



Bruselj, 14.12.2021  
COM(2021) 820 final

**SPOROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU**  
**o razširitvi vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T) na sosednje tretje države**

## **I. Uvod – obseg sodelovanja s tretjimi državami**

Cilj politike vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T) je zagotoviti nemoten, trajnosten in učinkovit promet v Uniji, hkrati pa okrepiti socialno, ekonomsko in teritorialno kohezijo. Ta politika se izvaja od leta 1996, veljavni pravni okvir TEN-T pa je določen v Uredbi (EU) št. 1315/2013<sup>1</sup> (v nadaljnjem besedilu: uredba o TEN-T). Komisija je 14. decembra 2021 predlagala revizijo veljavnega okvira politike<sup>2</sup>, zlasti zaradi upoštevanja prednostnih nalog evropskega zelenega dogovora<sup>3</sup>, strategije Komisije za trajnostno in pametno mobilnost<sup>4</sup> in strategije poveztljivosti Global Gateway<sup>5</sup>.

TEN-T predstavlja najvišjo raven načrtovanja infrastrukture v Uniji. Jedrno omrežje TEN-T, ki bo predvidoma končano do leta 2030, bo kot temelj enotnega evropskega prometnega prostora zagotavljalo visokokakovostne in multimodalne povezave med vsemi glavnimi mesti in prometnimi žilami Unije. Vendar pa se prometni tokovi ne zaustavijo na mejah Unije. Zaradi vse bolj svetovno povezanih vrednostnih in dobavnih verig zagotavljanje čezmejne poveztljivosti s tretjimi državami za Unijo že dlje časa pridobiva na pomenu.

Politika TEN-T je osrednja točka predstavitve prometne politike Unije tretjim državam. Na podlagi Lizbonske pogodbe, v kateri je poudarjen pomen dajanja prednosti čezmejnemu sodelovanju z evropskim sosedstvom (člen 8 PEU), je bil člen 8 Uredbe, ki določa okvir za sodelovanje s tretjimi državami, pripravljen s posebnim poudarkom na sodelovanju s sosednjimi državami, ki spadajo med tretje države ter na področje širitvene politike, evropske sosedske politike, Evropskega gospodarskega prostora in Evropskega združenja za prosto trgovino.

V skladu s členom 8(4) uredbe o TEN-T Priloga III vsebuje informativne zemljevide omrežja TEN-T, razširjenega na določene sosednje države. Od sprejetja uredbe TEN-T je Unija informativno omrežje TEN-T razširila na:

- Evropski gospodarski prostor in Evropsko združenje za prosto trgovino<sup>6</sup>,
- Zahodni Balkan (Albanijo, Bosno in Hercegovino, Kosovo\*, Republiko Severno Makedonijo, Črno goro in Srbijo)<sup>7</sup>,
- vzhodno partnerstvo (Armenijo, Azerbajdžan, Belorusijo<sup>8</sup>, Gruzijo, Moldavijo in Ukrajino)<sup>9</sup>,

---

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

<sup>2</sup> Predlog Komisije z dne 14. decembra 2021 za uredbo Evropskega parlamenta in Sveta o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja, spremembi Uredbe (EU) 2021/1153 in Uredbe (EU) št. 913/2010 ter razveljavitvi Uredbe (EU) 1315/2013, COM(2021)812.

<sup>3</sup> COM(2019) 640 final.

<sup>4</sup> COM(2020) 789 final.

<sup>5</sup> JOIN(2021) 30 final.

<sup>6</sup> Delegrirana uredba Komisije 2016/758 z dne 4. februarja 2016 o spremembi Uredbe (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta glede prilagoditve Priloge III k Uredbi (UL L 126, 14.5.2016, str. 3).

<sup>7</sup> Delegrirana uredba Komisije 2016/758 z dne 4. februarja 2016 o spremembi Uredbe (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta glede prilagoditve Priloge III k Uredbi (UL L 126, 14.5.2016, str. 3). \*Ta sklic ne posega v status Kosova ter je v skladu z RVSN 1244 in mnenjem Meddržavnega sodišča o razglasitvi neodvisnosti Kosova.

– Turčijo – celovito omrežje Turčije, kot je vključeno v uredbo o TEN-T.

