



EVROPSKA KOMISIJA

Bruselj, 19.10.2011
COM(2011) 650 konč.

2011/0294 (COD)

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja

(Besedilo velja za EGP)

{SEC(2011) 1212 konč.}

{SEC(2011) 1213 konč.}

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

1.1 Ozadje in cilji

Politika vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T) od sredine osemdesetih let določa okvir politike razvoja infrastrukture za nemoteno delovanje notranjega trga, zagotavljanje gospodarske, socialne in ozemeljske kohezije ter boljše dostopnosti v celotni EU. To je leta 1992 privedlo do vključitve posebne pravne podlage za vseevropska omrežja v Maastrichtsko pogodbo in leta 1994, na Evropskem svetu v Essnu, do sprejetja seznama 14 glavnih projektov.

Leta 1996 sta Evropski parlament in Svet sprejela prve smernice za opredelitev politike in načrtovanje infrastrukture vseevropskega prometnega omrežja¹. Leta 2004 so bile te smernice bistveno spremenjene ob upoštevanju širitve EU in pričakovanih sprememb prometnih tokov². Razširjen je bil tudi seznam 14 prednostnih projektov.

Za lažje izvajanje projektov je bilo oblikovanih več finančnih in nefinančnih instrumentov. Ti instrumenti obsegajo finančno uredbo TEN³, Kohezijski sklad, Evropski sklad za regionalni razvoj (ESRR) in posojila Evropske investicijske banke ter pobude Komisije na področju usklajevanja.

Leta 2010 sta Evropski parlament in Svet zaradi jasnosti sprejela Sklep št. 661/2010/EU, ki pomeni prenovitev smernic TEN-T⁴.

Za zdaj je prometna infrastruktura v Evropski uniji dobro razvita. Vendar je še vedno razdrobljena v geografskem smislu ter med vrstami prevoza in znotraj njih. Najpomembnejši cilj teh novih smernic, ki bodo nadomestile Sklep 661/2010, je zagotovitev celotnega in povezanega vseevropskega prometnega omrežja, ki zajema vse države članice in regije ter zagotavlja podlago za usklajen razvoj vseh vrst prevoza, da se spodbudijo njihove prednosti in s tem zagotovi čim večja dodana vrednost omrežja za Evropo.

Ob upoštevanju izzivov za politiko TEN-T, ki jih je opredelila tudi bela knjiga „Načrt za enotni evropski prometni prostor – Na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu“⁵ („bela knjiga“), bodo te smernice opredelile dolgoročno strategijo za politiko TEN-T do leta 2030/2050.

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

² Odločba št. 884/2004/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o spremembi Odločbe št. 1692/96/ES o smernicah Skupnosti za razvoj vseevropskega prometnega omrežja, UL L 201, 7.6.2004, str. 1

³ Uredba (ES) št. 680/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2007 o določitvi splošnih pravil za dodelitev finančne pomoči Skupnosti na področju vseevropskih prometnih in energetskih omrežij, UL L 162, 22.6.2007, str. 1

⁴ Sklep št. 661/2010/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2010 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja (prenovitev), UL L 204, 5.8.2010, str. 1

⁵ COM(2011) 144

1.2 Obravnavana vprašanja

Na ravni EU je treba obravnavati pet glavnih težav:

Prvič, manjkajoče povezave, zlasti na čezmejnih odsekih, so glavna ovira za prosti pretok blaga in potnikov v državah članicah ter med njimi in sosednjimi državami.

Drugič, obstajajo velike in trajne razlike v kakovosti in razpoložljivosti infrastrukture med državami članicami in znotraj njih (ozka grla). Izboljšave so potrebne zlasti na povezavah vzhod–zahod, z zagotavljanjem nove prometne infrastrukture in/ali vzdrževanjem, sanacijo ali posodobitvijo obstoječe infrastrukture.

Tretjič, prometna infrastruktura med vrstami prevoza je razdrobljena. Na področju zagotavljanja multimodalnih povezav številni evropski tovorni terminali, potniške postaje, pristanišča na celinskih vodah, morska pristanišča, letališča in urbana vozlišča niso kos tej nalogi. Ker ta vozlišča nimajo multimodalne funkcije, sta potencial multimodalnega prometa ter njegova sposobnost za odpravljanje ozkih grl in premoščanje manjkajočih povezav premalo izkoriščena.

Četrtič, naložbe v prometno infrastrukturo bi morale prispevati k doseganju ciljev zmanjševanja emisij toplogrednih plinov v prometu za 60 odstotkov do leta 2050.

Petič, države članice še vedno ohranjajo različna operativna pravila in zahteve, zlasti na področju interoperabilnosti, kar prispeva k oviram na prometni infrastrukturi in ozkim grlom.

1.3 Področja ukrepanja

Cilj tega predloga je zgraditi in razviti celotno vseevropsko prometno omrežje, ki ga sestavlja infrastruktura za železnico, celinske plovne poti, ceste, pomorski in zračni promet, in s tem zagotoviti nemoteno delovanje notranjega trga ter krepitev gospodarske in socialne kohezije.

Prvo področje ukrepanja za doseganje teh ciljev je „idejno načrtovanje“. Komisija je na podlagi javnega posvetovanja z zainteresiranimi stranmi sklenila, da bi se lahko vseevropsko prometno omrežje najbolje razvijalo s pristopom dvojne plasti, ki je sestavljena iz celovitega omrežja in osrednjega omrežja.

Celovito omrežje pomeni osnovno plast vseevropskega prometnega omrežja. Sestavljeno je iz vse obstoječe in načrtovane infrastrukture, ki izpolnjuje zahteve iz teh smernic. Celovito omrežje mora biti zagotovljeno najpozneje do 31. decembra 2050.

Osrednje omrežje prekriva celovito omrežje in je sestavljeno iz njegovih strateško najpomembnejših delov. Je glavna opora omrežja za multimodalno mobilnost. Osredotoča se na tiste sestavne dele TEN–T, ki imajo najvišjo evropsko dodano vrednost: manjkajoče čezmejne povezave, glavna ozka grla in multimodalna vozlišča. Osrednje omrežje mora biti zagotovljeno najpozneje do 31. decembra 2030.

Drugo področje ukrepanja se nanaša na instrumente za izvajanje. Komisija je razvila koncept koridorjev osrednjega omrežja, pri čemer je ustrezno upoštevala tovarne železniške

koridorje⁶. Ti koridorji bodo zagotavljali okvirni instrument za usklajeno izvajanje osrednjega omrežja. Z vidika področja uporabe bodo koridorji osrednjega omrežja praviloma obsegali tri vrste prevoza in prečkali najmanj tri države članice. Če je mogoče, bi morali zagotoviti povezavo z morskim pristaniščem. Z vidika dejavnosti bodo koridorji osrednjega omrežja zagotovili platformo za upravljanje zmogljivosti, naložbe, gradnjo in usklajevanje multimodalnih objektov in naprav za pretovarjanje ter uporabo interoperabilnih sistemov za upravljanje prometa.

1.4 Usklajenost z drugimi politikami in cilji EU

Predlog ustreza politiki, ki jo je Komisija napovedala v beli knjigi. Posebej je omenjen kot del pobude št. 34 o osrednjem omrežju strateške evropske infrastrukture⁷.

Te smernice sledijo zlasti strategiji, ki je opredeljena v beli knjigi: odstraniti glavne ovire in ozka grla na ključnih območjih prometne infrastrukture. Namen je ustvariti enotni evropski prometni prostor z boljšimi prometnimi storitvami in popolnoma povezanim prometnim omrežjem. To bo povežalo različne vrste prevoza in poskrbelo za temeljito spremembo prometnih modelov za potnike in tovor. Ta sprememba je nujna za izpolnjevanje cilja zmanjšanja emisij toplogrednih plinov za 60 odstotkov do leta 2050.

Brez podpore ustreznega omrežja in pametnejšega pristopa pri njegovi uporabi velike spremembe v prometu niso izvedljive. Načrtovanje in razvoj infrastrukture sta bistvena za razvoj trajnostnega prometnega sistema.

Predlog bo prispeval tudi k ciljem politike, navedenim v sporočilu Komisije „Evropska digitalna agenda“⁸, s podpiranjem izvajanja inteligentnih prometnih sistemov. Predlog je tudi eden od ukrepov iz Akta o enotnem trgu, ki ga je Komisija predlagala aprila 2011⁹, saj so omrežja glavna opora notranjega trga in imajo ključno vlogo pri spodbujanju toka in učinkovitega kroženja blaga in storitev.

Spodbujanje trajnostnega prometa je bilo opredeljeno tudi kot eno od sredstev za doseganje ene od treh ključnih prednostnih nalog iz strategije za pametno, trajnostno in vključujočo rast Evropa 2020, ki jo je Komisija sprejela 3. marca 2010¹⁰, in sicer trajnostna rast z obravnavanjem kritičnih ozkih grl, zlasti čezmejnih odsekov in intermodalnih vozlišč (mest, pristanišč, logističnih platform).

Predlog prispeva tudi h krepitvi ozemeljske kohezije ozemlja EU – ki je eden od ciljev EU – skupaj z gospodarsko in socialno kohezijo.

⁶ 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.

⁷ Glejte oddelek 3.1: „Prometna infrastruktura: ozemeljska kohezija in gospodarska rast“ Priloge 1 k beli knjigi.

⁸ COM(2010) 245, konč./2

⁹ COM(2011) 206, konč.

¹⁰ COM(2010) 2020 konč.

2. REZULTATI POSVETOVANJ Z ZAINTERESIRANIMI STRANMI IN OCENA UČINKA

2.1 Posvetovanje z zainteresiranimi stranmi

Komisija je opravila obsežno in temeljito posvetovanje z javnimi zainteresiranimi stranmi, ki je potekalo od februarja 2009 do junija 2010.

Komisija je začela postopek posvetovanja s sprejetjem zelene knjige. Odprla je razpravo o najpomembnejših izzivih in ciljih politike TEN-T ter možnih načinih za doseganje ciljev¹¹.

Na podlagi prispevkov zainteresiranih strani je Komisija ustanovila šest strokovnih skupin, ki so v času od novembra 2009 do aprila 2010 analizirale več ključnih vidikov prihodnjega razvoja TEN-T¹². Priporočila strokovnih skupin so bila vključena v delovni dokument Komisije, ki je bil predložen v javno posvetovanje 4. maja 2010¹³.

Javna posvetovanja so pritegnila skupno več kot 530 prispevkov. Velika večina prispevkov je podprla možnost novega pristopa dvojne plasti za načrtovanje TEN-T, s celovitim omrežjem kot osnovno plastjo in osrednjim omrežjem, sestavljenim iz strateško najpomembnejših delov vseevropskega prometnega omrežja.

Oktobra 2009 in junija 2010 sta v Neaplju oziroma Zaragozi potekali ministrska konferenca in konferenca zainteresiranih strani.

Februarja 2011 je Komisija Svetu in Evropskemu parlamentu predložila delovni dokument svojih služb¹⁴, ki je dodatno razvil metodologijo ter scenarije za načrtovanje in izvajanje.

2.2 Zbiranje in uporaba strokovnih mnenj

Poleg javnega posvetovanja z zainteresiranimi stranmi je bila Komisija prek odbora za spremljanje smernic in izmenjavo informacij, ustanovljenega z Odločbo št. 1692/96/ES, v stalnih stikih tudi z državami članicami. Prek tega odbora, ki se od leta 2010 sestaja vsak mesec, so bile države članice obveščene o napredku in vsebini postopka spreminjanja.

Službe Komisije so organizirale tudi več krogov dvostranskih in večstranskih srečanj z državami članicami za podrobno razpravo o razvoju celovitega omrežja in predstavitev najpomembnejših značilnosti osrednjega omrežja.

Stiki s posameznimi zainteresiranimi stranmi so bili vzpostavljeni na ločenih sestankih, konferencah in prek koordinatorjev EU na srečanjih ustreznih prednostnih projektov.

¹¹ „TEN-T: Pregled politike. Naproti bolj povezanemu vseevropskemu prometnemu omrežju v službi skupne prometne politike“, COM (2009) 44, konč.

¹² Področja, ki so jih obravnavale strokovne skupine, so: struktura celovitega in osrednjega omrežja ter metodologija načrtovanja TEN-T, vključevanje prometne politike v načrtovanje TEN-T, inteligentni prometni sistemi in nove tehnologije v okviru TEN-T, TEN-T in povezave zunaj EU, financiranje TEN-T ter pravni in nefinančni vidiki TEN-T.

¹³ „Posvetovanje o prihodnji politiki vseevropskega prometnega omrežja“, COM (2010) 212 konč.

¹⁴ „Nova politika vseevropskega prometnega omrežja. Vprašanja načrtovanja in izvajanja“, SEC(2011) 101.

2.3 Ocena učinka

Ocena učinka opredeljuje štiri posebne cilje za obravnavanje problema razdrobljenega omrežja.

Za izboljšanje usklajevanja pri načrtovanju EU je prvi posebni cilj:

- opredelitev usklajenega in preglednega pristopa za čim večje povečanje dodane vrednosti EU vseevropskega prometnega omrežja z obravnavanjem razdrobljenosti omrežja v zvezi z manjkajočimi povezavami, multimodalnostjo in ustreznimi povezavami do sosednjih in tretjih držav ter zagotavljanjem ustrezne geografske pokritosti.

Zaradi oblikovanja trdne strukture upravljanja za zagotavljanje izvedbe optimalne konfiguracije omrežja preostali trije posebni cilji vključujejo:

- pospeševanje izvajanja evropskih *standardov* za sisteme upravljanja ter prizadevanje za razvoj usklajenih operativnih pravil za projekte TEN–T skupnega interesa. Ta cilj nima namena nalagati novih posebnih standardov in pravil, temveč zagotavljati učinkovito sprejemanje in izvajanje že razvitih skupnih evropskih standardov.
- Izboljšanje sodelovanja med državami članicami pri projektih skupnega interesa za usklajevanje naložb, časovnega načrtovanja, izbire poti, okoljske presoje ter ocene stroškov in koristi.
- Zagotavljanje, da je najpomembnejši element za razporejanje finančnih sredstev EU optimalna konfiguracija omrežja, ki omogoča usmerjanje na čezmejne odseke, manjkajoče povezave in ozka grla.

