri za načrtovanje in vzpostavljanje prometne infrastrukture ter delovni načrti, ki jih pripravijo evropski koordinatorji, bi morali prispevati k pravočasnemu časovnemu razporejanju in načrtovanju naložb, potrebnih za doseganje ciljev te uredbe.

- (69) Delovni načrti evropskih koordinatorjev bi se morali uporabljati za spodbujanje sodelovanja med vsemi ustreznimi deležniki, okrepitev dopolnjevanja z ukrepi držav članic in upravljavcev infrastrukture ter zlasti za določanje okvirnih mejnikov za vzpostavljanje večjih manjkajočih povezav in čezmejnih odsekov ter odpravo ozkih grl.
- (70) Tehnično podlago za zemljevide, na katerih je opredeljeno vseevropsko prometno omrežje, zagotavlja interaktivni geografski in tehnični informacijski sistem za vseevropsko prometno omrežje (TENtec).
- (71) Komisija je ob upoštevanju sporočila Komisije o akcijskem načrtu za vojaško mobilnost iz marca 2018²¹ ocenila potrebo po prilagoditvi vseevropskega prometnega omrežja, da bi se upoštevala uporaba infrastrukture za vojaške namene. Na podlagi analize vrzeli med vseevropskim prometnim omrežjem in vojaškimi zahtevami²² so bile v vseevropsko prometno omrežje vključene dodatne ceste in železnice, da bi se okrepile sinergije med civilnim in vojaškim prometnim omrežjem.

²¹ Skupno sporočilo Evropskemu parlamentu in Svetu o akcijskem načrtu za vojaško mobilnost (JOIN(2018) 5 final).

²² Skupni delovni dokument služb z naslovom Updated Gap Analysis between the military requirements and the trans-European transport network requirements (Posodobljena analiza vrzeli med vojaškimi zahtevami in zahtevami vseevropskega prometnega omrežja) z dne 17. julija 2020 (SWD(2020) 144 final).

- (72) Zaradi čim večje usklajenosti med smernicami in načrtovanjem ustreznih finančnih instrumentov, ki so na voljo na ravni Unije, bi morale biti financiranje vseevropskega prometnega omrežja skladno s to uredbo in temeljiti zlasti na Uredbi (EU) 2021/1153 Evropskega parlamenta in Sveta²³. Poleg tega bi morale financiranje omrežja temeljiti tudi na instrumentih financiranja, določenih na podlagi druge zakonodaje Unije, vključno z InvestEU, mehanizmom za okrevanje in odpornost, kohezijsko politiko, programom Obzorje Evropa in drugimi instrumenti financiranja, ki jih je vzpostavila Evropska investicijska banka. Da bi se omogočilo financiranje projektov skupnega interesa, bi bilo treba sklice na „multimodalne logistične platforme“, „pomorske avtoceste“ in „telematske aplikacije“ v Uredbi (EU) 2021/1153 razumeti kot sklice na „multimodalne tovarne terminale“, „evropski pomorski prostor“ oziroma „sisteme IKT za promet“, kot so opredeljeni v tej uredbi. Iz istega razloga bi bilo treba sklice na „jedrno omrežje“ v Uredbi (EU) 2021/1153 razumeti kot jedrno omrežje, vključno z „razširjenim jedrnim omrežjem“, kot je opredeljeno v tej uredbi.
- (73) Za doseganje ciljev vseevropskega prometnega omrežja, zlasti v zvezi z razogljičenjem in digitalizacijo prometnega sistema v Uniji, je potreben zanesljiv regulativni okvir. Države članice bi morale izvesti ambiciozne reforme za obravnavanje izzivov trajnostnega prometa, opredeljenih v evropskem semestru. Mehanizem za okrevanje in odpornost podpira reforme in naložbe za povečanje trajnostnosti prometa, zmanjšanje emisij ter izboljšanje varnosti in učinkovitosti. Ustrezni ukrepi za to so vključeni v odobrene načrte za okrevanje in odpornost.

²³ Uredba (EU) 2021/1153 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2021 o vzpostavitvi Instrumenta za povezovanje Evrope ter razveljavitvi uredb (EU) št. 1316/2013 in (EU) št. 283/2014 (UL L 249, 14.7.2021, str. 38).

- (74) Za posodobitev zemljevidov ter seznama pristanišč, letališč, terminalov in urbanih vozlišč iz prilog I in II zaradi upoštevanja morebitnih sprememb, ki izhajajo zlasti iz dejanske uporabe nekaterih elementov prometne infrastrukture, analiziranih glede na predhodno določene količinske mejne vrednosti, in za spremembo trase evropskih prometnih koridorjev iz Priloge III bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme delegirane akte v zvezi s spremembami prilog I, II in III. Zlasti je pomembno, da se Komisija pri svojem pripravljalnem delu ustrezno posvetuje, vključno na ravni strokovnjakov, in da se to posvetovanje izvede v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje²⁴. Za zagotovitev enakopravnega sodelovanja pri pripravi delegiranih aktov Evropski parlament in Svet zlasti prejmeta vse dokumente sočasno s strokovnjaki iz držav članic, njihovi strokovnjaki pa se sistematično lahko udeležujejo sestankov strokovnih skupin Komisije, ki zadevajo pripravo delegiranih aktov.
- (75) Nekateri dele omrežja upravljajo akterji, ki niso države članice. Vendar morajo države članice zagotoviti, da se predpisi, ki urejajo omrežje, pravilno uporabljajo na njihovem ozemlju.
- (76) Da bi Komisija zagotovila nemoteno in uspešno izvajanje obveznosti iz te uredbe, podpira države članice na podlagi Instrumenta za tehnično podporo²⁵, pri čemer zagotavlja prilagojeno tehnično znanje za načrtovanje in izvedbo reform, vključno z reformami, ki spodbujajo razvoj vseevropskega prometnega omrežja.

²⁴ Medinstitucionalni sporazum med Evropskim parlamentom, Svetom Evropske unije in Evropsko komisijo z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje (UL L 123, 12.5.2016, str. 1).

²⁵ Uredba (EU) 2021/240 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. februarja 2021 o vzpostavitvi Instrumenta za tehnično podporo (UL L 57, 18.2.2021, str. 1).

- (77) Za zagotovitev enotnih pogojev izvajanja te uredbe bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila v zvezi z odobritvijo izvzetij iz nekaterih zahtev te uredbe, v zvezi s sprejetjem izvedbenih aktov za določitev referenčnih vodostajev, s katerimi se vzpostavi metodologija za zbiranje podatkov o mobilnosti v mestih s strani držav članic, in v zvezi s sprejetjem izvedbenih aktov za izvajanje čezmejnih odsekov evropskih prometnih koridorjev in za horizontalni prednostni nalogi. Izvedbeni akti se lahko sprejmejo tudi za posamezne odseke evropskih prometnih koridorjev na zahtevo zadevnih držav članic. Navedena pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta²⁶.
- (77a) Določbe v zvezi z železnicami, zlasti kakršne koli zahteve za povezovanje letališč in pristanišč z železnicami, ter določbe v zvezi z multimodalnimi tovornimi terminali se ne bi smele uporabljati za Ciper in Malto ter najbolj oddaljene regije, dokler na njihovih ozemljih ni železniških sistemov. Določbe v zvezi z varnimi in varovanimi parkirišči se prav tako ne bi smele uporabljati za navedeni državi članici in regije, saj taka parkirna mesta niso nujna, če na njihovem ozemlju ni tranzitnega cestnega tovornega prometa.
- (78) Ker ciljev te uredbe, zlasti usklajene vzpostavitve in razvoja vseevropskega prometnega omrežja, države članice ne morejo zadovoljivo doseči, temveč se zaradi potrebe po njihovem usklajevanju lažje dosežejo na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenih ciljev.

²⁶ 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).

- (79) Uredbo (EU) 2021/1153 je treba spremeniti in njene določbe prilagoditi za vključitev koridorjev jedrnega omrežja v evropske prometne koridorje. Ta uredba določa opredelitev in trase evropskih prometnih koridorjev, ki bodo nadomestili koridorje jedrnega omrežja, kot so opredeljeni v navedeni uredbi.
- (80) Uredbo (EU) št. 913/2010 je treba spremeniti in njene določbe prilagoditi za vključitev železniških tovornih koridorjev v evropske prometne koridorje.
- (81) Uredbo (EU) št. 1315/2013 bi bilo treba razveljaviti –

POGLAVJE I

SPLOŠNA NAČELA

Člen 1

Predmet urejanja

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

Člen 2

Področje uporabe

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

Člen 3

Opredelitve pojmov

V tej uredbi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

- (a) „projekt skupnega interesa“ pomeni vsak projekt, ki se izvaja v skladu s to uredbo;
- (b) „sosednja država“ pomeni tretjo državo, ki spada na področje uporabe evropske sosedске politike ali širitvene politike ali je del Evropskega gospodarskega prostora ali Evropskega združenja za prosto trgovino ali spada na področje uporabe Sporazuma o trgovini in sodelovanju med EU in Združenim kraljestvom;
- (c) „Regija NUTS“ pomeni regijo, kakor je klasificirana v Uredbi (ES) št. 1059/2003 o oblikovanju skupne klasifikacije statističnih teritorialnih enot (NUTS);

- (d) „čezmejni odsek“ pomeni odsek, ki zagotavlja neprekinjenost projekta skupnega interesa na obeh straneh meje, med urbanima vozliščema, ki sta najbližje meji med državama članicama ali med državo članico in sosednjo državo;
- (e) „ozko grlo“ pomeni fizično, tehnično, funkcionalno, operativno ali upravno oviro, ki hromi sistem in s tem vpliva na neprekinjenost prometnih tokov na dolge razdalje ali čezmejnih prometnih tokov;
- (f) „urbano vozlišče“ pomeni mestno območje, na katerem so elementi prometne infrastrukture vseevropskega prometnega omrežja, kot so pristanišča, vključno s potniškimi terminali, letališča, železniške postaje, avtobusni terminali, logistične platforme in objekti ter tovorni terminali, ki se nahajajo na mestnem območju in v njegovi okolici, povezani z drugimi elementi te infrastrukture ter z infrastrukturo za regionalni in lokalni promet, vključno s tisto, ki je povezana z aktivnimi načini;
- (g) „izolirano omrežje“ pomeni železniško omrežje države članice ali del tega omrežja, katerega tirna širina se razlikuje od standardne evropske nazivne tirne širine (1435 mm).
- (h) črtano;
- (i) „multimodalni promet“ pomeni prevoz potnikov ali tovora oziroma obojih z uporabo dveh ali več načinov prevoza;
- (j) „multimodalne digitalne storitve mobilnosti“ pomenijo storitve, kot so opredeljene v členu [...] Direktive 2010/40 (EU) o okviru za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov²⁷;

²⁷ Direktiva XXX (EU)/... o spremembi Direktive 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2010 o okviru za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v cestnem prometu in za vmesnike do drugih vrst prevoza (UL L [...]).

- (k) „interoperabilnost“ pomeni zmožnost ter vse regulativne, tehnične in operativne pogoje infrastrukture, vključno z digitalno infrastrukturo v posameznem načinu ali segmentu prevoza, za zagotovitev varnih in nemotenih prometnih in informacijskih tokov, ki dosegajo zahtevane ravni zmogljivosti za to infrastrukturo, način ali segment prevoza;
- (l) „multimodalno vozlišče potniškega prometa“ pomeni povezovalno točko med vsaj dvema načinoma prevoza za potnike, na kateri so zagotovljeni potovalne informacije, dostop do javnega prevoza in prestopi med posameznimi načini prevoza, vključno z aktivnimi načini, ter ki deluje kot vmesnik med urbanimi vozlišči in omrežji za prevoz na daljših razdaljah;
- (m) „multimodalni tovorni terminal“ pomeni strukturo, opremljeno za pretovarjanje med vsaj dvema načinoma prevoza ali dvema različnima železniškima sistemoma in za začasno skladiščenje tovora, kot so terminali v pristaniščih na celinskih plovni poteh ali pomorskih pristaniščih, vzdolž celinskih plovni poti ali na letališčih ter železniško-cestni terminali;
- (n) „logistična platforma“ pomeni območje, ki je neposredno povezano s prometno infrastrukturo vseevropskega prometnega omrežja, vključuje vsaj en tovorni terminal in omogoča izvajanje logističnih dejavnosti;
- (o) „načrt za trajnostno mobilnost v mestih“ (SUMP) pomeni dokument za strateško načrtovanje mobilnosti, katerega cilj je na trajnosten način izboljšati dostopnost funkcionalnega mestnega območja in mobilnost znotraj njega za ljudi, podjetja in blago, zlasti zaradi boljše kakovosti življenja;
- (p) „aktivni načini prevoza“ pomenijo prevoz oseb ali blaga z nemotoriziranimi sredstvi na podlagi človekove telesne dejavnosti, tudi vozila s pomožnim električnim pogonom iz člena 2(2)(h) Uredbe (EU) št. 168/2013;

- (q) „sistemi IKT za promet“ pomenijo sisteme in aplikacije informacijske in komunikacijske tehnologije, ki uporabljajo informacijsko, komunikacijsko ali navigacijsko tehnologijo ali tehnologijo za določanje položaja/lokalizacijo ter omogočajo obdelavo, shranjevanje in izmenjavo podatkov in informacij, potrebnih za učinkovito upravljanje infrastrukture, mobilnosti in prometa v vseevropskem prometnem omrežju, sporočanje ustreznih informacij organom ter zagotavljanje storitev z dodano vrednostjo državljanom, pošiljateljem in prevoznikom, vključno s sistemi za odporno, varno, varovano ter okolju prijazno in glede na zmogljivosti učinkovito uporabo omrežja. Ti sistemi vključujejo sisteme, tehnologije in storitve iz točk (r) do (x) ter lahko vključujejo tudi naprave v vozilih z ustreznimi infrastrukturnimi ali digitalnimi sestavnimi deli;
- (r) „inteligentni prometni sistem“ (ITS) pomeni sistem, kot je opredeljen v členu 4(1) Direktive 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2010 o okviru za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v cestnem prometu in za vmesnike do drugih vrst prevoza²⁸;
- (s) „sistemi spremljanja in obveščanja za ladijski promet“ (VTMIS) pomenijo sisteme, vzpostavljene z Direktivo 2002/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta²⁹;
- (t) „rečne informacijske storitve“ (RIS) pomenijo informacijske in komunikacijske tehnologije na celinskih plovniških poteh, kot so opredeljene v členu 3, točka (a), Direktive Evropskega parlamenta in Sveta 2005/44/ES³⁰;

²⁸ Direktiva 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2010 o okviru za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v cestnem prometu in za vmesnike do drugih vrst prevoza (UL L 207, 6.8.2010, str. 1).

²⁹ 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).

³⁰ Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2005/44/ES z dne 7. septembra 2005 o usklajenih rečnih informacijskih storitvah (RIS) na celinskih plovniških poteh v Skupnosti (UL L 255, 30.9.2005, str. 152).

- (u) „evropsko okolje enotnega okenca za pomorski sektor“ pomeni pravni in tehnični okvir, kot je opredeljen v Uredbi (EU) 2019/1239 Evropskega parlamenta in Sveta³¹;
- (v) „sistem upravljanja zračnega prometa/izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa“ (sistem ATM/ANS) pomeni sistem ATM/ANS, kot je opredeljen v členu 3(7) Uredbe (EU) 2018/1139;
- (w) „evropski sistem za upravljanje železniškega prometa“ (ERTMS) pomeni sistem, ki je opredeljen v Direktivi (EU) 2016/797 ter v Prilogi, točka 2.2, k Uredbi Komisije (EU) 2016/919³²;
- (x) „radijski ERTMS“ pomeni ERTMS stopnje 2 ali 3 za radijsko pošiljanje dovoljenj za vožnjo vlakom v skladu z Uredbo Komisije (EU) 2016/919³³;
- (y) „sistemi razreda B“ pomenijo sisteme za zaščito vlaka in obstoječe sisteme za govorno radijsko komunikacijo, kot so opredeljeni v Prilogi, točka 2.2, k Uredbi Komisije (EU) 2016/919;
- (z) „pomorsko pristanišče“ pomeni pomorsko pristanišče, kot je opredeljeno v členu 2(16) Uredbe (EU) 2017/352;
- (aa) „prevoz po morju na kratkih razdaljah“ pomeni prevoz tovora in potnikov po morju med pristanišči, ki se geografsko nahajajo v vodah ene ali več držav članic, ali med pristaniščem v vodah držav članic in pristaniščem v sosednji tretji državi, ki z obalno črto na morjih meji na vode ene ali več držav članic;

³¹ Uredba (EU) 2019/1239 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2019 o vzpostavitvi evropskega okolja enotnega okenca za pomorski sektor in razveljavitvi Direktive 2010/65/EU (UL L 198, 25.7.2019, str. 64).

³² Uredba Komisije (EU) 2016/919 z dne 27. maja 2016 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemi vodenje-upravljanje in signalizacija železniškega sistema v Evropski uniji (UL L 158, 15.6.2016, str. 1).

³³ Uredba Komisije (EU) 2016/919 z dne 27. maja 2016 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemi vodenje-upravljanje in signalizacija železniškega sistema v Evropski uniji (UL L 158, 15.6.2016, str. 1).

- (ab) „elektronske informacije o prevozu blaga“ (eFTI) pomenijo elektronsko sporočanje zakonsko predpisanih informacij med gospodarskimi subjekti in pristojnimi organi v skladu z Uredbo (EU) 2020/1056 Evropskega parlamenta in Sveta³⁴;
- (ac) „enotno evropsko nebo“ pomeni sisteme, določene na podlagi uredb (ES) št. 549/2004³⁵, (ES) št. 550/2004³⁶, (ES) št. 551/2004³⁷ in (EU) 2018/1139³⁸ Evropskega parlamenta in Sveta, za okrepitev standardov varnosti zračnega prometa, podporo trajnostnemu razvoju sistema zračnega prometa ter izboljšanje splošne uspešnosti upravljanja zračnega prometa in navigacijskih služb zračnega prometa za splošni zračni promet v Evropi;
- (ad) „vertiport“ pomeni območje, ki se uporablja za vzletanje in pristajanje zrakoplovov z navpičnim vzletanjem in pristajanjem (VTOL);
- (ae) „položaj zrakoplova v kontaktnem polju“ pomeni položaj na določenem območju letališke ploščadi, ki je opremljeno z mostom za vkrcavanje potnikov;

³⁴ Uredba (EU) 2020/1056 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. julija 2020 o elektronskih informacijah o prevozu blaga (UL L 249, 31.7.2020, str. 33).

³⁵ Uredba (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o določitvi okvira za oblikovanje enotnega evropskega neba (UL L 96, 31.3.2004, str. 1).

³⁶ Uredba (ES) št. 550/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o izvajanju navigacijskih služb zračnega prometa na enotnem evropskem nebu (UL L 96, 31.3.2004, str. 10).

³⁷ Uredba (ES) št. 551/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o organiziranosti in uporabi zračnega prostora na enotnem evropskem nebu (UL L 96, 31.3.2004, str. 20).

³⁸ Uredba (EU) 2018/1139 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. julija 2018 o skupnih pravilih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Agencije Evropske unije za varnost v letalstvu (UL L 212, 22.8.2018, str. 1).

(af) „projekt SESAR“ pomeni projekt za posodobitev upravljanja zračnega prometa v Evropi, katerega cilj je Uniji zagotoviti visokozmogljivo, standardizirano in interoperabilno infrastrukturo za upravljanje zračnega prometa in ki je sestavljen iz inovacijskega cikla, ki vključuje opredeljitveno fazo SESAR, razvojno fazo SESAR in uvajalno fazo SESAR;

(af2) „izstrelišče“ pomeni napravo za preskušanje in izstreljevanje vesoljskih plovil;

(ag) „projekt Skupnega podjetja za evropske železnice“ pomeni projekt Skupnega podjetja za evropske železnice ali njegovega predhodnika, tj. Skupnega podjetja Shift2Rail;

(ah) „evropski osrednji načrt ATM“ pomeni načrt, ki je bil potrjen s Sklepom Sveta 2009/320/ES³⁹, kot je bil pozneje spremenjen⁴⁰;

(ai) „uprava železniškega tovornega prometa“ pomeni organe upravljanja iz člena 8 Uredbe (EU) št. 913/2010;

(aj) „vzdrževanje“ pomeni dela za vzdrževanje stanja in zmogljivosti obstoječe infrastrukture v njeni življenjski dobi;

(ak) „socialno-ekonomska analiza stroškov in koristi“ pomeni predhodno količinsko opredeljeno ocenjevanje vrednosti projekta na podlagi priznane metodologije ob upoštevanju vseh ustreznih socialnih, ekonomskih, zdravstvenih, podnebnih in okoljskih koristi in stroškov. Analiza podnebnih in okoljskih stroškov in koristi temelji na presoji vplivov na okolje, izvedeni v skladu z Direktivo 2011/92/EU Evropskega parlamenta in Sveta⁴¹;

(al) „alternativna goriva“ pomenijo alternativna goriva, kot so opredeljena v členu 2(3) Uredbe (EU) [...] [o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva];

³⁹ UL L 95, 9.4.2009, str. 41.

⁴⁰ Sklep Sveta 2009/320/ES z dne 30. marca 2009 o potrditvi osrednjega načrta za upravljanje zračnega prometa v Evropi raziskav ATM enotnega evropskega neba (projekt SESAR) (UL L 95, 9.4.2009, str. 41).

⁴¹ 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).

- (am) „varno in varovano parkirišče“ pomeni parkirišče, dostopno voznikom, ki opravljajo prevoz blaga ali potnikov, pri čemer navedeno parkirišče izpolnjuje zahteve iz člena 8a(1) Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta⁴² ter je bilo na podlagi člena 8a(2) navedene uredbe certificirano v skladu s standardi in postopki Unije;
- (an) „sistem za tehtanje med premikanjem“ pomeni samodejni sistem, nameščen na cestni infrastrukturi, za identifikacijo vozil ali skupin vozil v prometu, ki verjetno presegajo ustrezne omejitve teže v skladu z Direktivo Sveta 96/53/ES⁴³.
- (ao) „sklep o odobritvi projekta“ pomeni sklep ali niz sklepov, ki so lahko upravne narave, ki jih istočasno ali zaporedoma sprejme organ ali organi države članice, ki ni upravni ali sodni pritožbeni organ v okviru nacionalnega pravnega sistema in upravnega prava, in v katerih je določeno, ali je nosilec projekta upravičen do izvajanja projekta v jedrnem omrežju, razširjenem jedrnem omrežju ali celovitem omrežju na zadevnem geografskem območju ali ne, brez poseganja v kakršno koli odločitev, sprejeto v okviru upravnega ali sodnega pritožbenega postopka;

Člen 4

Cilji vseevropskega prometnega omrežja

1. Splošni cilj razvoja vseevropskega prometnega omrežja je po vsej Uniji vzpostaviti enotno multimodalno omrežje visoke kakovosti.

⁴² Uredba (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom (UL L 102, 11.4.2006, str. 1).