Poleg tega v zvezi s Sredozemljem še vedno poteka opredeljevanje celovitega omrežja, ki bo določilo potek vsesredozemskega prometnega omrežja (TMN-T). Postopek se izvaja skupaj s partnericami iz južnega Sredozemlja<sup>10</sup>.

Informativno omrežje Uniji omogoča, da bolje ciljno usmeri sodelovanje EU, vključno s finančno podporo. Instrument za sosedstvo ter razvojno in mednarodno sodelovanje – globalna Evropa (NDICI) ter instrument za predpristopno pomoč (IPA III) podpirata spodbudno okolje, ki lajša naložbe v trajnostno infrastrukturo, in EU omogočata, da s pomočjo mednarodnih finančnih institucij spodbuja javne in zasebne naložbe v podporo ciljem na področju poveztivosti. Takšna podpora je vključena v gospodarske in naložbene načrte za Zahodni Balkan<sup>11</sup>, vzhodno partnerstvo<sup>12</sup> in južno sosedstvo<sup>13</sup>. Instrument za povezovanje Evrope<sup>14</sup> (IPE II) se lahko uporablja tudi za sofinanciranje projektov, ki se večinoma izvajajo v čezmejnih regijah Unije in sosednjih državah.

V tem sporočilu je poudarek na politiki TEN-T, ki daje prednost sodelovanju s sosednjimi državami. Najprej je opisano, kako se lotiti skupnih izzivov z državami širitve in državami evropskega sosedstva ter kako bo Unija v prihodnje sodelovala s temi partnericami na področju politike TEN-T, zlasti kar zadeva nadaljnji razvoj interoperabilnosti omrežij držav širitve in drugih sosednjih držav z omrežjem Unije. Določa tudi ukrepe, katerih cilj je dokončanje razširjenega omrežja TEN-T v teh državah.

Sporočilo temelji na Strategiji za trajnostno in pametno mobilnost in je tesno povezano s skupnim sporočilom o strategiji Global Gateway. Prispeva tudi k cilju iz evropskega zelenega dogovora o razvoju čistega, trajnostnega in pametnega prometnega omrežja, ki bo Unijo in evropsko sosedstvo postavilo na trajnostno pot ter hkrati omogočilo socialno-ekonomsko okrevanje po krizi zaradi COVID-19. To sporočilo je predstavljeno skupaj s predlogom Komisije za revidirano uredbo o TEN-T. Predlog Komisije vključuje nekoliko spremenjen pravni okvir za sodelovanje s tretjimi državami. Odpravlja določbe o financiranju projektov iz člena 8 uredbe o TEN-T, da bi se preprečilo podvajanje zakonodaje o finančni podpori Unije. Uvaja nove določbe, ki krepijo usklajevalna instrumenta Komisije, in sicer o

---

<sup>8</sup> Beloruske oblasti so trenutno zamrznile članstvo.

<sup>9</sup> Delegirana uredba Komisije 2019/254 z dne 9. novembra 2018 o prilagoditvi Priloge III k Uredbi (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja (UL L 43, 14.2.2019, str. 1).

<sup>10</sup> Partnerice iz južnega Sredozemlja so Alžirija, Egipt, Izrael, Jordanija, Libanon, Libija (status opazovalke v Uniji za Sredozemlje), Maroko, Palestina, Sirija (sodelovanje s Sirijo je od leta 2011 zamrznjeno) in Tunizija. Poimenovanje Palestine ne pomeni priznanja države Palestine in ne posega v stališča posameznih držav članic glede tega vprašanja.

<sup>11</sup> Sporočilo z naslovom Gospodarski in naložbeni načrt za Zahodni Balkan, COM(2020) 641 final.

<sup>12</sup> Skupno sporočilo z naslovom Krepitev odpornosti – vzhodno partnerstvo, ki prinaša koristi za vse, JOIN(2020) 7 final, in skupni delovni dokument služb Komisije z naslovom Recovery, resilience and reform: post 2020 Eastern Partnership priorities (Okrevanje, odpornost in reforma: prednostne naloge vzhodnega partnerstva po letu 2020), SWD(2021) 186 final.

<sup>13</sup> Skupno sporočilo z naslovom Obnovljeno partnerstvo z južnim sosedstvom – Nova agenda za Sredozemlje, JOIN(2021) 2 final, in skupni delovni dokument služb Komisije z naslovom Renewed Partnership with the Southern Neighbourhood Economic and Investment Plan for the Southern Neighbours (Prenovljeno partnerstvo z gospodarskim in naložbenim načrtom za južno sosedstvo za južne sosede), SWD(2021) 23 final.

