



Svet
Evropske unije

Bruselj, 13. maj 2022
(OR. fr)

8784/22

LIMITE

TRANS 265
CODEC 619

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

POROČILO

Pošiljatelj:	Generalni sekretariat Sveta
Prejemnik:	Odbor stalnih predstavnikov/Svet
Št. predh. dok.:	ST 6840/1/22 REV 1 ST 7456/22 ST 7750/22 ST 7919/22
Št. dok. Kom.:	ST 15109/21
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 – poročilo o napredku – izmenjava mnenj

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) 1315/2013¹. 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.

¹ Dok. 15109/21.

2. S predlagano revizijo razvojne politike omrežja TEN-T si prizadevamo do leta 2050 vzpostaviti zanesljivo, nemoteno in visokokakovostno vseevropsko prometno omrežje, ki bo zagotavljalo trajnostno povezljivost po vsej Evropski uniji brez fizičnih vrzeli, ozkih grl ali manjkajočih povezav. Namen tega omrežja je prispevati k doseganju ciljev Unije za trajnostno mobilnost, nemotenemu delovanju notranjega trga ter gospodarski, socialni in teritorialni koheziji EU. Razviti bi ga bilo treba postopoma po fazah z roki, predlaganimi za leta 2030, 2040 in 2050.
3. Štirje glavni cilji predlagane uredbe so:
- (i) oblikovanje okolju prijaznejšega prometa z zagotavljanjem ustrezne infrastrukturne osnove za zmanjšanje zastojev, emisij toplogrednih plinov (TGP) in na splošno negativnih zunanjih učinkov prometa;
 - (ii) lajšanje nemotene in učinkovitega prometa, spodbujanje multimodalnosti in interoperabilnosti med načini prevoza ter boljše vključevanje urbanih vozlišč v omrežje;
 - (iii) povečanje odpornosti omrežja TEN-T proti podnebnim spremembam in drugim naravnim nevarnostim ali nesrečam, ki jih povzroči človek;
 - (iv) izboljšanje učinkovitosti orodij za upravljanje omrežja TEN-T ter racionalizacija instrumentov za poročanje o realizaciji omrežja TEN-T in spremljanje te realizacije.

II. TRENUTNO STANJE V DRUGIH INSTITUCIJAH

4. Evropski parlament je Odbor za promet in turizem (TRAN) imenoval za odbor, pristojen za ta predlog. Dominique Riquet (Renew, Francija) in Barbara Thaler (EPP, Avstrija) sta bila imenovana za soporočevalca.
5. Evropski ekonomsko-socialni odbor je mnenje sprejel 23. marca 2022. Odbor regij naj bi mnenje o predlogu sprejel oktobra 2022.

III. TRENUTNO STANJE V SVETU

6. Predlog in ocena učinka sta bila 6. in 13. januarja 2022 predstavljena Delovni skupini za intermodalni promet in omrežja, člani pa so bili nato podrobno obravnavani med januarjem in majem 2022. V tem polletju je bilo približno 15 sej delovne skupine posvečenih preučevanju tega predloga. Potem ko je bilo januarja in februarja podrobno pregledano vsako od poglavij, je predsedstvo pripravilo več dopisov z vprašanji delegacijam o najpomembnejših vidikih predloga in države članice pozvalo, naj pripravijo smernice o obravnavanih temah, da bi lažje individualno in kolektivno razumeli odprta vprašanja.
7. Predsedstvo je nato pripravilo več kompromisnih predlogov², ki zajemajo bistvene dele predloga, pri čemer je poskušalo upoštevati večino pripomb držav članic.

IV. GLAVNA VPRAŠANJA IN NAPREDEK

Splošne pripombe

8. Delegacije so na splošno pozdravile revizijo uredbe kot priložnost za prispevek k razvoju trajnostnega, učinkovitega in odpornega enotnega evropskega prometnega prostora. Prav tako so podprle predlog za razvoj oziroma posodobitev tega omrežja v treh fazah (leto 2030 za jedrno, leto 2040 razširjeno jedrno in leto 2050 celovito omrežje).
9. Pozdravile so tudi predlog za uskladitev železniških tovornih koridorjev s koridorji jedrnega omrežja, da bi vzpostavili evropske prometne koridorje.