⁴³ Direktiva Sveta 96/53/ES z dne 25. julija 1996 o določitvi največjih dovoljenih mer določenih cestnih vozil v Skupnosti v notranjem in mednarodnem prometu in največjih dovoljenih tež v mednarodnem prometu (UL L 235, 17.9.1996, str. 59).

2. Vseevropsko prometno omrežje krepi socialno, ekonomsko in teritorialno kohezijo Unije ter prispeva k vzpostavitvi enotnega evropskega prometnega prostora, ki je trajnosten, varen, učinkovit in odporen ter povečuje koristi za svoje uporabnike in podpira vključujočo rast. Vseevropsko prometno omrežje izkazuje evropsko dodano vrednost, in sicer s prispevanjem k ciljem, določenim v okviru naslednjih štirih kategorij:
- (a) trajnostnosti, in sicer na podlagi:
 - (i) spodbujanja brezemisijske in nizkoemisijske mobilnosti v skladu z ustreznimi cilji Unije za zmanjšanje emisij CO₂;
 - (ii) omogočanja obsežnejše uporabe bolj trajnostnih načinov prevoza, zlasti z dodatnim razvojem železniškega omrežja za prevoz potnikov na dolge razdalje, vključno pri visoki hitrosti, in interoperabilnega železniškega omrežja za tovorni promet ter zanesljivega omrežja celinskih plovnih poti in poti za prevoz po morju na kratkih razdaljah po vsej Uniji, pa tudi s spodbujanjem aktivnih načinov prevoza;
 - (iii) večjega varstva okolja;
 - (iv) zmanjšanja negativnih zunanjih učinkov, vključno z negativnimi zunanjimi učinki, povezanimi z okoljem, zdravjem, zastoji in nesrečami;
 - (v) večje energetske varnosti;
 - (b) kohezije, in sicer na podlagi:
 - (i) dostopnosti in povezljivosti vseh regij Unije, vključno z najbolj oddaljenimi regijami, drugimi oddaljenimi, otoškimi, obrobnimi in gorskimi regijami ter redko poseljenimi območji;
 - (ii) zmanjšanja razlik v kakovosti infrastrukture med regijami in državami članicami;

- (iii) učinkovitega usklajevanja in medsebojne povezanosti v potniškem in tovornem prometu med prometno infrastrukturo za promet na dolge razdalje na eni strani ter za regionalni in lokalni promet ter prevozne storitve v urbanih vozliščih na drugi;
 - (iv) prometne infrastrukture, ki odraža specifične razmere v različnih delih Unije in zagotavlja uravnovešeno pokritost vseh evropskih regij;
- (c) učinkovitosti, in sicer na podlagi:
- (i) odprave ozkih grl v infrastrukturi ter vzpostavitve manjkajočih povezav v prometnih infrastrukturah in na povezovalnih točkah med njimi, in sicer na ozemljih držav članic ter med njimi;
 - (ii) odprave ozkih grl v zvezi z interoperabilnostjo, vključno z vrzelmi v digitalizaciji;
 - (iii) interoperabilnosti nacionalnih, regionalnih in lokalnih prometnih omrežij;
 - (iv) optimalnega povezovanja in medsebojne povezanosti vseh načinov prevoza, vključno z urbani vozlišči;
 - (v) spodbujanja gospodarsko učinkovitega visokokakovostnega prometa, ki prispeva k nadaljnji gospodarski rasti in konkurenčnosti;
 - (vi) učinkovitejše uporabe nove in obstoječe obratujoče infrastrukture;
 - (vii) stroškovno učinkovite uporabe inovativnih tehnoloških in operativnih konceptov;
- (d) povečanja koristi za uporabnike omrežja, in sicer na podlagi:
- (i) zagotavljanja dostopnosti za uporabnike ter izpolnjevanja njihovih potreb po mobilnosti in prevozu, zlasti ob upoštevanju potreb oseb v ranljivem položaju, vključno z invalidi ali osebami z zmanjšano mobilnostjo, ter oseb, ki prebivajo v oddaljenih regijah, vključno z najbolj oddaljenimi regijami in otoki;

- (ii) zagotavljanja standardov varovanja, varnosti in visoke kakovosti, vključno s kakovostjo storitev za uporabnike, za potniški in tovorni promet;
- (iii) podpiranja kakovosti, učinkovitosti in trajnostnosti dostopnih in cenovno dostopnih prometnih storitev;
- (iv) podpiranja mobilnosti, ki je primerna za spreminjajoče se podnebje ter odporna proti naravnim nevarnostim in nesrečam, ki jih povzroči človek, hkrati pa olajšuje učinkovito in hitro ukrepanje služb za nujno pomoč in reševalnih služb, med drugim za invalide ali osebe z zmanjšano mobilnostjo;
- (v) zagotavljanja odpornosti infrastrukture, zlasti na čezmejnih odsekih;
- (vi) ponudbe alternativnih prometnih rešitev v primeru motenj omrežja, vključno z drugimi načini prevoza;
- (vii) podpiranja aktivnih načinov mobilnosti z izboljšanjem dostopnosti in kakovosti povezane infrastrukture, s čimer se izboljšujeta varnost in zdravje aktivnih uporabnikov infrastrukture ter se spodbujajo okoljske koristi navedenih načinov mobilnosti.

Člen 5

Omrežje, gospodarno z viri, in varstvo okolja

1. Vseevropsko prometno omrežje se načrtuje, razvija in upravlja na način, gospodaren z viri, ter v skladu z okoljskimi zahtevami Unije in nacionalnimi okoljskimi zahtevami, ki se uporabljajo, in sicer na podlagi:
 - (a) razvoja nove infrastrukture ter izboljševanja in vzdrževanja obstoječe prometne infrastrukture, zlasti z vključitvijo vzdrževanja v življenjski dobi infrastrukture v fazo načrtovanja izgradnje ali izboljševanja infrastrukture in ohranjanjem pripravljenosti infrastrukture za obratovanje;

- (b) optimizacije povezovanja in medsebojne povezanosti infrastrukture;
- (c) vzpostavitve polnilne in oskrbovalne infrastrukture za alternativna goriva;
- (d) uvajanja novih tehnologij in sistemov IKT za promet, da bi se ohranila ali izboljšala učinkovitost infrastrukture, kadar je taka uvedba ekonomsko upravičena ali potrebna za izboljšanje varnosti in zaščite;
- (e) optimizacije uporabe infrastrukture, zlasti z učinkovitim upravljanjem zmogljivosti in prometa ter prehodom na bolj trajnostne vzorce mobilnosti, vključno z razvojem trajnostnih, privlačnih in učinkovitih storitev multimodalnega prevoza;
- (f) upoštevanja možnih sinergij z drugimi omrežji, zlasti vseevropskimi energetske ali telekomunikacijskimi omrežji ali omrežjem z dvojno rabo, opredeljenim v okviru vojaških potreb za vojaško mobilnost v EU in zunaj nje;
- (g) razvoja zelene, trajnostne infrastrukture, odporne proti podnebnim spremembam, ki je zasnovana za čim večje zmanjšanje negativnega vpliva na zdravje državljanek in državljanov, ki prebivajo v okolici omrežja, okolje ter degradacijo ekosistemov;
- (h) ustreznega upoštevanja odpornosti prometnega omrežja in njegove infrastrukture, zlasti na čezmejnih odsekih, v zvezi s podnebnimi spremembami, naravnimi nevarnostmi in nesrečami, ki jih povzroči človek, ter namerno ali nenamerno povzročenimi motnjami, vključno za promet, zaradi obravnavanja navedenih izzivov;
- (i) črtano.

2. Države članice lahko pri načrtovanju in razvoju vseevropskega prometnega omrežja prilagodijo podroben potek tras odsekov ob upoštevanju posebnih razmer v različnih delih Unije, kot so topografske značilnosti zadevnih regij in okoljski vidiki, ter ob zagotavljanju skladnosti s to uredbo. Taka prilagoditev ne presega tistega, kar je dovoljeno z zadevnim sklepom o odobritvi projekta.

3. Presoje vplivov načrtov in projektov na okolje se opravijo v skladu z Direktivo Sveta 92/43/EGS⁴⁴, Direktivo Evropskega parlamenta in Sveta 2000/60/ES⁴⁵ ter direktivami 2001/42/ES⁴⁶, 2002/49/ES⁴⁷, 2009/147/ES⁴⁸ in 2011/92/EU Evropskega parlamenta in Sveta⁴⁹. Za projekte skupnega interesa, za katere se do datuma začetka veljavnosti te uredbe še ni začel postopek javnega naročanja za okoljsko presojo, bi bilo treba oceniti tudi skladnost z načelom, da se ne škoduje bistveno.

Člen 6

Postopni razvoj vseevropskega prometnega omrežja

1. Brez poseganja v člen 8, odstavek 4a, se vseevropsko prometno omrežje postopoma razvija v treh korakih: dokončna vzpostavitev jedrnega omrežja do 31. decembra 2030, razširjenega jedrnega omrežja do 31. decembra 2040 in celovitega omrežja do 31. decembra 2050, razen če je v tej uredbi določeno drugače. To se doseže zlasti z vzpostavitvijo strukture navedenega omrežja, ki temelji na usklajenem in preglednem metodološkem pristopu ter ki jo sestavljajo celovito, jedrno in razširjeno jedrno omrežje ter prometna in urbana vozlišča kot multimodalne povezovalne točke med omrežji za promet na dolge razdalje ter regionalnimi in lokalnimi prometnimi omrežji.

⁴⁴ 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).

⁴⁵ 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).

⁴⁶ 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).

⁴⁷ Direktiva 2002/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. junija 2002 o ocenjevanju in upravljanju okoljskega hrupa (UL L 189, 18.7.2002, str. 12).

⁴⁸ 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).

⁴⁹ Direktiva 2011/92/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. decembra 2011 o presoji vplivov nekaterih javnih in zasebnih projektov na okolje (UL L 26, 28.1.2012, str. 1).

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

Člen 7

Evropski prometni koridorji

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

Člen 8

Projekti skupnega interesa

1. Projekti skupnega interesa prispevajo k razvoju vseevropskega prometnega omrežja z vzpostavitvijo nove prometne infrastrukture, nadgradnjo obstoječe prometne infrastrukture ali ukrepi za spodbujanje z viri gospodarne uporabe omrežja.
2. Projekt skupnega interesa:
 - (a) izkazuje evropsko dodano vrednost s prispevanjem k ciljem, ki spadajo v vsaj dve kategoriji od štirih iz člena 4, ter

- (b) je ekonomsko izvedljiv na podlagi socialno-ekonomske analize stroškov in koristi ali, v primeru redko poseljenih območij, pozitivno prispeva k razvoju omrežja na podlagi socialno-ekonomske analize stroškov in koristi;
 - (c) črtano.
- 3. Projekt skupnega interesa obsega celotni cikel, vključno s študijami izvedljivosti ter postopki pridobivanja dovoljenj, izgradnjo, izvajanjem in ocenjevanjem.
 - 4. Države članice sprejmejo vse potrebne ukrepe za zagotovitev, da se projekti izvajajo v skladu z ustreznim pravom Unije in nacionalnim pravom, zlasti s pravnimi akti Unije s področja okolja, varstva podnebja, varnosti, varovanja, konkurenčnosti, državne pomoči, javnega naročanja, javnega zdravja in dostopnosti ter zakonodajo o nediskriminaciji.
 - 4a. 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.
 - 5. Komisija lahko državam članicam priporoči, da ustanovijo enotne subjekte za usklajevanje, izgradnjo in/ali upravljanje čezmejnih infrastrukturnih projektov skupnega interesa, zlasti za obsežne in kompleksne projekte. Ustrezni evropski koordinator ima status opazovalca v nadzornem odboru ali podobnem usmerjevalnem organu navedenega enotnega subjekta.

Člen 9

Sodelovanje s tretjimi državami

- 1. Unija lahko sodeluje s tretjimi državami, da poveže vseevropsko prometno omrežje z njihovimi infrastrukturnimi omrežji prek projektov skupnega interesa, kjer je to ustrezno, za okrepitev trajnostne gospodarske rasti in konkurenčnosti ter zlasti za:

- (a) spodbujanje razširitve politike vseevropskega prometnega omrežja na tretje države skupaj z drugimi povezanimi politikami Unije, zlasti na področju okolja in varstva podnebja;
- (b) zagotovitev povezave med vseevropskim prometnim omrežjem in prometnimi omrežji tretjih držav na mejnih prehodih, tudi na ozemlju tretje države, da se zagotovijo nemoteni prometni tokovi, mejne kontrole, varovanje meja in drugi postopki nadzora meja;
- (ba) zagotovitev povezave med vseevropskim prometnim omrežjem in prometnimi omrežji tretjih držav na ozemlju tretjih držav;
- (c) dokončno vzpostavitev prometne infrastrukture v tretjih državah, ki povezuje dele vseevropskega prometnega omrežja v Uniji;
- (d) spodbujanje interoperabilnosti med vseevropskim prometnim omrežjem in omrežji tretjih držav;
- (e) olajševanje pomorskega prometa in spodbujanje poti za prevoz po morju na kratkih razdaljah s tretjimi državami, če ne prispevajo k selitvi virov CO₂;
- (f) olajševanje prometa po celinskih plovnih poteh s tretjimi državami;
- (g) olajševanje zračnega prometa s tretjimi državami, da bi se spodbujali učinkovita in trajnostna gospodarska rast in konkurenčnost, vključno z razširitvijo enotnega evropskega neba in boljšim sodelovanjem pri upravljanju zračnega prometa;
- (h) priključitev in uvedbo sistemov IKT za promet v navedenih državah;
- (i) spodbujanje razogljičenja prometa, zlasti z vzpostavitvijo infrastrukture za alternativna goriva v tretjih državah, da bi vzpostavili neprekinjeno omrežje, povezano z vseevropskim prometnim omrežjem.

2. Priloga IV vsebuje informativne zemljevide vseevropskega prometnega omrežja, razširjenega v specifične sosednje države, pri čemer je po potrebi določeno jedrno in celovito omrežje v skladu z merili iz te uredbe.
3. Ta člen ne prejudicira nobenih finančnih prispevkov Unije za projekte v tretjih državah na podlagi drugih pravnih aktov EU.

POGLAVJE II

SPLOŠNE DOLOČBE

Člen 10

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

1. Jedrno omrežje, razširjeno jedrno omrežje in celovito omrežje:
 - (a) so opredeljeni na zemljevidih iz Priloge I in seznamih iz Priloge II;
 - (b) so natančneje opredeljeni z opisom sestavnih delov infrastrukture;
 - (c) izpolnjujejo zahteve za prometne infrastrukture iz tega poglavja ter poglavij III in IV;
 - (d) so podlaga za opredeljevanje projektov skupnega interesa.

2. Jedrno in razširjeno jedrno omrežje sestavljajo tisti deli celovitega omrežja, katerih razvoj se obravnava prednostno zaradi doseganja ciljev politike vseevropskega prometnega omrežja. Sklici na „jedrno omrežje“ v Uredbi (EU) 2021/1153 se razumejo kot jedrno omrežje, vključno z „razširjenim jedrnim omrežjem“, kot je opredeljeno v tej uredbi. Sklici na „jedrno omrežje“ v Uredbi (EU) [...] [o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva] se razumejo kot sklici na „jedrno omrežje“, kot je opredeljeno v tej uredbi. Sklici na „celovito omrežje“ v Uredbi (EU) [...] [o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva] se razumejo kot sklici na „razširjeno jedrno omrežje“ in „celovito omrežje“, kot sta opredeljena v tej uredbi.

3. Vozlišča omrežja so navedena v Prilogi II ter vključujejo urbana vozlišča in prometna vozlišča (letališča, pomorska pristanišča, pristanišča na celinskih plovnih poteh, železniško-cestne terminale in terminale vzdolž celinskih plovnih poti).
4. Če ni v tej uredbi določeno drugače, države članice sprejmejo ustrezne ukrepe za razvoj jedrnega omrežja, razširjenega jedrnega omrežja in celovitega omrežja zaradi uskladitve z ustreznimi določbami te uredbe do datumov, navedenih v členu 6(1).

Člen 11

Splošne določbe za evropske prometne koridorje

1. Devet evropskih prometnih koridorjev, in sicer:
 - i. Atlantik;
 - ii. Baltsko morje-Črno morje-Egejsko morje;
 - iii. Baltsko morje-Jadransko morje;
 - iv. Sredozemlje;
 - v. Severno morje-Ren-Sredozemlje;
 - vi. Severno morje-Baltsko morje;
 - vii. Ren-Donava;
 - viii. Skandinavija-Sredozemlje;
 - ix. Zahodni Balkan-vzhodno Sredozemlje,

je določenih na zemljevidih v Prilogi III.

2. Če v tej uredbi ni določeno drugače, države članice sprejmejo ustrezne ukrepe za razvoj evropskih prometnih koridorjev zaradi uskladitve z določbami te uredbe do 31. decembra 2030 za svojo infrastrukturo, ki je del jedrnega omrežja, in do 31. decembra 2040 za svojo infrastrukturo, ki je del razširjenega jedrnega omrežja.
3. V skladu s členom 172(2) PDEU se na Komisijo prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 60 te uredbe za spremembo, v okviru omejitev iz člena 7, trase evropskih prometnih koridorjev iz Priloge III k tej uredbi, da bi se upošteval razvoj glavnih trgovinskih tokov in prometa ali bistvene spremembe omrežja. Kar zadeva spremembe tras koridorjev, ki vplivajo na dele ozemlja sosednjih držav, taki delegirani akti temeljijo na sporazumih na visoki ravni o prometnih infrastrukturnih omrežjih med Unijo in zadevnimi sosednjimi državami.

Člen 12

Splošne prednostne naloge za jedrno, razširjeno jedrno in celovito omrežje

1. Pri razvoju jedrnega, razširjenega jedrnega in celovitega omrežja se splošna prednost nameni ukrepom, potrebnim za:
 - (a) povečanje deleža bolj trajnostnih načinov prevoza za tovor in potnike, zlasti zaradi zmanjšanja emisij toplogrednih plinov in onesnaževanja ter povečanja družbenih in gospodarskih koristi prometa;
 - (b) zagotavljanje večje dostopnosti in povezljivosti za vse regije Unije ob upoštevanju teritorialne in socialne kohezije ter specifičnih okoliščin najbolj oddaljenih regij, drugih oddaljenih, otoških, obrobnih in gorskih regij ter redko poseljenih območij;
 - (c) zagotavljanje optimalnega povezovanja različnih načinov prevoza in interoperabilnosti med njimi, vključno z aktivnimi načini mobilnosti na mestnih območjih;

- (d) vzpostavitev manjkajočih povezav in odpravo ozkih grl, zlasti kar zadeva interoperabilnost in na čezmejnih odsekih;
- (e) vzpostavitev potrebne infrastrukture za zagotovitev nemotenega prometa brezemisijских in nizkoemisijских vozil, plovil in zrakoplovov;
- (f) spodbujanje učinkovite in trajnostne uporabe infrastrukture ter po potrebi povečanje zmogljivosti;
- (g) ohranjanje pripravljenosti obstoječe infrastrukture za obratovanje ter izboljšanje ali vzdrževanje njene kakovosti v zvezi z varovanjem, varnostjo, učinkovitostjo prometnega sistema in prevozov, odpornostjo proti podnebnim spremembam in nesrečam, okoljsko uspešnostjo in neprekinjenostjo prometnih tokov;
- (h) izboljšanje kakovosti storitev in socialnih pogojev za delavce v prometu ter dostopnosti za vse uporabnike, vključno z invalidi ali osebami z zmanjšano mobilnostjo ter drugimi osebami v ranljivem položaju;
- (i) izboljšanje digitalizacije in razvoj avtomatizacije, zlasti z uveljavitvijo in uvajanjem sistemov IKT za promet.

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

- (a) prispevanje k zmanjšanju izpostavljenosti mestnih območij negativnim učinkom tranzitnega železniškega in cestnega prometa ter
- (b) predstavljeno v (a);
- (c) črtano;⁵⁰

⁵⁰ Ta odstavek, ki obravnava odpravo ozkih grl, zlasti za interoperabilnost, je bil združen z odstavkom 1(d).

- (d) optimizacijo uporabe infrastrukture, zlasti z učinkovitim upravljanjem zmogljivosti, upravljanjem prometa in večjo operativno uspešnostjo;
- (e) prispevanje k pozitivnim učinkom na zdravje in okolje s spodbujanjem uporabe aktivnih načinov mobilnosti z razvojem ustrezne infrastrukture za kolesarjenje in hojo.

Člen 13

Splošne prednostne naloge za evropske prometne koridorje

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

- (a) razvoj visokozmogljivega in popolnoma interoperabilnega železniškega omrežja za tovorni promet po vsej Uniji;
- (b) razvoj interoperabilnega visokozmogljivega železniškega omrežja za potniški promet, tudi pri visoki hitrosti, ki povezuje urbana vozlišča po vsej Uniji;
- (c) razvoj učinkovite infrastrukture za letalski promet in promet po celinskih plovnih poteh ter infrastrukture za pomorski promet, ki je dobro integrirana v evropski pomorski prostor;
- (d) razvoj varnega cestnega omrežja z zadostno infrastrukturo za alternativna goriva;
- (e) razvoj izboljšanih multimodalnih in interoperabilnih prometnih rešitev;

- (f) spodbujanje intermodalnega povezovanja celotne logistične verige ob učinkovitem medsebojnem povezovanju v prometnih in urbanih vozliščih;
- (g) vzpostavitev potrebne infrastrukture za zagotovitev nemotenega prometa brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil, plovil in zrakoplovov.

POGLAVJE III
POSEBNE DOLOČBE
ODDELEK 1

INFRASTRUKTURA ZA ŽELEZNIŠKI PROMET

Člen 14

Sestavni deli infrastrukture

1. Infrastrukturo za železniški promet sestavljajo zlasti:
 - (a) železniške proge, vključno s:
 - (i) tiri;
 - (ii) kretnicami;
 - (iii) nivojskimi prehodi;
 - (iv) stranskimi tiri;
 - (v) predori;
 - (vi) mostovi;
 - (vii) infrastrukturo za zmanjšanje vpliva na okolje;
 - (b) postaje ob progah, navedenih v Prilogi I, za prestopanje potnikov v železniškem prometu ter med železniškim in drugimi načini prevoza;
 - (c) objekti za izvajanje železniških storitev, kot je navedeno v Prilogi I, ki niso potniške postaje, kot so opredeljeni v členu 3(11) Direktive 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta⁵¹, zlasti ranžirne postaje, naprave za sestavo vlakov, naprave za ranžiranje, odstavni tiri, naprave za vzdrževanje, druge tehnične naprave, vključno z napravami za čiščenje in pranje, naprave za podporo ter naprave za oskrbo z gorivom, vključno s samodejnimi napravami za spreminjanje tirne širine za železnico;

⁵¹ 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).