Rezultat sta dve možnosti politik:

- možnost 1 kombinira pristop načrtovanja, ki v glavnem temelji na sedanji politiki, vendar vključuje nekatere spremembe na podlagi pridobljenih izkušenj, z okrepljenim usklajevalnim pristopom pri izvajanju;
- možnost 2, ki kombinira močnejši pristop k usklajevanju načrtovanja na podlagi opredelitve optimirane konfiguracije strateškega „jedra“ TEN–T z enakim okrepljenim usklajevalnim pristopom pri izvajanju.

Obe možnosti bosta v primerjavi z izhodiščnim pristopom politike zagotovili znatne izboljšave na področju učinkovitosti izvajanja ter gospodarskih, socialnih in okoljskih učinkov. Možnost 2 bi imela zaradi večje usklajenosti na ravni načrtovanja in izvajanja večji skupni pozitivni učinek.

2.4 Metodologija za načrtovanje osrednjega omrežja

Načrtovanje osrednjega omrežja, ki ga vsebuje ta predlog, je rezultat skupno dogovorjene metodologije. Oblikovano je bilo v skladu z naslednjo dvofazno metodologijo.¹⁵

¹⁵ Podrobna metodologija je bila objavljena januarja 2011 v delovnem dokumentu služb Komisije „Nova politika vseevropskega prometnega omrežja – Vprašanja načrtovanja in izvajanja“. Metodologija je bila

Prvi korak je bila opredelitev glavnih vozlišč:

- glavna urbana vozlišča, ki zajemajo prestolnice vseh držav članic, vsa „MEGAMESTA“ v skladu s programom ESPON in druga velika urbana območja ali somestja, vključno z njihovo celotno ustrezno multimodalno infrastrukturo, kolikor je del celovitega omrežja; opredeljenih je bilo skupaj 82 urbanih vozlišč, ki so navedena v prilogi k tem smernicam; pristanišča in letališča, ki neposredno spadajo k urbanemu vozlišču, pa so del osrednjega omrežja;
- pristanišča zunaj teh glavnih urbanih vozlišč, ki presegajo določeno mejno vrednost obsega ali izpolnjujejo določena geografska merila; v prilogi k tem smernicam je navedenih skupaj 82 pristanišč;
- seznam najustreznejših mejnih prehodov: po en prehod za vsako vrsto prevoza med vsako državo članico in vsako sosednjo državo; v prilogi k tem smernicam je navedenih skupaj 46 mejnih prehodov.

Drugi korak je bila povezava teh glavnih vozlišč z multimodalnimi povezavami (cesta, železnica, celinske plovne poti) v skladu z razpoložljivostjo ali izvedljivostjo ob upoštevanju uspešnosti in učinkovitosti ter prednostne uporabe obstoječe infrastrukture.

3. PRAVNI ELEMENTI PREDLOGA

3.1 Povzetek predlaganih ukrepov

Predlagana uredba bo razveljavila in nadomestila Sklep št. 661/2010/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2010 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja.

Predlog vsebuje naslednje ključne elemente:

- vseevropsko prometno omrežje se bo razvijalo postopno na podlagi izvajanja pristopa dvojne plasti, sestavljene iz celovitega omrežja in osrednjega omrežja.
- Celovito omrežje mora biti zagotovljeno najpozneje do 31. decembra leta 2050, osrednje omrežje pa je treba izvajati kot prednostno nalogo do 31. decembra leta 2030.
- Smernice določajo okvir za opredeljevanje projektov skupnega interesa. Ti projekti prispevajo k razvoju in gradnji vseevropskega prometnega omrežja z gradnjo, vzdrževanjem, sanacijo in posodabljanjem infrastrukture, ukrepi za spodbujanje z viri gospodarne uporabe infrastrukture ter omogočanjem trajnostnih in učinkovitih storitev tovornega prometa.

nekoliko prilagojena na podlagi vprašanj, postavljenih na srečanju ministrov za promet 7. in 8. februarja 2011 in na srečanjih visokih predstavnikov vseh držav članic EU.

- Evropska unija lahko zaradi sodelovanja s tretjimi in sosednjimi državami¹⁶ spodbuja projekte obojestranskega interesa.
- Celovito omrežje je določeno z:
 - zemljevidi;
 - sestavnimi deli infrastrukture;
 - zahtevami glede infrastrukture;
 - prednostnimi nalogami za spodbujanje projektov skupnega interesa.
- Tovorni terminali, potniške postaje, pristanišča na celinskih vodah, morska pristanišča in letališča bodo povezovala načine prevoza, da se omogoči multimodalni promet.
- Urbana vozlišča so ključni elementi v celovitem omrežju kot povezovalne točke med različnimi deli prometne infrastrukture.
- Smernice določajo za osrednje omrežje poleg zahtev za celovito omrežje tudi posebne zahteve, na primer razpoložljivost alternativnih goriv. Komisija bo spremljala in ocenjevala napredek, dosežen pri izvajanju osrednjega omrežja.
- Koridorji osrednjega omrežja bodo instrument za izvajanje osrednjega omrežja. Temeljijo na modalnem vključevanju in interoperabilnosti ter vodijo k usklajenemu razvoju in upravljanju.
- Evropski koordinatorji bodo lajšali usklajeno izvajanje koridorjev v sodelovanju s platformami za koridorje, ki jih bodo ustanovile zadevne države članice.
- Vsaka platforma za koridorje bo kot strukturo za upravljanje določila večletni razvojni načrt, vključno z načrti naložb in izvajanja. Komisija bo na podlagi teh podatkov sprejela izvedbene akte (sklepe) za vsak koridor.
- Predlog zahteva redne preglede prilog z delegiranimi akti, da se posodobijo zemljevidi celovitega omrežja. Predvideva tudi pregled osrednjega omrežja do leta 2023.

3.2 Pravna podlaga

Pravna podlaga tega predloga je člen 172 Pogodbe o delovanju Evropske unije.

¹⁶ V Prilogi III so regionalna prometna omrežja navedena do mere, do katere so bila že opredeljena. Za sosednje države, ki spadajo v okvir vzhodnega partnerstva, bodo regionalna omrežja opredeljena na podlagi zaključkov Odbora vzhodnega partnerstva za promet, ti pa bodo temeljili na delu, opravljenem v okviru TRACECA. Za sosednje države na jugu bodo regionalna omrežja opredeljena na podlagi dela, opravljenega v okviru evro-sredozemskega prometnega foruma.

3.3 Načelo subsidiarnosti

Usklajen razvoj vseevropskega prometnega omrežja za podpiranje prometnih tokov na enotnem evropskem trgu ter gospodarska, socialna in ozemeljska kohezija v Evropi zahtevata ukrepanje na ravni Evropske unije, ker takšnih ukrepov države članice ne morejo sprejemati posamezno. To zlasti velja za čezmejne odseke.

3.4 Načelo sorazmernosti

Predlog je v skladu z načelom sorazmernosti in spada v področje uporabe ukrepov za vseevropsko prometno omrežje, kakor so opredeljeni v členu 170 Pogodbe o delovanju Evropske unije.

Ukrepanje, ki ga predvideva ta predlog, je posebej omejeno na evropsko razsežnost infrastrukturnih prometnih omrežij.

3.5 Izbira instrumentov

Sedanje smernice TEN–T so bile predlagane in sprejete kot sklep Evropskega parlamenta in Sveta. Ta sklep je posebej naslovljen na države članice in določa, da so smernice v celoti zavezujoče za vse države članice.

Čeprav so bile države članice doslej glavni akterji v razvoju in upravljanju prometne infrastrukture, razvoj kaže, da se te razmere postopoma spreminjajo. Pomembni dejavniki v razvoju infrastrukture postajajo tudi regionalni in lokalni organi, upravljavci infrastrukture, prevozniki ter drugi javni in zasebni subjekti.

Ker se poleg držav članic v načrtovanje, razvoj in delovanje vseevropskega prometnega omrežja vključuje več akterjev, je pomembno zagotoviti, da so te smernice zavezujoče za vse. Zato je Komisija kot pravni instrument za ta predlog izbrala uredbo.

Upoštevati je treba tudi, da je predlog namenjen za obdobje do leta 2050. Zato je težko predvideti vse kategorije dejavnikov, ki se lahko v tem obdobju vključijo v izvedbene projekte TEN–T.

3.6 Evropski gospodarski prostor

Predlagani akt se nanaša na zadevo EGP in ga je zato treba razširiti na Evropski gospodarski prostor.

4. PRORAČUNSKÉ POSLEDICE

Predlog ne prinaša dodatnega stroška za proračun EU.

5. INSTRUMENT ZA POVEZOVANJE EVROPE

Komisija je v sporočilu o večletnem finančnem okviru 2014–2020¹⁷ napovedala oblikovanje novega instrumenta na ravni EU, „Instrumenta za povezovanje Evrope“, ki bo financiral

¹⁷ COM(2011) 500 konč.

prednostno infrastrukturo EU na področju prometa, energetike in širokopasovnih digitalnih omrežij. Podpiral bo infrastrukturo z evropsko razsežnostjo in razsežnostjo enotnega trga ter usmerjal podporo EU na prednostna omrežja, ki jih je treba začeti izvajati do leta 2020, in področja, ki so najbolj upravičena do evropskih ukrepov. Instrument bo imel en sklad v višini 50 milijard EUR za obdobje 2014–2020, pri čemer bo 31,7 milijard EUR razporejenih na promet, od tega bo 10 milijard EUR namenskih sredstev na voljo za naložbe v povezano prometno infrastrukturo v državah članicah, ki so upravičene do Kohezijskega sklada. Komisija v tem sporočilu predlaga tudi, da bi bilo treba infrastrukturne projekte, ki so v interesu EU in potekajo skozi sosednje in predpristopne države, v prihodnosti usklajevati in krepiti v okviru novega instrumenta za povezovanje Evrope¹⁸.

Pričujoče smernice bodo skupaj z Instrumentom za povezovanje Evrope določile prednosti za financiranje prometne infrastrukture iz evropskih virov.

6. POENOSTAVITEV

Predlog prispeva k poenostavitvi obstoječih pravil. Na podlagi novega pristopa koridorjev in ustanovitve platform za koridorje se lahko poenostavi priprava projektov.

¹⁸ Takšno usklajevanje bi med drugim lahko vključevalo financiranje iz Sklada za spodbujanje naložb v sosedstvo (NIF) ali instrumenta za predpristopno pomoč (IPA).

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

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

ob upoštevanju predloga Evropske Komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora¹⁹,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij²⁰,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Odločba št. 1692/96/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. julija 1996 o smernicah Skupnosti za razvoj vseevropskega prometnega omrežja²¹ je bila zaradi jasnosti prenovljena s Sklepom št. 661/2010/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2010 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja²².
- (2) Načrtovanje, razvoj in delovanje vseevropskih prometnih omrežij prispeva k doseganju glavnih ciljev Unije, na primer k nemotenemu delovanju notranjega trga in krepitvi ekonomske in socialne kohezije, in ima tudi posebne cilje v zvezi z omogočanjem nemotene in trajnostne mobilnosti oseb in blaga ter zagotavljanje dostopnost do vseh regij Unije.
- (3) Te posebne cilje je treba doseči z zagotavljanjem povezav in interoperabilnosti med nacionalnimi prometnimi omrežji na način, ki je gospodaren z viri.
- (4) Posledice naraščanja prometa so povečani zastoji na mednarodnih prometnih koridorjih. Da se zagotovi mednarodna mobilnost blaga in potnikov, je treba optimirati

¹⁹ UL C , , str. .

²⁰ UL C , , str. .

²¹ UL L 228, 9.9.1996, str. 1.

²² UL L 204, 5.8.2010, str. 1.

in, če je potrebno, razširiti zmogljivosti vseevropskega prometnega omrežja in uporabo teh zmogljivosti z odstranitvijo ozkih grl na infrastrukturi ter premoščanjem infrastrukturnih povezav v državah članicah in med njimi.

- (5) Kakor je navedeno v beli knjigi o prometu „Načrt za enotni evropski prometni prostor – Na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu“²³, se učinkovitost in uspešnost prometa lahko zelo izboljšata z zagotavljanjem boljšega modalnega vključevanja v omrežju na področju infrastrukture, informacijskih tokov in postopkov.
- (6) Bela knjiga poziva k uvajanju informacijske in komunikacijske tehnologije, povezane s prometom, za zagotavljanje boljšega in integralnega upravljanja prometa ter poenostavljanje upravnih postopkov na podlagi izboljšane logistike tovora, sledenja tovora ter optimiranja voznih redov in prometnih tokov. Ker takšni ukrepi spodbujajo učinkovito upravljanje in uporabo prometne infrastrukture, bi morali spadati v področje uporabe te uredbe.
- (7) Politika vseevropskega prometnega omrežja mora upoštevati razvoj prometne politike in lastništvo infrastrukture. V preteklosti so bile države članice glavni subjekti, ki so bili pristojni za oblikovanje in vzdrževanje prometne infrastrukture. Za izgradnjo multimodalnega vseevropskega prometnega omrežja so postali primerni tudi drugi subjekti, vključno z zasebnimi, kot so na primer upravljavci infrastrukture, koncesionarji ali pristaniški in letališki organi.
- (8) Vseevropsko prometno omrežje v veliki meri sestavlja obstoječa infrastruktura. Obstoječo infrastrukturo upravljajo različni javni in zasebni subjekti. Da bi bili cilji nove politike vseevropskega prometnega omrežja v celoti doseženi, je treba v Uredbi določiti enotne zahteve v zvezi z infrastrukturo, da jih bo upošteval vsak subjekt, ki je odgovoren za infrastrukturo vseevropskega prometnega omrežja.
- (9) Vseevropsko prometno omrežje bi se najbolje razvijalo s pristopom dvojne plasti, ki jo sestavljata celovito omrežje in osrednje omrežje, pri čemer sta plasti najvišja raven načrtovanja infrastrukture v Uniji.
- (10) Celovito omrežje bi moralo biti prometno omrežje v celotni Evropi, ki zagotavlja dostopnost do vseh regij v Uniji, vključno z oddaljenimi in najbolj oddaljenimi regijami, kot si za to prizadeva tudi celostna pomorska politika²⁴, in krepí njihovo medsebojno povezanost. Smernice bi morale opredeliti zahteve za infrastrukturo celovitega omrežja, da se do leta 2050 doseže omrežje visoke kakovosti v celotni Uniji.
- (11) Osrednje omrežje je treba opredeliti in izvajati kot prednostno nalogo do leta 2030 v okviru, ki ga zagotavlja celovito omrežje. Pomeniti bi moralo glavno oporo razvoju multimodalnega prometnega omrežja in spodbujati razvoj celotnega celovitega omrežja. Prav tako bi moralo omogočati, da se ukrepanje Unije usmeri na tiste sestavne dele vseevropskega prometnega omrežja, ki zagotavljajo najvišjo evropsko dodano vrednost, zlasti na čezmejne odseke, manjkajoče povezave, multimodalne povezovalne točke in glavna ozka grla.