² Dok. ST 6840/1/22 REV 1
Dok. ST 7456/22
Dok. ST 7750/22
Dok. ST 7919/22

10. Več delegacij je poudarilo, da ima predlog o omrežju TEN-T učinke na druge predloge s področja prometne politike, zlasti uredbo o infrastrukturi za alternativna goriva in direktivo o inteligentnih prometnih sistemih, ter izpostavilo pomen ohranjanja dobre skladnosti s tema predlogoma.
11. Delegacije so na splošno ugotovile, da predlog znatno povečuje raven zahtev, ki jih je treba doseči za celotno omrežje, pri čemer je glavni cilj vzpostavitev enotne, visokozmogljive in popolnoma interoperabilne infrastrukture, ki bo prispevala k razogljičenju in multimodalnosti. Da bi dosegli ta cilj, predlog zlasti določa, da bi bilo treba večino zahtev glede infrastrukture za železniški tovorni promet, ki trenutno veljajo za jedrno omrežje, razširiti tudi na novo razširjeno jedrno omrežje in celovito omrežje, vključno s povezavami na zadnjih delih poti. Poleg tega Komisija predlaga, da se v primerjavi s sedanjo uredbo izvajanje nekaterih obveznosti pospeši. Čeprav države članice na splošno niso dvomile v načelo strožjih zahtev, so številne poudarile, da bi morale te zahteve ostati sorazmerne in prilagojene pričakovanim funkcijam in obsegu prometa. V zvezi s tem so še posebej izrazile zaskrbljenost zaradi vse večjih zahtev glede razširjenega jedrnega omrežja in celovitega omrežja.
12. Poleg tega je več držav članic izjavilo, da bodo za nadaljnji razvoj omrežja TEN-T, med drugim tudi za uvedbo novih zahtev in podaljšanje nekaterih rokov, potrebne precejšnje naložbe držav članic. Komisija ocenjuje, da bi te naložbe na podlagi sedanje uredbe znašale 50 milijard EUR letno, zaradi revizije pa dodatnih 16 milijard EUR letno do leta 2050. Več držav članic je zato poudarilo, da moramo pri tem biti realistični ter upoštevati njihove finančne zmogljivosti in potrebo po podpori pri teh prizadevanjih z zagotavljanjem ustreznih finančnih sredstev, tudi po koncu sedanjega večletnega finančnega okvira, vključno za projekte, povezane z razširjenim jedrnim in celovitim omrežjem TEN-T.

Pripombe glede posameznih vprašanj

13. **Splošna načela in splošne določbe** (poglavji I in II): Predsedstvo je pripravilo dva kompromisna predloga, ki ohranjata splošno usmeritev in ambicije predloga Komisije, pri tem pa si prizadevata natančneje opredeliti in pojasniti nekatere vidike ter obravnavati večino pomislekov držav članic, med katerimi je najvidnejša ponovna uvedba klavzule o zrelosti projektov, skladnosti s pravnimi postopki in razpoložljivosti finančnih virov, brez poseganja v finančne obveznosti držav članic. Delegacije so razmeroma široko podprle spremembe v zadnjem kompromisnem besedilu (ST 6840/1/22 REV 1).
14. **Določbe v zvezi s specifičnimi zahtevami za posamezne načine prevoza** (poglavje III): Členi v poglavju III so za predlog bistveni, saj določajo specifične zahteve za posamezne načine prevoza ter za multimodalne tovarne terminale in urbana vozlišča.
- (i) **Infrastruktura za železniški promet:** Na splošno je priznано, da ima železniški tovorni in potniški promet ključno vlogo pri doseganju ciljev evropske trajnostne prometne politike. Istočasno so se pojavila vprašanja in pomisleki zaradi novih zahtev, kot so profil P400, obratovanje tovornih vlakov dolžine najmanj 740 m na celotnem omrežju, minimalna hitrost 160 km/h na progah jedrnega in razširjenega jedrnega omrežja za potniški promet, pospešitev uvajanja evropskega sistema za upravljanje železniškega prometa (ERTMS) skupaj z umikom signalizacijskih sistemov razreda B v celotnem omrežju in razširitev zahtev na vse povezave na zadnjih delih poti. Za uresničitev teh zahtev bomo potrebovali zelo velike naložbe in resne posege na obstoječih in celo nedavno dokončanih železniških progah. Te določbe bi morali v prihodnosti dodatno preučiti.