- (d) železniške dovozne poti do multimodalnih tovornih terminalov, povezanih z železnico, tudi železniške dovozne poti do multimodalnih tovornih terminalov v pristaniščih na celinskih plovni poteh in pomorskih pristaniščih ter na letališčih, ter železniške dovozne poti do ranžirnih postaj, kot so opredeljene v Prilogi II, točka 2(c), Direktive 2012/34/EU;
 - (e) vodenje-upravljanje in signalizacija ob progi;
 - (f) energetska infrastruktura ob progi;
 - (g) pripadajoča oprema;
 - (h) sistemi IKT za promet.
2. Tehnična oprema, povezana z železniškimi progami, lahko obsega sisteme elektrifikacije, opremo za vkrcanje in izstopanje potnikov ter natovarjanje in raztovarjanje tovora na postajah in v terminalih ter inovativne tehnologije v fazi uvajanja.

Člen 15

Zahteve glede prometne infrastrukture za celovito omrežje

1. Države članice zagotovijo, da je železniška infrastruktura celovitega omrežja:
- (a) skladna z Direktivo (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta⁵² ter njenimi izvedbenimi ukrepi, da bi se dosegla interoperabilnost celovitega omrežja;
 - (b) skladna z zahtevami tehničnih specifikacij za interoperabilnost (TSI), sprejetih v skladu s členoma 4 in 5 Direktive (EU) 2016/797, brez poseganja v izjeme iz člena 7(1) navedene direktive;
 - (c) črtano.

⁵² Direktiva (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o interoperabilnosti železniškega sistema v Evropski uniji (UL L 138, 26.5.2016, str. 44).

2. Države članice do 31. decembra 2050 zagotovijo, da železniška infrastruktura celovitega omrežja, razen povezav iz člena 14(1), točka (d):
- (a) je popolnoma elektrificirana, kar zadeva vozne proge in, kolikor je to potrebno za obratovanje električnih vlakov, tudi kar zadeva stranske tire;
 - (b) črtano;
 - (c) brez posebnega dovoljenja omogoča osno obremenitev vsaj 22,5 tone;
 - (d) brez posebnega dovoljenja omogoča obratovanje tovornih vlakov dolžine vsaj 740 m (vključno z lokomotivami). Ta zahteva je izpolnjena, če [...] se na dvotirnih progah tovornim vlakom dolžine vsaj 740 m povprečno dnevno **lahko** dodeli vsaj ena vlakovna pot na uro in smer, če to zahteva prevoznik v železniškem prometu;
 - (e) črtano.

Zahteve iz točk (c) in (d) se uporabljajo samo za tiste proge celovitega omrežja:

- ki povezujejo multimodalni tovorni terminal ali pomorsko pristanišče ali pristanišče na celinskih plovni poteh z najbližjim križiščem z jedrnim ali razširjenim jedrnim tovornim omrežjem ali
- ki predstavljajo preusmeritveno progo proge, ki je del jedrnega ali razširjenega jedrnega omrežja za tovorni promet, ali
- na katerih na podlagi podatkov za predhodno leto pred uradnim obvestilom v povprečju vozi več kot deset tovornih vlakov na dan v obeh smereh.

Države članice najpozneje tri leta po začetku veljavnosti te uredbe Komisijo uradno obvestijo o zadevnih progah. Za čezmejne odseke se tako uradno obvestilo opravi v dogovoru z drugimi zadevnimi državami članicami.

- 2a. Države članice do 31. decembra 2050 zagotovijo, da železniška infrastruktura celovitega omrežja na povezavah iz člena 14(1), točka (d), ki je povezana z železniškimi progami, ki se uporabljajo za tovorni promet, kot je opredeljeno v členu 15(2), izpolnjuje zahteve iz odstavka 2, točki (c) in (d), razen če je Komisija v zvezi z zahtevami iz odstavka 2, točka (d), v skladu s členom 37(5) odobrila izvzetje od uporabe člena 37(3).
3. Zahteve iz odstavka 2 in odstavka 2a se ne uporabljajo za izolirana omrežja;
- (b) črtano.
4. Brez poseganja v odstavek 3 Komisija na zahtevo države članice v ustrezno utemeljenih primerih z izvedbenimi akti odobri izvzetja iz zahtev iz tega člena na podlagi specifičnih geografskih ali pomembnih fizičnih omejitev, negativnega rezultata socialno-ekonomske analize stroškov in koristi ali morebitnih negativnih vplivov na okolje ali biotsko raznovrstnost. Vsaka taka zahteva se podkrepi z ustrezno utemeljitvijo. Za čezmejne odseke je zahteva za izvzetja predmet usklajevanja s sosednjo oziroma sosednjimi državami članicami. Sosednja oziroma sosednje države članice lahko državi članici, ki zahteva izvzetje, predložijo mnenje. Država članica svoji zahtevi priloži mnenje ali mnenja sosednje države članice ali sosednjih držav članic. Država članica lahko zahteva odobritev več izvzetij v eni sami zahtevi.

Komisija oceni zahtevo glede na predloženo utemeljitev, po potrebi pa tudi z vidika pomembnosti njenega vpliva na interoperabilnost in neprekinjenost železniškega omrežja. Komisija ustrezno upošteva mnenje ali mnenja zadevne sosednje države članice ali zadevnih sosednjih držav članic.

Komisija lahko najpozneje 30 koledarskih dni po prejemu zahteve v skladu s prvim pododstavkom od države članice zahteva dodatne informacije. Če Komisija meni, da predložene informacije niso zadostne, lahko od države članice zahteva, da jih dopolni v tridesetih koledarskih dneh od njihovega prejema.

Komisija sprejme odločitev o zahtevanem izvzetju najpozneje v šestih mesecih po prejemu zahteve v skladu s prvim pododstavkom ali, če so zadevne države članice predložile dodatne informacije v skladu s tretjim pododstavkom, najpozneje v štirih mesecih po zadnjem prejemu takih informacij, pri čemer se upošteva poznejši datum. Če Komisija v teh rokih ne sprejme izrecne odločitve, se šteje, da je izvzetje odobreno.

Komisija obvesti druge države članice o izvzetjih, odobrenih v skladu s tem členom.

Člen 16

Zahteve glede prometne infrastrukture za jedrno omrežje in razširjeno jedrno omrežje

1. Države članice zagotovijo, da je železniška infrastruktura jedrnega omrežja in razširjenega jedrnega omrežja v skladu s členom 15(1).
2. Države članice do 31. decembra 2040 zagotovijo, da železniška infrastruktura razširjenega jedrnega omrežja, razen povezav iz člena 14(1), točka (d), za proge, ki so del omrežja za tovorni promet:
 - (a) izpolnjuje zahteve iz člena 15(2), točki (a) in (c);
 - (b) brez posebnega dovoljenja omogoča obratovanje tovornih vlakov dolžine vsaj 740 m (vključno z lokomotivami). Ta zahteva je izpolnjena, če sta izpolnjena vsaj naslednja pogoja:
 - (i) na dvotirnih progah se [...] tovornim vlakom dolžine vsaj 740 m **lahko** dodeli vsaj ena vlakovna pot na dve uri in smer in najmanj 24 vlakovnih poti dnevno, če to zahteva prevoznik v železniškem prometu;

- (ii) na enotirnih progah se [...] tovornim vlakom dolžine vsaj 740 m **lahko** dodeli vsaj ena vlakovna pot na tri ure in smer in najmanj 12 vlakovnih poti dnevno, če to zahteva prevoznik v železniškem prometu;
 - (c) za železniške odseke, ki povezujejo multimodalna tovorna terminala dveh urbanih vozlišč ali multimodalni tovorni terminal urbanega vozlišča in mejni prehod, je več kot 75 % dolžine vsakega železniškega odseka zasnovanih za hitrost najmanj 100 km/h za tovarne vlake na tovornih progah razširjenega jedrnega omrežja.
- 2a. Države članice do 31. decembra 2040 zagotovijo, da železniška infrastruktura razširjenega jedrnega omrežja, razen povezav iz člena 14(1), točka (d), za proge, ki so del omrežja za potniški promet:
- (a) izpolnjuje zahteve iz člena 15(2), točka (a), na progah razširjenega jedrnega omrežja za potniški promet;
 - (b) za železniške odseke, ki povezujejo multimodalna potniška vozlišča dveh urbanih vozlišč ali multimodalna potniška vozlišča urbanega vozlišča in mejni prehod, je več kot 75 % dolžine vsakega železniškega odseka zasnovanih za hitrost najmanj 160 km/h za potniške vlake na potniških progah razširjenega jedrnega omrežja.
- 2b. Države članice do 31. decembra 2040 zagotovijo, da železniška infrastruktura razširjenega jedrnega omrežja na povezavah iz člena 14(1), točka (d), izpolnjuje zahteve iz člena 15(2), točka (c), in člena 16(2), točka (b), razen če je Komisija v zvezi z zahtevami iz člena 16(2), točka (b), v skladu s členom 37(5) odobrila izjemo od uporabe člena 37(3).
3. Države članice do 31. decembra 2030 zagotovijo, da železniška infrastruktura jedrnega omrežja, razen povezav iz člena 14(1), točka (d):
- (a) za proge, ki so del omrežja za tovorni promet: izpolnjuje zahteve iz člena 16(2), točke (a), (b) in (c);
 - (b) za proge, ki so del omrežja za potniški promet: izpolnjuje zahteve iz člena 15(2), točka[...] (a).

- 3a. Države članice do 31. decembra 2040 zagotovijo, da železniška infrastruktura, ki je del jedrnega omrežja za potniški promet, razen povezav iz člena 14(1), točka (d), izpolnjuje zahtevo iz člena 16(2a), točka (b).
- 3ab. Države članice do 31. decembra 2040 zagotovijo, da proge za tovorni promet, ki so del železniške infrastrukture jedrnega ali razširjenega omrežja, vključno s povezavami iz člena 14(1), točka (d), omogočajo promet tovornih vlakov s standardnimi polpriklopniki, visokimi do štiri metre, na vagonih višine vsaj 27 centimetrov na evropskih prometnih koridorjih na njihovih ozemljih.

Šteje se, da je ta zahteva izpolnjena, če so na vsakem evropskem prometnem koridorju na ozemlju države članice izpolnjeni vsaj naslednji pogoji:

- obstaja vsaj ena direktna proga, ki izpolnjuje to zahtevo in omogoča neprekinjeno obratovanje vlakov na ozemlju države članice ter na čezmejnih progah z vsako sosednjo državo članico;
- obstaja vsaj ena direktna proga, ki izpolnjuje to zahtevo in vključuje vsaj en železniško-cestni terminal ali en multimodalni tovorni terminal v pomorskem pristanišču, ki je del evropskega prometnega koridorja na ozemlju države članice, ali ob njem;
- če je ena ali več končnih točk koridorja na ozemlju države članice, obstaja vsaj ena direktna proga, ki izpolnjuje to zahtevo, do vsaj ene od teh končnih točk.

Za čezmejne odseke se opredelitev zadevnih prog opravi v dogovoru s sosednjo ali sosednjimi zadevnimi državami članicami.

Države članice najpozneje tri leta po začetku veljavnosti te uredbe Komisijo uradno obvestijo o zadevnih progah.

- 3b. Države članice do 31. decembra 2030 zagotovijo, da železniška infrastruktura razširjenega jedrnega omrežja na povezavah iz člena 14(1), točka (d), izpolnjuje zahteve iz člena 15(2), točka (c), in člena 16(2), točka (b), razen če je Komisija v zvezi z zahtevami iz člena 16(2), točka (b), v skladu s členom 37(5) odobrila izvzetje iz uporabe člena 37(3).
4. Zahteve iz odstavkov 2 do 3b se ne uporabljajo za izolirana omrežja.
5. Brez poseganja v odstavek 4 Komisija na zahtevo države članice v ustrezno utemeljenih primerih z izvedbenimi akti odobri izvzetja iz zahtev iz tega člena na podlagi specifičnih geografskih ali pomembnih fizičnih omejitev, negativnega rezultata socialno-ekonomske analize stroškov in koristi ali morebitnih negativnih vplivov na okolje ali biotsko raznovrstnost. Vsaka taka zahteva se podkrepi z ustrezno utemeljitvijo. Za čezmejne odseke je zahteva za izvzetja predmet usklajevanja s sosednjo oziroma sosednjimi državami članicami. Sosednja oziroma sosednje države članice lahko državi članici, ki zahteva izvzetje, predložijo mnenje. Država članica svoji zahtevi priloži mnenje ali mnenja sosednje države članice ali sosednjih držav članic. Država članica lahko zahteva odobritev več izvzetij v eni sami zahtevi.

Komisija oceni zahtevo glede na predloženo utemeljitev, po potrebi pa tudi z vidika pomembnosti njenega vpliva na interoperabilnost in neprekinjenost železniškega omrežja. Komisija ustrezno upošteva mnenje ali mnenja zadevne sosednje države članice ali zadevnih sosednjih držav članic.

Komisija bi morala pri presojanju prošenj za izvzetje iz zahteve v zvezi s prevozom polpriklopnikov iz odstavka 3ab tega člena upoštevati predvsem rezultate socialno-ekonomske analize stroškov in koristi ter morebitne motnje v storitvah, ki bi jih povzročila dela, potrebna za izpolnitev navedene zahteve.

Pri presojanju prošnji za izvzetje iz zahtev, določenih v tem členu, za razširjeno jedrno omrežje Komisija upošteva zlasti morebitne večje naložbe zadevne države članice v vzporedno progo, ki je v neposredni bližini prog, ki bodo na novo zgrajene.

Komisija lahko najpozneje 30 koledarskih dni po prejemu zahteve v skladu s prvim pododstavkom od države članice zahteva dodatne informacije. Če Komisija meni, da predložene informacije niso zadostne, lahko od države članice zahteva, da jih dopolni v tridesetih koledarskih dneh od njihovega prejema.

Komisija sprejme odločitev o zahtevanem izvzetju najpozneje v šestih mesecih po prejemu zahteve v skladu s prvim pododstavkom ali, če so zadevne države članice predložile dodatne informacije v skladu s tretjim pododstavkom, najpozneje v štirih mesecih po zadnjem prejemu takih informacij, pri čemer se upošteva poznejši datum. Če Komisija v teh rokih ne sprejme izrecne odločitve, se šteje, da je izvzetje odobreno.

Komisija obvesti druge države članice o izvzetjih, odobrenih v skladu s tem členom.

Člen 16a

Standardna evropska nazivna tirna širina za železnice

1. Države članice zagotovijo, da imajo vse nove železniške proge razširjenega jedrnega omrežja in jedrnega omrežja, vključno s povezavami iz člena 14(1), točka (d), standardno evropsko nazivno tirno širino 1 435 mm. Ta zahteva šteje za izpolnjeno, če lahko vlaki s tirno širino 1 435 mm vozijo po infrastrukturi najpozneje do leta 2030 za jedrno omrežje in do leta 2040 za razširjeno jedrno omrežje. Za namene tega člena nova železniška proga pomeni vsako progo, na kateri se na dan začetka veljavnosti te uredbe gradbena dela še niso začela.

2. Z odstopanjem od odstavka 1 države članice, na ozemlju katerih na dan začetka veljavnosti te uredbe ni načrtovanih novih železniških prog za povezavo s kopensko mejo druge države članice v skladu s Prilogo I te uredbe, izdelajo načrt, v katerem opredelijo novo železniško progo, ki jo je treba zgraditi v skladu s standardno evropsko nazivno tirno širino 1 435 mm. V tem načrtu se upošteva vpliv na interoperabilnost s sosednjo državo članico oziroma sosednjimi državami članicami, pri čemer se upošteva zlasti morebitni prehod obstoječih železniških prog na to tirno širino v skladu z odstavkom 3. Načrt vključuje socialno-ekonomsko analizo stroškov in koristi, ki utemeljuje odločitev države članice, kjer je ustrezno, da ne bo zgradila nove železniške infrastrukture v skladu s standardno evropsko nazivno tirno širino 1 435 mm, ter oceno vpliva na interoperabilnost. Ta načrt se predloži Komisiji najpozneje dve leti po začetku veljavnosti te uredbe.
3. Države članice, v katerih ima obstoječe železniško omrežje ali del tega omrežja tirno širino, ki se razlikuje od standardne evropske nazivne tirne širine 1 435 mm, najpozneje dve leti po začetku veljavnosti te uredbe opravijo oceno, v kateri opredelijo, katere obstoječe železniške proge na evropskih prometnih koridorjih bi bilo mogoče vključiti v prehod na standardno evropsko nazivno tirno širino 1 435 mm. Pri ocenjevanju se v primeru čezmejnih odsekov usklajujejo s sosednjo državo članico oziroma sosednjimi državami članicami. Ocena vključuje socialno-ekonomsko analizo stroškov in koristi glede izvedljivosti morebitnega prehoda ter oceno vpliva na interoperabilnost.

Na podlagi ocene iz prvega pododstavka države članice najpozneje eno leto po zaključku ocene po potrebi pripravijo načrt prehoda, v katerem opredelijo obstoječe železniške proge na evropskih prometnih koridorjih, ki bodo vključene v prehod na standardno evropsko nazivno tirno širino 1 435 mm, in navedejo okvirno časovnico prehoda.

Pododstavka 1 in 2 se smiselno uporabljata za železniške proge, na katerih so se gradbena dela začela na dan začetka veljavnosti te uredbe.

4. Prednostne naloge za načrtovanje infrastrukture in naložb, ki so določene v načrtih iz odstavkov 2 in 3, se vključijo v prvi delovni načrt evropskega koordinatorja evropskega prometnega koridorja, katerega del so železniške proge za tovorni promet s tirno širino, ki se razlikuje od standardne evropske nazivne tirne širine, v skladu s členom 53.
5. Na zahtevo države članice Komisija v ustrezno utemeljenih primerih z izvedbenimi akti odobri začasno izvzetje iz zahtev iz odstavka 1 za nove železniške proge jedrnega in razširjenega jedrnega omrežja ali del teh prog, na podlagi negativnega rezultata socialno-ekonomske analize stroškov in koristi. Vsaka zahteva za izvzetje se podkrepi z ustrezno utemeljitvijo. Za čezmejne odseke se zahteve za izvzetje uskladijo s sosednjo državo članico. Sosednja država članica lahko državi članici, ki zahteva izvzetje, predloži mnenje. Država članica svoji zahtevi priloži mnenje ali mnenja sosednje države članice ali sosednjih držav članic. Država članica lahko zahteva odobritev več izvzetij v eni sami zahtevi.

Komisija oceni zahtevo glede na predloženo utemeljitev, po potrebi pa tudi z vidika pomembnosti njenega vpliva na interoperabilnost in neprekinjenost železniškega omrežja. Komisija ustrezno upošteva mnenje ali mnenja zadevne sosednje države članice ali zadevnih sosednjih držav članic.

Komisija lahko najpozneje 30 koledarskih dni po prejemu zahteve v skladu s prvim pododstavkom od države članice zahteva dodatne informacije. Če Komisija meni, da predložene informacije niso zadostne, lahko od države članice zahteva, da jih dopolni v tridesetih koledarskih dneh od njihovega prejema.

Komisija sprejme odločitev o zahtevanem izvzetju najpozneje v šestih mesecih po prejemu zahteve v skladu z drugim pododstavkom ali, če so zadevne države članice predložile dodatne informacije v skladu s tretjim pododstavkom, najpozneje v štirih mesecih po zadnjem prejemu takih informacij, pri čemer se upošteva poznejši datum. V odločitvi se navede obdobje, za katero se odobri izvzetje.

Komisija obvesti druge države članice o izvzetjih, odobrenih v skladu s četrtem pododstavkom.

Člen 17

Evropski sistem za upravljanje železniškega prometa

1. Države članice zagotovijo, da se:

- železniška infrastruktura razširjenega jedrnega omrežja do 31. decembra 2040 in celovitega omrežja do 31. decembra 2050, razen povezav iz člena 14(1), točka (d), opremi z evropskim sistemom za upravljanje železniškega prometa (ERTMS), ob zagotavljanju sočasne in usklajene uvedbe ERTMS ob progi in na vlakih;
- ERTMS se uvede na povezavah iz člena 14(1), točka (d), razširjenega jedrnega omrežja do 31. decembra 2040 in celovitega omrežja do 31. decembra 2050, kadar zadevna država članica ob usklajevanju z ustreznimi deležniki, zlasti upravljavcem infrastrukture, meni, da je taka oprema potrebna.

(a) črtano;

(b) črtano;

2. Države članice do 31. decembra 2030 zagotovijo, da:

- železniška infrastruktura jedrnega omrežja, razen povezav iz člena 14(1), točka (d), izpolnjuje zahteve iz odstavka 1;
- se ERTMS uvede na povezavah iz člena 14(1), točka (d), jedrnega omrežja, kadar zadevna država članica ob usklajevanju z ustreznimi deležniki, zlasti upravljavcem infrastrukture, meni, da je taka oprema potrebna.

2a. Države članice si prizadevajo, kjer je ustrezno, za izločitev sistemov razreda B do 31. decembra 2050.

3. črtano;

4. Države članice do 31. decembra 2050 zagotovijo, da je železniška infrastruktura jedrnega omrežja, razširjenega jedrnega omrežja in celovitega omrežja opremljena z radijskim ERTMS.

5. Države članice zagotovijo, da se od 31. decembra 2030 na železniški infrastrukturi jedrnega omrežja, razširjenega jedrnega omrežja in celovitega omrežja v primeru izgradnje nove proge uvede radijski ERTMS.

5a. Države članice zagotovijo, da se radijski ERTMS uvede do 31. decembra 2050 na povezavah iz člena 14(1), točka (d), jedrnega omrežja, razširjenega jedrnega omrežja in celovitega omrežja, kadar zadevna država članica ob usklajevanju z ustreznimi deležniki, zlasti upravljavcem infrastrukture, meni, da je taka oprema potrebna. V primeru izgradnje nove proge se ta uvedba zagotovi do 31. decembra 2030.

5b. Zahteve iz odstavkov 1 do 5a se ne uporabljajo za izolirana omrežja.

6. Brez poseganja v odstavku 5b Komisija na zahtevo države članice v ustrezno utemeljenih primerih z izvedbenimi akti odobri izvzeta iz zahtev iz odstavkov 1 do 5a. Vsaka zahteva za izvzeta temelji na negativnem rezultatu socialno-ekonomske analize stroškov in koristi ter ocene vpliva na interoperabilnost. Vsaka taka zahteva se podkrepi z ustrezno utemeljitvijo. Za čezmejne odseke je zahteva za izvzeta predmet usklajevanja s sosednjo državo članico oziroma sosednjimi državami članicami. Sosednja država članica oziroma sosednje države članice lahko državi članici, ki zahteva izvzeta, predložijo mnenje. Država članica svoji zahtevi priloži mnenje ali mnenja sosednje države članice ali sosednjih držav članic. Država članica lahko zahteva odobritev več izvzetij v eni sami zahtevi. Zahtevana izvzeta morajo biti v skladu z zahtevami Direktive (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta⁵³.

Komisija oceni zahtevo glede na utemeljitev iz prvega pododstavka, pa tudi z vidika pomembnosti njenega vpliva na interoperabilnost. Komisija ustrezno upošteva mnenje ali mnenja zadevne sosednje države članice ali zadevnih sosednjih držav članic.