²³ COM(2011) 144 konč.

²⁴ COM(2007) 575 konč.

- (12) Da se osrednje in celovito omrežje zagotovita na usklajen način in pravočasno ter se s tem omogočijo čim večje koristi omrežja, bi morale zadevne države članice poskrbeti, da se projekti skupnega interesa zaključijo do leta 2030 oziroma 2050.
- (13) Opredeliti je treba projekte skupnega interesa, ki bodo prispevali k zagotavljanju vseevropskega prometnega omrežja in bodo usklajeni s prednostnimi nalogami, določenimi v smernicah.
- (14) Projekti skupnega interesa morajo jasno dokazati evropsko dodano vrednost. Čezmejni projekti imajo običajno visoko evropsko dodano vrednost, vendar so njihovi neposredni gospodarski učinki lahko manjši kot pri nacionalnih projektih. Zato je verjetno, da brez posega Unije ne bodo izvedeni.
- (15) Ker v razvoj in izvajanje vseevropskega prometnega omrežja niso vključene le države članice, je treba pri izvajanju takšnih projektov za vse spodbujevalce projektov, kot so regionalni in lokalni organi, upravljavci infrastrukture ter drugi javni ali zasebni subjekti, zagotoviti pravice in obveznosti iz te uredbe ter drugih zadevnih predpisov in postopkov, ki veljajo na ravni Unije ali posameznih držav.
- (16) Sodelovanje s sosednjimi in tretjimi državami je potrebno, da se zagotovi povezanost in interoperabilnost med ustreznimi infrastrukturnimi omrežji. Zato bi morala Unija, kadar je to primerno, spodbujati projekte dvostranskega interesa s temi državami.
- (17) Da se doseže modalna vključenost v celotnem omrežju, je potrebno ustrezno načrtovanje vseevropskega prometnega omrežja. To pomeni tudi izvajanje posebnih zahtev v zvezi z infrastrukturo, inteligentnimi prometnimi sistemi, opremo in storitvami v celotnem omrežju. Zato je treba zagotoviti ustrezno in usklajeno uvajanje takšnih zahtev po vsej Evropi za vsako vrsto prevoza ter njihovo povezanost v celotnem vseevropskem prometnem omrežju in zunaj njega, da se dosežejo koristni učinki omrežja in omogočijo učinkoviti vseevropski prevozi na velike razdalje.
- (18) Za opredelitev obstoječe in načrtovane prometne infrastrukture za celovito in osrednje omrežje je treba zagotoviti zemljevide in jih čez nekaj časa prilagoditi, da se upošteva razvoj prometnih tokov. Tehnične podlage za zemljevide zagotavlja tehnični informacijski sistem za vseevropsko prometno omrežje Komisije (TENtec), ki vsebuje višjo raven podrobnosti o vseevropski prometni infrastrukturi.
- (19) Smernice bi morale določiti prednostne naloge, da se dosežejo cilji v danem obdobju.
- (20) Inteligentni prometni sistemi so potrebni za zagotavljanje podlage za optimiranje prometa in prevozov ter izboljšanje ustreznih storitev.
- (21) Smernice bi morale zagotoviti razvoj celovitega omrežja v urbanih vozliščih, ker so ta vozlišča začetna ali končna postaja („zadnji del poti“) za potnike in tovor, ki se premikajo po vseevropskem prometnem omrežju, ter točke prenosa v različnih vrstah prevoza ali med njimi.
- (22) Vseevropsko prometno omrežje bi moralo zaradi svoje velikosti zagotoviti podlago za obsežno uvajanje novih tehnologij in inovacij, ki bi lahko na primer pomagale izboljšati skupno učinkovitost evropskega prometnega sektorja in omejiti njegov ogljični odtis. To bo prispevalo k strategiji Evropa 2020 in cilju 60–odstotnega zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2050 (na podlagi ravni leta 1990),

navedenega v beli knjigi o prometu, hkrati pa tudi k cilju povečanja energetske varnosti za Unijo.

- (23) Vseevropsko prometno omrežje mora zagotoviti učinkovito multimodalnost, da se omogoči boljša izbira vrst prevoza in združevanje velikih količin za prevoze na dolgih razdaljah. To bo povečalo gospodarsko privlačnost multimodalnosti za pošiljatelje.
- (24) Da se doseže kakovostna in učinkovita prometna infrastruktura v vseh vrstah prevoza, bi morale smernice vsebovati določbe o varni mobilnosti potnikov in tovora, vplivu podnebnih sprememb, možnih naravnih nesreč na infrastrukturi in nesreč, ki jih povzroči človek, ter o dostopnosti za vse uporabnike prevozov.
- (25) Osrednje omrežje bi moralo biti podsklop celovitega omrežja in ga prekrivati. Predstavljati bi moralo strateško najpomembnejša vozlišča in povezave vseevropskega prometnega omrežja v skladu s potrebami prometa. Osrednje omrežje bi moralo biti multimodalno, kar pomeni, da bi moralo vključevati vse vrste prevoza in njihove povezave ter ustrezne sisteme za upravljanje prometa in informacij.
- (26) Da bi lahko začeli izvajati osrednje omrežje v načrtovanem času, bi lahko uporabili pristop koridorjev, in sicer kot instrument za čezmejno usklajevanje različnih projektov ter usklajevanje razvoja koridorja in tako povečanje prednosti, ki jih omrežje ponuja.
- (27) Koridorji osrednjega omrežja bi morali obravnavati tudi širše cilje politik ter olajšati modalno vključevanje in multimodalne prevoze. To bi moralo omogočati posebej razvite koridorje, ki imajo optimirano porabo energije in emisije, kar bi zmanjšalo učinke na okolje, in so privlačni tudi zaradi zanesljivosti, omejenih zastojev ter nizkih operativnih in upravnih stroškov. Začetni seznam koridorjev bi bilo treba vključiti v Uredbo (EU) XXX/2012 [Instrument za povezovanje Evrope], vendar bi moral biti prilagodljiv, da bi upošteval spremembe prometnih tokov.
- (28) Oblikovanje platform za takšne koridorje osrednjega omrežja bi olajšalo načrtovanje prave strukture upravljanja in opredeljevanje virov financiranja za kompleksne čezmejne projekte. Evropski koordinatorji bi morali olajšati usklajeno izvajanje koridorjev osrednjega omrežja.
- (29) Pri razvoju koridorjev osrednjega omrežja je treba ustrezno upoštevati tovarne železniške koridorje, ki so določeni v skladu z Uredbo (EU) št. 913/2010 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. septembra 2010 o evropskem železniškem omrežju za konkurenčen tovorni promet²⁵, in Evropski razvojni načrt za ERTMS, opredeljen v Odločbi Komisije 2009/561/ES z dne 22. julija 2009 o spremembi Odločbe 2006/679/ES o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom vodenje–upravljanje in signalizacija vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti²⁶.
- (30) Da se zagotovi čim večja usklajenost med smernicami in programiranjem ustreznih finančnih instrumentov, ki so na voljo na ravni Unije, mora financiranje vseevropskega prometnega omrežja temeljiti na tej uredbi in izhajati iz Instrumenta za

²⁵ UL L 276, 20.10.2010, str. 22.

²⁶ UL L 194, 25.7.2009, str. 60.

povezovanje Evrope²⁷. Zato mora zagotavljati usklajevanje in kombiniranje financiranja iz ustreznih notranjih in zunanjih instrumentov, kot so strukturni in kohezijski skladi, Sklad za spodbujanje naložb v sosedstvo (NIF), Instrument za predpristopno pomoč (IPA)²⁸, ter financiranja iz Evropske investicijske banke, Evropske banke za obnovo in razvoj ter drugih finančnih institucij. Države članice bi morale pri razvoju vseevropskega prometnega omrežja zlasti upoštevati predhodne pogoje, ki se uporabljajo za promet, iz Priloge IV k Uredbi (EU) št. XXX/2012 [Uredba o skupnih določbah za Evropski sklad za regionalni razvoj, Evropski socialni sklad, Kohezijski sklad, Evropski kmetijski sklad za razvoj podeželja in Evropski sklad za pomorstvo in ribištvo, ki so zajeti v skupnem strateškem okviru, ter o splošnih določbah za Evropski sklad za regionalni razvoj, Evropski socialni sklad in Kohezijski sklad ter o razveljavitvi Uredbe (ES) št. 1083/2006]²⁹.

- (31) Za posodobitev prilog in zlasti zemljevidov zaradi upoštevanja morebitnih sprememb, ki izhajajo iz dejanske uporabe nekaterih elementov prometne infrastrukture, analiziranih na podlagi vnaprej določenih količinskih meja, je treba Komisijo v zvezi s spremembami teh prilog pooblastiti za sprejemanje aktov v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije. Zlasti je pomembno, da Komisija pri svojem pripravljalnem delu opravi ustrezna posvetovanja, tudi na strokovni ravni. Komisija mora pri pripravi in oblikovanju delegiranih aktov zagotoviti hkratno, pravočasno in ustrezno posredovanje pomembnih dokumentov Evropskemu parlamentu in Svetu.
- (32) Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te uredbe je treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila. Ta pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (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 Komisije³⁰.
- (33) Ker ciljev ukrepa, ki ga je treba sprejeti, in zlasti usklajene gradnje in razvoja vseevropskega prometnega omrežja države članice ne morejo zadovoljivo doseči in ker te cilje zaradi potrebe po njihovi uskladitvi lažje doseže Unija, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti, ki je določeno tudi v navedenem členu, ta uredba ne presega okvirov, ki so potrebni za doseganje navedenih ciljev –

²⁷ Uredba (EU) št. XXX/2012 ... [Instrument za povezovanje Evrope]

²⁸ Uredba Sveta (ES) št. 1085/2006 z dne 17. julija 2006 o vzpostavitvi instrumenta za predpristopno pomoč (IPA), UL L 210, 31.7.2006, str. 82.

²⁹ COM(2011) 615 konč.

³⁰ UL L 55, 28.2.2011, str. 13.

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

POGLAVJE I

SPLOŠNA NAČELA

Člen 1 *Vsebina*

1. Ta uredba določa smernice Unije (v nadaljnjem besedilu: smernice) za razvoj vseevropskega prometnega omrežja, ki določajo infrastrukturo vseevropskega prometnega omrežja, v okviru katerega se opredeljujejo projekti skupnega interesa in projekti obojestranskega interesa.
2. Smernice določajo zahteve, ki jih morajo upoštevati subjekti, odgovorni za upravljanje infrastrukture vseevropskega prometnega omrežja.
3. Smernice opredeljujejo prednostne naloge za razvoj vseevropskega prometnega omrežja.
4. Smernice predvidevajo ukrepe za izvajanje vseevropskega omrežja.

Člen 2 *Področje uporabe*

1. Smernice se uporabljajo za vseevropsko prometno omrežje, ki ga sestavljajo:
 - obstoječa in načrtovana infrastruktura iz odstavka 2 ter
 - ukrepi za spodbujanje učinkovitega upravljanja in uporabe te infrastrukture.
2. Prometno infrastrukturo vseevropskega prometnega omrežja sestavljajo:
 - (a) infrastruktura za železniški promet, kot je opredeljena v oddelku 1 Poglavlja II;
 - (b) infrastruktura za celinske plovne poti, kot je opredeljena v oddelku 2 Poglavlja II;
 - (c) infrastruktura za cestni promet, kot je opredeljena v oddelku 3 Poglavlja II;
 - (d) infrastruktura za pomorski promet, kot je opredeljena v oddelku 4 Poglavlja II;
 - (e) infrastruktura za zračni promet, kot je opredeljena v oddelku 5 Poglavlja II;
 - (f) infrastruktura za multimodalni promet, kot je opredeljena v oddelku 6 Poglavlja II;
 - (g) oprema in inteligentni prometni sistemi, povezani s prometno infrastrukturo iz točk (a) do (f).