- (ii) **Infrastruktura za cestni promet:** Da bi se izboljšala varnost v cestnem prometu, predlog zlasti predvideva, da se na celovito omrežje razširi obvezna ureditev, ki zagotavlja ločene pasove brez križišč z nivojskimi prehodi in dostopa do zemljišč, ki mejijo nanje. Ta določba je sprožila vprašanja držav članic, od katerih jih je nekaj izpostavilo, da je v določenih okoliščinah nesorazmerna, in opozorilo, da je infrastruktura le eden od dejavnikov za izboljšanje varnosti v cestnem prometu.
- (iii) **Infrastruktura za zračni promet:** Države članice so se na splošno strinjale s ciljem izboljšanja povezljivosti letališč s storitvami železniškega prometa. Vendar so mnenja, da je cilj povezovanja vseh letališč jedrnega omrežja in glavnih letališč celovitega omrežja z železniškim omrežjem za prevoz na dolge razdalje do leta 2030 oziroma 2050 zelo ambiciozen in za nekatere težko uresničljiv. Zato je več delegacij zahtevalo razširitev in pojasnitev izjem, nekatere pa so predlagale, da bi bilo treba kot možno alternativo železniškim povezavam neposredno na letališču upoštevati čiste storitve množičnega prevoza.
- (iv) **Infrastruktura za promet po celinskih plovih poteh:** Čeprav je bilo načelo pospešitve prometa po celinskih plovih na široko podprto, pa je obveznost držav članic, da vsaj za določena obdobja v letu zagotovijo globino plovnega kanala vsaj 2,5 m in minimalno višino pod mostovi vsaj 5,25 m pri opredeljenih referenčnih vodostajih, vzbudila dvome o njegovi razlagi. Nekatere delegacije so tudi ocenile, da so izvedbena pooblastila, podeljena Komisiji, preobsežna in da bi jih bilo treba omejiti. Te določbe bomo morali v prihodnosti dodatno preučiti.
- (v) **Infrastruktura za pomorski promet:** Države članice so na splošno pozdravile koncept evropskega pomorskega prostora in vključitev povezav za prevoz po morju na kratkih razdaljah med pristanišči v isti državi članici. Nekatere od njih so izrazile pomisleke glede obveznosti povezave pomorskih pristanišč celovitega omrežja z železniško infrastrukturo, saj bi to lahko v nekaterih primerih zahtevalo velike naložbe.

- (vi) **Multimodalni tovorni terminali:** Na splošno se razume, da so multimodalni terminali zelo pomembni za boljše povezovanje različnih načinov prevoza ter prehod na učinkovitejši in bolj trajnostni promet. Čeprav so delegacije načelo spremljanja in podpore pri uvajanju takih terminalov na splošno podprle, jih je več izrazilo pomisleke glede obveznosti držav članic, da zagotovijo, da ima do leta 2040 vsako urbano vozlišče multimodalni tovorni terminal. Številne so poudarile, da so multimodalni tovorni terminali večinoma razviti in da jih upravljajo zasebna podjetja, ki niso pogodbeno ali pravno vezana na javne organe. Zato so podvomile v to, da bi se stroge obveznosti naložile državam članicam.
- (vii) **Urbana vozlišča:** Na splošno je bil podprt cilj boljšega vključevanja urbanih vozlišč v omrežje, zlasti za izboljšanje povezav na zadnjih delih poti, priznana pa je bila tudi vloga načrtov za trajnostno mobilnost v mestih pri doseganju trajnostnega razvoja mest. Hkrati je več držav članic ocenilo, da so zahteve za oblikovanje načrtov za trajnostno mobilnost v mestih, spremljanje podatkov do 31. decembra 2025 in zahteva po vzpostavitvi multimodalnih tovornih terminalov, ki bi služili urbanim vozliščem, velik izziv. Obenem je več držav članic poudarilo, da je načrtovanje trajnostne mobilnosti v mestih v pristojnosti lokalnih oblasti in da bi zato morali uporabljati načelo subsidiarnosti.
15. **Določbe za pameten in odporen promet** (poglavje IV): V zvezi z odpornostjo infrastrukture so se delegacije strinjale, da je treba v celoti upoštevati ta cilj, hkrati pa priznale, da bi bile lahko države članice težko izključno odgovorne za to, saj so projekti skupnega interesa raznoliki, nekatere od njih pa vodijo zasebni izvajalci ali lokalne skupnosti. Več delegacij je menilo, bi bilo treba pojasniti dodatne zahteve za podnebno odpornost, da se zagotovi pravna varnost projektov.

Večina delegacij je priznala ključno vlogo vzdrževanja infrastrukture za ohranjanje visoke ravni storitev in varnosti infrastrukture omrežja TEN-T, vendar menila, da določbe državam članicam nalagajo več novih obveznosti, ki bi imele velik vpliv na načrtovanje in stroške vzdrževanja infrastrukture, za katero so države članice same odgovorne in ga tudi same financirajo. Člena o tveganjih za varnost ali javni red na tej stopnji niso podrobno obravnavale.