Komisija lahko najpozneje 30 koledarskih dni po prejemu zahteve v skladu s prvim pododstavkom od države članice zahteva dodatne informacije. Če Komisija meni, da predložene informacije niso zadostne, lahko od države članice zahteva, da jih dopolni v tridesetih koledarskih dneh od njihovega prejema.

Komisija sprejme odločitev o zahtevanem izvzetju najpozneje v šestih mesecih po prejemu zahteve v skladu s prvim pododstavkom ali, če so zadevne države članice predložile dodatne informacije v skladu s tretjim pododstavkom, najpozneje v štirih mesecih po zadnjem prejemu takih informacij, pri čemer se upošteva poznejši datum. Če Komisija v teh rokih ne sprejme izrecne odločitve, se šteje, da je izvzeta odobreno.

⁵³ Direktiva (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o interoperabilnosti železniškega sistema v Evropski uniji (UL L 138, 26.5.2016, str. 44).

Komisija obvesti druge države članice o izvzetjih, odobrenih v skladu s tem členom.

Člen 18

[Prestavljeno v člen 65.]

Člen 19

Dodatne prednostne naloge za razvoj železniške infrastrukture

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

- (a) prehodu na standardno evropsko nazivno tirno širino (1 435 mm), kjer je ustrezno;
- (b) blažitvi vpliva hrupa in vibracij, ki jih povzroča železniški promet, zlasti z ukrepi za tirna vozila in infrastrukturo, vključno s protihrupnimi ograjami;
- (c) izboljšanju varnosti nivojskih prehodov;
- (d) po potrebi povezovanju infrastrukture za železniški promet s pristaniško infrastrukturo na celinskih plovnih poteh;
- (e) na podlagi socialno-ekonomske analize stroškov in koristi razvoju infrastrukture za vlake dolžine več kot 740 m in do 1 500 m ter osne obremenitve 25,0 t pri izgradnji in posodabljanju železniških prog za tovorni promet;
- (f) razvoju in uvajanju inovativnih tehnologij za železnice, zlasti na podlagi dela Skupnega podjetja Shift2Rail in Skupnega podjetja za evropske železnice; to vključuje predvsem avtomatizirano vožnjo vlakov, napredno upravljanje prometa, digitalno povezljivost za potnike na podlagi ERTMS, digitalno samodejno spenjanje in povezljivost 5G;

- (g) pri izgradnji ali nadgradnji železniške infrastrukture zagotavljanju neprekinjenosti in dostopnosti poti za pešce in kolesarskih stez ter razvoju parkirnih mest za kolesa v bližini postaj, da bi spodbujali aktivne načine potovanja;
- (h) razvoju inovativnih tehnologij za alternativna goriva, kot je vodik, za železniški promet, in sicer za železniške odseke, ki so izvzeti iz zahteve glede elektrifikacije, in železniške dovozne poti;
- (i) pri razvoju vseevropskega prometnega omrežja določitvi standarda za zagotovitev prometa tovornih vlakov, ki prevažajo standardne polpriklopnike do 4 metrov višine na standardnih vagonih višine 33 centimetrov, brez dodatnih zahtev za posebno dovoljenje za opravljanje storitev.

ODDELEK 2

INFRASTRUKTURA ZA PROMET PO CELINSKIH PLOVNIH POTEH

Člen 20

Sestavni deli infrastrukture

1. Infrastrukturo celinskih plovni poti sestavljajo zlasti:
 - (a) reke;
 - (b) kanali;
 - (c) jezera in lagune;
 - (d) pripadajoča infrastruktura, kot so zapornice, dvigala, mostovi, rezervoarji ter povezani ukrepi za preprečevanje in blažitev poplav in suš, ki imajo lahko pozitivne posledice za plovbo po celinskih plovni poteh;

- (e) plovne poti za dostop in povezave na zadnjih delih poti do multimodalnih tovornih terminalov, povezanih s celinskimi plovnimi potmi, zlasti v pristaniščih na celinskih plovnih poteh in pomorskih pristaniščih;
 - (f) mesta za privez in mirovanje;
 - (g) pristanišča na celinskih plovnih poteh, vključno z osnovno pristaniško infrastrukturo v obliki notranjih luk, priveznih zidov, privezov, pomolov, dokov, nasipov, zasipov, ploščadi, melioracije zemljišč ter infrastrukture, potrebne za prevoze na območju pristanišča in zunaj njega;
 - (h) pripadajoča oprema iz odstavka 2;
 - (i) sistemi IKT za promet, vključno z rečnimi informacijskimi storitvami;
 - (j) povezave pristanišč na celinskih plovnih poteh z drugimi načini prevoza v vseevropskem prometnem omrežju;
 - (k) infrastruktura v zvezi z napravami za alternativna goriva;
 - (l) infrastruktura, potrebna za dejavnosti brez odpadkov in ukrepe krožnega gospodarstva.
2. Oprema, povezana s celinskimi plovnimi potmi, lahko vključuje opremo za natovarjanje in raztovarjanje tovora ter skladiščenje blaga v pristaniščih na celinskih plovnih poteh. Pripadajoča oprema lahko vključuje zlasti pogonske in obratovalne sisteme, ki zmanjšujejo onesnaževanje, kot je onesnaževanje vode in zraka, porabo energije in ogljično intenzivnost. Vključuje lahko tudi naprave za sprejemanje odpadkov, infrastrukturo za oskrbo z električno energijo z obale ter drugo infrastrukturo za oskrbo z alternativnimi gorivi in njihovo proizvodnjo, opremo za lomljenje ledu, hidrološke storitve ter za poglobljanje plovnih poti, dna pristanišča in dostopnih poti do pristanišča za zagotavljanje celoletne plovbe.
3. Pristanišče na celinskih plovnih poteh je del celovitega omrežja, kadar izpolnjuje naslednja pogoja:

- (a) letna količina tovora, pretovorjenega v pristanišču, presega 500 000 ton. Podlaga za izračun skupne letne količine pretovorjenega tovora je najnovejše razpoložljivo triletno povprečje na podlagi statističnih podatkov, ki jih objavi Eurostat;
- (b) pristanišče je v omrežju celinskih plovni poti vseevropskega prometnega omrežja.

Člen 21

Zahteve glede prometne infrastrukture za celovito omrežje

1. Države članice do 31. decembra 2050 zagotovijo, da so pristanišča na celinskih plovni poteh v celovitem omrežju:
 - (a) povezana s cestno ali železniško infrastrukturo;
 - (b) vključujejo vsaj en multimodalni tovorni terminal, ki je na voljo vsem prevoznikom in uporabnikom na nediskriminatoren način ter za uporabo katerega se zaračunavajo pregledne in nediskriminatorne takse;
 - (c) opremljena z napravami za izboljšanje okoljske uspešnosti plovil v pristaniščih, ki lahko vključujejo naprave za sprejemanje odpadkov, obrate za razplinjevanje, ukrepe za zmanjšanje hrupa ter ukrepe za zmanjšanje onesnaževanja zraka in vode.
2. Države članice zagotovijo, da se v pristaniščih na celinskih plovni poteh vzpostavi infrastruktura za alternativna goriva v skladu z Uredbo (EU) [...] [o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva].

Člen 22

Zahteve glede prometne infrastrukture za jedrno omrežje

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

Države članice preprečijo poslabšanje teh minimalnih zahtev ali katerega koli zanje določenega osnovnega merila. Če omrežje celinskih plovnih poti na dan začetka veljavnosti te uredbe presega te minimalne zahteve, si države članice po najboljših močeh prizadevajo, da bi preprečile poslabšanje njegovega stanja.

3. Države članice do 31. decembra 2030 zagotovijo zlasti, da:
 - (a) reke, kanali, jezera, lagune, pristanišča na celinskih plovnih poteh in njihove dovozne poti zagotavljajo globino plovnega kanala vsaj 2,5 m in minimalno višino pod mostovi, ki niso dvižni, vsaj 5,25 m pri opredeljenih referenčnih vodostajih, ki so glede na statistično povprečje prekoračeni določeno število dni na leto.

Referenčni vodostaji se določijo na podlagi števila dni na leto, ko je dejanski vodostaj presegel določeni referenčni vodostaj. Z odobritvijo zadevnih držav članic v skladu s členom 172 PDEU Komisija sprejme izvedbene akte, ki se pripravijo v tesnem sodelovanju s temi zadevnimi državami članicami, če je ustrezno, pa tudi v posvetovanju s komisijami za rečno plovbo, ustanovljenimi na podlagi mednarodnih sporazumov, da bi opredelili referenčne vodostaje iz prejšnjega pododstavka glede na koridor, plovno pot ali odsek plovne poti. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 59(3).

Skladni so z [...] zahtevami, določenimi v mednarodnih konvencijah in sporazumih, sklenjenih med državami članicami, vključno s predpisi, ki jih sprejmejo komisije za rečno plovbo, ustanovljene s takšnimi konvencijami in sporazumi;

- (b) države članice na javno dostopnem spletnem mestu objavijo število dni na leto iz točke (a), ko dejanski vodostaj presega določeni referenčni vodostaj za globino plovnega kanala ali ga ne dosega, in povprečne čakalne dobe pri vsaki zapornici;
- (c) upravljavci zapornic zagotovijo, da se zapornice upravljajo in vzdržujejo na način, s katerim se čakalne dobe čim bolj skrajšajo;
- (d) so reke, kanali, jezera in lagune opremljeni z rečnimi informacijskimi storitvami za vse storitve v skladu z Direktivo 2005/44/ES⁵⁴, da se zagotovi čezmejno obveščanje uporabnikov v realnem času.

⁵⁴ 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).

4. Komisija na zahtevo države članice v ustrezno utemeljenih primerih z izvedbenimi akti odobri izvzetja iz minimalnih zahtev iz odstavka 3, točka (a), in sicer v zvezi s plovno potjo ali, kjer je ustrezno, odsekom plovne poti na podlagi specifičnih geografskih ali pomembnih fizičnih omejitev ali negativnih rezultatov socialno-ekonomske analize stroškov in koristi ali morebitnih negativnih vplivov na okolje ali biotsko raznovrstnost ali na kulturno dediščino. Vsaka taka zahteva se podkrepi z ustrezno utemeljitvijo. Po potrebi so zahteve za izvzetje predmet usklajevanja s sosednjo državo članico ali sosednjimi državami članicami. Sosednja država članica oziroma sosednje države članice lahko državi članici, ki zahteva izvzetje, predložijo mnenje. Država članica svoji zahtevi priloži mnenje ali mnenja sosednje države članice ali sosednjih držav članic. Država članica lahko zahteva odobritev več izvzetij v eni sami zahtevi.

Komisija oceni zahtevo glede na utemeljitev iz prvega pododstavka. Komisija ustrezno upošteva mnenje ali mnenja zadevne sosednje države članice ali zadevnih sosednjih držav članic.

Komisija lahko najpozneje 30 koledarskih dni po prejemu zahteve v skladu s prvim pododstavkom od države članice zahteva dodatne informacije. Če Komisija meni, da predložene informacije niso zadostne, lahko od države članice zahteva, da jih dopolni v tridesetih koledarskih dneh od njihovega prejema,

Komisija sprejme odločitev o zahtevanem izvzetju najpozneje v šestih mesecih po prejemu zahteve v skladu s prvim pododstavkom ali, če so zadevne države članice predložile dodatne informacije v skladu s tretjim pododstavkom, najpozneje v štirih mesecih po zadnjem prejemu takih informacij, pri čemer se upošteva poznejši datum. Če Komisija v teh rokih ne sprejme izrecne odločitve, se šteje, da je izvzetje odobreno.

Komisija obvesti druge države članice o izvzetjih, odobrenih v skladu s tem členom.

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

- 4a. V primeru višje sile države članice takoj, ko je mogoče, znova vzpostavijo prejšnje pogoje za plovbo.
5. Komisija lahko sprejme smernice, da bi zagotovila usklajen pristop k uporabi dobrih možnosti za plovbo v Uniji. Te smernice lahko zajemajo zlasti:
- (a) dopolnilne parametre za plovne poti, specifične za prosto tekoče reke;
 - (aa) dopolnilne parametre za širino plovnega kanala;
 - (b) črtano;
 - (c) črtano;
 - (d) črtano;
 - (e) vzpostavitev infrastrukture za alternativna goriva za zagotovitev dostopa do alternativnih goriv v celotnem koridorju;
 - (f) uporabo digitalnih aplikacij omrežja in postopke avtomatizacije;
 - (g) odpornost infrastrukture proti podnebnim spremembam, naravnim nevarnostim in nesrečam, ki jih povzroči človek, ali namerno povzročenim motnjam;
 - (h) uvajanje in spodbujanje novih tehnologij in inovacij za goriva za brezogljico energijo in pogonske sisteme.
6. črtano;

Člen 23

Dodatne prednostne naloge za razvoj infrastrukture za celinske plovne poti

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

- (a) kadar je primerno, doseganju višjih standardov za posodabljanje obstoječih plovnih poti in vzpostavljanje novih plovnih poti, da se izpolnijo zahteve trga;
- (b) ukrepom za preprečevanje in ublažitev poplav in suš;
- (c) izboljšanju postopkov digitalizacije in avtomatizacije, zlasti za povečanje varovanja, varnosti in trajnostnosti prometa po celinskih plovnih poteh, vključno v urbanih vozliščih;
- (d) posodobitvi in razširitvi zmogljivosti infrastrukture, vključno na mestih za privez in mirovanje ter s storitvami na njih, ki je potrebna za multimodalne prevoze na območju pristanišča in vzdolž plovne poti;
- (e) spodbujanju in razvoju ukrepov za izboljšanje okoljske uspešnosti prometa po celinskih plovnih poteh in prometne infrastrukture, vključno z brezemisijskimi in nizkoemisijskimi plovili, ter ukrepov za ublažitev vplivov na vodna telesa in biotsko raznovrstnost, odvisno od vode, v skladu z zahtevami, ki se uporabljajo, na podlagi prava Unije ali ustreznih mednarodnih sporazumov;
- (f) razvoju in uporabi plovil z majhnim ugrezom za plovbo na celinskih plovnih poteh, primernih za nizke vodostaje;
- (g) pri izgradnji ali nadgradnji infrastrukture celinskih plovnih poti zagotavljanju neprekinjenosti in dostopnosti poti za pešce in kolesarskih stez, da bi spodbujali aktivne načine potovanja;

- (h) spodbujanju ukrepov za preprečevanje poslabšanja zahtev glede vodnih poti.

ODDELEK 3

INFRASTRUKTURA ZA POMORSKI PROMET IN EVROPSKI POMORSKI PROSTOR

Člen 24

Sestavni deli infrastrukture

1. Evropski pomorski prostor povezuje pomorske sestavne dele, opisane v odstavku 2, z omrežjem na kopnem in jih vključuje vanj z vzpostavljanjem ali nadgradnjo poti za prevoz po morju na kratkih razdaljah ter z razvojem pomorskih pristanišč na ozemlju držav članic in njihovih povezav z zaledjem za zagotavljanje učinkovitega, uspešnega in trajnostnega povezovanja z drugimi načini prevoza.
2. Evropski pomorski prostor sestavljajo:
 - (a) infrastruktura za pomorski promet na območju pristanišča v jedrnem in celovitem omrežju, vključno s povezljivostjo z zaledjem;
 - (b) ukrepi s širšimi koristmi, ki niso povezani z določenimi pristanišči ter koristijo širšemu evropskemu pomorskemu prostoru in pomorskemu sektorju, kot so podpora dejavnostim za zagotavljanje celoletne plovbe (lomljenje ledu), lažšanje prehoda na trajnosten pomorski promet, izboljšanje sinergij med prometom in energijo, med drugim s spodbujanjem vloge pristanišč kot energetskega vozlišča in pomočjo pri energetskega prehodu, ter sistemi IKT za promet in hidrografske raziskave;

(c) spodbujanje trajnostnih in odpornih povezav za prevoz po morju na kratkih razdaljah, zlasti povezav, ki združujejo tokove tovornega prometa, da bi zmanjšali negativne zunanje stroške, na primer zaradi emisij in zastojev v cestnem prometu v Uniji, ter povezav, ki izboljšujejo dostop do najbolj oddaljenih in drugih oddaljenih, otoških in obrobnih regij z vzpostavitvijo ali nadgradnjo trajnostnih, rednih in pogostih pomorskih storitev.

(d) črtano;

3. Infrastrukturo za pomorski promet iz odstavka 2, točka (a), sestavljajo zlasti:

(a) pomorska pristanišča, vključno z infrastrukturo, ki je potrebna za prevoze na območju pristanišča;

(b) osnovna pristaniška infrastruktura, kot so notranje luke, privezni zidovi, privezi, ploščadi, pomoli, doki, nasipi, zasipi in melioracije zemljišč;

(c) morski kanali;

(d) navigacijski pripomočki;

(e) dostopne poti do pristanišč, plovne poti in zapornice;

(f) valolomi;

(g) povezave pristanišč v vseevropskem prometnem omrežju;

(h) sistemi IKT za promet, vključno z evropskim okoljem enotnega okenca za pomorski sektor ter sistemi spremljanja in obveščanja za ladijski promet;

(i) infrastruktura v zvezi z alternativnimi gorivi;

- (j) pripadajoča oprema, ki lahko vključuje zlasti opremo za upravljanje prometa in tovora, za zmanjšanje negativnih vplivov na okolje, vključno z dejavnostmi brez odpadkov in ukrepi krožnega gospodarstva, za izboljšanje energijske učinkovitosti, zmanjšanje hrupa in uporabo alternativnih goriv ter opremo za zagotavljanje celoletne plovbe, vključno z opremo za lomljenje ledu, hidrološke raziskave, osnovno poglobljanje ter varovanje pristanišča in dostopnih poti do pristanišč;
- (k) črtano;
- (l) infrastruktura, ki omogoča pristaniške dejavnosti, povezane z vetrnimi elektrarnami na morju in energijo iz obnovljivih virov.

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

- (a) skupni letni obseg potniškega prometa presega 0,1 % skupnega letnega obsega potniškega prometa vseh pomorskih pristanišč Unije. Referenčna količina za ta skupni obseg je najnovejše razpoložljivo triletno povprečje na podlagi statističnih podatkov, ki jih objavi Eurostat;
- (b) skupna letna količina tovora – pretovorjenega v razsutem ali nerazsutem stanju – presega 0,1 % ustrezne skupne letne količine tovora, pretovorjenega v vseh pomorskih pristaniščih Unije. Referenčna količina za ta skupni obseg je najnovejše razpoložljivo triletno povprečje na podlagi statističnih podatkov, ki jih objavi Eurostat;
- (ba) skupna letna količina tovora – pretovorjenega v razsutem in/ali nerazsutem stanju – na leto presega 500 000 ton, ena od glavnih dejavnosti pristanišča pa je prispevati k diverzifikaciji oskrbe z energijo v EU in pospeševanju uvajanja energije iz obnovljivih virov. Referenčna količina za ta skupni obseg je najnovejše razpoložljivo triletno povprečje na podlagi statističnih podatkov, ki jih objavi Eurostat;

- (c) pomorsko pristanišče je na otoku in zagotavlja edino točko dostopa do regije na ravni NUTS 3 v celovitem omrežju v smislu člena 3 Uredbe 1059/2003⁵⁵;
- (d) pomorsko pristanišče je v najbolj oddaljeni ali obrobni regiji, zunaj polmera 200 km od najbližjega drugega pristanišča v celovitem omrežju.

Člen 25

Zahteve glede prometne infrastrukture za celovito omrežje

1. Države članice zagotovijo, da se:
 - (a) v pomorskih pristaniščih celovitega omrežja vzpostavi infrastruktura za alternativna goriva v skladu z Uredbo (EU) [...] [o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva];
 - (b) pomorska pristanišča celovitega omrežja opremijo s potrebno infrastrukturo za izboljšanje okoljske uspešnosti ladij v pristaniščih, zlasti s sprejemnimi zmogljivostmi za oddajo odpadkov z ladij v skladu z Direktivo (EU) 2019/883 Evropskega parlamenta in Sveta⁵⁶;
 - (c) sistemi spremljanja in obveščanja za ladijski promet ter sistem SafeSeaNet izvajajo v skladu z Direktivo 2002/59/ES;
 - (d) vzpostavijo nacionalna enotna okenca za pomorski sektor v skladu z Uredbo (EU) 2019/1239.

⁵⁵ Uredba (ES) št. 1059/2003 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. maja 2003 o oblikovanju skupne klasifikacije statističnih teritorialnih enot (NUTS).

⁵⁶ Direktiva (EU) 2019/883 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. aprila 2019 o pristaniških sprejemnih zmogljivostih za oddajo odpadkov z ladij, spremembi Direktive 2010/65/EU in razveljavitvi Direktive 2000/59/ES (UL L 151, 7.6.2019, str. 116).

2. Države članice do 31. decembra 2050 zagotovijo, da:
- (a) se pomorska pristanišča celovitega omrežja, katerih skupna letna količina tovora presega 2 milijona ton, povežejo z železniško in cestno infrastrukturo, po možnosti pa tudi s celinskimi plovnimi potmi. Referenčna količina za to skupno količino je najnovejše razpoložljivo triletno povprečje na podlagi statističnih podatkov, ki jih objavi Eurostat;
 - (b) vsako pomorsko pristanišče celovitega omrežja, ki se uporablja za tovorni promet, vključuje vsaj en multimodalni tovorni terminal, ki je na voljo vsem prevoznikom in uporabnikom na nediskriminatoren način ter za uporabo katerega se zaračunavajo pregledne in nediskriminatorne takse;
 - (c) morski kanali, pristaniške plovne poti in rečna ustja, ki povezujejo dve morji ali omogočajo dostop z morja do pomorskih pristanišč, ustrezajo najmanj celinskim plovnim potem, ki izpolnjujejo zahteve iz člena 22;
 - (d) so pomorska pristanišča celovitega omrežja, ki so povezana s celinskimi plovnimi potmi, opremljena z namensko zmogljivostjo za upravljanje plovil za plovbo po celinskih plovnih poteh.

Obveznost zagotavljanja povezave iz točke (a) prvega pododstavka se ne uporablja v primeru specifičnih geografskih ali pomembnih fizičnih omejitev, ki preprečujejo takšno povezavo.

3. Komisija na zahtevo države članice v ustrezno utemeljenih primerih z izvedbenimi akti odobri izvzeta iz minimalnih zahtev iz prvega pododstavka odstavka 2 na podlagi specifičnih geografskih ali pomembnih fizičnih omejitev ali negativnih rezultatov socialno-ekonomske analize stroškov in koristi ali morebitnih negativnih vplivov na okolje ali biotsko raznovrstnost. Vsaka taka zahteva se podkrepi z ustrezno utemeljitvijo. Država članica lahko zahteva odobritev več izvzetij v eni sami zahtevi.

Komisija oceni zahtevo glede na utemeljitev iz prvega pododstavka.