Člen 3 Opredelitve pojmov

V tej uredbi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

- (a) „projekt skupnega interesa“ pomeni vsak del načrtovane prometne infrastrukture, obstoječe prometne infrastrukture ali vsako spremembo obstoječe prometne infrastrukture, ki izpolnjuje določbe Poglavlja II, in vse ukrepe, ki zagotavljajo učinkovito upravljanje in uporabo takšne infrastrukture;
- (b) „projekt obojestranskega interesa“ pomeni projekt med Unijo in eno ali več tretjimi državami, ki je namenjen povezovanju vseevropskega prometnega omrežja z omrežji prometne infrastrukture teh držav, da se olajšajo glavni prometni tokovi;
- (c) „tretja država“ pomeni vsako sosednjo državo in vse druge države, s katerimi lahko Unija sodeluje zaradi doseganja ciljev te uredbe;
- (d) „sosednja država“ pomeni državo, ki spada v okvir evropske sosedске politike, vključno s strateškim partnerstvom³¹, politiko širitve, Evropskim gospodarskim prostorom in Evropskim združenjem za prosto trgovino;
- (e) „evropska dodana vrednost“ v zvezi s projektom pomeni vrednost, ki izhaja iz ukrepanja Unije in je dodatek k vrednosti, ki bi jo sicer ustvaril le ukrep države članice;
- (f) „upravljavalec infrastrukture“ pomeni kateri koli organ ali podjetje, ki je odgovorno predvsem za vzpostavljanje in vzdrževanje prometne infrastrukture. To lahko obsega tudi upravljanje infrastrukturnih nadzornih in varnostnih sistemov;
- (g) „inteligentni prometni sistemi (ITS)“ pomenijo sisteme, ki uporabljajo informacijsko, komunikacijsko, navigacijsko tehnologijo in tehnologijo za pozicioniranje/ugotavljanje kraja za upravljanje mobilnosti in prometa na vseevropskem prometnem omrežju ter za zagotavljanje storitev z dodano vrednostjo državljanom in prevoznikom, tudi za varno, zaščiten in okolju prijazno uporabo omrežja ter učinkovito uporabo njegovih zmogljivosti. Obsegajo lahko tudi naprave v vozilih, če te oblikujejo nedeljiv sistem z ustreznimi sestavnimi deli infrastrukture. Obsegajo sisteme, tehnologije in storitve, navedene v točkah od (h) do (l);
- (h) „sistem upravljanja zračnega prometa“ pomeni sistem, kot je določen z Uredbo (ES) št. 552/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o interoperabilnosti evropske mreže za upravljanje zračnega prometa (uredba o interoperabilnosti)³² in Osrednjim načrtom evropske mreže za upravljanje zračnega prometa (ATM), kot je opredeljen v Uredbi Sveta (ES) št. 219/2007 z

³¹ COM(2004) 106 konč.

³² UL L 96, 31.3.2004, str. 26.

dne 27. februarja 2007 o ustanovitvi skupnega podjetja za razvoj nove generacije evropskega sistema upravljanja zračnega prometa (SESAR)³³;

- (i) „sistemi spremljanja in obveščanja za ladijski promet“ (VTMIS) pomenijo sisteme, uvedene za spremljanje in upravljanje prometa in pomorskega prometa, ki uporabljajo informacije iz sistema za samodejno prepoznavanje ladij (AIS), prepoznavanja in sledenja ladij na velike razdalje (LRIT), obalne radarske sisteme in radijske komunikacije, kakor je opredeljeno v Direktivi 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/EGS³⁴;
- (j) „Rečne informacijske storitve (RIS)“ pomenijo informacijske in komunikacijske tehnologije na celinskih plovnih poteh, kakor so opredeljene v Direktivi Evropskega parlamenta in Sveta 2005/44/ES z dne 7. septembra 2005 o usklajenih rečnih informacijskih storitvah (RIS) na celinskih plovnih poteh v Skupnosti³⁵;
- (k) „e-pomorske storitve“ pomenijo storitve, ki uporabljajo napredne in interoperabilne informacijske tehnologije v sektorju pomorskega prometa za lažjo prepustnost tovora na morju in v pristaniških območjih;
- (l) „Evropski sistem za vodenje železniškega prometa (ERTMS)“ pomeni sistem, ki je opredeljen z Odločbo Komisije 2006/679/ES z dne 28. marca 2006³⁶ in Odločbo Komisije 2006/860 z dne 7. novembra 2006³⁷ o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom vodenje-upravljanje in signalizacija vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti;
- (m) „vrsta prevoza“ pomeni železniški prevoz, prevoz po celinskih plovnih poteh, cestni, pomorski ali zračni prevoz;
- (n) „multimodalni promet“ pomeni prevoz tovora ali potnikov ali tovora in potnikov z uporabo dveh ali več načinov prevoza;
- (o) „urbano vozlišče“ pomeni urbano območje, na katerem je prometna infrastruktura vseevropskega prometnega omrežja povezana z drugimi deli te infrastrukture ter z infrastrukturo za regionalni in lokalni promet;
- (p) „logistična platforma“ pomeni območje, ki je neposredno povezano s prometno infrastrukturo vseevropskega prometnega omrežja, vključuje vsaj en tovorni terminal in omogoča izvajanje logističnih dejavnosti;
- (q) „tovorni terminal“ pomeni strukturo, ki je opremljena za pretovarjanje med vsaj dvema vrstama prevoza in začasno skladiščenje tovora, na primer

³³ UL L 64, 2.3.2007, str. 1.

³⁴ UL L 208, 5.8.2002, str. 10.

³⁵ UL L 255, 30.9.2005, str. 152.

³⁶ UL L 284, 16.10.2006, str. 1.

³⁷ UL L 342, 7.12.2006, str. 1.

terminale v pristaniščih, pristaniščih na celinskih vodah, letališčih in železniško–cestne terminale;

- (r) „regija NUTS“ pomeni regijo, kot je opredeljena v klasifikaciji statističnih teritorialnih enot.

Člen 4

Cilji vseevropskega prometnega omrežja

1. Vseevropsko prometno omrežje omogoča prometne storitve in prevoze, ki:
 - (a) izpolnjujejo potrebe po mobilnosti in prevozih njegovih uporabnikov v Uniji in v povezavi s tretjimi državami, s čimer prispevajo k nadaljnji gospodarski rasti in konkurenčnosti;
 - (b) so gospodarsko učinkoviti, prispevajo k ciljem nizkoogljičnega in čistega prometa, energetske varnosti in varstvu okolja, so varni in imajo visoke standarde kakovosti za potniški in tovorni promet;
 - (c) spodbujajo najsodobnejše tehnološke in operativne koncepte;
 - (d) zagotavljajo primerno dostopnost do vseh regij Unije in s tem spodbujajo socialno, gospodarsko in ozemeljsko kohezijo ter podpirajo vključujočo rast.
2. Pri razvijanju infrastrukture vseevropskega prometnega omrežja se dosegajo naslednji cilji:
 - (a) medsebojna povezanost in interoperabilnost nacionalnih prometnih omrežij;
 - (b) odstranitev ozkih grl in premoščanje manjkajočih povezav na prometni infrastrukturi in povezovalnih točkah med njenimi deli na ozemljih držav članic in mejnih prehodih med njimi;
 - (c) razvoj vseh vrst prevoza na način, ki je usklajen z zagotavljanjem trajnostnega in gospodarsko učinkovitega prometa na dolgi rok;
 - (d) optimalna vključenost in povezanost vseh vrst prevoza;
 - (e) učinkovita uporaba infrastrukture;
 - (f) spodbujanje široke uporabe prevozov z ogljično najbolj nevtralnimi učinki;
 - (g) prometne infrastrukturne povezave med vseevropskim prometnim omrežjem in omrežji prometne infrastrukture sosednjih držav ter spodbujanje njihove interoperabilnosti;
 - (h) določitev infrastrukturnih zahtev, predvsem na področju interoperabilnosti in varnosti, ki bodo merilo za ugotavljanje kakovosti, učinkovitosti in trajnosti prometnih storitev;

- (i) nemotene povezave med prometno infrastrukturo za promet na dolge razdalje na eni strani ter regionalni in lokalni promet na drugi strani za potniški in tovorni promet;
- (j) prometna infrastruktura, ki odraža posebne razmere v različnih delih Unije in zagotavlja enakomerno pokrivanje evropskih regij, vključno z najbolj oddaljenimi in drugimi obrobniimi regijami;
- (k) dostopnost za starejše ljudi, osebe z omejeno mobilnostjo in invalidne potnike.

Člen 5

Z viri gospodarno omrežje

Države članice in, če je primerno, regionalni in lokalni organi, upravljavci infrastrukture, prevozniki ter drugi javni in zasebni subjekti morajo načrtovati, razvijati in upravljati vseevropsko prometno omrežje na način, ki je gospodaren z viri, z:

- (a) optimizacijo združevanja in medsebojnega povezovanja infrastrukture;
- (b) obsežnim uvajanjem novih tehnologij in inteligentnih prometnih sistemov;
- (c) izboljšanjem in vzdrževanjem obstoječe prometne infrastrukture;
- (d) upoštevanjem možnih sinergij z drugimi omrežji, zlasti z vseevropskim energetske in/ali telekomunikacijskim omrežjem;
- (e) presojo strateških vplivov na okolje z zagotavljanjem ustreznih načrtov in programov ter presojo vplivov na blaženje podnebnih sprememb;
- (f) ukrepi za načrtovanje in povečevanje zmogljivosti infrastrukture, kjer je to potrebno;
- (g) ustreznim obravnavanjem občutljivosti prometne infrastrukture na podnebne spremembe ter naravne nesreče in nesreče, ki jih povzroči človek.

Člen 6

Dvoplastna struktura vseevropskega prometnega omrežja

1. Postopni razvoj vseevropskega prometnega omrežja se dosega zlasti z izvajanjem dvoplastne strukture tega omrežja, ki jo sestavljata celovito omrežje in osrednje omrežje.
2. Celovito omrežje sestavljajo vsa obstoječa in načrtovana prometna infrastruktura vseevropskega prometnega omrežja ter ukrepi za spodbujanje učinkovite uporabe te infrastrukture. Razvija se v skladu s Poglavljem II.
3. Osrednje omrežje je sestavljeno iz tistih delov celovitega omrežja, ki so strateško najpomembnejši za doseganje razvojnih ciljev vseevropskega prometnega omrežja. Opreljuje in razvija se v skladu s Poglavljem III.

Člen 7
Projekti skupnega interesa

1. Projekti skupnega interesa prispevajo k razvoju vseevropskega prometnega omrežja z gradnjo nove prometne infrastrukture, vzdrževanjem, sanacijo in nadgrajevanjem obstoječe prometne infrastrukture ter ukrepi za spodbujanje z viri gospodarne uporabe infrastrukture.
2. Projekt skupnega interesa:
 - (a) prispeva k ciljem iz člena 4;
 - (b) je usklajen s Poglavljem II, če gre za osrednje omrežje, pa tudi s Poglavljem III;
 - (c) zanj je opravljena socialno–ekonomska analiza stroškov in koristi, ki je pokazala pozitivno neto sedanjo vrednost;
 - (d) izkazuje jasno evropsko dodano vrednost.
3. Projekt skupnega interesa lahko obsega celotni cikel, vključno s študijami izvedljivosti in postopki pridobivanja dovoljenj, izvajanjem in ocenjevanjem.
4. Države članice in drugi spodbujevalci projektov sprejmejo vse potrebne ukrepe, da zagotovijo izvajanje projektov v skladu z ustreznimi predpisi in postopki Unije ter nacionalnimi predpisi in postopki, zlasti z zakonodajo Unije o okolju, varovanju podnebja, varnosti, konkurenčnosti, državnih pomočeh, javnem naročanju in javnem zdravju.
5. Projektni skupnega interesa so upravičeni do finančne pomoči Unije v skladu z instrumenti, ki so na voljo za vseevropsko prometno omrežje, zlasti Instrumentom za povezovanje Evrope, vzpostavljenim z Uredbo (EU) št. XXX/2012.

Člen 8
Sodelovanje s tretjimi državami

1. Unija lahko podpre projekte skupnega interesa zaradi povezave vseevropskega prometnega omrežja z infrastrukturnimi omrežji tretjih držav, ki spadajo v evropsko sosedsko politiko, politiko širitve, Evropski gospodarski prostor in Evropsko združenje za prosto trgovino, če so projekti namenjeni za:
 - (a) povezovanje osrednjega omrežja na mejnih prehodih;
 - (b) zagotavljanje povezave med osrednjim omrežjem in prometnimi omrežji tretjih držav;
 - (c) dopolnitev prometne infrastrukture v tistih tretjih državah, ki so povezave med deli osrednjega omrežja Unije;
 - (d) izvajanje sistemov za upravljanje prometa v navedenih državah.

Tovrstni projekti skupnega interesa bodo izboljšali kapaciteto ali uporabnost omrežij v eni ali več državah članicah.

2. Unija lahko sodeluje s tretjimi državami zaradi spodbujanja projektov obojestranskega interesa. Ti projekti zadevajo:
 - (a) spodbujanje interoperabilnosti med vseevropskim prometnim omrežjem in infrastrukturnimi omrežji sosednjih držav;
 - (b) spodbujanje širitve politike vseevropskega prometnega omrežja v tretje države;
 - (c) lajšanje zračnega prometa s tretjimi državami, zlasti s širitvijo enotnega evropskega neba in sodelovanjem na področju upravljanja zračnega prometa;
 - (d) lajšanje pomorskega prometa in spodbujanje morskih avtocest s tretjimi državami.
3. Projekti obojestranskega interesa iz točke (a) odstavka 2 morajo izpolnjevati ustrezne določbe Poglavlja II.
4. Priloga III vsebuje okvirne zemljevide širitve vseevropskega prometnega omrežja na nekatere sosednje države.
5. Unija lahko za spodbujanje projektov obojestranskega interesa s sosednjimi državami uporablja obstoječe ali vzpostavi nove instrumente za usklajevanje in financiranje, kakor sta Sklad za spodbujanje naložb v sosedstvo (NIF) ali Instrument za predpristopno pomoč (IPA).
6. Unija lahko zaradi doseganja katerega koli cilja iz tega člena sodeluje z mednarodnimi in regionalnimi organizacijami in organi.

POGLAVJE II

CELOVITO OMREŽJE

Člen 9

Splošne določbe

1. Celovito omrežje pomeni podlago za opredeljevanje projektov skupnega interesa.
2. Celovito omrežje:
 - (a) je navedeno v zemljevidih v Prilogi I k tej uredbi;
 - (b) je opredeljeno z opisom sestavnih delov infrastrukture;
 - (c) izpolnjuje zahteve za prometno infrastrukturo, ki jih določa to poglavje;
 - (d) določa okvir za prednostni razvoj infrastrukture iz členov od 10 do 35.
3. Države članice zagotovijo, da bo celovito omrežje končano in popolnoma usklajeno z ustreznimi določbami tega poglavja najpozneje do 31. decembra 2050.