<sup>14</sup> Člen 5 Uredbe (EU) št. 1316/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013 o vzpostavitvi instrumenta za povezovanje Evrope (UL L 348, 20.12.2013, str. 129).

koridorjih jedrnega omrežja in evropskih koordinatorjih. V predlogu Komisije je predvideno, da bo koridor jedrnega omrežja razširjen na Zahodni Balkan.

## **II. Splošni cilji politike TEN-T za sosednje države**

Razširitev politike TEN-T prek meja Unije ima dva krovna cilja: (i) zagotavljanje doslednosti in učinkovitosti interoperabilnega in multimodalnega omrežja med državami članicami, njihovimi neposrednimi sosedami ter partnerskimi državami; (ii) osredotočanje na sodelovanje Unije (vključno s finančno podporo) v teh regijah. Poleg tega je v širšem okviru evropske sosedne politike in širitvene politike EU razširitev omrežja TEN-T sredstvo za tesnejše povezovanje ter pripravo držav kandidatk in potencialnih držav kandidatk na morebiten pristop k EU. Združevanje prometnih omrežij v državah širitve in drugih sosednjih državah z omrežjem TEN-T olajšuje trgovanje in s tem gospodarsko povezovanje, s čimer pospešuje zблиževanje z Unijo.

Sodelovanje Unije poteka v obliki razvoja materialne infrastrukture in nezavezujočih ukrepov za izboljšanje prometne povezljivosti. Kar zadeva materialno infrastrukturo, je namen razširitve omrežja TEN-T na sosednje države opredeliti infrastrukturne projekte in utrditi omrežje, ki bo v skladu s parametri in cilji TEN-T, ter s tem prispevati med drugim k razogljičenju prometa. Usklajeno in stabilno omrežje v sosednjih državah pomeni trdnejše povezave z boljšimi prevoznimi storitvami za državljane in podjetja. Močna politična zaveza Unije sosesčini omogoča tudi boljšo ciljno usmerjenost finančnih sredstev EU in gotovost, ki je potrebna za sprostitev naložb v infrastrukturne projekte. Poleg tega bosta stabilnost pri načrtovanju in strateški razvoj infrastrukture pomagala pridobiti podporo mednarodnih finančnih institucij. Pri naložbah v novo infrastrukturo bi bilo treba posebno pozornost nameniti doseganju najvišjih standardov in zahtev glede TEN-T, hkrati pa z rednim vzdrževanjem dolgoročno zaščititi kakovostno infrastrukturo.

Cilj nezavezujočih ukrepov je razvoj inteligentnih prometnih sistemov za vse načine prevoza, ki bodo pomagali reševati vprašanja varnosti in podpirali trajnostnost prometa. Vključujejo tudi ukrepe za izmenjavo podatkov o multimodalnem prevozu, ki temeljijo na standardih EU za podporo učinkovitemu pretoku tovarnega prometa. Spodbujati bi bilo treba tudi infrastrukturo 5G. Unija poleg tega podpira regulativno reformo in okrepljen dialog na tehnični ravni, ki temelji na ustreznih instrumentih Unije in aktivnem sodelovanju evropskih agencij na področju prometa. V zadnjih letih so Unija in več partnerskih držav sklenile pridružitvene sporazume, katerih cilj sta približevanje prometne zakonodaje Unije ter sprejetje zahtev omrežja TEN-T in standardov glede interoperabilnosti.

Med pomembne prednostne naloge Unije spadata tudi razogljičenje prometa ter omejevanje vpliva podnebnih sprememb na Unijo in njene sosede. Politika TEN-T bo prispevala k ciljem, določenim v evropskem zelenem dogovoru. Zato bi si morale vse države širitve in druge sosednje države prizadevati za uresničevanje cilja evropskega zelenega dogovora, ki je do leta 2050 zagotoviti 90-odstotno zmanjšanje emisij toplogrednih plinov, povezanih s prometom. Ambiciozno delovanje in združevanje moči pri uresničevanju te agende bosta Uniji in njenim sosedam zagotovila prednost prvega na trgu pri svetovnem prehodu na trajnostni in zeleni prometni sektor.