Komisija lahko najpozneje 30 koledarskih dni po prejemu zahteve v skladu s prvim pododstavkom od države članice zahteva dodatne informacije. Če Komisija meni, da predložene informacije niso zadostne, lahko od države članice zahteva, da jih dopolni v tridesetih koledarskih dneh od njihovega prejema,

Komisija sprejme odločitev o zahtevanem izvzetju najpozneje v šestih mesecih po prejemu zahteve v skladu s prvim pododstavkom ali, če so zadevne države članice predložile dodatne informacije v skladu s tretjim pododstavkom, najpozneje v štirih mesecih po zadnjem prejemu takih informacij, pri čemer se upošteva poznejši datum. Če Komisija v teh rokih ne sprejme izrecne odločitve, se šteje, da je izvzetje odobreno.

Komisija obvesti druge države članice o izvzetjih, odobrenih v skladu s tem členom.

Člen 26

Zahteve glede prometne infrastrukture za jedrno omrežje

1. Države članice zagotovijo, da je infrastruktura za pomorski promet jedrnega omrežja v skladu s členom 25(1).
2. Države članice do 31. decembra 2030 zagotovijo, da infrastruktura za pomorski promet jedrnega omrežja izpolnjuje zahteve iz člena 25(2).

3. Komisija na zahtevo države članice v ustrezno utemeljenih primerih z izvedbenimi akti odobri izvzetja iz minimalnih zahtev iz odstavka 2 na podlagi specifičnih geografskih ali pomembnih fizičnih omejitev ali negativnih rezultatov socialno-ekonomske analize stroškov in koristi ali morebitnih negativnih vplivov na okolje ali biotsko raznovrstnost. Vsaka taka zahteva se podkrepi z ustrezno utemeljitvijo. Država članica lahko zahteva odobritev več izvzetij v eni sami zahtevi.

Komisija oceni zahtevo glede na utemeljitev iz prvega pododstavka.

Komisija lahko najpozneje 30 koledarskih dni po prejemu zahteve v skladu s prvim pododstavkom od države članice zahteva dodatne informacije. Če Komisija meni, da predložene informacije niso zadostne, lahko od države članice zahteva, da jih dopolni v tridesetih koledarskih dneh od njihovega prejema,

Komisija sprejme odločitev o zahtevanem izvzetju najpozneje v šestih mesecih po prejemu zahteve v skladu s prvim pododstavkom ali, če so zadevne države članice predložile dodatne informacije v skladu s tretjim pododstavkom, najpozneje v štirih mesecih po zadnjem prejemu takih informacij, pri čemer se upošteva poznejši datum. Če Komisija v teh rokih ne sprejme izrecne odločitve, se šteje, da je izvzetje odobreno.

Komisija obvesti druge države članice o izvzetjih, odobrenih v skladu s tem členom.

Člen 27

Dodatne prednostne naloge za razvoj pomorske infrastrukture in evropski pomorski prostor

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

- (a) nadgradnji pomorskega dostopa, kot so valolomi, morski kanali, plovne poti, zapornice, osnovno poglobljanje in navigacijski pripomočki;
- (b) izgradnji ali nadgradnji osnovne pristaniške infrastrukture, kot so notranje luke, privezni zidovi, privezi, ploščadi, pomoli, doki, nasipi, zasipi in melioracije zemljišč;
- (ba) izboljšanju povezovalne infrastrukture, opreme in sistemov, opredeljenih v členu 36;
- (c) izboljšanju postopkov digitalizacije in avtomatizacije, zlasti za povečanje varovanja, varnosti, učinkovitosti in trajnostnosti;
- (d) uvajanju in spodbujanju novih tehnologij in inovacij ter obnovljivih in nizkoogljičnih goriv;
- (e) izboljševanju odpornosti logističnih verig in mednarodne pomorske trgovine, tudi v zvezi s prilagajanjem podnebnim spremembam;
- (f) ukrepom za zmanjšanje hrupa in energijsko učinkovitost;
- (g) spodbujanju brezemisijjskih in nizkoemisijjskih plovil, ki opravljajo dejavnosti na povezavah za prevoz po morju na kratkih razdaljah, ter razvoju ukrepov za izboljšanje okoljske uspešnosti pomorskega prometa za optimizacijo postankov v pristaniščih ali dobavne verige v skladu z zahtevami, ki se uporabljajo, na podlagi prava Unije ali ustreznih mednarodnih sporazumov, tudi z uporabo shem ekoloških spodbud;

- (h) ukrepom iz točk (b) in (c) člena 24(2).

ODDELEK 4

INFRASTRUKTURA ZA CESTNI PROMET

Člen 28

Sestavni deli infrastrukture

1. Infrastrukturo za cestni promet sestavljajo zlasti:
 - (a) ceste, vključno z:
 - (i) mostovi;
 - (ii) predori;
 - (iii) križišči;
 - (iv) prehodi;
 - (v) priključki;
 - (vi) odstavnimi pasovi;
 - (vii) črtano;
 - (viii) črtano;
 - (ix) črtano;
 - (x) infrastrukturo za zmanjšanje vpliva na okolje;

- (b) pripadajoča oprema, vključno s sistemi za tehtanje med premikanjem;
 - (c) digitalna infrastruktura in sistemi IKT za promet;
 - (d) dovozne poti do multimodalnih tovornih terminalov;
 - (e) povezave tovornih terminalov in logističnih platform z drugimi načini prevoza v vseevropskem prometnem omrežju;
 - (f) avtobusni terminali;
 - (g) infrastruktura v zvezi z napravami za alternativna goriva;
 - (h) parkirišča in počivališča, vključno z varnimi in varovanimi parkirišči za gospodarska vozila;
2. Ceste iz odstavka 1, točka (a), in navedene v Prilogi I, so tiste, ki imajo pomembno vlogo v tovornem in potniškem prometu na dolge razdalje, povezujejo glavna urbana in gospodarska središča ter so povezane z drugimi načini prevoza.
3. Oprema, ki je povezana s cestami, lahko vključuje zlasti opremo za upravljanje prometa, obveščanje in navigacijo, zaračunavanje cestnin in uporabnin, varnost, zmanjšanje negativnih vplivov na okolje, oskrbo vozil z gorivom ali polnjenje vozil z alternativnim pogonom ter za varna in varovana parkirišča za gospodarska vozila.

Člen 29

Zahteve glede prometne infrastrukture za celovito omrežje

1. Države članice zagotovijo, da se:

- (a) se zagotavlja, spremlja in po potrebi izboljšuje varnost infrastrukture za cestni promet v skladu z Direktivo 2008/96/ES Evropskega parlamenta in Sveta⁵⁷;
- (b) so ceste zasnovane, zgrajene ali nadgrajene in se vzdržujejo za visoko raven varnosti v prometu;
- (c) so ceste zasnovane, zgrajene ali nadgrajene in se vzdržujejo za visoko raven varstva okolja, po potrebi tudi z ukrepi za zmanjšanje hrupa ter zbiranjem, čiščenjem in odvajanjem površinskega odtoka;
- (d) so cestni predori, ki so dolgi več kot 500 m, skladni z Direktivo Evropskega parlamenta in Sveta 2004/54/ES⁵⁸;
- (e) je po potrebi zagotovljena interoperabilnost cestninskih sistemov v skladu z Direktivo (EU) 2019/520 Evropskega parlamenta in Sveta⁵⁹, Izvedbeno uredbo Komisije C(2019) 9080⁶⁰ in Delegirano uredbo Komisije C(2019) 8369⁶¹;

⁵⁷ 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).

⁵⁸ 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).

⁵⁹ Direktiva (EU) 2019/520 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. marca 2019 o interoperabilnosti elektronskih cestninskih sistemov ter lažji čezmejni izmenjavi informacij o neplačilih cestnine v Uniji (UL L 91, 29.3.2019, str. 45).

⁶⁰ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2020/204 z dne 28. novembra 2019 o podrobnih obveznostih ponudnikov storitev evropskega elektronskega cestninjenja, minimalni vsebini izjave o območju storitev evropskega elektronskega cestninjenja, elektronskih vmesnikih, zahtevah za komponente interoperabilnosti in razveljavitvi Odločbe 2009/750/ES (UL L 43, 17.2.2020, str. 49).

⁶¹ Delegirana Uredba Komisije (EU) 2020/203 z dne 28. novembra 2019 o klasifikaciji vozil, obveznostih uporabnikov storitev evropskega elektronskega cestninjenja, zahtevah za komponente interoperabilnosti in minimalnih merilih za upravičenost za priglašene organe (UL L 43, 17.2.2020, str. 41).

- (f) se cestnine in uporabnine po potrebi zaračunavajo v skladu z Direktivo Evropskega parlamenta in Sveta 1999/62/ES⁶²;
- (g) so vsi inteligentni prometni sistemi na infrastrukturi za cestni promet skladni z Direktivo (EU) [...] o okviru za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov ter se uvedejo v skladu z delegiranimi akti, sprejetimi na podlagi navedene direktive⁶³;
- (h) se v cestnem omrežju vzpostavi infrastruktura za alternativna goriva v skladu z Uredbo (EU) [...] [o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva].

2. Države članice zagotovijo, da do 31. decembra 2050 ceste celovitega omrežja iz člena 28(1)(a) izpolnjujejo naslednje zahteve:

- (a) črtano;
- (b) počivališča so drugo od drugega oddaljena največ 100 km ter zagotavljajo zadostno število parkirnih mest in ustrezne objekte, vključno s sanitarnimi, ki izpolnjujejo potrebe raznolike delovne sile;
- (c) črtano;
- (d) sistemi za tehtanje med premikanjem so v povprečju nameščeni na vsakih 300 km v omrežju države članice. Pri uvajanju teh sistemov se lahko države članice osredotočijo na cestne odseke z visoko intenzivnostjo tovornega prometa. Sistemi za tehtanje med premikanjem omogočajo identifikacijo vozil in skupin vozil, ki verjetno presegajo največjo dovoljeno težo iz Direktive Sveta 96/53/ES.

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

⁶³ Direktiva 2021/... o spremembi Direktive 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2010 o okviru za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v cestnem prometu in za vmesnike do drugih vrst prevoza (UL L [...]).

3. Države članice zagotovijo uvedbo ali uporabo sredstev za zaznavanje dogodkov ali razmer v zvezi z varnostjo in zbiranje ustreznih podatkov o cestnem prometu za zagotavljanje osnovnih splošnih informacij v zvezi z varnostjo v cestnem prometu, kot so opredeljene v Delegirani uredbi Komisije (EU) št. 886/2013⁶⁴:
- za obstoječo infrastrukturo celovitega omrežja do 31. decembra 2030;
 - za novo infrastrukturo celovitega omrežja do 31. decembra 2050 ali, če je cestni odsek zgrajen pred tem, do datuma njegove izgradnje.
4. Komisija na zahtevo države članice v ustrezno utemeljenih primerih z izvedbenimi akti odobri izvzetja iz zahteve iz odstavka 2, kadar gostota prometa ne presega 10 000 vozil na dan v obe smeri in/ali na podlagi specifičnih geografskih ali pomembnih fizičnih omejitev ali negativnih rezultatov socialno-ekonomske analize stroškov in koristi ali morebitnih negativnih vplivov na okolje ali biotsko raznovrstnost. Vsaka taka zahteva se podkrepi z ustrezno utemeljitvijo. Po potrebi so zahteve za izvzetje predmet usklajevanja s sosednjo državo članico ali sosednjimi državami članicami. Sosednje države članice lahko državi članici, ki je zahtevala izvzetje, predložijo mnenje. Država članica svoji zahtevi priloži mnenja sosednjih držav članic. Država članica lahko zahteva odobritev več izvzetij v eni sami zahtevi.

Komisija oceni zahtevo glede na utemeljitev iz prvega pododstavka. Komisija ustrezno upošteva mnenje ali mnenja zadevne sosednje države članice ali zadevnih sosednjih držav članic.

⁶⁴ Delegirana uredba Komisije (EU) št. 886/2013 z dne 15. maja 2013 o dopolnitvi Direktive 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi s podatki in postopki za, po možnosti, brezplačno zagotavljanje osnovnih splošnih informacij uporabnikom v zvezi z varnostjo v cestnem prometu (UL L 247, 18.9.2013, str. 6).

Komisija lahko najpozneje 30 koledarskih dni po prejemu zahteve v skladu s prvim pododstavkom od države članice zahteva dodatne informacije. Če Komisija meni, da predložene informacije niso zadostne, lahko od države članice zahteva, da jih dopolni v tridesetih koledarskih dneh od njihovega prejema,

Komisija sprejme odločitev o zahtevanem izvzetju najpozneje v šestih mesecih po prejemu zahteve v skladu s prvim pododstavkom ali, če so zadevne države članice predložile dodatne informacije v skladu s tretjim pododstavkom, najpozneje v štirih mesecih po zadnjem prejemu takih informacij, pri čemer se upošteva poznejši datum. Če Komisija v teh rokih ne sprejme izrecne odločitve, se šteje, da je izvzetje odobreno.

Komisija obvesti druge države članice o izvzetjih, odobrenih v skladu s tem členom.

Člen 30

Zahteve glede prometne infrastrukture za jedrno omrežje in razširjeno jedrno omrežje

1. Države članice zagotovijo, da je cestna infrastruktura jedrnega omrežja in razširjenega jedrnega omrežja v skladu s členom 29(1).
- 1a. Države članice zagotovijo, da ceste iz člena 28(1)(a) do 31. decembra 2030 za cestno infrastrukturo jedrnega omrežja in do 31. decembra 2040 za cestno infrastrukturo razširjenega jedrnega omrežja izpolnjujejo naslednje zahteve:
 - (i) imajo, razen na posameznih odsekih ali začasno, dva vozna pasova za obe smeri prometa, ločena bodisi z vmesnim ločilnim pasom, ki ni namenjen prometu, bodisi na drugačen način, ki zagotavlja enakovredno raven varnosti; ter

(ii) v isti višini ne prečkajo ceste, železniške ali tramvajske proge, kolesarske steze ali pešpoti.

(iii) črtano.

2. Države članice zagotovijo, da cestna infrastruktura jedrnega omrežja in razširjenega jedrnega omrežja do 31. decembra 2040 izpolnjuje naslednje zahteve:

(a) počivališča na cestah jedrnega in razširjenega jedrnega omrežja so drugo od drugega oddaljena največ 60 km ter zagotavljajo zadostno število parkirnih mest in ustrezne objekte, vključno s sanitarnimi, ki izpolnjujejo potrebe raznolike delovne sile;

(b) črtano;

(c) izpolnjuje zahteve iz člena 29(2)(d).

3. Države članice naredijo vse, kar je v njihovi moči, da do 31. decembra 2040 na cestah jedrnega in razširjenega jedrnega omrežja ali v oddaljenosti do treh kilometrov od najbližjega izhoda s ceste vseevropskega prometnega omrežja ter na povprečni razdalji 150 km med takima dvema parkiriščema zagotovijo razvoj varnih in varovanih parkirišč, ki zagotavljajo zadostno število parkirnih mest za gospodarska vozila in izpolnjujejo zahteve iz člena 8a(1) Uredbe (ES) št. 561/2006⁶⁵. Države članice se lahko osredotočijo na cestne odseke z visoko intenzivnostjo tovornega prometa.

⁶⁵ Uredba (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom in spremembi uredb Sveta (EGS) št. 3821/85 in (ES) št. 2135/98 ter razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3820/85 (Besedilo velja za EGP) (*UL L 102, 11.4.2006, str. 1–14*).

4. Države članice zagotovijo, da cestna infrastruktura izpolnjuje zahteve iz člena 29(3):
- za obstoječo infrastrukturo jedrnega omrežja do 31. decembra 2025 in za obstoječo infrastrukturo razširjenega jedrnega omrežja do 31. decembra 2030;
 - za novo infrastrukturo jedrnega omrežja do 31. decembra 2030 in za novo infrastrukturo razširjenega jedrnega omrežja do 31. decembra 2040 ali, če je cestni odsek zgrajen pred tem, do datuma njegove izgradnje.
5. Komisija na zahtevo države članice v ustrezno utemeljenih primerih z izvedbenimi akti odobri izvzetja iz zahteve iz odstavkov 1a in 2, kadar gostota prometa ne presega 10 000 vozil na dan v obe smeri in/ali na podlagi specifičnih geografskih ali pomembnih fizičnih omejitev ali negativnih rezultatov socialno-ekonomske analize stroškov in koristi ali morebitnih negativnih vplivov na okolje ali biotsko raznovrstnost. Vsaka taka zahteva se podkrepi z ustrezno utemeljitvijo. Po potrebi so zahteve za izvzetje predmet usklajevanja s sosednjo državo članico ali sosednjimi državami članicami. Sosednja država članica oziroma sosednje države članice lahko državi članici, ki zahteva izvzetje, predložijo mnenje. Država članica svoji zahtevi priloži mnenje ali mnenja sosednje države članice ali sosednjih držav članic. Država članica lahko zahteva odobritev več izvzetij v eni sami zahtevi.
- Komisija oceni zahtevo glede na utemeljitev iz prvega pododstavka. Komisija ustrezno upošteva mnenje ali mnenja zadevne sosednje države članice ali zadevnih sosednjih držav članic.
- Komisija lahko najpozneje 30 koledarskih dni po prejemu zahteve v skladu s prvim pododstavkom od države članice zahteva dodatne informacije. Če Komisija meni, da predložene informacije niso zadostne, lahko od države članice zahteva, da jih dopolni v tridesetih koledarskih dneh od njihovega prejema,

Komisija sprejme odločitve o zahtevanem izvzetju najpozneje v šestih mesecih po prejemu zahteve v skladu s prvim pododstavkom ali, če so zadevne države članice predložile dodatne informacije v skladu s tretjim pododstavkom, najpozneje v štirih mesecih po zadnjem prejemu takih informacij, pri čemer se upošteva poznejši datum. Če Komisija v teh rokih ne sprejme izrecne odločitve, se šteje, da je izvzetje odobreno.

Komisija obvesti druge države članice o izvzetjih, odobrenih v skladu s tem členom.

Člen 31

Dodatne prednostne naloge za razvoj cestne infrastrukture

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

- (a) izboljšanju in spodbujanju varnosti v cestnem prometu ob upoštevanju potreb ranljivih udeležencev v prometu in najrazličnejših udeležencev v cestnem prometu, zlasti oseb z zmanjšano mobilnostjo;
- (b) zmanjševanju zastojev na obstoječih cestah, zlasti s pametnim upravljanjem prometa, vključno z dinamičnimi pristojbinami za zastoje in cestninami, odvisnimi od časa v dnevu, tedna ali letnega časa;
- (c) izboljšanju postopkov digitalizacije in avtomatizacije, uvajanju inovativnih tehnologij za izboljšanje nadzora nad skladnostjo s pravnim okvirom Unije za cestni promet, vključno s pametnimi in avtomatiziranimi orodji za izvrševanje ter komunikacijsko infrastrukturo;

- (d) pri izgradnji ali nadgradnji cestne infrastrukture zagotavljanju neprekinjenosti in dostopnosti poti za pešce in kolesarskih stez za spodbujanje aktivnih načinov potovanja;
- (e) razvoju varnih in varovanih parkirišč, ki zagotavljajo zadostno število parkirnih mest za gospodarska vozila in izpolnjujejo zahteve iz člena 8a(1) Uredbe (ES) št. 561/2006⁶⁶, na celovitem omrežju.

ODDELEK 5

INFRASTRUKTURA ZA ZRAČNI PROMET

Člen 32

Sestavni deli infrastrukture

1. Infrastrukturo za zračni promet sestavljajo zlasti:
 - (a) zračni prostor, rute in zračne poti;
 - (b) letališča, vključno z infrastrukturo in opremo, potrebno za zemeljske operacije in prevoze na območju letališča in vertiportih;
 - (c) povezave letališč z drugimi načini prevoza v vseevropskem prometnem omrežju;
 - (d) sistemi ATM/ANS in pripadajoča oprema, vključno z vesoljsko opremo;

⁶⁶ Uredba (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom in spremembi uredb Sveta (EGS) št. 3821/85 in (ES) št. 2135/98 ter razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3820/85 (Besedilo velja za EGP) (*UL L 102, 11.4.2006, str. 1–14*).

- (e) infrastruktura za alternativna goriva in oskrbo mirujočih zrakoplovov z električno energijo;
- (f) infrastruktura za proizvodnjo alternativnih goriv na kraju samem, izboljšanje energijske učinkovitosti ter zmanjšanje vpliva letališč ali povezanih letaliških dejavnosti, kot so storitve zemeljske oskrbe, operacije zrakoplovov in prevoz potnikov na tleh, na podnebje in okolje ter njihovih emisij hrupa;
- (g) infrastruktura za ločeno zbiranje odpadkov, preprečevanje odpadkov in dejavnosti na področju krožnega gospodarstva;

(h) izstrelišča.

2. Da bi bilo letališče del celovitega omrežja, mora izpolnjevati vsaj enega od naslednjih pogojev:

- (a) letališča za tovorni promet: skupni letni obseg tovarnega prometa znaša najmanj 0,2 % skupnega letnega obsega tovarnega prometa vseh letališč Unije;
- (b) letališča za potniški promet: skupni letni obseg potniškega prometa znaša najmanj 0,1 % skupnega letnega obsega potniškega prometa vseh letališč Unije, razen če je zadevno letališče zunaj polmera 100 km od najbližjega letališča celovitega omrežja ali zunaj polmera 200 km, če je v regiji, v kateri je letališče, železniška proga za visoke hitrosti.

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

Člen 33

Zahteve glede prometne infrastrukture za jedrno in celovito omrežje

1. Države članice zagotovijo, da se:

- (a) so letališča jedrnega omrežja, katerih skupni letni obseg potniškega prometa presega štiri milijone potnikov, do 31. decembra 2040 povezana z vseevropskim železniškim omrežjem in ustreznimi urbanimi vozlišči, kot je določeno v Prilogi II, po železnici, podzemni železnici, lahki železnici ali tramvajih, razen kadar specifične geografske ali pomembne fizične omejitve preprečujejo take povezave;
- (b) črtano;
- (c) vsako letališče na njihovem ozemlju vključuje vsaj en terminal, ki je na voljo vsem prevoznikom in uporabnikom na nediskriminatoren način ter za uporabo katerega se zaračunavajo pregledne in nediskriminatorne takse v skladu z Direktivo 2009/12/ES⁶⁷;
- (d) se za infrastrukturo za zračni promet uporabljajo skupni osnovni standardi za varovanje civilnega letalstva pred dejanji nezakonitega vmešavanja, ki jih je Unija sprejela v skladu z Uredbo (ES) št. 300/2008 Evropskega parlamenta in Sveta⁶⁸;
- (e) infrastruktura za upravljanje zračnega prometa omogoča izvajanje enotnega evropskega neba v skladu z uredbami (ES) št. 549/2004, (ES) št. 550/2004 in (ES) št. 551/2004 ter Uredbo (EU) 2018/1139 ter zračnega prevoza, da se izboljšajo uspešnost in trajnostnost evropskega letalskega sistema ter uporaba izvedbenih pravil in specifikacij Unije;
- (f) se na letališčih vzpostavi infrastruktura za alternativna goriva v skladu z Uredbo (EU) [...] [o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva].