16. **Izvajanje instrumentov evropskih prometnih koridorjev in horizontalnih prednostnih nalog – Upravljanje** (poglavje V) Države članice so na splošno podprle delo evropskih koordinatorjev, zlasti njihovo vlogo nevtralnega spodbujevalca pri vzpostavljanju omrežja TEN-T, in se izrekle za razširitev področja njihovega dela. Vendar jih je več ocenilo, da nekatere predlagane naloge znatno presegajo to vlogo, zaradi česar bi lahko bili koordinatorji preobremenjeni. Zlasti so menile, da koordinator ne bi smel biti preveč vključen v operative vidike in da bi bilo treba pojasniti delitev vlog z upraviteljskimi organi železniških tovornih koridorjev.

Poleg tega je veliko delegacij izrazilo zadržke glede določbe, ki pooblašča Komisijo, da sprejme izvedbene akte za vsak delovni načrt za evropske prometne koridorje in dve horizontalni prednostni nalogi, saj dvomijo o njeni dodani vrednosti, svarijo, da bi lahko bila obremenjujoča, in dvomijo v načine za izbiro zavezujočih vmesnih mejnikov, saj je določanje prednostnih nalog in načrtovanje infrastrukturnih projektov v državi članici v skladu s smernicami EU v nacionalni pristojnosti.

17. **Skupne določbe** (poglavje VI): Države članice sicer priznavajo pomen poročanja, vendar jih je več izrazilo zaskrbljenost zaradi vse večjega števila obveznosti glede prenosa podatkov in pozvalo, da naj se upravno breme ne poveča pretirano, na primer z izvajanjem načela „povejte nam le enkrat“.

Kar zadeva obveznost uskladitve nacionalnih načrtov s prometno politiko Unije, so delegacije priznale pomen skladnosti nacionalnih načrtov z zavezami, sprejetimi na ravni Unije.

Poudarile so tudi, da bi morali ti načrti pogosto imeti širše področje uporabe in upoštevati evropska, nacionalna in lokalna vprašanja. Več jih je tudi navedlo, da bi bilo težko spoštovati roke glede uradnih obvestil, predlagane za posvetovanje s Komisijo o osnutkih načrtov, preden so ti sprejeti. Člen o spremembah Uredbe (EU) št. 913/2010 pa je treba še podrobno preučiti.

Druge zadeve

18. **Izjeme**: Predlog določa, da se izjeme od nekaterih zahtev lahko zahtevajo v ustrezno utemeljenih primerih in pod določenimi pogoji, vključno s socialno-ekonomsko analizo vsakega primera. Izjeme bi Komisija odobrila z izvedbenimi akti.

Države članice so sicer pozdravile, da je vedno mogoče zaprositi za odstopanja, vendar so menile, da bi lahko bil predlagani postopek obremenjujoč, zlasti zaradi raznolikosti in obsega omrežja TEN-T ter pričakovane visoke ravni zahtev. Zaradi učinkovitosti in predvidljivosti ter za zmanjšanje upravnega bremena za Komisijo in deležnike je več držav članic predlagalo, da se vzpostavi širša in splošnejša ureditev izjem, ki bi se uporabljala za ustrezne določbe predloga.

19. **Zemljevidi:** Več držav članic je predložilo pisne pripombe glede zemljevidov, priložene predlogu, ki pa jih še niso obravnavale. Predsedstvo namerava o tem razpravljati z zadevnimi državami članicami v juniju, skupaj s prihodnjim predsedstvom, da se zagotovi kontinuiteta dela.

V. ZAKLJUČEK

Predsedstvo meni, da je bil v zvezi s predlogom dosežen znaten napredek in da je opravljeno delo trdna podlaga za nadaljnje delo v Svetu.

Ministri in ministrice naj se pred sejo Sveta PTE 2. junija 2022 seznanijo s poročilom o napredku in izmenjajo mnenja o dveh vprašanjih iz priloge k temu poročilu.

Kot je razvidno iz poročila o napredku, so tehnične razprave v Svetu omogočile napredek pri skupnem razumevanju nerešenih vprašanj. Da bi napredovali pri oblikovanju skupnega stališča Sveta, predsedstvo poziva ministre in ministrice, naj v največ treh minutah predstavijo mnenje o vprašanjih iz nadaljevanja.

1. Katere so vaše glavne ugotovitve glede petih medsektorskih poglavij (I, II, IV, V, VI) predloga Komisije in usmeritve dosedanjega dela v zvezi s temi petimi poglavji?
2. Poglavje III določa specifične zahteve za posamezne načine prevoza ter za urbana vozlišča in multimodalne tovarne terminale. Kako analizirate pristop, ki ga za to poglavje predlaga Komisija?