K uresničevanju omrežja TEN-T v EU lahko pripomore sodelovanje podjetij, ki so v lasti ali pod nadzorom fizične osebe ali podjetja iz tretje države. V posebnih okoliščinah pa lahko

takšno sodelovanje v projektih skupnega interesa ogrozi varnost in javni red v EU. Brez poseganja v mehanizem sodelovanja v skladu z Uredbo (EU) 2019/452<sup>15</sup> in poleg tega mehanizma je potrebna tudi večja ozaveščenost o takšnem sodelovanju, da bi se v primeru možnosti vpliva na varnost ali javni red omogočilo posredovanje javnih organov. Predlog Komisije za revizijo uredbe o TEN-T zato določa, da države članice Komisijo obvestijo o kakršnem koli projektu skupnega interesa na njihovem ozemlju, pri katerem sodeluje fizična oseba ali podjetje iz tretje države, da se omogoči ocena njegovega vpliva na varnost in javni red v EU. Sosednje države bi morale vzpostaviti podoben mehanizem za projekte, ki se izvajajo v informativnem omrežju TEN-T.

### **III. Glavni dosežki in možnosti sodelovanja s sosednjimi državami**

#### **Evropski gospodarski prostor in Švica**

Evropski gospodarski prostor (EGP) in Evropsko združenje za prosto trgovino (Efta) sta sestavni del politike TEN-T za sosednje države. Države EGP in Efte so že desetletja tesno povezane z razvojem trga Unije kot ustrezne trgovske partnerice EU. Štiri države Efte, in sicer Norveška, Islandija, Lihtenštajn in Švica, v katerih živi 13,6 milijona ljudi, predstavljajo tretjo največjo trgovsko partnerico Unije na področju blaga in drugo največjo na področju storitev.

Razširjeno informativno omrežje TEN-T v teh državah je dobro razvito in enakovredno omrežju Unije. Omrežje držav EGP/Efte je dobro povezano z omrežjem TEN-T za vse načine prevoza, pri čemer sta dve državi EGP/Efte celo del koridorja jedrnega omrežja TEN-T. Koridor jedrnega omrežja Skandinavija–Sredozemlje poteka čez Norveško, koridor jedrnega omrežja Ren–Alpe pa čez Švico. Evropski koordinatorji zato tesno sodelujejo z državami, da bi informativno jedro omrežje TEN-T končali do leta 2030.

Koridor Ren–Alpe je ena najbolj prometnih tovornih poti v Evropi. Severnomorska pristanišča v Belgiji in na Nizozemskem povezuje s sredozemskim pristaniščem v Genovi. Koridor poteka skozi pomembna gospodarska središča, kot so Bruselj in Antwerpen v Belgiji, regija Randstad na Nizozemskem, regiji Ren in Porurje ter Ren in Neckar v Nemčiji, regiji Basel in Zürich v Švici ter regiji Milano in Genova v Italiji. Trasa koridorja vključuje pomembne projekte v Švici, med katerimi je tudi najdaljši železniški predor na svetu, bazni predor Gotthard. 57-kilometrski bazni predor Gotthard pod švicarskimi Alpami je bil odprt 1. junija 2016. Skupaj z baznima predoroma Lötschberg in Ceneri bo povečal konkurenčnost železniškega prometa, kar bo neposredno koristilo državljanom in podjetjem EU. Zaradi trenutnega ozkega grla na strani Unije bi si morala EU prizadevati za izboljšanje dostopa do predora Gotthard.

Koridor Skandinavija–Sredozemlje pomeni ključno os sever–jug za evropsko gospodarstvo. V Uniji poteka koridor od Finske in Švedske na severu do Malte na jugu, pri čemer prečka Dansko, severno, osrednjo in južno Nemčijo, Avstrijo, industrijska središča severne Italije in

---

<sup>15</sup> Uredba (EU) 2019/452 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. marca 2019 o vzpostavitvi okvira za pregled neposrednih tujih naložb v Uniji (*UL L 79I, 21.3.2019, str. 1*).

pristanišča na jugu Italije. S sprejetjem uredbe o IPE II je bil koridor podaljšan do Narvika na Norveškem. V skladu s sporočilom Komisije o okrepljenem delovanju Evropske unije na območju Arktike<sup>16</sup> je bil koridor podaljšan, da bi se vzpostavila prisotnost tudi na severu. Cilj tega je sprostiti tovorni promet po kopnem, ki prihaja z Arktike, in po morebitni prihodnji severnomorski poti.