⁶⁷ Direktiva 2009/12/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2009 o letaliških pristojbinah (UL L 70, 14.3.2009, str. 11).

⁶⁸ 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).

(g) letališča jedrnega in celovitega omrežja, katerih skupni letni obseg potniškega prometa presega štiri milijone potnikov, zagotovijo infrastrukturo za oskrbo mirujočih zrakoplovov s klimatiziranim zrakom na položajih zrakoplova v kontaktnem polju, ki se uporabljajo za komercialne prevoze, do 31. decembra 2030 za letališča jedrnega omrežja in 31. decembra 2040 za letališča celovitega omrežja.

2. Na zahtevo države članice Komisija v ustrezno utemeljenih primerih z izvedbenimi akti odobri izvzeta iz zahtev iz odstavka 1, točki (a) in (g), na podlagi specifičnih geografskih ali pomembnih fizičnih omejitev, vključno z neobstojem železniškega sistema na ozemlju, ali negativnih rezultatov socialno-ekonomske analize stroškov in koristi ali morebitnih negativnih vplivov na okolje ali biotsko raznovrstnost. Vsaka taka zahteva se podkrepi z ustrezno utemeljitvijo. Država članica lahko zahteva odobritev več izvzetij v eni sami zahtevi.

Komisija oceni zahtevo glede na utemeljitev iz prvega pododstavka.

Komisija lahko najpozneje 30 koledarskih dni po prejemu zahteve v skladu s prvim pododstavkom od države članice zahteva dodatne informacije. Če Komisija meni, da predložene informacije niso zadostne, lahko od države članice zahteva, da jih dopolni v tridesetih koledarskih dneh od njihovega prejema,

Komisija sprejme odločitev o zahtevanem izvzetju najpozneje v šestih mesecih po prejemu zahteve v skladu s prvim pododstavkom ali, če so zadevne države članice predložile dodatne informacije v skladu s tretjim pododstavkom, najpozneje v štirih mesecih po zadnjem prejemu takih informacij, pri čemer se upošteva poznejši datum. Če Komisija v teh rokih ne sprejme izrecne odločitve, se šteje, da je izvzetje odobreno.

Komisija obvesti druge države članice o izvzetjih, odobrenih v skladu s tem členom.

Člen 34

Dodatne prednostne naloge za razvoj infrastrukture za zračni promet

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

- (a) povečanju energijske in operativne učinkovitosti letališč;
- (b) podpori izvajanju enotnega evropskega neba in interoperabilnih sistemov, zlasti sistemov, razvitih v okviru projekta SESAR v skladu z osrednjim načrtom za upravljanje zračnega prometa v Evropi, vključno s tistimi, katerih cilj je zagotoviti varno in celovito vključitev novih zrakoplovov s posadko in brez nje;
- (c) izboljšanju postopkov digitalizacije in avtomatizacije, zlasti za povečanje varnosti in varovanja;
- (d) izboljšanju multimodalnih medsebojnih povezav letališč z infrastrukturo za druge načine prevoza, po potrebi pa tudi z urbanimi vozlišči;
- (e) izboljšanju trajnostnosti ter zmanjšanju vplivov na podnebje in okolje ter vplivov hrupa, zlasti z uvajanjem novih tehnologij in inovacij, alternativnih goriv, brezemisijских in nizkoemisijских zrakoplovov ter brezogljicne in nizkoogljicne infrastrukture.
- (f) povezavi letališč celovitega omrežja in jedrnega omrežja, katerih skupni letni obseg potniškega prometa je manjši od štirih milijonov potnikov, z omrežjem in ustreznimi urbanimi vozlišči, kot je določeno v Prilogi II, po železnici, podzemni železnici, lahki železnici ali tramvajih;
- (g) infrastrukturi, ki zagotavlja oskrbo mirujočih zrakoplovov s klimatiziranim zrakom na položajih zrakoplova v predpolju in kontaktnem polju na letališčih vseevropskega prometnega omrežja, katerih skupni letni obseg potniškega prometa je manjši od štirih milijonov potnikov.

ODDELEK 6

INFRASTRUKTURA ZA MULTIMODALNE TOVORNE TERMINALE

Člen 35

Opredelitev multimodalnih tovornih terminalov

1. Multimodalni tovorni terminali vseevropskega prometnega omrežja so terminali, ki so na nediskriminatoren način na voljo vsem prevoznikom in uporabnikom ter:
 - (a) se nahajajo v ali ob pomorskih pristaniščih vseevropskega prometnega omrežja, kot so navedena v Prilogi II;
 - (b) se nahajajo v ali ob pristaniščih na celinskih plovnih poteh vseevropskega prometnega omrežja, kot so navedena v Prilogi II;
 - (ba) se nahajajo na letališčih vseevropskega prometnega omrežja, kot so navedena v Prilogi II; ali
 - (c) črtano;
 - (d) so opredeljeni kot železniško-cestni terminali ali terminali vzdolž celinskih plovnih poti vseevropskega prometnega omrežja, kot so navedeni v Prilogi II.
2. Države članice naredijo vse, kar je v njihovi moči, da zagotovijo, da je v vseevropskem prometnem omrežju na voljo zadostna zmogljivost multimodalnih tovornih terminalov, ob upoštevanju sedanjih in prihodnjih prometnih tokov, zlasti tokov v urbanih vozliščih, industrijskih središčih, pristaniščih in logističnih vozliščih.

3. Države članice v treh letih po začetku veljavnosti te uredbe opravijo tržno in v prihodnost usmerjeno analizo v zvezi z multimodalnimi tovornimi terminali na svojem ozemlju. Ta analiza vključuje vsaj:
- (a) proučitev sedanjih in prihodnjih tokov tovarnega prometa, vključno s tokovi cestnega tovarnega prometa;
 - (b) opredelitev obstoječih multimodalnih tovornih terminalov vseevropskega prometnega omrežja na ozemljih držav članic in oceno potrebe po novih multimodalnih tovornih terminalih ali dodatni zmogljivosti za pretovarjanje v obstoječih terminalih;
 - (c) proučitev načina, kako zagotoviti ustrezno porazdelitev multimodalnih tovornih terminalov z ustrezno zmogljivostjo za pretovarjanje, da se izpolnijo potrebe, opredeljene v točki (b). Pri tem se upoštevajo terminali na obmejnih območjih sosednjih držav članic.

Države članice se posvetujejo s pošiljatelji, prevozniki in izvajalci logističnih storitev, ki opravljajo dejavnosti na njihovem ozemlju. Pri svoji analizi upoštevajo rezultate posvetovanja.

Države članice o rezultatih analize nemudoma uradno obvestijo Komisijo.

4. Če se pri analizi iz odstavka 3 ugotovi potreba po novih multimodalnih tovornih terminalih ali dodatni zmogljivosti za pretovarjanje v obstoječih terminalih, države članice pripravijo akcijski načrt za razvoj omrežja multimodalnih tovornih terminalov, vključno z lokacijami, kjer so bile take potrebe ugotovljene.
- 4a. Komisija je o akcijskem načrtu uradno obveščena najpozneje dvanajst mesecev pozaključku analize iz odstavka 3.
- 4b. Na podlagi tega akcijskega načrta države članice Komisijo uradno obvestijo o seznamu železniško-cestnih terminalov in terminalov vzdolž celinskih plovnih poti, ki jih predlagajo za vključitev v prilogi I in II.

5. Da bi bil železniško-cestni terminal ali terminal vzdolž celinskih plovnih poti del vseevropskega prometnega omrežja in naveden v Prilogi II, mora izpolnjevati vsaj enega od naslednjih pogojev:
- (a) letna količina pretovorjenega tovora v primeru tovora v nerazsutem stanju presega 800 000 ton ali pa v primeru tovora v razsutem stanju presega 0,1 % ustrezne skupne letne količine tovora, pretovorjenega v vseh pomorskih pristaniščih Unije;
 - (b) je glavni železniško-cestni terminal, ki ga je država članica določila za regijo na ravni NUTS 2, če v navedeni regiji ni železniško-cestnega terminala v skladu s točko (a);
 - (c) država članica predlaga njegovo vključitev v prilogo I in II v skladu z odstavkom 4.

Člen 36

Sestavni deli infrastrukture

Multimodalne tovarne terminale sestavljajo zlasti:

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

Zahteve glede prometne infrastrukture

1. Države članice naredijo vse, kar je v njihovi moči, da na pravičen in nediskriminatoren način zagotovijo, da vsi multimodalni tovorni terminali, ki so nediskriminatorno na voljo vsem prevoznikom in uporabnikom ter za uporabo katerih se zaračunavajo pregledne in nediskriminatorne takse v pomorskih pristanišča in pristaniščih na celinskih plovnih poteh, navedenih v Prilogi II, ter na vseh železniško-cestnih terminalih in terminalih vzdolž celinskih plovnih poti, omenjenih v Prilogi I in navedenih v Prilogi II, izpolnjujejo naslednje zahteve:
 - (a) so povezani z vsaj dvema načinoma prevoza, ki sta na voljo na območju;
 - (b) so do 31. decembra 2030 znotraj terminala ali v oddaljenosti do treh km od terminala opremljeni z vsaj eno polnilno postajo za težka vozila, kot je opredeljena v členu 2, točka 43, Uredbe (EU) [...] [o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva];
 - (c) opremljeni z digitalnimi orodji, da se do 31. decembra 2030 omogočijo:
 - (i) učinkovite operacije v terminalih, kot so, kjer je to ustrezno, operacije svetlobnih vrat, sistema za upravljanje terminala, digitalnega sistema za prijavo/odjavo voznika, kamer ali drugih senzorjev na opremi za pretovarjanje ter sistemov kamer ob progi;
 - (ii) zagotavljanje tokov informacij v terminalu ter med različnimi načini prevoza vzdolž logistične verige in terminalom, ki zmorejo izmenjevati informacije z odprtimi in interoperabilnimi sistemi.
2. Države članice naredijo vse, kar je v njihovi moči, da na pravičen in nediskriminatoren način zagotovijo, da so do 31. decembra 2030 tisti multimodalni tovorni terminali iz člena 37(1), ki so povezani z železniškim omrežjem in opravljajo vertikalno pretovarjanje, primerni za naslednje tipe intermodalnih nakladalnih enot, ki se prenašajo z žerjavom: zabojniki, zamenljivo tovarišče ali polprikloniki, primerni za intermodalni promet.

3. Države članice naredijo vse, kar je v njihovi moči, da na pravičen in nediskriminatoren način zagotovijo, da so do 31. decembra 2040 multimodalni tovorni terminali iz člena 37(1), ki so povezani z železniškim omrežjem, primerni za vlake dolžine 740 m.

Ta odstavek se ne uporablja za multimodalne tovarne terminale, ki so povezani samo z izoliranimi železniškimi omrežji.

4. Črtano.

5. Komisija na zahtevo države članice v ustrezno utemeljenih primerih z izvedbenimi akti odobri izvzetja iz določb odstavkov 1 do 3 na podlagi specifičnih geografskih ali pomembnih fizičnih omejitev, zlasti kadar se terminal nahaja na prostorsko omejenem območju, ali negativnih rezultatov socialno-ekonomske analize stroškov in koristi ali morebitnih negativnih vplivov na okolje ali biotsko raznovrstnost. Vsaka taka zahteva se podkrepi z ustrezno utemeljitvijo. Država članica lahko zahteva odobritev več izvzetij v eni sami zahtevi.

Komisija oceni zahtevo glede na utemeljitev iz prvega pododstavka.

Komisija lahko najpozneje 30 koledarskih dni po prejemu zahteve v skladu s prvim pododstavkom od države članice zahteva dodatne informacije. Če Komisija meni, da predložene informacije niso zadostne, lahko od države članice zahteva, da jih dopolni v tridesetih koledarskih dneh od njihovega prejema,

Komisija sprejme odločitev o zahtevanem izvzetju najpozneje v šestih mesecih po prejemu zahteve v skladu s prvim pododstavkom ali, če so zadevne države članice predložile dodatne informacije v skladu s tretjim pododstavkom, najpozneje v štirih mesecih po zadnjem prejemu takih informacij, pri čemer se upošteva poznejši datum. Če Komisija v teh rokih ne sprejme izrecne odločitve, se šteje, da je izvzetje odobreno.

Komisija obvesti druge države članice o izvzetjih, odobrenih v skladu s tem členom.

Člen 38

Dodatne prednostne naloge za razvoj multimodalne prometne infrastrukture

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

- (a) olajševanju povezav med različnimi načini prevoza;
- (b) odpravljanju glavnih tehničnih in upravnih ovir za multimodalni promet, med drugim z zagotavljanjem elektronskih informacij o prevozu blaga;
- (c) razvoju nemotenega pretoka informacij, ki omogoča prometne storitve po celotnem sistemu vseevropskega prometnega omrežja;
- (d) olajševanju interoperabilnosti za izmenjavo podatkov, dostop do podatkov in ponovno uporabo podatkov v okviru posameznih načinov prevoza in med njimi;
- (e) kadar je to ustrezno, spodbujanju možnosti uporabe vlakov dolžine 740 m na tirih in v multimodalnih tovornih terminalih vseevropskega prometnega omrežja brez prilagoditev;
- (f) podaljšanju in elektrifikaciji stranskih tirov za prihode in odhode, prilagoditvam signalizacijskih sistemov in izboljšavam konfiguracije tirov;
- (g) kadar je to ustrezno, spodbujanju prehoda stranskih tirov na evropsko standardno nazivno tirno širino.

ODDELEK 7

URBANA VOZLIŠČA

Člen 39

Sestavni deli urbanih vozlišč

1. Urbano vozlišče sestavljajo zlasti:
 - (a) prometna infrastruktura v urbanem vozlišču, ki je del vseevropskega prometnega omrežja, vključno z obvoznicami;
 - (b) točke dostopa do vseevropskega prometnega omrežja, zlasti železniške postaje in avtobusni terminali, multimodalni tovorni terminali, pristanišča ali letališča;
 - (c) črtano
2. Mesta, ki so v središču posameznega urbanega vozlišča vseevropskega prometnega omrežja, so navedena v Prilogi II. Da bi bilo urbano vozlišče del vseevropskega prometnega omrežja in bi bilo navedeno v Prilogi II, mora imeti 100 000 prebivalcev ali več, ali pa – kadar takega urbanega vozlišča v regiji na ravni NUTS 2 ni – biti glavno vozlišče navedene regije NUTS 2.

Člen 40

Zahteve za urbana vozlišča

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

- (a) da je na razpolago infrastruktura za polnjenje in oskrbo z alternativnimi gorivi v skladu z Uredbo (EU) [...] [o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva];
- (b) do 31. decembra 2027:
 - (i) da se za vsako urbano vozlišče sprejme in spremlja načrt za trajnostno mobilnost v mestih, ki med drugim vključuje ukrepe za povezovanje različnih načinov prevoza in za prehod na bolj trajnostno mobilnost, za spodbujanje učinkovite brezemisijske in nizkoemisijske mobilnosti, vključno z logistiko v mestih, ter za zmanjšanje onesnaževanja zraka;
 - (ii) da se za vsako urbano vozlišče zbirajo kazalniki mobilnosti v mestih, kot so opredeljeni v odstavku 2 tega člena, in predložijo Komisiji;
- (c) do 31. decembra 2030 razvoj multimodalnih vozlišč potniškega prometa za olajšanje povezav na začetnem in zadnjem delu poti, ki so opremljena z vsaj eno polnilno postajo, kot je opredeljena v členu 2, točka 43, Uredbe (EU) [...] [o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva], namenjeno avtobusom;
- (d) do 31. decembra 2040 – kadar je to ekonomsko smiselno – razvoj vsaj enega multimodalnega tovornega terminala, če takšen terminal še ne obstaja, ki zagotavlja zadostno zmogljivost za pretovarjanje v urbanem vozlišču ali njegovi bližini.

En multimodalni tovorni terminal je lahko namenjen več urbanim vozliščem in se lahko nahaja v samem urbanem vozlišču ali v njegovi bližini. Države članice o tem ustrezno obvestijo Komisijo.

- 1a. Lokalni organi si– po potrebi v sodelovanju z nacionalnimi organi – pri sprejemanju in spremljanju načrtov za trajnostno mobilnost v mestih po najboljših močeh prizadevajo, da bi bili načrti za trajnostno mobilnost v mestih v skladu s smernicami iz Priloge V, pri čemer upoštevajo tudi vseevropske prometne tokove na dolge razdalje.
2. Komisija najpozneje eno leto po začetku veljavnosti te uredbe sprejme izvedbeni akt, v katerem opredeli omejeno število kazalnikov glede trajnosti in varnosti v prometu iz odstavka 1(b). V takem izvedbenem aktu so opredeljeni tudi posamezni roki za predložitev vsakega kazalnika. Dolžina teh rokov je od 3 do 5 let. Pri določanju podrobnega sklopa kazalnikov se upoštevata razpoložljivost in dostopnost podatkov na regionalni in lokalni ravni. Ta izvedbeni akt se sprejme v skladu s postopkom pregleda iz člena 59(3).
3. Komisija najpozneje eno leto po začetku veljavnosti te uredbe vzpostavi tudi internetni vmesnik, ki ustreznim organom omogoča, da predložijo načrte za trajnostno mobilnost v mestih in kazalnike iz odstavka 1(b), državam članicam pa, da zagotovijo, da se načrti za trajnostno mobilnost v mestih in kazalniki predložijo.

Člen 41

Dodatne prednostne naloge za urbana vozlišča

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

- (a) povezavam na začetnem in zadnjem delu poti med točkami dostopa do vseevropskega prometnega omrežja iz člena 39(1)(b) in do njih, da bi se izboljšala uspešnost vseevropskega prometnega omrežja, kot so na primer podzemna železnica ali tramvaj;

- (b) nemoteni povezavi med infrastrukturo vseevropskega prometnega omrežja ter infrastrukturo za regionalni in lokalni trajnostni promet. To lahko za potnike vključuje možnost, da dostopajo do informacij, rezervirajo potovanja, plačajo zanje in prevzamejo vozovnice prek multimodalnih digitalnih storitev mobilnosti, za tovorni promet pa logistične objekte v mestih, da bi se izboljšalo združevanje dostav v mestnih območjih, kot so mikrovozlišča in kolesarska logistična vozlišča, zlasti tista, ki so povezana z železniško infrastrukturo in infrastrukturo za vodni promet;
- (ba) trajnostnim, nemotenim in varnim povezavam pri infrastrukturi za potniški promet med železniško in cestno infrastrukturo ter infrastrukturo za aktivne načine potovanja, po potrebi pa tudi infrastrukturo celinskih plovnih poti, infrastrukturo za zračni promet in pomorsko infrastrukturo;
- (bb) trajnostnim, nemotenim in varnim povezavam pri infrastrukturi za tovorni promet med železniško in cestno infrastrukturo, po potrebi pa tudi infrastrukturo celinskih plovnih poti, infrastrukturo za zračni promet in pomorsko infrastrukturo ter ustreznim povezavam z logističnimi platformami in objekti;
- (c) zmanjšanju izpostavljenosti mestnih območij negativnim učinkom tranzitnega železniškega in cestnega prometa;
- (d) spodbujanju učinkovitega in nizkohrupnega brezemisijskega prometa in mobilnosti, vključno z zagotavljanjem okolju prijaznejših mestnih vozniških parkov za potnike in tovor;
- (e) povečanju modalnega deleža javnega prevoza in aktivnih načinov potovanja ter ukrepom, s katerimi se zlasti mobilnost potnikov usmeri v te načine prevoza;
- (f) črtano;
- (g) spodbujanju učinkovite dostave tovora v urbanih območjih, ki povzroča malo hrupa in emisij ogljika.

POGLAVJE IV

DOLOČBE ZA PAMETEN IN ODPOREN PROMET

Člen 42

Sistemi IKT za promet

1. Sistemi IKT za promet omogočajo upravljanje zmogljivosti in prometa, izmenjavo informacij v okviru posameznega načina prevoza in med njimi za multimodalne prevoze in storitve z dodano vrednostjo, povezane s prometom, ter izboljšanje odpornosti, varnosti, varovanja, stanja v zvezi z zastoji, operativne in okoljske uspešnosti ter poenostavljene upravne postopke. Poleg tega olajšujejo nemoteno povezavo med infrastrukturo in mobilnimi sredstvi.
2. Naslednji sistemi IKT za promet se v skladu s posebnimi določbami prava Unije in v njihovem okviru uvedejo po vsej Uniji, da bi v vseh državah članicah obstajal sklop interoperabilnih osnovnih zmogljivosti.
 - (a) za železnice: ERTMS, telematske aplikacije za tovorni in potniški promet iz tehnične specifikacije za interoperabilnost, zlasti produkti Skupnega podjetja Shift2Rail in Skupnega podjetja za evropske železnice;
 - (b) za celinske plovne poti: rečne informacijske storitve;
 - (c) za cestni promet in njegove vmesnike do drugih vrst prevoza: inteligentni prometni sistemi;
 - (d) za pomorski promet: evropsko okolje enotnega okenca za pomorski sektor za storitve upravljanja ladijskega prometa s sistemi spremljanja in obveščanja za ladijski promet ter za izmenjavo informacij;
 - (e) za zračni promet: sistemi ATM/ANS, zlasti tisti iz projekta SESAR;
 - (f) za multimodalni promet: elektronske informacije o prevozu blaga.

3. Črtano.

Člen 43

Trajnostne storitve tovornega prometa

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

2. Črtano.

Nove tehnologije in inovacije

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

- (a) usklajeno in koordinirano podpirati in spodbujati razogljičenje prometa s prehodom na brezemisijska in nizkoemisijska vozila, plovila in zrakoplove ter druge inovativne in trajnostne prometne tehnologije in tehnologije omrežja;
- (b) spodbujati razogljičenje vseh načinov prevoza s spodbujanjem energijske učinkovitosti, uvajati brezemisijske in nizkoemisijske rešitve, vključno s sistemi za oskrbo z vodikom in električno energijo ter drugimi novimi rešitvami, kot so trajnostna goriva, ter zagotavljati ustrezno infrastrukturo, po možnosti z izkoriščanjem sinergij s TEN-E. Taka infrastruktura lahko vključuje dostop do omrežja in druge zmogljivosti, potrebne za oskrbo z energijo, lahko upošteva vmesnik infrastruktura–vozilo in lahko vključuje sisteme IKT za promet. Prometna infrastruktura se lahko uporablja kot energetska vozlišče za različne načine prevoza, da bi lokalno proizvodnjo čiste energije povezali z aplikacijami za brezemisijsko mobilnost. Prometna infrastruktura lahko pripomore tudi k uvajanju drugih tehnologij, ki pospešujejo razogljičenje gospodarstva.
- (c) podpirati uporabo in uvajanje novih digitalnih tehnologij ter zlasti spodbujati izmenjavo podatkov in razvoj infrastrukture za povezljivost z neprekinjeno pokritostjo v omrežju, da bi zagotovili najvišjo raven in uspešnost digitalne infrastrukture ter dosegli višje ravni avtomatizacije;
- (d) izboljšati varnost in trajnostnost pri premikih potnikov in prevozu blaga;

- (e) izboljšati delovanje, upravljanje, dostopnost, interoperabilnost, multimodalnost in učinkovitost omrežja, med drugim z razvojem multimodalnih digitalnih storitev mobilnosti;
- (f) spodbujati učinkovite načine za zagotavljanje dostopnih in razumljivih informacij vsem uporabnikom in ponudnikom prometnih storitev o medsebojnih povezavah, interoperabilnosti in multimodalnosti ter o vplivih njihovih odločitev glede prevoza na okolje;
- (g) Črtano.
- (h) spodbujati ukrepe za zmanjšanje negativnih eksternalij, kot so zastoji, negativne posledice za zdravje in vse vrste onesnaževanja, vključno s hrupom in emisijami;
- (i) uvajati tehnologije za varovanje;
- (j) izboljšati odpornost prometne infrastrukture proti motnjam in podnebnim spremembam z nadgradnjo in zasnovo infrastrukture ter digitalnimi, kibernetško varnimi rešitvami za zaščito omrežja v razmerah naravnih nesreč in nesreč, ki jih povzroči človek;
- (k) doseči dodaten napredek pri razvoju in uvajanju sistemov IKT za promet in novih tehnologij za promet v okviru posameznih načinov prevoza in med njimi.