Člen 10

Prednostne naloge

Unija, države članice, upravljavci infrastrukture in drugi spodbujevalci projektov bi morali pri razvijanju celovitega omrežja nameniti posebno pozornost ukrepom, ki so potrebni za:

- (a) izvajanje in uporabo inteligentnih prometnih sistemov, vključno z ukrepi, ki omogočajo upravljanje prometa, multimodalne vozne rede in informacijske storitve, multimodalno sledenje, načrtovanje zmogljivosti ter spletne rezervacije in storitve izdajanja združenih vozovnic;
- (b) premoščanje manjkajočih povezav in odstranjevanje ozkih grl, predvsem na čezmejnih odsekih;
- (c) odstranjevanje upravnih in tehničnih ovir, zlasti za interoperabilnost omrežja in konkurenčnost;
- (d) zagotavljanje optimalnega združevanja vrst prevoza;
- (e) zagotavljanje ustrezne dostopnosti do vseh regij Unije;
- (f) izboljšanje ali vzdrževanje kakovosti infrastrukture na področju učinkovitosti, varnosti, podnebja in, kadar je primerno, odpornosti na nesreče, okoljske uspešnosti, socialnih razmer, dostopnosti za vse uporabnike, kakovosti storitev in stalnosti prometnih tokov;
- (g) spodbujanje sodobnega tehnološkega razvoja;

- (h) zagotavljanje energetske varnosti z omogočanjem uporabe alternativnih energetskih virov in pogonskih sistemov, predvsem tistih z nizko vsebnostjo CO₂ ali brez CO₂;
- (i) usmerjanje tovarnega prometa mimo urbanih območij.

ODDELEK 1

INFRASTRUKTURA ZA ŽELEZNIŠKI PROMET

Člen 11 **Zemljevidi**

Železniške proge, ki so del celovitega omrežja, so prikazane na zemljevidih v Prilogi I.

Člen 12 **Sestavni deli infrastrukture**

1. Infrastrukturo za železniški promet sestavljajo zlasti:
 - (a) proge za visoke hitrosti in proge za konvencionalne hitrosti, vključno s:
 - (i) stranskimi tiri;
 - (ii) predori;
 - (iii) mostovi;
 - (b) tovorni terminali in logistične platforme za pretovarjanje blaga v železniškem prevozu ter med železniškim in drugimi vrstami prevoza;
 - (c) postaje ob progah, navedenih v Prilogi I, za prevoz potnikov v železniškem prevozu ter med železniškim in drugimi vrstami prevoza;
 - (d) ustrezna oprema;
 - (e) inteligentni prometni sistemi.
2. Železniške proge morajo imeti eno od naslednjih oblik:
 - (a) železniške proge za prevoz visokih hitrosti, ki so:
 - (i) posebej zgrajene železniške proge za visoke hitrosti, prilagojene hitrostim, ki so enake ali večje od 250 km/h;
 - (ii) posebej nadgrajene proge za konvencionalne hitrosti, prilagojene za hitrosti približno 200 km/h;
 - (b) železniške proge za prevoz konvencionalnih hitrosti.

3. Tehnična oprema, povezana z železniškimi progami, mora obsegati sisteme elektrifikacije, opremo za vkrcanje in izstopanje potnikov ter natovarjanje in raztovarjanje tovora na postajah, logistične platforme in tovarne terminale. Vključevati mora vse objekte in opremo, ki so potrebni za zagotavljanje varnega in učinkovitega delovanja vozil.

Člen 13

Zahteve v zvezi s prometno infrastrukturo

1. Upravljalci tovornih terminalov morajo zagotoviti, da je vsak tovorni terminal na voljo vsem prevoznikom.

Upravljalci logističnih platform morajo nuditi vsaj en terminal, ki je na voljo vsem prevoznikom.

Upravljalci tovornih terminalov in logističnih platform morajo zagotoviti ta dostop na nediskriminatoren način in uporabljati pregledne takse.

2. Upravljalci potniških postaj morajo poskrbeti, da potniške postaje zagotavljajo dostop do informacij, izdaje vozovnic in komercialnih dejavnosti za železniški prevoz povsod po celovitem omrežju in, kadar je primerno, informacije o povezavah z lokalnimi in regionalnimi prevozi v skladu z Uredbo Komisije (EU) št. 454/2011 z dne 5. maja 2011 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „telematske aplikacije za potniški promet“ vseevropskega železniškega sistema³⁸.

3. Države članice in upravljalci infrastrukture morajo v okviru svojih pristojnosti zagotoviti, da:

- (a) so železniške proge opremljene z ERTMS;
- (b) je železniška infrastruktura skladna z Direktivo 2008/57/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. junija 2008 o interoperabilnosti železniškega sistema v Skupnosti³⁹ in njenimi ukrepi za izvajanje, da se doseže interoperabilnost celovitega omrežja;
- (c) železniška infrastruktura izpolnjuje zahteve tehnične specifikacije za interoperabilnost (TSI), sprejete v skladu s členom 6 Direktive 2008/57/ES za nove in nadgrajene proge, razen v utemeljenih primerih, ki jih dopušča ustrezna tehnična specifikacija za interoperabilnost, ali v okviru postopka iz člena 9 Direktive 2008/57/ES. Železniška infrastruktura mora v vsakem primeru izpolnjevati naslednje zahteve:

- (1) normalna tirna širina za nove železniške proge: 1 435 mm⁴⁰;

³⁸ UL L 123, 12.5.2011, str. 11

³⁹ UL L 191, 18.7.2008, str. 1.

⁴⁰ Evropska normalna tirna širina iz tehnične specifikacije za interoperabilnost infrastrukture, oddelek 4.2.5.1 za proge za konvencionalne hitrosti (v nadaljnjem besedilu: CR TSI) Sklepa Komisije 2011/275/EU z dne 26. aprila 2011 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi z „infrastrukturnim“ podsistemom vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti, UL L 126, 14.5.2011, str. 53, in oddelek 4.2.2 za proge za visoke hitrosti (v nadaljnjem besedilu: HS TSI)

- (2) elektrifikacija;
- (3) proge, ki se uporabljajo za redne tovarne vlake⁴¹: osna obremenitev 22,5 ton in dolžina vlaka 750 m;
- (4) največji nagib nivelete za nove proge, ki se bodo uporabljale za tovarne vlake konvencionalne hitrosti: 12,5 mm/m⁴².

Člen 14

Okvir za prednostni razvoj infrastrukture

Države članice in drugi spodbujevalci projektov morajo pri spodbujanju projektov skupnega interesa poleg prednostnih nalog, določenih v členu 10, posebno pozornost nameniti:

- (a) uvajanju ERTMS;
- (b) omilitvi vpliva hrupa, ki ga povzroča železniški promet;
- (c) doseganju standardov, ki so višji od minimalnih zahtev, določenih v tehničnih specifikacijah, ki so opisane v členu 13.

ODDELEK 2

INFRASTRUKTURA ZA PROMET PO CELINSKIH PLOVNIH POTEH

Člen 15

Zemljevidi

Celinske plovne poti in pristanišča na celinskih vodah, ki so del celovitega omrežja, so prikazana na zemljevidih v Prilogi I.

Člen 16

Sestavni deli infrastrukture

1. Infrastrukturo za celinske plovne poti sestavljajo zlasti:
 - (a) reke;
 - (b) kanali;
 - (c) jezera;
 - (d) ustrezna infrastruktura, kot so zapornice, dvigala, mostovi, rezervoarji;

Odločbe Komisije 2008/217/ES z dne 20. decembra 2007 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi z „infrastrukturnim“ podsistemom vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti, UL L 77, 19.3.2008, str. 1.

⁴¹

Glejte zahteve za kategorijo proge V–F, ki je navedena v oddelku 4.2.2 CR TSI.

⁴²

Zahteve za kategorije prog IV–F, IV–M, VI–F in VI–M, ki so navedene v oddelku 4.2.4.3 CR TSI.

- (e) pristanišča na celinskih vodah, vključno z infrastrukturo, ki je potrebna za prevoze na območju pristanišča;
 - (f) ustrezna oprema;
 - (g) inteligentni prometni sistemi.
2. Letna količina tovora, pretovorjenega v pristaniščih na celinskih vodah, mora presegati 500 000 ton. Skupna letna količina pretovorjenega tovora temelji na najnovejšem razpoložljivem triletnem povprečju, ki ga objavi Eurostat.
 3. S pristaniščem povezana oprema mora omogočati zlasti pogonske in obratovalne sisteme, ki zmanjšujejo onesnaževanje, porabo energije in intenzivnost ogljika. Vključujejo naprave za sprejemanje odpadkov.

Člen 17

Zahteve v zvezi s prometno infrastrukturo

1. Države članice, upravljavci pristanišč in upravljavci infrastrukture morajo v okviru svojih pristojnosti zagotoviti, da so pristanišča na celinskih vodah povezana s cestno ali železniško infrastrukturo celovitega omrežja.
2. Upravljavci pristanišč morajo zagotoviti, da vsako pristanišče na celinskih vodah nudi vsaj en tovorni terminal, ki je na voljo vsem prevoznikom na nediskriminatorni način in uporablja pregledne takse.
3. Države članice in upravljavci infrastrukture morajo v okviru svojih pristojnosti zagotoviti, da:
 - (a) reke, kanali in jezera izpolnjujejo minimalne zahteve za vodne poti razreda IV, kakor določa nova klasifikacija celinskih plovnih poti v evropskem sporazumu o glavnih celinskih plovnih poteh mednarodnega pomena (AGN)⁴³, in povsod zagotavljati ustrezne dimenzije mostov;
 - (b) so reke, kanali in jezera opremljeni z RIS.

Člen 18

Okvir za prednostni razvoj infrastrukture

Države članice in drugi spodbujevalci projektov morajo pri spodbujanju projektov skupnega interesa poleg prednostnih nalog, določenih v členu 10, posebno pozornost nameniti:

- (a) za obstoječe celinske plovne poti: izvedbenim ukrepom, ki so nujni za doseganje standardov celinskih plovnih poti razreda IV;
- (b) kjer je primerno, doseganju višjih standardov od celinskih plovnih poti razreda IV, da se izpolnijo zahteve trga;

⁴³ Evropska konferenca ministrov za promet (ECMT), ECMT/CM(92)6/konč.

- (c) izvajanju inteligentnih prometnih sistemov, vključno z RIS;
- (d) povezovanju pristaniške infrastrukture na celinskih vodah z infrastrukturo za železniški promet.

ODDELEK 3

INFRASTRUKTURA ZA CESTNI PROMET

Člen 19

Zemljevidi

Ceste, ki so del celovitega omrežja, so prikazane na zemljevidih v Prilogi I.

Člen 20

Sestavni deli infrastrukture

1. Infrastrukturo za cestni promet sestavljajo zlasti:
 - (a) ceste visoke kakovosti, vključno z
 - (i) mostovi;
 - (ii) predori;
 - (iii) priključki;
 - (iv) križišči;
 - (v) vozlišči;
 - (b) parkirne površine;
 - (c) ustrezna oprema;
 - (d) inteligentni prometni sistemi;
 - (e) tovorni terminali in logistične platforme;
 - (f) avtobusne postaje.
2. Ceste visoke kakovosti iz točke (a) odstavka 1 so tiste, ki imajo pomembno vlogo v tovornem in potniškem prometu na dolge razdalje, vključevati mora glavna urbana in gospodarska središča, povezavo z drugimi vrstami prevoza in povezavo med kopenskimi in obrobnimi regijami na ravni NUTS 2 ter osrednjimi regijami Unije.
3. Ceste visoke kakovosti morajo biti posebej zasnovane in zgrajene za promet motornih vozil in morajo biti avtoceste ali hitre ceste.
 - (a) Avtocesta je cesta, ki je posebej zasnovana in zgrajena za promet motornih vozil in nima neposrednega dostopa do sosednjih zemljišč ter:

- (i) je opremljena, razen na posebnih točkah ali začasno, z ločenimi cestišči za dvosmerni promet, ločenimi med seboj z vmesnim pasom, ki ni namenjen prometu, ali izjemoma drugače;
 - (ii) se nivojsko ne križa z nobeno cesto, železniško ali tramvajsko progo ali pešpotjo in
 - (iii) je posebej opremljena z označbami za avtocesto.
- (b) Hitra cesta je cesta, namenjena samo motornemu prometu, ki je dostopna le na priključkih ali nadzorovanih križiščih, in
- (i) na kateri ni dovoljeno ustavljanje in parkiranje na cestišču, ter
 - (ii) se nivojsko ne križa z nobeno cesto, železniško ali tramvajsko progo ali pešpotjo.
4. Oprema, ki je povezana s cestami, mora obsegati zlasti opremo za upravljanje prometa, obveščanje in navigacijo, zaračunavanje pristojbin uporabnikom, varnost, zmanjšanje negativnih vplivov na okolje, polnjenje vozil z alternativnim pogonom ter za varne parkirne površine za gospodarska vozila.

Člen 21

Zahteve v zvezi s prometno infrastrukturo

Države članice in upravljavci infrastrukture morajo v okviru svojih pristojnosti zagotoviti, da:

- (a) ceste izpolnjujejo določbe člena 20(3);
- (b) se zagotavlja, spremlja in, kadar je potrebno, izboljšuje varnost infrastrukture za cestni promet v skladu s postopkom, predvidenim v Direktivi 2008/96/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. novembra 2008 o izboljšanju varnosti cestne infrastrukture⁴⁴;
- (c) so cestni predori dolžine več kot 500 m skladni z Direktivo Evropskega parlamenta in Sveta št. 2004/54/ES z dne 29. aprila 2004 o minimalnih varnostnih zahtevah za predore v vseevropskem cestnem omrežju⁴⁵;
- (d) je zagotovljena interoperabilnost cestninskih sistemov v skladu z Direktivo Evropskega parlamenta in Sveta 2004/52/ES z dne 29. aprila 2004 o interoperabilnosti elektronskih cestninskih sistemov v Skupnosti⁴⁶ in Odločbo Komisije 2009/750/ES z dne 6. oktobra 2009 o opredelitvi evropskega elektronskega cestninjenja in zadevnih tehničnih elementov⁴⁷;
- (e) bodo uvedeni inteligentni prometni sistemi infrastrukture za cestni promet, skladni z Direktivo 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2010 o okviru

⁴⁴ UL L 319, 29.11.2008, str. 59.