### **Zahodni Balkan**

Zahodni Balkan je že dolgo prednostna regija za Unijo<sup>17</sup>. Kot je predsednica Ursula von der Leyen navedla v svojem govoru o stanju v Uniji 14. septembra 2021, je „prihodnost celotne regije [...] v EU“. Regija s skoraj 18 milijoni prebivalcev je pomemben trg za Unijo in pomembno tranzitno območje za prevoz evropskega blaga. Leta 2020 je skupna trgovina med EU in Zahodnim Balkanom znašala 50,5 milijarde EUR. Zahodni Balkan ima ključno vlogo v globalnih vrednostnih verigah, ki oskrbujejo EU, ta vloga pa bi se lahko še dodatno okrepila z zagotavljanjem boljše prometne povezljivosti z Unijo in v regiji.

Eden glavnih dosežkov je bilo sprejetje Pogodbe o ustanovitvi prometne skupnosti leta 2017<sup>18</sup>. V skladu s Pogodbo mora Zahodni Balkan pravni red EU na področju prometa prenesti v nacionalno zakonodajo, kar bo omogočilo vključitev Zahodnega Balkana na trg prevoznih storitev EU še pred njegovim morebitnim pristopom k EU. To vključuje področja, kot so tehnični standardi, interoperabilnost, varnost, zaščita, upravljanje prometa, socialna politika, javna naročila in okolje, s čimer se regija podpira pri prizadevanjih za zaposlitev vrzeli do držav članic. Prometna skupnost pripravlja tekoči delovni načrt za razvoj informativnega jedrnega omrežja TEN-T in celovitih omrežij, stalni sekretariat pa pomaga partnericam z Zahodnega Balkana pri prenosu prometne politike Unije in izvajanju projektov TEN-T.

Partnerice z Zahodnega Balkana so zelo napredovale pri uresničevanju informativnega jedrnega omrežja TEN-T. Vendar pa razvoj več ključnih projektov v zvezi z informativnim jedrnim omrežjem še vedno zaostaja. Čeprav je prišlo do izboljšav pri gradnji čezmejne infrastrukture, kot je most Svilaj med Hrvaško ter Bosno in Hercegovino, ki je bil za promet odprt septembra 2021, je za zagotovitev nemotenega prevoza med Unijo in Zahodnim Balkanom potreben znaten napredek. To velja za vse načine prevoza, pri čemer je železniško omrežje še posebej potrebno posodobitve.

Poleg tega modalni delež trajnostnega prometa ostaja majhen. Čeprav partnerice z Zahodnega Balkana z Unijo ustvarijo približno 70 % svoje svetovne trgovine, se le 5 % skupnega obsega tovora prevaža po železnici, preostalih 95 % pa po cesti. Poleg tega se je železniški tovorni promet od leta 2009 zmanjšal za 40 %, medtem ko delež železniškega potniškega prometa v skupnem potniškem prometu ostaja enomesten, izjema je le primestni prevoz v nekaj večjih mestih. Omrežje celinskih plovni poti na Zahodnem Balkanu se za prevoz tovora v Unijo in iz nje še vedno premalo uporablja. Reki Donava in Sava prečkata več držav v regiji, kar vključuje celinske plovne poti, ki bi jih bilo mogoče nadalje izkoriščati za preusmeritev prometa s cest na bolj trajnostne načine prevoza. Na jadransko-jonskem območju je treba

---

<sup>16</sup> Skupno sporočilo Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij z naslovom „Okrepljeno delovanje EU za mirno, trajnostno in uspešno Arktiko“ Join(2021) 27 final.

<sup>17</sup> Začela so se pristopna pogajanja s Črno goro (2012) in Srbijo (2014). Po doseženem soglasju Sveta iz marca 2020 se pogajanja z Albanijo in Republiko Severno Makedonijo še vedno niso začela.

<sup>18</sup> UL L 278, 27.10.2017.

zagotoviti usklajevanje med nacionalnimi in regionalnimi organi, ki se ukvarjajo z razvojem omrežja TEN-T.