Člen 45

Varna in varovana infrastruktura

Črtano.

Odpornost infrastrukture

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

Člen 47

Tveganja za varnost ali javni red

1. Države članice si po najboljših močeh prizadevajo, da je vseevropsko prometno omrežje zaščiteno pred morebitnimi tveganji za varnost ali javni red, ki izhajajo iz sodelovanja katerega koli podjetja iz tretje države pri projektu skupnega interesa ali prispevka k njemu.
2. Brez poseganja v Uredbo (EU) 2019/452, v izključno pristojnost vsake države članice za ohranjanje njene nacionalne varnosti, kot je določeno v členu 4(2) PEU, in v pravico vsake države članice do zaščite njenih bistvenih varnostnih interesov v skladu s členom 346 PDEU država članica, kadar meni, da lahko sodelovanje ali kakršen koli prispevek fizične osebe iz tretje države ali podjetja iz tretje države vpliva na infrastrukturo vseevropskega prometnega omrežja zaradi varnosti ali javnega reda, obvesti Komisijo o vseh ustreznih ukrepih, sprejetih za zmanjšanje takega tveganja.

Člen 48

Vzdrževanje in življenjski cikel projekta

1. Brez poseganja v odgovornost držav članic glede načrtovanja vzdrževanja infrastrukture, njihovo pristojnost glede upravljanja in financiranja vzdrževanja infrastrukture ter po potrebi proračunsko načelo enoletnosti si države članice po najboljših močeh prizadevajo:

- (a) da se infrastruktura vseevropskega prometnega omrežja vzdržuje tako, da skozi celotno življenjsko dobo zagotavlja visoko raven storitev in varnosti, prilagojeno prometnemu toku, da se izboljšuje njena odpornost ter da se v fazi načrtovanja izgradnje ali nadgradnje upoštevajo potrebe po preventivnem vzdrževanju in ocene glede stroškov vzdrževanja v življenjski dobi vseevropske prometne infrastrukture;
- (b) zagotoviti dolgoročno načrtovanje vzdrževanja za ceste in po potrebi infrastrukturo za celinske plovne poti;
- (c) črtano.
- (d) da se v primeru železniške infrastrukture zagotovi usklajenost potreb po vzdrževanju in obnovi v zvezi z razvojem vseevropskega prometnega omrežja ter to upošteva v okvirni strategiji razvoja železniške infrastrukture iz člena 8(1) Direktive 2012/34/EU in pogodbenem dogovoru iz člena 30 Direktive 2012/34/EU.

Člen 49

Dostopnost za vse uporabnike

Vseevropska prometna infrastruktura omogoča nemoteno mobilnost in dostopnost za vse uporabnike, zlasti:

- osebe v ranljivem položaju, vključno z invalidi ali osebami z zmanjšano mobilnostjo; ter
- osebe, ki prebivajo v najbolj oddaljenih regijah, drugih oddaljenih, podeželskih, otoških, obrobnih in gorskih regijah ter na redko poseljenih območjih.

POGLAVJE V

IZVAJANJE INSTRUMENTOV EVROPSKIH PROMETNIH KORIDORJEV IN HORIZONTALNIH PREDNOSTNIH NALOG

Člen 50

Instrument evropskih prometnih koridorjev in horizontalni prednostni nalogi

1. Evropski prometni koridorji so instrument za olajšanje usklajenega vzpostavljanja delov jedrnega in razširjenega jedrnega vseevropskega prometnega omrežja, namenjeni pa so zlasti izboljšanju čezmejnih povezav, dokončanju manjkajočih povezav in odpravljanju ozkih grl v Uniji.
2. Za zagotovitev z viri gospodarnega multimodalnega prometa in prispevka h koheziji na podlagi izboljšanege teritorialnega sodelovanja so evropski prometni koridorji usmerjeni v:
 - (a) povezovanje različnih načinov prevoza, predvsem za okrepitev okolju najprijaznejših načinov prevoza, zlasti železnice, celinskih plovnih poti in prevoza po morju na kratkih razdaljah;
 - (b) interoperabilnost;
 - (c) usklajen razvoj infrastrukture, zlasti na čezmejnih odsekih, predvsem za razvoj interoperabilnega železniškega sistema za tovorni promet ter učinkovitega železniškega omrežja za prevoz potnikov na dolge razdalje, tudi pri visoki hitrosti, po vsej Uniji;
 - (d) podpiranje usklajenega in integriranega razvoja in uvajanja inovativnih rešitev za digitalizacijo in interoperabilnost prometa;
 - (e) spodbujanje vzpostavljanja infrastrukture za alternativna goriva.

3. Evropski prometni koridorji državam članicam omogočajo doseči usklajen in sinhroniziran pristop v zvezi z infrastrukturnimi naložbami.
4. ERTMS in evropski pomorski prostor sta dve horizontalni prednostni nalogi za vzpostavitev vseevropskega prometnega omrežja. Instrumenti, vzpostavljeni v skladu s tem poglavjem, pripomorejo k pravočasni uvedbi ERTMS ter vključevanju infrastrukture in storitev pomorskega prometa v vseevropsko prometno omrežje.

Člen 51

Usklajevanje evropskih prometnih koridorjev in horizontalnih prednostnih nalog

1. Komisija zaradi lažjega usklajenega vzpostavljanja evropskih prometnih koridorjev, ERTMS in evropskega pomorskega prostora v dogovoru z zadevnimi državami članicami ter po posvetovanju z Evropskim parlamentom in Svetom imenuje enega evropskega koordinatorja za vsak koridor in vsako horizontalno prednostno nalogo.
2. Evropski koordinator se izbere zlasti ob upoštevanju njegovega poznavanja zadev, povezanih s prometom in/ali financiranjem in/ali socialno-ekonomsko in okoljsko presojo glavnih projektov, ter ob upoštevanju njegovih izkušenj z oblikovanjem politik Unije. Evropski koordinator se izbere za največ štiriletni mandat, ki se lahko podaljša. Pristojnosti evropskega koordinatorja se nanašajo na vzpostavljanje enega koridorja ali izvajanje ene horizontalne prednostne naloge.
3. V sklepu o imenovanju evropskega koordinatorja Komisija določi način izvajanja nalog iz odstavkov 5, 6 in 7.
4. Evropski koordinator deluje v imenu in za račun Komisije, ki zagotavlja potrebno administrativno pomoč.

5. Evropski koordinatorji:
- (a) podpirajo usklajeno vzpostavljanje zadevnega evropskega prometnega koridorja ali usklajeno izvajanje zadevne horizontalne prednostne naloge;
 - (b) skupaj z zadevnimi državami članicami pripravijo delovni načrt in spremljajo njegovo izvajanje v skladu s členom 53;
 - (c) se posvetujejo s forumom za koridor oziroma posvetovalnim forumom za horizontalni prednostni nalogi v zvezi z navedenim delovnim načrtom in njegovim izvajanjem ter forum redno obveščajo o izvajanju delovnega načrta;
 - (d) poročajo državam članicam, Komisiji in po potrebi vsem drugim subjektom, ki neposredno sodelujejo pri razvoju evropskega prometnega koridorja ali horizontalne prednostne naloge, o vseh nastalih težavah, zlasti kadar se pojavijo ovire pri razvoju koridorja ali horizontalne prednostne naloge, da bi pomagali najti ustrezne rešitve;
 - (e) Evropskemu parlamentu, Svetu, Komisiji in zadevnim državam članicam predložijo letno poročilo o stanju napredka, doseženega pri vzpostavljanju evropskih prometnih koridorjev in izvajanju horizontalnih prednostnih nalog. Poudarek letnega poročila o stanju je na napredku, doseženem v zvezi s ključnimi prednostnimi nalogami in naložbami, poleg tega pa je v njem opis narave težav, nastalih pri njihovem izvajanju, lahko pa tudi predlogi morebitnih rešitev.
6. Evropski koordinatorji evropskih prometnih koridorjev brez poseganja v pristojnosti uprave železniškega tovornega prometa iz Uredbe (EU) št. 913/2010 in pristojnosti držav članic v zvezi z upravljanjem in financiranjem infrastrukture:

- (a) tesno sodelujejo z upravami železniškega tovornega prometa in zadevnimi državami članicami, da bi pomagali opredeliti prednostne naloge in potrebe po naložbah za železniški tovorni promet na železniških progah evropskih prometnih koridorjev za tovorni promet;
- (b) v tesnem sodelovanju z upravami železniškega tovornega prometa spremljajo uspešnost železniških tovornih storitev ter po potrebi ugotavljajo morebitne ovire, na primer tehnične in operativne, ter v zvezi s tem oblikujejo priporočila.

7. Evropski koordinatorji evropskih prometnih koridorjev:

- (a) tesno sodelujejo z zadevnimi državami članicami, da bi pomagali opredeliti prednostne naloge in potrebe po naložbah za železniške proge evropskih prometnih koridorjev za potniški promet;
- (b) v tesnem sodelovanju z upravljavci infrastrukture spremljajo učinkovitost storitev železniškega potniškega prometa.

8. Komisija pri proučevanju vlog za financiranje Unije na podlagi Instrumenta za povezovanje Evrope (IPE) za evropski prometni koridor ali horizontalno prednostno nalogo, za katerega oziroma katero je pristojen evropski koordinator, zaprosi evropskega koordinatorja za posvetovalno mnenje v skladu s členom 14(4) Uredbe (EU) 2021/1153, da se zagotovita usklajenost in napredek za vsak koridor ali horizontalno prednostno nalogo. Evropski koordinator preveri, ali so projekti, ki jih države članice predlagajo za sofinanciranje na podlagi IPE, skladni s prednostnimi nalogami delovnega načrta.

9. Če evropski koordinator svojega mandata ne more izvajati zadovoljivo in v skladu z zahtevami iz tega člena, lahko Komisija po posvetovanju z zadevnimi državami članicami njegov mandat kadar koli ukine in imenuje novega evropskega koordinatorja v skladu s postopkom iz odstavka 1.

Člen 52

Upravljanje evropskih prometnih koridorjev in horizontalnih prednostnih nalog

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

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

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

Delovni načrt evropskega koordinatorja

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

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

3. Delovni načrt za evropski prometni koridor vsebuje podrobno analizo stanja vzpostavljanja zadevnega koridorja, ki vključuje zlasti:
 - (a) opis značilnosti koridorja, zlasti čezmejnih odsekov;
 - (b) analizo stanja skladnosti koridorja z zahtevami te uredbe glede prometne infrastrukture in doseženega napredka v zvezi z njim;
 - (c) opredelitev manjkajočih povezav in ozkih grl, **vključno z operativnimi** , ki ovirajo razvoj in **vzpostavljanje** koridorja, zlasti **na čezmejnih odsekih** ;

- (d) analizo potrebnih naložb, vključno z različnimi viri financiranja, ki so bili zagotovljeni in/ali so načrtovani za izvajanje projektov, potrebnih za razvoj in dokončno vzpostavitev koridorja, zlasti čezmejnih odsekov;
- (e) opis možnih rešitev za obravnavo potreb po naložbah in ozkih grl, zlasti za proge koridorja za potniški in tovorni promet in povezave koridorja;
- (f) načrt, ki lahko vključuje vmesne in nezavezujoče cilje, za odpravo fizičnih, tehničnih, digitalnih, operativnih in upravnih ovir v okviru posameznih načinov prevoza in med njimi ter za povečanje obsega učinkovitega multimodalnega prometa s posebnim poudarkom na čezmejnih odsekih in nacionalnih manjkajočih povezavah.

Evropski koordinator pri analizi naložb in pripravi načrta:

- pri vidikih, povezanih z železniškim tovornim prometom, sodeluje z izvršnim in upravnim odborom koridorja iz člena 11 Uredbe (EU) št. 913/2010;
- pri vidikih, povezanih z multimodalnimi tovornimi terminali, upošteva elemente analize, pomembne za koridor, akcijske načrte, ki jih pripravijo države članice v skladu s členom 35(4), in seznam iz člena 18, točka (b), Uredbe (EU) št. 913/2010;
- pri vidikih, povezanih s storitvami potniškega prometa, upošteva rezultate spremljanja, ki se izvaja v skladu s členom 51(7), točka (b).

- (g) rezultate spremljanja učinkovitosti železniškega tovornega prometa, ki ga uprava železniškega tovornega prometa izvaja v skladu s členom 19(2) Uredbe (EU) št. 913/2010, ter seznam ciljev in ukrepov za koridor, opredeljenih v skladu s členom 9(1) Uredbe (EU) št. 913/2010, za izpolnitev operativnih zahtev iz člena 18 te uredbe;
- (h) ukrepe v urbanih vozliščih, ki se opredelijo v sodelovanju z zadevnimi državami članicami in ustreznimi lokalnimi organi, ki lahko pripomorejo k učinkovitemu poteku tovornega in potniškega prometa na koridorju in doseganju ciljev vseevropskega prometnega omrežja, hkrati pa so skladni z ustreznimi načrti za trajnostno mobilnost v mestih;
- (i) prednostne naloge za razvoj koridorja, ki se opredelijo v sodelovanju z zadevnimi državami članicami;
- (j) analizo možnih vplivov podnebnih sprememb na infrastrukturo in po potrebi predlaganih ukrepov za krepitev odpornosti proti podnebnim spremembam;
- (k) ukrepe, ki jih je treba sprejeti za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov, hrupa in po potrebi drugih negativnih eksternalij.

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

- (a) na zahtevo zadevne države članice glede določanja prednostnih nalog pri nacionalnem načrtovanju, pri čemer pomaga opredeliti težave in ozka grla pri vzpostavljanju oziroma izvajanju, vključno z operativnimi težavami, za vsak koridor ali vsako horizontalno prednostno nalogo;
- (b) na zahtevo zadevne države članice glede načrtovanja projektov in naložb, povezanih stroškov in ocenjenega časovnega načrta za vzpostavitev evropskih prometnih koridorjev ali izvedbo horizontalne prednostne naloge;

- (c) po potrebi glede dela v nadzornem organu ali podobnem usmerjevalnem organu enotnega subjekta za usklajevanje, izgradnjo in/ali upravljanje čezmejnih infrastrukturnih projektov v skladu z določbami člena 8(5).

Člen 54

Izvedbeni akti

1. Črtano.
2. Brez poseganja v člen 8(4a) in po odobritvi s strani zadevnih držav članic v skladu s členom 172 PDEU lahko Komisija sprejme izvedbene akte za vzpostavljanje čezmejnih odsekov evropskih prometnih koridorjev ali za izvajanje horizontalnih prednostnih nalog. Komisija lahko na zahtevo zadevne države članice ali zadevnih držav članic sprejme izvedbene akte tudi za vzpostavljanje drugih posebnih odsekov evropskih prometnih koridorjev v zadevnih državah članicah, da bi se z določitvijo okvirnih mejnikov za vzpostavljanje ustreznih večjih manjkajočih povezav in odpravo ozkih grl zagotovilo skladno določanje prednostnih nalog pri načrtovanju infrastrukture in naložb. Izvedbeni akti se pripravijo v tesnem sodelovanju z zadevnimi državami članicami in se posodobijo vsaka štiri leta ali na zahtevo držav članic.
3. Izvedbeni akti iz odstavka 2 se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 59(3). Komisija po istem postopku spremeni izvedbene akte, da bi se upošteval doseženi napredek, nastale zamude ali posodobljeni nacionalni programi.
4. Dokler niso ukrepi iz izvedbenega akta v celoti izvedeni in razen če v izvedbenem aktu ni določeno drugače, zadevne države članice Komisiji vsaki dve leti predložijo poročilo o doseženem napredku, v katerem navedejo zlasti finančne obveznosti, sprejete v načrtu državnega proračuna. V poročilu se lahko sklicujejo na informacije, zbrane v skladu s členom 55.

POGLAVJE VI

SKUPNE DOLOČBE

Člen 55

Poročanje in spremljanje

1. Države članice redno, celovito in pregledno obveščajo Komisijo o doseženem napredku pri izgradnji vseevropskega prometnega omrežja z izvajanjem projektov skupnega interesa in naložb za ta namen.
 - 1a. Te informacije vključujejo letne tehnične podatke v zvezi z zahtevami glede prometne infrastrukture iz Poglavja III te uredbe, razen če so bile take informacije že zbrane na ravni vseevropskega prometnega omrežja za namene drugih aplikacij ali podatkovnih zbirk Unije.
 - 1b. To obveščanje se zagotovi avtomatsko prek interaktivnega geografskega in tehničnega informacijskega sistema za vseevropsko prometno omrežje (TENtec). Dokler funkcija avtomatizirane izmenjave podatkov v omrežju TENtec ne začne v celoti delovati, se ta prenos zagotovi vsaki dve leti.
 - 1c. Kar zadeva naložbe, povezane s projekti skupnega interesa, države članice vsaki dve leti posredujejo finančne podatke v obliki letnih zbirnih podatkov za vsak način prevoza in omrežje (jedrno, razširjeno jedrno in celovito).
 - 1d. Komisija z izvedbenimi akti, sprejetimi v skladu s postopkom pregleda iz člena 59(3), določi seznam tehničnih podatkov, ki jih je treba poslati na podlagi odstavka 1a.

2. Komisija zagotovi, da je TENtec javno in enostavno dostopen ter omogoča avtomatizirano izmenjavo podatkov z nacionalnimi sistemi ter drugimi ustreznimi aplikacijami Unije in viri podatkov. TENtec vsebuje posodobljene informacije, specifične za projekte, o oblikah in zneskih sofinanciranja Unije ter o napredku pri posameznem projektu.

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

3. Komisija in države članice naredijo vse, kar je v njihovi moči, da zagotovijo kakovost, popolnost in skladnost podatkov v informacijskem sistemu TENtec. Sodelujejo, da bi omogočile avtomatizirano izmenjavo podatkov med nacionalnimi sistemi in viri podatkov ter TENtec.

Člen 56

Posodabljanje omrežja

1. Po odobritvi zadevne države članice v skladu z drugim odstavkom člena 172 PDEU se na Komisijo prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 60 za spremembo prilog I in II, da se:
 - (a) upoštevajo spremembe, ki izhajajo iz količinskih pragov, določenih v členih 20(3)(a), 24(4)(a) in (b) ter 32(2) in od količinskih pragov in kvalitativnih zahtev iz člena 24(4)(ba). V zvezi s tem Komisija:
 - (i) v celovito omrežje vključi pristanišča na celinskih plovnih poteh, pomorska pristanišča in letališča, če se dokaže, da njihov povprečni obseg prometa v zadnjih treh letih presega ustrezno mejno vrednost;
 - (ii) iz celovitega omrežja izključi pomorska pristanišča in letališča, če se dokaže, da njihov povprečni obseg prometa v zadnjih šestih letih znaša manj kot 85 % ustrezne mejne vrednosti ali na zahtevo zadevne države članice;

- (b) vključi urbana vozlišča v vseevropsko prometno omrežje, če se dokaže, da izpolnjujejo zahteve iz člena 39(2) ali na zahtevo zadevne države članice izključi urbana vozlišča iz vseevropskega prometnega omrežja;
- (c) v vseevropsko prometno omrežje vključi železniško-cestne terminale in terminale vzdolž celinskih plovnih poti, ki jih določi država članica v skladu s členom 35(5), na zahtevo zadevne države članice izključi železniško-cestne terminale iz vseevropskega prometnega omrežja ali na zahtevo zadevnih držav članic izključi multimodalni tovorni terminal iz člena 35(1) (a), (b) in (ba);
- (d) na podlagi informacij, ki jih zagotovi zadevna država članica [...] v skladu s členom 55(1), prilagodi zemljevide za cestno in železniško infrastrukturo ter infrastrukturo po celinskih plovnih poteh na strogo omejen način, da bodo odražale napredek, dosežen pri izgradnji omrežja. Pri prilagajanju teh zemljevidov Komisija ne sprejme nobene prilagoditve poteka tras, ki ni bila dovoljena v ustreznem sklepu o odobritvi projekta.

Prilagoditve iz prvega pododstavka, točki (a) in (b), temeljijo na najnovejših razpoložljivih statističnih podatkih, ki jih objavi Eurostat, če ti niso na voljo, pa na podatkih nacionalnih statističnih uradov držav članic.

- 1a. Delegirani akt, ki vključuje urbano vozlišče iz Priloge II v skladu z odstavkom 1(b):
 - a) podaljšuje roke iz člena 40(1)(b) in (c) za tri leta, in sicer do 31. decembra 2030 oziroma 31. decembra 2033; za urbana vozlišča, vključena v Prilogo II po izteku rokov iz člena 40(1)(b) ali (c), se ti roki podaljšajo za tri leta po začetku veljavnosti navedenega delegiranega akta.
 - b) podaljšuje veljavni rok za izpolnitev zahtev iz člena 40(1)(d) za 5 let, do 31. decembra 2045; za urbana vozlišča, vključena v Prilogo II po izteku roka iz člena 40(1)(d), se ta rok podaljša za pet let po začetku veljavnosti navedenega delegiranega akta.