⁴⁵ UL L 167, 30.4.2004, str. 39.

⁴⁶ UL L 166, 30.4.2004, str. 124.

⁴⁷ UL L 268, 13.10.2009, str. 11.

za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v cestnem prometu in za vmesnike do drugih vrst prevoza⁴⁸.

Člen 22

Okvir za prednostni razvoj infrastrukture

Države članice in drugi spodbujevalci projektov morajo pri spodbujanju projektov skupnega interesa poleg prednostnih nalog, določenih v členu 10, posebno pozornost nameniti:

- (a) uporabi inteligentnih prometnih sistemov, zlasti multimodalnih informacij in upravljanja prometa ter omogočanja integriranih komunikacijskih in plačilnih sistemov;
- (b) uvajanju novih tehnologij in inovacij za spodbujanje nizkoogljičnega prometa;
- (c) zagotavljanju varnih parkirnih površin;
- (d) spodbujanju varnosti v cestnem prometu.

ODDELEK 4

INFRASTRUKTURA ZA POMORSKI PROMET

Člen 23

Zemljevidi

Morska pristanišča, ki so del celovitega omrežja, so prikazana na zemljevidih v Prilogi I.

Člen 24

Sestavni deli infrastrukture

1. Infrastrukturo za pomorski promet sestavljajo zlasti:
 - (a) morski prostor;
 - (b) morski kanali;
 - (c) morska pristanišča, vključno z infrastrukturo, ki je potrebna za prevoze na območju pristanišča;
 - (d) navigacijski pripomočki;
 - (e) dostopi do pristanišč;
 - (f) morske avtoceste;
 - (g) ustrezna oprema;

⁴⁸ UL L 207, 6.8.2010, str. 1.

- (h) inteligentni prometni sistemi.
2. Morska pristanišča so vhodne in izhodne točke kopenske infrastrukture celovitega omrežja. Izpolnjevati morajo vsaj eno od naslednjih meril:
- (a) skupni letni obseg potniškega prometa je večji od 0,1 % skupnega letnega obsega potniškega prometa vseh morskih pristanišč Unije. Referenčni skupni obseg je najnovejše razpoložljivo triletno povprečje, ki temelji na objavljenih statističnih podatkih Eurostata.
 - (b) Skupna letna količina tovora – pretovarjanja tovora v razsutem ali nerazsutem stanju – je večja od 0,1 % ustrezne skupne letne količine tovora, obravnavane v vseh morskih pristaniščih Unije. Referenčna skupna količina je najnovejše razpoložljivo triletno povprečje, ki temelji na objavljenih statističnih podatkih Eurostata.
 - (c) Morsko pristanišče je na otoku in zagotavlja edino točko dostopa do regije na ravni NUTS 3 v celovitem omrežju.
 - (d) Morsko pristanišče je v oddaljeni ali obrobni regiji, zunaj polmera 200 km od najbližjega drugega pristanišča na celovitem omrežju.
3. Oprema, povezana z infrastrukturo za pomorski promet, mora vključevati zlasti naprave za lomljenje ledu, hidrološke raziskave ter opremo za poglobljanje dna in vzdrževanje pristanišča in dostopnih poti do pristanišča.

Člen 25

Morske avtoceste

1. Morske avtoceste predstavljajo pomorsko razsežnost vseevropskega prometnega omrežja. Sestavljene so iz poti za prevoz na kratkih razdaljah, pristanišč, ustrezne pomorske infrastrukture in opreme ter objektov in naprav, ki omogočajo prevoz na kratkih razdaljah ali storitve morje–reka med najmanj dvema pristaniščema, vključno s povezavami z notranjostjo, v vsaj dveh različnih državah članicah. Morske avtoceste morajo imeti:
- (a) morske povezave med morskimi pristanišči celovitega omrežja;
 - (b) pristaniške naprave, informacijsko in komunikacijsko tehnologijo (IKT), kakor so elektronski sistemi za logistično upravljanje, ter postopke v zvezi z varnostjo, upravne in carinske postopke v najmanj eni državi članici;
 - (c) infrastrukturo za neposredno povezavo med celino in morjem.
2. Projekte skupnega interesa za morske avtoceste v vseevropskem prometnem omrežju morata predlagati vsaj dve državi članici. Projekti morajo imeti eno od naslednjih oblik:
- (a) so morski sestavni del koridorja osrednjega omrežja, ki je opredeljen v členu 49, ali predstavljajo morski sestavni del med dvema koridorjema osrednjega omrežja;

- (b) predstavljajo morsko povezavo in njene povezave z notranjostjo v osrednjem omrežju med dvema ali več pristanišči osrednjega omrežja;
 - (c) predstavljajo morsko povezavo in njene povezave z notranjostjo med pristaniščem osrednjega omrežja in pristanišči celovitega omrežja in so posebej usmerjeni na povezave pristanišč osrednjega in celovitega omrežja z notranjostjo.
3. Projekti skupnega interesa za morske avtoceste v vseevropskem prometnem omrežju lahko vključujejo tudi dejavnosti, ki imajo širšo korist in niso povezane z določenimi pristanišči, na primer dejavnosti za izboljšanje okoljske učinkovitosti, zagotavljanje naprav za lomljenje ledu, dejavnosti za zagotavljanje celoletne plovbe, dejavnosti za poglobljanje dna, naprave za oskrbo z alternativnimi gorivi ter optimiranje procesov, postopkov in človeških dejavnikov, platforme IKT in informacijski sistemi, skupaj s sistemi za upravljanje prometa in elektronsko poročanje.

Člen 26

Zahteve v zvezi s prometno infrastrukturo

1. Države članice, upravljavci pristanišč in upravljavci infrastrukture morajo v okviru svojih pristojnosti zagotoviti, da:
- (a) so morska pristanišča povezana z železniškimi progami, cestami in, kjer je to mogoče, celinskimi plovnimi potmi celovitega omrežja, razen na Malti in Cipru, dokler na njunih ozemljih ni zgrajen železniški sistem.
 - (b) Vsako morsko pristanišče nudi vsaj en tovorni terminal, ki je na voljo vsem prevoznikom na nediskriminatorni način in uporablja pregledne takse.
 - (c) Morski kanali, pristaniške plovne poti in rečna ustja povezujejo dve morji ali zagotavljajo dostop z morja do morskih pristanišč ter ustrezajo najmanj razredu VI celinskih plovnih poti.
2. Upravljavci pristanišča morajo zagotoviti, da imajo pristanišča opremo, ki je potrebna za zagotavljanje okoljske učinkovitosti ladij v pristaniščih, zlasti zmogljivosti za sprejem ladijskih odpadkov in ostankov tovora v skladu z Direktivo 2000/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. novembra 2000 o pristaniških zmogljivostih za sprejem ladijskih odpadkov in ostankov tovora⁴⁹.
3. Države članice morajo izvajati VTMISS (sistem spremljanja in obveščanja za ladijski promet), kakor je opredeljen z Direktivo 2002/59/ES.

Člen 27

Okvir za prednostni razvoj infrastrukture

Države članice in drugi spodbujevalci projektov morajo pri spodbujanju projektov skupnega interesa poleg prednostnih nalog, določenih v členu 10, posebno pozornost nameniti:

⁴⁹ UL L 332, 28.11.2000, str. 81.

- (a) spodbujanju morskih avtocest, vključno s prevozi na kratke razdalje;
- (b) povezavi morskih pristanišč s celinskimi plovnimi potmi;
- (c) izvajanju sistema spremljanja in obveščanja za ladijski promet in e-pomorskih storitev.

ODDELEK 5

INFRASTRUKTURA ZA ZRAČNI PROMET

Člen 28

Zemljevidi

Letališča, ki so del celovitega omrežja, so prikazana na zemljevidih v Prilogi I.

Člen 29

Sestavni deli infrastrukture

1. Infrastrukturo za zračni promet sestavljajo zlasti:
 - (a) zračni prostor, poti in letalske proge;
 - (b) letališča;
 - (c) ustrezna oprema;
 - (d) inteligentni prometni sistemi.
2. Letališča morajo izpolnjevati eno od naslednjih meril:
 - (a) Letališča za potniški promet:
 - (i) skupni letni obseg potniškega prometa znaša najmanj 0,1 % skupnega letnega obsega potniškega prometa vseh letališč Unije. Skupni letni obseg potniškega prometa temelji na najnovejšem razpoložljivem triletnem povprečju, ki ga objavi Eurostat;
 - (ii) mejna vrednost obsega 0,1 % se ne uporablja, če je letališče zunaj polmera 100 km od najbližjega letališča celovitega omrežja ali zunaj polmera 200 km, če ima regija, v kateri je letališče, železniško progo za visoke hitrosti.
 - (b) Za letališča za tovorni promet znaša skupni letni obseg tovornega prometa najmanj 0,2 % skupnega letnega obsega tovornega prometa vseh letališč Unije. Skupna letna količina tovora temelji na najnovejšem razpoložljivem triletnem povprečju, ki ga objavi Eurostat.

Člen 30
Zahteve v zvezi s prometno infrastrukturo

1. Države članice in upravljavci letališč morajo v okviru svojih pristojnosti zagotoviti, da vsako letališče nudi vsaj en terminal, ki je na voljo vsem prevoznikom na nediskriminatorni način in uporablja pregledne takse.
2. Države članice, upravljavci letališč in letalski prevozniki morajo v okviru svojih pristojnosti zagotoviti, da se za infrastrukturo za zračni promet celovitega omrežja uporabljajo skupni osnovni standardi za varovanje civilnega letalstva pred nezakonitim vmešavanjem, ki jih je Unija sprejela v skladu z Uredbo (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. 2320/2002⁵⁰.
3. Države članice, upravljavci letališč in letalski prevozniki morajo v okviru svojih pristojnosti zagotoviti, da infrastruktura za upravljanje zračnega prometa omogoča izvajanje enotnega evropskega neba v skladu z Uredbo (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o določitvi okvira za oblikovanje enotnega evropskega neba (okvirna uredba)⁵¹, Uredbo (ES) št. 550/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o izvajanju navigacijskih služb zračnega prometa na enotnem evropskem nebu (uredba o izvajanju služb)⁵², Uredbo (ES) št. 551/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o organiziranosti in uporabi zračnega prostora na enotnem evropskem nebu (uredba o zračnem prostoru)⁵³ ter Uredbo (ES) št. 552/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o interoperabilnosti evropske mreže za upravljanje zračnega prometa (uredba o interoperabilnosti)⁵⁴, da se izboljšajo delovanje in trajnost evropskega letalskega sistema, izvedbena pravila in specifikacije Unije.

Člen 31
Okvir za prednostni razvoj infrastrukture

Države članice in drugi spodbujevalci projektov morajo pri spodbujanju projektov skupnega interesa poleg prednostnih nalog, določenih v členu 10, posebno pozornost nameniti:

- (a) optimiranju obstoječe infrastrukture;
- (b) povečevanju zmogljivosti letališč;
- (c) podpiranju izvajanja enotnega evropskega neba in sistemov upravljanja zračnega prometa, zlasti tistih, ki uvajajo SESAR.

⁵⁰ UL L 97, 9.4.2008, str. 72.
⁵¹ UL L 96, 31.3.2004, str. 1.
⁵² UL L 96, 31.3.2004, str. 10.
⁵³ UL L 96, 31.3.2004, str. 20.
⁵⁴ UL L 96, 31.3.2004, str. 26.

ODDELEK 6

INFRASTRUKTURA ZA MULTIMODALNI PROMET

Člen 32 **Zemljevidi**

Tovorni terminali in logistične platforme, ki so del celovitega omrežja, so prikazani na zemljevidih v Prilogi I.

Člen 33 **Sestavni deli infrastrukture**

Tovorni terminali ali logistične platforme morajo izpolnjevati vsaj eno od naslednjih meril:

- (a) skupna količina pretovorjenega tovora presega količinsko mejo za morska pristanišča, opredeljeno v členu 24;
- (b) če v regiji na ravni NUTS 2 ni tovornega terminala ali logistične platforme, ki bi ustrezala točki (a), mora biti to glavni tovorni terminal ali logistična platforma, ki ju je določila zadevna država članica in sta povezana vsaj s cestami in železnico za to regijo na ravni NUTS 2.

Člen 34 **Zahteve v zvezi s prometno infrastrukturo**

1. Države članice, upravljavci tovornih terminalov, pristanišč in letališč ter upravljavci infrastrukture morajo v okviru svojih pristojnosti zagotoviti, da:
 - (a) so vrste prevoza povezane na katerem koli od naslednjih mest: tovorni terminali, potniške postaje, pristanišča na celinskih vodah, letališča, morska pristanišča, da se omogoči multimodalni tovorni in potniški promet.
 - (b) Ne glede na veljavne predpise, določene v pravu Unije in nacionalnem pravu, morajo biti tovorni terminali in logistične platforme, pristanišča na celinskih plovnih poteh in morska pristanišča ter letališča, ki ravnajo s tovorom, opremljena za zagotavljanje pretoka informacij v tej infrastrukturi ter med vrstami prevoza v logistični verigi. Ti sistemi morajo zlasti omogočati zagotavljanje informacij o razpoložljivih zmogljivostih infrastrukture, prometnih tokovih, pozicioniranju in sledenju v realnem času ter zagotavljati varnost v celotnih multimodalnih prevozih.
 - (c) Ne glede na veljavne predpise, določene v pravu Unije in nacionalnem pravu, je treba olajšati neprekinjen potniški promet v celovitem omrežju z ustrežno opremo in razpoložljivostjo inteligentnih prometnih sistemov na železniških in avtobusnih postajah, letališčih in, kjer je primerno, morskih pristaniščih in pristaniščih na celinskih vodnih poteh.

2. Upravljalci tovornih terminalov morajo zagotoviti, da so tovorni terminali opremljeni z žerjavi, transportnimi trakovi in drugimi napravami za premikanje tovora med različnimi vrstami prevoza ter nameščanje in skladiščenje tovora.

Člen 35

Okvir za prednostni razvoj infrastrukture

Države članice in drugi spodbujevalci projektov morajo pri spodbujanju projektov skupnega interesa poleg prednostnih nalog, določenih v členu 10, posebno pozornost nameniti:

- (a) zagotavljanju učinkovite medsebojne povezave in vključevanja infrastrukture v celovito omrežje, tudi z dostopnostjo infrastrukture, kjer je potrebno, ter s tovornimi terminali in logističnimi platformami;
- (b) odstranjevanju glavnih tehničnih in upravnih ovir za multimodalni prevoz;
- (c) razvoju nemotenega pretoka informacij med vrstami prevoza ter omogočanju zagotavljanja multimodalnih storitev in storitev ene vrste prevoza v vseevropskem prometnem sistemu, vključno z ustreznimi komunikacijskimi storitvami, storitvami plačil, izdajanjem vozovnic in komercializacijo.

ODDELEK 7 SPLOŠNE DOLOČBE

Člen 36

Urbana vozlišča

Države članice in drugi spodbujevalci projektov morajo pri razvijanju celovitega omrežja v urbanih vozliščih zagotoviti:

- (a) za potniški promet: povezavo med infrastrukturo za železniški in zračni promet ter, če je primerno, promet po celinskih plovnih poteh, cestni in pomorski promet celovitega omrežja;
- (b) za tovorni promet: povezavo med infrastrukturo za železniški promet in, če je primerno, za promet po celinskih plovnih poteh, zračni, pomorski in cestni promet celovitega omrežja;
- (c) ustrezno povezavo med različnimi železniškimi postajami ali letališči celovitega omrežja v urbanem vozlišču;
- (d) nemoteno povezavo med infrastrukturo celovitega omrežja in infrastrukturo za regionalni in lokalni promet, vključno z logističnimi centri za združevanje in distribucijo;
- (e) usmerjanje cestnega prometa mimo urbanih površin, da se olajšajo prometni tokovi na dolge razdalje na celovitem omrežju;
- (f) usmerjanje železniškega tovornega prometa mimo urbanih območij;

- (g) spodbujanje učinkovite dostave tovora v urbanih območjih, ki povzroča malo hrupa in emisij ogljika.

Člen 37
ITS

1. Inteligentni prometni sistem mora omogočati upravljanje prometa in izmenjavo informacij znotraj vrst prevoza in med vrstami prevoza za multimodalne prevoze ter storitve z dodano vrednostjo, povezane s prometom, kot tudi izboljšanje varnosti in okoljske učinkovitosti.
2. Inteligentni prometni sistem mora olajšati nemoteno povezavo med infrastrukturo celovitega omrežja in infrastrukturo za regionalni in lokalni promet.
3. Inteligentni prometni sistem, povezan z vrstami prevoza, mora obsegati zlasti:
 - za železnice: ERTMS;
 - za celinske plovne poti: rečne informacijske storitve in e–pomorske storitve;
 - za cestni promet: inteligentni prometni sistem v skladu z Direktivo 2010/40/EU;
 - za pomorski promet: sistem spremljanja in obveščanja za ladijski promet (VTMIS) in e–pomorske storitve;
 - za zračni promet: sisteme za upravljanje zračnega prometa, zlasti tiste, ki izvirajo iz SESAR.

Člen 38
Storitve tovornega prometa

Unija, države članice in drugi spodbujevalci projektov morajo posvetiti posebno pozornost projektom skupnega interesa, ki zagotavljajo učinkovite storitve tovornega prometa z uporabo infrastrukture celovitega omrežja in prispevajo k zmanjšanju emisij ogljikovega dioksida. Ti projekti morajo zlasti prispevati k:

- (a) izboljšanju trajnostne uporabe prometne infrastrukture, vključno z učinkovitim upravljanjem infrastrukture;
- (b) spodbujanju uvajanja inovativnih prometnih storitev ali novih kombinacij preizkušenih obstoječih prometnih storitev, tudi z uporabo inteligentnih prometnih sistemov in vzpostavljanjem ustreznih struktur za upravljanje;
- (c) olajšanju izvajanja multimodalnih prevoznih storitev in izboljšanju sodelovanja med ponudniki prevoznih storitev;
- (d) spodbujanju gospodarnega ravnanja z viri in učinkovitosti glede emisij ogljika, predvsem na področju vleke vozil, vožnje/premikanja s paro, načrtovanja sistemov in obratovanja, souporabe virov in sodelovanja;

- (e) analizi, zagotavljanju informacij o trgih in spremljanju trgov, značilnostih in delovanju posadk, upravnih zadevah in človeških virih.

Člen 39

Nove tehnologije in inovacije

Celovito omrežje mora vztrajati pri razvoju in uvajanju najsodobnejših tehnologij. Te morajo zlasti prispevati k:

- (a) omogočanju dekarbonizacije prometa s preходом na inovativne prometne tehnologije;
- (b) omogočanju dekarbonizacije vseh vrst prevoza s spodbujanjem energetske učinkovitosti in uvajanjem alternativnih pogonskih sistemov ter zagotavljanjem ustrezne infrastrukture. Takšna infrastruktura lahko obsega omrežja in druge zmogljivosti, potrebne za oskrbo z energijo, upošteva vmesnik infrastruktura–vozilo in vključuje inteligentne prometne sisteme;
- (c) boljši varnosti in trajnostni mobilnosti oseb in blaga;
- (d) izboljšanju delovanja, dostopnosti, interoperabilnosti, multimodalnosti in učinkovitosti omrežja, vključno z izdajanjem multimodalnih vozovnic;
- (e) spodbujanju ukrepov za zmanjšanje zunanjih stroškov, kot so vse vrste onesnaževanja, vključno s hrupom, zastoji in zdravstvenimi okvarami;
- (f) uvajanju varnostnih tehnologij in združljivih standardov za identifikacijo na omrežjih;
- (g) izboljšanju odpornosti na podnebne spremembe;
- (h) nadaljnemu napredku razvoja in uvajanja inteligentnih prometnih sistemov znotraj vrst prevoza in med njimi.

Člen 40

Varna infrastruktura

Države članice in drugi spodbujevalci projektov morajo nameniti ustrezno pozornost dejstvu, da mora infrastruktura zagotavljati visoko stopnjo varnosti za mobilnost potnikov in tovora.

Člen 41

Infrastruktura, preizkušena na podnebne spremembe in odporna na nesreče

Države članice in drugi spodbujevalci projektov morajo pri načrtovanju infrastrukture ustrezno upoštevati ukrepe za oceno tveganja in prilagoditve, ki ustrezno izboljšajo odpornost na podnebne spremembe, zlasti v zvezi s padavinami, poplavami, viharji, visoko temperaturo in vročinskimi valovi, sušo, dvigom morske gladine in priobalnimi valovi, v skladu z vsemi zahtevami, ki so lahko določene v ustrezni zakonodaji Unije.

Kadar je primerno, je treba ustrezno upoštevati tudi odpornost infrastrukture na naravne nesreče ali nesreče, ki jih povzroči človek, v skladu z vsemi zahtevami, ki so lahko določene v ustrezni zakonodaji Unije.

Člen 42 *Varovanje okolja*

1. Države članice in drugi spodbujevalci projektov morajo izdelati okoljsko presojo načrtov in projektov, zlasti tako, kakor določata direktivi Sveta 85/337/EGS z dne 27. junija 1985 o presoji vplivov nekaterih javnih in zasebnih projektov na okolje⁵⁵ in 92/43/EGS z dne 21. maja 1992 o ohranjanju naravnih habitatov ter prosto živečih živalskih in rastlinskih vrst⁵⁶ ter direktive Evropskega parlamenta in Sveta: 2000/60/ES z dne 23. oktobra 2000 o določitvi okvira za ukrepe Skupnosti na področju vodne politike⁵⁷, 2001/42/ES z dne 27. junija 2001 o presoji vplivov nekaterih načrtov in programov na okolje⁵⁸ in 2009/147/ES z dne 30. novembra 2009 o ohranjanju prosto živečih ptic⁵⁹, da se preprečijo, če to ni mogoče, pa omilijo negativni vplivi na okolje, na primer razdrobljenost krajine, zapečatenje tal, onesnaževanje zraka in vode ter onesnaževanje s hrupom, in da se učinkovito zaščitijo biotska raznovrstnost.

Člen 43 *Dostopnost za vse uporabnike*

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

⁵⁵ UL L 175, 5.7.1985, str. 40.

⁵⁶ UL L 206, 22.7.1992, str. 7.

⁵⁷ UL L 327, 22.12.2000, str.1.

⁵⁸ UL L 197, 21.7.2001, str. 30.

⁵⁹ UL L 20, 26.1.2010, str. 7.

POGLAVJE III

OSREDNJE OMREŽJE

Člen 44

Opredelitev osrednjega omrežja

1. Osrednje omrežje je sestavljeno iz tistih delov celovitega omrežja, ki so strateško najpomembnejši za doseganje ciljev politike na področju vseevropskega prometnega omrežja. Osrednje omrežje mora predvsem prispevati k obravnavanju povečane mobilnosti in razvoju nizkoogljičnega prometnega sistema.
2. Osrednje omrežje mora biti povezano v vozliščih in zagotavljati povezave z omrežji prometne infrastrukture sosednjih držav.
3. Prometna infrastruktura, ki tvori osrednje omrežje, je navedena v ustreznih zemljevidih celovitega omrežja v Prilogi I.

Člen 45

Zahteve

1. Osrednje omrežje mora upoštevati razvoj povpraševanja po prometu in potrebo po multimodalnem prevozu. Upoštevati je treba najsodobnejšo tehnologijo ter regulativne in upravne ukrepe za upravljanje uporabe infrastrukture, da se zagotovijo z viri gospodarna uporaba prometne infrastrukture in zadostne zmogljivosti.
2. Infrastruktura osrednjega omrežja mora brez izjem ustrezati zahtevam iz Poglavja II. Infrastruktura osrednjega omrežja mora izpolnjevati tudi naslednje zahteve:
 - (a) za infrastrukturo za železniški promet:
 - popolna elektrifikacija železniških prog;
 - proge z rednim tovornim prometom: osna obremenitev vsaj 22,5 ton, hitrost proge 100 km/h in dolžina vlaka 750 m;
 - (b) za prometno infrastrukturo za celinsko in pomorsko plovbo:
 - razpoložljivost alternativnih čistih goriv;
 - (c) za infrastrukturo za cestni promet:
 - razvoj počivališč približno na vsakih 50 km na avtocestah, da se, med drugim, zagotovijo zadostne parkirne površine za komercialne cestne uporabnike z ustrežno stopnjo varnosti in zaščite;
 - razpoložljivost alternativnih čistih goriv;
 - (d) za infrastrukturo za zračni promet:

- zmogljivosti za zagotavljanje alternativnih čistih goriv.

Člen 46

Razvoj osrednjega omrežja

1. Prometno infrastrukturo, ki je vključena v osrednje omrežje, je treba razvijati v skladu z ustreznimi določbami iz Poglavlja II.
2. Projekte skupnega interesa, ki prispevajo k dokončanju osrednjega omrežja, je treba izvajati prednostno.
3. Brez poseganja v določbe člena 47(2) in (3) morajo države članice poskrbeti, da bo osrednje omrežje končano in usklajeno z določbami tega poglavja najpozneje do 31. decembra 2030.

Člen 47

Vozlišča osrednjega omrežja

1. Vozlišča osrednjega omrežja so določena v Prilogi II in obsegajo:
 - urbana vozlišča, vključno z njihovimi pristanišči in letališči;
 - morska pristanišča;
 - mejne prehode s sosednjimi državami.
2. Morska pristanišča, navedena v delu 2 Priloge II, morajo biti povezana z infrastrukturo za železniški in cestni promet vseevropskega prometnega omrežja najpozneje do 31. decembra 2030, razen v ustrezno utemeljenih primerih.
3. Glavna letališča, navedena v delu 1b Priloge II, morajo biti povezana z infrastrukturo za železniški in cestni promet vseevropskega prometnega omrežja najpozneje do 31. decembra 2050. Ob upoštevanju možnega povpraševanja po prometu morajo biti taka letališča, kjer je le mogoče, vključena v železniško omrežje za visoke hitrosti.

POGLAVJE IV

IZVAJANJE OSREDNJEGA OMREŽJA S KORIDORJI OSREDNJEGA OMREŽJA

Člen 48

Splošni namen koridorjev osrednjega omrežja

1. Koridorji osrednjega omrežja so instrument, ki omogoča usklajeno izvajanje osrednjega omrežja. Koridorji osrednjega omrežja temeljijo na modalni vključenosti, interoperabilnosti ter usklajenem razvoju in upravljanju infrastrukture, da zagotovijo multimodalni prevoz, ki je gospodaren z viri.
2. Koridorji osrednjega omrežja morajo zagotavljati usklajen pristop pri uporabi infrastrukture in naložbah, da se lahko zmogljivosti upravljajo na najučinkovitejši način. Kjer koli je potrebno, mora biti v koridorjih osrednjega omrežja zgrajena in usklajena multimodalna infrastruktura na način, ki optimira uporabo vsakega načina prevoza in sodelovanja med njimi. Koridorji osrednjega omrežja morajo podpirati celovito uvajanje interoperabilnih sistemov za upravljanje prometa.