- 1b. Delegirani akt, ki vključuje železniško-cestni terminal iz prilog I in II v skladu z odstavkom 1(c):
- a) podaljšuje roke iz člena 37(1)(c) in člena 37(2) za tri leta, do 31. decembra 2033; za železniško-cestne terminale, vključene v prilogi I in II po izteku rokov iz člena 37(1)(c) in člena 37(2), se ti roki podaljšajo za tri leta po začetku veljavnosti navedenega delegiranega akta.
 - b) podaljšuje rok iz člena 37(3) za pet let, do 31. decembra 2034; za železniško-cestne terminale, vključene v prilogi I in II po izteku roka iz člena 37(3), se ta rok podaljša za pet let po začetku veljavnosti navedenega delegiranega akta.
2. Projekt skupnega interesa v zvezi z infrastrukturo, ki je na novo vključena v vseevropsko prometno omrežje na podlagi delegiranega akta, sprejetega v skladu z odstavkom 1, je upravičen do finančne pomoči Unije na podlagi instrumentov, ki so na voljo za vseevropsko prometno omrežje, od datuma začetka veljavnosti navedenega delegiranega akta [...].
- Projekti skupnega interesa v zvezi z infrastrukturo, ki so bili izključeni iz vseevropskega prometnega omrežja, prenehajo biti upravičeni od datuma začetka veljavnosti delegiranih aktov, sprejetih v skladu z odstavkom 1 tega člena. Prenehanje upravičenosti ne vpliva na sklepe o financiranju ali nepovratnih sredstvih, ki jih je Komisija sprejela pred navedenim datumom.
3. Ob upoštevanju člena 172(2) PDEU se na Komisijo prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 60 za spremembo Priloge IV zaradi vključitve ali prilagoditve informativnih zemljevidov prometnih infrastrukturnih omrežij sosednjih držav. Taki delegirani akti temeljijo na sporazumih na visoki ravni o prometnih infrastrukturnih omrežjih med Unijo in zadevnimi sosednjimi državami.

Člen 57

Sodelovanje z javnimi in zasebnimi deležniki

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

Člen 58

Uskladitev nacionalnih načrtov s prometno politiko Unije

1. Države članice zagotovijo, da so nacionalni načrti in programi, ki prispevajo k razvoju vseevropskega prometnega omrežja, skladni s prometno politiko Unije ter prednostnimi nalogami in roki iz te uredbe. Med drugim upoštevajo tudi prednostne naloge iz delovnih načrtov za ustrezne koridorje in horizontalne prednostne naloge za zadevne države članice.
2. Črtano.
3. Države članice Komisiji čim prej po začetku javnega posvetovanja o načrtih ali programih predložijo ustrezne osnutke nacionalnih načrtov ali programov, ki prispevajo k razvoju vseevropskega prometnega omrežja ali njihove povzetke, ter vse bistvene spremembe teh načrtov ali programov. Države članice Komisiji predložijo tudi končne nacionalne načrte ali programe, ko so sprejeti.

Člen 59

Postopek v odboru

1. Komisiji pomaga odbor. Ta odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011.
2. Komisiji za potrebe člena 22(3) [...] pomaga odbor, ustanovljen na podlagi člena 7 Direktive Sveta 91/672/EGS⁶⁹.
3. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011. Če odbor ne poda nobenega mnenja, Komisija ne sprejme osnutka izvedbenega akta in se uporabi člen 5(4), tretji odstavek, Uredbe (EU) št. 182/2011.

Člen 60

Izvajanje prenosa pooblastila

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov je preneseno na Komisijo pod pogoji, določenimi v tem členu.
2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 11(3) ter člena 56(1) in (3) se prenese na Komisijo za obdobje petih let od [datuma začetka veljavnosti te uredbe]. Komisija pripravi poročilo o prenosu pooblastila najpozneje devet mesecev pred koncem petletnega obdobja. Prenos pooblastila se samodejno podaljšuje za enako dolga obdobja, razen če Evropski parlament ali Svet nasprotuje takemu podaljšanju najpozneje tri mesece pred koncem vsakega obdobja.

⁶⁹ Direktiva Sveta 91/672/EGS z dne 16. decembra 1991 o vzajemnem priznavanju nacionalnih spričeval o usposobljenosti za voditelja čolna za prevoz blaga in potnikov po celinskih plovnih poteh (UL L 373, 31.12.1991, str. 29).

3. Prenos pooblastila iz člena 11(3) ter člena 56(1) in (3) lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. S sklepom o preklicu preneha veljati prenos pooblastila iz navedenega sklepa. Sklep začne učinkovati dan po njegovi objavi v *Uradnem listu Evropske unije* ali na poznejši dan, ki je določen v navedenem sklepu. Sklep ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.
- 3a. Komisija se pred sprejetjem delegiranega akta posvetuje s strokovnjaki, ki jih imenujejo države članice, v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje.
4. Komisija takoj po sprejetju delegiranega akta o njem sočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.
5. Delegirani akt, sprejet na podlagi člena 11(3) ter člena 56(1) in (3), začne veljati le, če mu niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o tem aktu ali če pred iztekom tega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestita Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.

Člen 61

Pregled

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

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

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

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

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

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

Člen 62

Zamuda pri izgradnji jedrnega omrežja, razširjenega jedrnega omrežja in celovitega omrežja

1. V primeru večje zamude pri začetku ali zaključku del v jedrnem omrežju, razširjenem jedrnem omrežju in celovitem omrežju, lahko Komisija od zadevne države članice zahteva, da navede razloge za zamudo. Država članica te razloge sporoči v treh mesecih od zahteve. Na podlagi prejetega odgovora se Komisija posvetuje z zadevno državo članico ali zadevnimi državami članicami, da bi rešila težavo, ki je povzročila zamudo.
2. Če se odsek, pri katerem se pojavi zamuda, nanaša na evropski prometni koridor, evropski koordinator sodeluje pri podpori državam članicam pri reševanju težave.
3. Brez poseganja v postopek iz člena 258 PDEU in v člen 8(4a) lahko Komisija po preučitvi razlogov, ki jih zadevna država članica ali zadevne države članice navedejo na podlagi prvega odstavka, če je mogoče znatno zamudo pri začetku ali zaključku del na jedrnem omrežju, razširjenem jedrnem omrežju ali celovitem omrežju pripisati državi članici ali državam članicam brez ustrezne utemeljitve, zadevni državi članici ali državam članicam predloži nezavezujoča priporočila za odpravo te zamude in/ali preprečitev ali zmanjšanje nadaljnjih zamud.
4. črtano.

Člen 63

Izvetja

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

Določbe v zvezi s standardno evropsko nazivno tirno širino za železniški promet iz člena 16a se ne uporabljajo za otoke in najbolj oddaljene regije.

Člen 64

Spremembe Uredbe (EU) 2021/1153

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

Člen 65

Spremembe Uredbe (EU) št. 913/2010

Uredba (EU) št. 913/2010 se spremeni:

- (1) člen 1 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 1

Namen in področje uporabe

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

2. Ta uredba se uporablja za upravljanje, vodenje in uporabo železniške infrastrukture, vključene v tovrne koridorje, brez poseganja v odgovornosti držav članic glede načrtovanja in financiranja take infrastrukture.“

(1a) „v členu 2(1) se besedilo „členu 2 Direktive 2001/14/ES“ nadomesti z besedilom „členu 3 Direktive 2012/34/EU“

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

„2. Poleg opredelitev iz odstavka 1:

- (a) ‚tovorni koridor‘ pomeni železniške proge evropskega prometnega koridorja za tovorni promet, kot so opredeljene v členu 11(1) Uredbe [... nova uredba o omrežju TEN-T]* in Prilogi III k navedeni uredbi, vključno z železniško infrastrukturo in njeno opremo ter ustreznimi storitvami železniškega prometa v skladu z Direktivo 2012/34/EU;
- (b) ‚izvedbeni načrt‘ pomeni dokument, v katerem so predstavljeni sredstva, strategija in ukrepi, ki jih zadevne strani nameravajo izvesti ter ki so potrebni in zadostni za organizacijo in upravljanje tovrnega koridorja;
- (c) ‚terminal‘ pomeni objekt ob tovrnem koridorju, ki je posebej urejen za natovarjanje in/ali iztovarjanje blaga s tovrnih vlakov ter povezovanje storitev v železniškem tovrnem prometu s storitvami cestnega, pomorskega, rečnega in letalskega prometa ali za sestavljanje ali spreminjanje kompozicije tovrnih vlakov; in po potrebi za izvajanje mejnih postopkov na mejah z evropskimi tretjimi državami;

(d) ‚evropski koordinator‘ pomeni koordinatorja iz člena 51 Uredbe [... nova uredba o omrežju TEN-T].

* Uredba [...]

(3) naslov poglavja II se nadomesti z naslednjim:

„ORGANIZACIJA IN UPRAVLJANJE TOVORNIH KORIDORJEV“;

(4) člen 3 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 3

Organizacija in upravljanje tovornih koridorjev

1. črtano.
2. Države članice in upravljavci infrastrukture, pristojni za tovorni koridor, ki je del evropskega prometnega koridorja, od datuma začetka veljavnosti Uredbe [... nova uredba o omrežju TEN-T] ali v primeru spremembe trase navedenega evropskega prometnega koridorja v skladu s členom 11(3) navedene uredbe v 18 mesecih od datuma spremembe prilagodijo upravljanje tovornega koridorja. V ustrezno utemeljenih primerih in po soglasju Komisije se obdobje lahko podaljša na 24 mesecev. Izvršni odbor in upravni odbor tovornega koridorja sprejmeta ukrepe, potrebne za prilagoditev organizacije in upravljanja koridorja v skladu s členi 9 do 19 novi geografski uskladitvi.
3. Izvršni odbor tovornega koridorja se lahko odloči, da bo obravnaval upravne, operativne in interoperabilnostne vidike mednarodnih storitev železniškega potniškega prometa na koridorju. Določbe iz členov 11 in 14 se ne uporabljajo za te storitve.“

(5) členi 4 do 7 se črtajo;

(6) člen 8 se spremeni:

(a) v odstavku 1 se doda naslednji stavek:

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

(ab) v odstavku 2 se besedilo „člena 14(2) Direktive 2001/14/ES“ nadomesti z besedilom „člena 7(2) Direktive 2012/34/EU“.

Doda se naslednji odstavek 2a:

Država članica, ki je uporabila člen 5(4) te uredbe v prvotni različici, se lahko odloči, da upravljavci infrastrukture, odgovorni za železniško infrastrukturo na njenem ozemlju, v obdobju, ki ni daljše od 10 let od [datuma začetka veljavnosti revidirane uredbe o TEN-T], ne sodelujejo v upravnem odboru, ustanovljenem v skladu z odstavkom 2 tega člena. Zadevna država članica o svoji odločitvi nemudoma uradno obvesti Komisijo in druge države članice, ki sodelujejo v zadevnem tovornem koridorju.

V tem primeru zadevna država članica in zadevni upravljavec infrastrukture sodelujeta z upravnim odborom, kadar je to potrebno za izvajanje nalog navedenega odbora.

Država članica, ki uporabi prvi pododstavek tega odstavka, lahko kadar koli po tem v desetletnem obdobju iz navedenega odstavka odloči, da upravljavci infrastrukture, odgovorni za železniško infrastrukturo na njenem ozemlju, sodelujejo v upravnem odboru, ustanovljenem v skladu z odstavkom 2 tega člena. O svoji odločitvi nemudoma uradno obvesti Komisijo in druge države članice, ki sodelujejo v zadevnem tovornem koridorju.

(ad) Doda se naslednji odstavek 2a:

Irska lahko odloči, da predstavniki njenih organov in upravljavci infrastrukture, odgovorni za železniško infrastrukturo na njenem ozemlju, ne sodelujejo v izvršnem odboru in/ali upravnem odboru, ustanovljenem v skladu z odstavkoma 1 in 2 tega člena. O svoji odločitvi nemudoma uradno obvesti Komisijo in druge države članice, ki sodelujejo v zadevnem tovornem koridorju.

V tem primeru organi in zadevni **upravljavec** infrastrukture sodelujeta z izvršnim in upravnim odborom, kadar je to potrebno za izvajanje nalog navedenih odborov.

Irska lahko kadar koli **po tem** odloči, da predstavniki njenih organov in upravljavci infrastrukture, odgovorni za železniško infrastrukturo na njenem ozemlju, ne sodelujejo v izvršnem odboru in/ali upravnem odboru, ustanovljenem v skladu z odstavkoma 1 in 2 tega člena. O svoji odločitvi nemudoma uradno obvesti Komisijo in druge države članice, ki sodelujejo v zadevnem tovornem koridorju.

(ae) odstavek 4 se nadomesti z naslednjim:

Izvršni odbor sprejema odločitve s soglasjem predstavnikov organov zadevnih držav članic, ki sodelujejo v navedenem odboru.

(af) odstavek 5 se nadomesti z naslednjim:

- „5. Upravni odbor sprejema odločitve, tudi odločitve o svojem pravnem statusu, oblikovanju svoje organizacijske strukture, sredstvih in osebju, s soglasjem zadevnih upravljavcev infrastrukture, ki sodelujejo v navedenem odboru. Upravni organ je lahko neodvisen pravni subjekt. Oblikovan je lahko kot evropsko gospodarsko interesno združenje v smislu Uredbe Sveta (EGS) št. 2137/85 z dne 25. julija 1985 o evropskih gospodarskih interesnih združenjih (EGIZ).“

(ag) v odstavku 6 se besedilo „členu 4(2) Direktive 91/14/EGS“ nadomesti z besedilom „členu 4(2) Direktive 2012/34/EU“.

(b) odstavek 7 se nadomesti z naslednjim:

„7. Upravni odbor ustanovi skupino svetovalcev, ki jo sestavljajo upravljavci in lastniki terminalov tovornega koridorja, po potrebi pa tudi predstavniki morskih pristanišč in pristanišč na celinskih plovnih poteh. Ta skupina svetovalcev lahko poda mnenje o vsakem predlogu upravnega odbora, ki neposredno vpliva na naložbe in upravljanje terminalov. Mnenje lahko poda tudi na lastno pobudo. Upravni odbor vsa takšna mnenja upošteva. V primeru nesoglasja med upravnim odborom in skupino svetovalcev se slednja lahko obrne na izvršni odbor. Izvršni odbor obvesti zadevnega evropskega koordinatorja in deluje kot posrednik ter pravočasno izda mnenje o zadevi. Tudi zadevni evropski koordinator lahko pravočasno poda mnenje o zadevi. Vendar končno odločitev sprejme upravni odbor.“

(c) v odstavku 8 se doda naslednji stavek:

„V primeru nesoglasja med upravnim odborom in skupino svetovalcev se slednja lahko obrne na izvršni odbor. Izvršni odbor obvesti evropskega koordinatorja in regulatorne organe iz člena 55 Direktive 2012/34, ki jih zadeva tovorni koridor. Izvršni odbor deluje kot posrednik in pravočasno poda svoje mnenje o zadevi. Tudi zadevni evropski koordinator lahko pravočasno poda mnenje o zadevi. Končno odločitev sprejme upravni odbor.“

(d) doda se naslednji odstavek 10:

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

(7) člen 9 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 9

Ukrepi za razvoj tovrnega koridorja

1. Upravni odbor najpozneje šest mesecev pred začetkom obratovanja tovrnega koridorja pripravi in objavi izvedbeni načrt. O osnutku izvedbenega načrta se posvetuje s skupinama svetovalcev iz člena 8(7) in (8). Upravni odbor predloži izvedbeni načrt izvršnemu odboru v odobritev.

Ta načrt zajema:

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

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

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

2. Upravni odbor redno in vsaj vsaka štiri leta revidira izvedbeni načrt ob upoštevanju napredka pri njegovem izvajanju, trga železniškega tovornega prometa na tovornem koridorju in uspešnosti, merjene v skladu s cilji iz odstavka 1, točka (c).
3. Upravni odbor izvaja in redno posodablja tržno raziskavo o ugotovljenih in pričakovanih spremembah v prometu na zadevnem tovornem koridorju, in sicer z vidika različnih vrst prometa tako v tovornem kot tudi potniškem prometu. V tej raziskavi se po potrebi preučijo tudi ravnotežje med negativnimi in pozitivnimi socialno-ekonomskimi učinki razvoja tovornega koridorja.
4. Pri izvedbenem načrtu se upošteva razvoj terminalov, vključno s tržno in v prihodnost usmerjeno analizo multimodalnih tovornih terminalov ter akcijskimi načrti držav članic za tovorni koridor iz člena 35(3) in (4) Uredbe [... nova uredba o omrežju TEN-T].
5. Če je potrebno, upravni odbor sprejme ukrepe za sodelovanje z regionalnimi in/ali lokalnimi upravami glede izvedbenega načrta.“;

(8) člen 11 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 11

Načrtovanje naložb

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

(8a) Doda se nov člen 12a:

„Člen 12a

Operativne zahteve za tovarne koridorje

1. Izvršni odbor v tesnem sodelovanju z upravnim odborom naredi vse, kar je v njegovi moči, da se do 31. decembra 2030 zagotovi, da kakovost storitev, zagotavljenih prevoznikom v železniškem prometu, ter tehnične in operativne zahteve za uporabo infrastrukture ne preprečujejo, da bi operativno izvajanje storitev železniškega tovornega prometa na tovornih koridorjih dosegalo naslednje ciljne vrednosti:
 - (a) za vsak notranji čezmejni odsek povprečni čas mirovanja vseh tovornih vlakov, ki prečkajo mejo med dvema državama članicama, ni daljši od **25** [...] minut, razen na odsekih, kjer se spremeni tirna širina ali kjer kontrole na meji, na kateri nadzor na vlakih še ni bil odpravljen v skladu s točko 1.2 Priloge VI k Uredbi (EU) 2016/399⁷⁰, ne omogočajo upoštevanja tega roka. Čas mirovanja vlaka na čezmejnem odseku pomeni skupni dodatni tranzitni čas, ki se lahko pripíše obstoju prehoda meje, ne glede na postopke ali vidike infrastrukturne, operativne, tehnične in upravne narave. Čas mirovanja ne vključuje časa, ki ga ni mogoče pripisati prehodu meje, kot so operativni postopki, ki se izvajajo v objektih v bližini mejnega prehoda, vendar z njim niso neločljivo povezani;

⁷⁰ Uredba (EU) 2016/399 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 9. marca 2016 o Zakoniku Unije o pravilih, ki urejajo gibanje oseb prek meja (Zakonik o schengenskih mejah) (UL L 77, 23.3.2016, str. 1–52).

- (b) najmanj 75 % tovornih vlakov, ki prečkajo vsaj eno mejo tovornega koridorja, prispe na namembni kraj ali – če je njihov namembni kraj zunaj Unije – na zunanjo mejo Unije v času iz voznega reda ali z zamudo, ki je krajša od 30 minut, zaradi razlogov, ki jih je mogoče pripisati upravljavcu infrastrukture Unije. Zamude, ki so nastale v tretjih državah in jih je mogoče pripisati tretjim državam, ki jih prečkajo tovorni vlaki, se ne upoštevajo.

2. črtano.

(8b) člen 13 se spremeni:

(a) v odstavku 3 se besedilo „Direktive 2001/14/ES“ nadomesti z besedilom „Direktive 2012/34/EU“

(b) v odstavku 4 se:

– besedilo „člena 14(2) Direktive 2001/14/ES“ nadomesti z besedilom „člena 7(2) Direktive 2012/34/EU“;

– besedilo „člena 13 in Poglavlja III navedene direktive“ nadomesti z besedilom „člena 38 in Poglavlja IV, oddelek 3, navedene direktive“.

(8c) člen 14 se spremeni:

(a) v odstavku 1 se besedilo „členom 14(1) Direktive 2001/14/ES“ nadomesti z besedilom „členom 39 Direktive 2012/34/EU“

(b) v odstavku 3 se:

– besedilo „člena 15 Direktive 2001/14/ES“ nadomesti z besedilom „člena 40 Direktive 2012/34/EU“;

– besedilo „Priloge III Direktive 2001/14/ES“ nadomesti z besedilom „Priloge VII Direktive 2012/34/EU“.

(c) v odstavku 5 se besedilo „člena 23 Direktive 2001/14/ES“ nadomesti z besedilom „člena 48 Direktive 2012/34/EU“;

(d) v odstavku 8 se besedilo „člena 19(1) Direktive 2001/14/ES“ nadomesti z besedilom „člena 44(1) Direktive 2012/34/EU“;

(e) v odstavku 10 se besedilo „člena 14(2) Direktive 2001/14/ES“ nadomesti z besedilom „člena 7(2) Direktive 2012/34/EU“;

(8c) v členu 15:

– besedilo „člen 16(1) Direktive 2001/14/ES“ nadomesti z besedilom „člen 41(1) Direktive 2012/34/EU“;

– besedilo „členom 10(5) Direktive 91/440/EGS“ nadomesti z besedilom „členom 28 Direktive 2012/34/EU“;

(8d) v členu 17(2) se besedilo „člena 3 Direktive 2001/14/ES“ nadomesti z besedilom „člena 27 Direktive 2012/34/EU“;

(8e) v odstavku 18, točka a) se besedilo „člena 3 Direktive 2001/14/ES“ nadomesti z besedilom „člena 27 Direktive 2012/34/EU“;

(9) člen 19 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 19

Kakovost storitve na tovornem koridorju

1. Upravni odbor tovornega koridorja spodbuja združljivost med izvedbenimi načrti po tovornem koridorju v skladu s členom 35 Direktive 2012/34/EU.

2. Upravni odbor spremlja uspešnost storitev, ki jih upravljavci infrastrukture zagotavljajo prosilcem pri opravljanju njihovih bistvenih nalog, če spadajo na področje uporabe členov 12 do 18, in uspešnost železniških tovornih storitev v tovornem koridorju. Uspešnost se spremlja s kvalitativnega in kvantitativnega vidika, po potrebi na podlagi kazalnikov uspešnosti v zvezi s cilji tovornega koridorja, določenimi v skladu s členom 9(1), točka (c). Upravni odbor se o ustreznih kazalnikih uspešnosti posvetuje s skupinama svetovalcev iz člena 8(7) in (8) ter evropskim koordinatorjem.
3. Upravni odbor oceni rezultate spremljanja uspešnosti v zvezi s cilji, določenimi v skladu s členom 9(1), točka (c), in operativnimi zahtevami iz člena 12a.
4. Upravni odbor pripravi in objavi letno poročilo, v katerem predstavi rezultate dejavnosti, ki se izvajajo v skladu s tem členom. V namenskem oddelku poročila predstavi stališča skupin svetovalcev iz člena 8(7) in (8) ter njuno oceno uspešnosti. Upravni odbor predloži letno poročilo izvršnemu odboru v odobritev.“;

(9a) člen 20 se spremeni:

(a) v odstavku 1 se:

– besedilo „člena 30 Direktive 2001/14/ES“ nadomesti z besedilom „člena 55 Direktive 2012/34/EU“;

– drugi stavek se nadomesti z naslednjim: „Zagotavljajo predvsem možnost dostopa brez diskriminacije do koridorja in so odgovorni za pritožbo, prevideno v členu 56(1) navedene direktive.“

(b) v odstavku 6 se besedilo „člena 15(1) Direktive 2001/14/ES“ nadomesti z besedilom „člena 40(1) in (2) Direktive 2012/34/EU“;

(9b) člen 21 se črta;

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

„Člen 22

Spremljanje izvajanja

Izvršni odbor iz člena 8(1) Komisiji vsaka štiri leta od vzpostavitve tovornega koridorja predloži rezultate izvedbenega načrta za ta koridor. Komisija te rezultate analizira in o svoji analizi uradno obvesti odbor iz člena 62 Direktive 2012/34.“

Člen 23

Poročilo

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

(11) Priloga k tej uredbi se črta.

Člen 66

Razveljavitev

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

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

Člen 67

Začetek veljavnosti

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

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

V Strasbourgu,

Za Evropski parlament
predsednica

Za Svet
predsednik/predsednica