Člen 49

Opredelitev koridorjev osrednjega omrežja

1. Koridorji osrednjega omrežja so sestavljeni iz delov osrednjega omrežja. Vključujejo vsaj tri vrste prevoza in prečkajo vsaj tri države članice. Zajemajo najpomembnejše čezmejne tokove na dolge razdalje v osrednjem omrežju.
2. V ustrezno utemeljenih primerih lahko koridor osrednjega omrežja vključuje le dve vrsti prevoza.
3. Koridorji osrednjega omrežja vključujejo morska pristanišča in dostop do njih, razen v ustrezno utemeljenih primerih.

Člen 50

Seznam koridorjev osrednjega omrežja

1. Vsaka država članica sodeluje vsaj v enem koridorju osrednjega prometa.
2. Seznam koridorjev osrednjega omrežja je določen v Prilogi I k Uredbi (EU) št. XXX/2012 ... [Instrument za povezovanje Evrope].

Člen 51

Usklajevanje koridorjev osrednjega omrežja

1. Komisija mora za olajšanje usklajenega izvajanja koridorjev osrednjega omrežja po posvetovanju z zadevnimi državami članicami in Evropskim parlamentom določiti osebe, ki se imenujejo „evropski koordinatorji“.

2. Evropski koordinator se izbere zlasti na podlagi izkušenj z evropskimi institucijami in poznavanja vprašanj v zvezi s financiranjem, socialno–ekonomsko in okoljsko presojo glavnih projektov.
3. V svojem sklepu o imenovanju evropskega koordinatorja Komisija določi, kako je treba opravljati naloge, navedene v odstavku 5.
4. Evropski koordinator deluje v imenu in za račun Komisije. Evropski koordinator je odgovoren za en koridor osrednjega omrežja. Evropski koordinator skupaj z zadevnimi državami članicami oblikuje delovni načrt dejavnosti, ki jih je treba opraviti.
5. Evropski koordinator:
 - (a) vodi usklajeno izvajanje koridorja osrednjega omrežja, da omogoči spoštovanje časovnega okvira, določenega v izvedbenem sklepu za posamezni koridor osrednjega omrežja;
 - (b) državam članicam, Komisiji in, če je primerno, drugim subjektom, ki neposredno sodelujejo v razvoju koridorja osrednjega omrežja, poroča o vseh nastalih težavah in prispeva k zagotavljanju ustreznih rešitev;
 - (c) vsako leto pripravi poročilo o doseženem napredku pri izvajanju koridorja osrednjega omrežja za Evropski parlament, Komisijo in zadevne države članice;
 - (d) v sodelovanju z zadevnimi državami članicami se posvetuje zlasti z regionalnimi in lokalnimi organi, upravljavci infrastrukture, prevozniki, udeleženci v prometu in, če je primerno, z drugimi javnimi in zasebnimi subjekti, da se temeljiteje seznanijo s povpraševanjem po prometnih storitvah, možnostmi financiranja naložb ter koraki, ki jih je treba opraviti, in pogoji, ki jih je treba izpolniti za olajšanje dostopa do takega financiranja.
6. Zadevne države članice sodelujejo z evropskim koordinatorjem in mu zagotavljajo podatke, ki jih potrebuje pri izvajanju nalog iz odstavka 5.
7. Komisija lahko ne glede na veljavne postopke, določene v pravu Unije in nacionalnem pravu, zaprosi evropskega koordinatorja za mnenje pri pregledu vlog za pridobitev sredstev Unije za koridorje osrednjega omrežja, ki so v njegovi pristojnosti.

Člen 52

Upravljanje koridorjev osrednjega omrežja

1. Zadevne države članice morajo za vsak koridor osrednjega omrežja ustanoviti platformo za koridor, ki je odgovorna za opredelitev splošnih ciljev koridorja osrednjega omrežja ter pripravo in nadzor ukrepov iz člena 53(1).
2. Platformo za koridor sestavljajo predstavniki zadevnih držav članic in, če je primerno, drugi javni in zasebni subjekti. V platformi za koridor morajo v vsakem primeru sodelovati ustrezni upravljavci infrastrukture, ki so opredeljeni v Direktivi

Evropskega parlamenta in Sveta 2001/14/ES z dne 26. februarja 2001 o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti, naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture in podeljevanju varnostnega spričevala⁶⁰.

3. Platformi za koridor predseduje evropski koordinator.
4. Platforma za koridor se lahko ustanovi kot stalna pravna oseba, kot je na primer evropsko gospodarsko interesno združenje.
5. Ustanovitev platform za koridorje ne vpliva na načelo, da končno odgovornost za izvajanje projektov prevzame upravičenec do finančne pomoči Unije.

Člen 53 **Razvojni načrt koridorja**

1. Zadevne države članice in platforma za koridor v šestih mesecih po začetku veljavnosti te uredbe za vsak koridor osrednjega omrežja skupaj pripravijo razvojni načrt koridorja in o tem uradno obvestijo Komisijo. Ta načrt vključuje zlasti:
 - (a) opis značilnosti koridorja osrednjega omrežja, vključno z ozkimi grli;
 - (b) cilje koridorja osrednjega omrežja, zlasti v zvezi z delovanjem, izražene v obliki kakovosti storitve, zmogljivosti in izpolnjevanja zahtev, opredeljenih v Poglavju II;
 - (c) program ukrepov, ki so potrebni za razvijanje koridorja osrednjega omrežja;
 - (d) tržno študijo multimodalnega prevoza;
 - (e) načrt izvajanja, ki obsega:
 - načrt uvajanja interoperabilnih sistemov za upravljanje prometa v multimodalnih tovornih koridorjih ne glede na veljavno pravo Unije;
 - načrt odstranjevanja fizičnih, tehničnih, operativnih in upravnih ovir znotraj vrst prevoza in med njimi ter načrt za izboljšanje učinkovitega multimodalnega prevoza in storitev;
 - ukrepe za izboljšanje upravne in tehnične sposobnosti za snovanje, načrtovanje, oblikovanje, naročanje, izvajanje in spremljanje projektov skupnega interesa;
 - oceno tveganja, skupaj z možnimi vplivi podnebnih sprememb na infrastrukturo in, če je primerno, predlagane ukrepe za povečanje odpornosti na podnebje;
 - ukrepe, ki jih treba sprejeti za ublažitev emisij toplogrednih plinov;
 - (f) investicijski načrt, ki ga je treba redno posodabljati, vključno s:

⁶⁰ UL L 75, 15.3.2001, str. 29.

- seznamom projektov za širitev, obnovo ali prerazporeditev prometne infrastrukture iz člena 2(2) za vsako vrsto prevoza, vključeno v koridor osrednjega omrežja,
 - ustrezní finančni načrt s predvidenimi različnimi viri financiranja na mednarodni, nacionalni, regionalni in lokalni ravni ter ravni Unije, ki vključujejo, kadar koli je mogoče, namenske sisteme navzkrižnega financiranja in zasebni kapital, skupaj z zneskom že dodeljenih sredstev in, če je primerno, sklicevanjem na prispevek Unije, predviden v skladu s finančnimi programi Unije.
2. Na podlagi razvojnega načrta koridorja, ki ga zagotovijo zadevne države članice, Komisija predloži mnenje.
 3. Komisija lahko sprejme izvedbene sklepe za koridorje osrednjega omrežja, da podpre izvajanje koridorjev osrednjega omrežja. Ti sklepi lahko:
 - (a) zajemajo načrtovanje naložb, ustrezne stroške in časovni okvir izvajanja, ki so po oceni potrebni za izvajanje koridorjev osrednjega omrežja v skladu s cilji te uredbe;
 - (b) opredeljujejo vse ukrepe za zmanjševanje zunanjih stroškov, zlasti emisij toplogrednih plinov in hrupa, ter za spodbujanje uvajanja novih tehnologij v upravljanje prometa in zmogljivosti;
 - (c) določajo druge ukrepe, ki so potrebni za izvajanje razvojnega načrta koridorjev in učinkovito uporabo infrastrukture koridorjev osrednjega omrežja.

Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s svetovalnim postopkom iz člena 55(2).

POGLAVJE V

SKUPNE DOLOČBE

Člen 54

Nadgrajevanje in poročanje

1. Države članice morajo prek interaktivnega geografskega in tehničnega informacijskega sistema za vseevropsko prometno omrežje (TENtec) stalno obveščati Komisijo o doseženem napredku pri izvajanju projektov skupnega interesa in naložbah, izvedenih za ta namen.

Države članice Komisiji pošljejo povzetke nacionalnih načrtov in programov, ki jih pripravljajo za razvoj vseevropskega prometnega omrežja, zlasti v zvezi z osrednjim omrežjem. Ko države članice sprejmejo nacionalne načrte in programe, jih pošljejo Komisiji v vednost.
2. Komisija vsaki dve leti od začetka veljavnosti te uredbe in po posvetovanju z odborom iz člena 54 objavi poročilo o napredku pri izvajanju smernic, ki se pošlje

Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij.

3. Komisija je v skladu s členom 56 o spreminjanju prilog I, II in III pooblaščen za sprejetje delegiranih aktov, da upošteva morebitne spremembe, ki izhajajo iz količinskih mejnih vrednosti, določenih v členih 16, 24, 29 in 33. Pri sprejemanju prilog Komisija:
 - (a) v celovito omrežje vključi logistične platforme, tovarne terminale, pristanišča na celinskih vodah, morska pristanišča in letališča, če se dokaže, da njihov povprečni obseg prometa v zadnjih dveh letih presega ustrezno mejo;
 - (b) iz celovitega omrežja izključi logistične platforme, tovarne terminale, pristanišča na celinskih vodah, morska pristanišča in letališča, če se dokaže, da je njihov povprečni obseg prometa v zadnjih šestih letih pod ustrezno mejo;
 - (c) prilagodi zemljevide za cestno in železniško infrastrukturo ter infrastrukturo za celinske plovne poti, tako da odražajo napredek pri zaključevanju omrežja. Pri prilagajanju teh zemljevidov Komisija ne upošteva nobene prilagoditve tras, ki ni dovoljena s postopkom avtorizacije ustreznega projekta.

Prilagoditve v skladu s točkama (a) in (b) morajo temeljiti na najnovejših razpoložljivih statističnih podatkih, ki jih objavi Eurostat.

4. Projekti skupnega interesa v zvezi z infrastrukturo, ki je na novo vključena v vseevropsko prometno omrežje, so upravičeni za namene iz člena 7(5) od datuma začetka veljavnosti delegiranih aktov v skladu z odstavkom 3.

Projekti skupnega interesa v zvezi z infrastrukturo, ki je bila izključena iz vseevropskega prometnega omrežja, prenehajo biti upravičeni z datumom začetka veljavnosti delegiranih aktov v skladu z odstavkom 3. Konec upravičenosti ne vpliva na sklepe o financiranju ali nepovratnih sredstvih, ki jih je Komisija sprejela pred tem datumom.

Člen 55 **Odbor**

1. Komisiji pomaga odbor. Navedeni odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011.
2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 4 Uredbe (EU) št. 182/2011.

Člen 56 **Izvajanje pooblastila**

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov se na Komisijo prenese pod pogoji iz tega člena.
2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 54(3) se Komisiji podeli za nedoločen čas od [datum začetka veljavnosti Uredbe].

3. Pooblastilo iz člena 54(3) lahko Evropski parlament ali Svet kadar koli prekliče. S sklepom o preklicu pooblastila pooblastilo iz navedenega sklepa preneha veljati. Preklic začne veljati dan po objavi sklepa v *Uradnem listu Evropske unije* ali na poznejši datum, ki je v njem naveden. Preklic ne vpliva na veljavnost delegiranih aktov, ki so že v veljavi.
4. Komisija takoj po sprejetju delegiranega akta o njem istočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.
5. Delegirani akt, sprejet na podlagi člena 54(3), začne veljati le, če mu Evropski parlament ali Svet v dveh mesecih od uradnega obvestila, ki sta ga prejela v zvezi s tem aktom, ne nasprotujeta ali če sta pred iztekom tega roka oba obvestila Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Navedeni rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.

Člen 57
Pregled

Komisija mora najpozneje do 31. decembra 2023 opraviti pregled izvajanja osrednjega omrežja, s katerim oceni izpolnjevanje določb iz te uredbe in napredek pri izvajanju.

Člen 58
Enotni organ za stike

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

Člen 59
Zamuda pri izvedbi osrednjega omrežja

1. V primeru velike zamude pri začetku ali zaključku dela na osrednjem omrežju Komisija zahteva od zadevnih držav članic, da v treh mesecih navedejo razloge za zamudo. Na podlagi prejetega odgovora se Komisija posvetuje z zadevnimi državami članicami o rešitvi težave, ki je povzročila zamudo.
2. Komisija se v okviru dejavnega spremljanja izvajanja osrednjega omrežja in ob ustreznem upoštevanju načel sorazmernosti in subsidiarnosti lahko odloči sprejeti ustrezne ukrepe.
3. O vsakem sprejetem ukrepu je treba takoj obvestiti Evropski parlament in države članice.

Člen 60
Združljivost s pravom in politikami Unije

Ukrepi, sprejeti v skladu s to uredbo, morajo upoštevati vse zadevne politike Unije, zlasti politike na področju konkurence, dostopa do trga, varstva okolja, zdravja, trajnostnega razvoja in javnega naročanja.

Člen 61
Spodbujanje in ocenjevanje

Komisija spodbuja in ocenjuje napredek politike vseevropskega prometnega omrežja in celotno izvajanje politike.

Člen 62
Razveljavitev

Sklep št. 661/2010/EU se razveljavi.

Za vse sklepe o financiranju na podlagi Uredbe (ES) št. 680/2007⁶¹ se še naprej uporablja Sklep št. 611/2010/EU.

Člen 63
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 Bruslju,

Za Evropski parlament
Predsednik

Za Svet
Predsednik

⁶¹ Uredba (ES) št. 680/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2007 o določitvi splošnih pravil za dodelitev finančne pomoči Skupnosti na področju vseevropskih prometnih in energetskega omrežij, UL L 162, 22.6.2007, str. 1.