To škoduje prometni povezljivosti v regiji in z Unijo, kar negativno vpliva na gospodarski razvoj regije in njeno privlačnost za vlagatelje. Posledice takšnih razmer se pogosto kažejo na mejah z Unijo, kjer zmogljivost infrastrukture ni vedno skladna z evidentiranim obsegom prometa, kar precej negativno vpliva ne le na trgovino med Unijo in Zahodnim Balkanom, ampak tudi na trgovino med državami članicami, ki tranzitno prečka regijo.

Osem let po razširitvi omrežja TEN-T na Zahodni Balkan in štiri leta po začetku veljavnosti Pogodbe o ustanovitvi prometne skupnosti je prišel čas za pospešitev razvoja omrežja TEN-T. Pri tem je nujno, da Unija in partnerice z Zahodnega Balkana izvajajo bolj usklajeno politiko TEN-T. To bo pomagalo premostiti vrzel v povezljivosti in izboljšati splošno kakovost prometa.

Partnerice z Zahodnega Balkana lahko za uresničevanje ciljev politike TEN-T izkoristijo različne vire financiranja EU, kot je instrument za predpristopno pomoč prek naložbenega okvira za Zahodni Balkan. Komisija je leta 2020 sprejela celovit gospodarski in naložbeni načrt za Zahodni Balkan<sup>19</sup>, katerega cilj je podpirati dolgoročno gospodarsko okrevanje regije ter zeleni in digitalni prehod ter spodbujati regionalno povezovanje in zblíževanje z Unijo. V načrtu so opredeljeni vodilni projekti na vseh področjih povezljivosti in določen je naložbeni sveženj, v okviru katerega se bodo v naslednjih sedmih letih mobilizirala nepovratna sredstva v višini do 9 milijard EUR, pri čemer se bodo prek nove jamstvene sheme za Zahodni Balkan mobilizirale naložbe v višini 20 milijard EUR. Na razširjenem omrežju TEN-T se nahajajo vsi ključni projekti s področja prometa, ki so vključeni v načrt, v višini 1,1 milijarde EUR s finančnim vzvodom do 4 milijarde EUR naložb.

EU podpira tudi makroregionalne strategije v regiji, kot sta strategija EU za jadransko-jonsko regijo in strategija EU za podonavsko regijo<sup>20</sup>, da bi se okrepila skladnost naložb na Zahodnem Balkanu. Z usklajevanjem med evropskim teritorialnim sodelovanjem, IPA III in drugimi instrumenti financiranja, ki spadajo v okvir makroregionalnih strategij EU, se izboljšuje učinek izvedenih projektov in povečuje vpliv novih projektov.

Unija bi morala dati prednost projektom TEN-T, ki so strateškega pomena za regijo in Unijo, da bi se uresničilo popolno, skladno in trajnostno informativno jedro omrežje, ki povezuje prestolnice znotraj regije in z Unijo. Unija bi si morala prizadevati za hitrejšo izgradnjo nove prometne infrastrukture, ki bo odpravila manjkajoče povezave, zlasti pri čezmejnih projektih, in po potrebi za nadgradnjo obstoječe infrastrukture, da bo ta ustrezala standardom omrežja TEN-T. Da bi se omogočila interoperabilnost omrežij in podprl učinkovitejši pretok tovarnega prometa, bi bilo treba uvesti digitalno tehnologijo, podprto z razvojem telekomunikacijske infrastrukture in izmenjavo podatkov o multimodalnem prevozu. Evropski sistem za upravljanje železniškega prometa (ERTMS) bi moral nadomestiti obstoječe sisteme, ki povzročajo razcepljenost omrežja. Prednostna naloga za izboljšanje varnosti v cestnem prometu bi moralo biti tudi uvajanje rešitev inteligentnih prometnih sistemov.

---

<sup>19</sup> Sporočilo z naslovom Gospodarski in naložbeni načrt za Zahodni Balkan, COM(2020) 641 final.

<sup>20</sup> EUSAIR in EUSDR.

Poleg tega bo pomembna prednostna naloga spodbujanje rešitev multimodalnega prevoza in pospeševanje prehoda na trajnostne načine prevoza, da bi se zmanjšale emisije CO<sub>2</sub> iz prometa. Razviti bi bilo treba zelene multimodalne rešitve, kot so električne polnilne postaje in multimodalna vozlišča. Izboljšati bi bilo treba tudi promet v mestih in njihovi okolici, in sicer z zagotovitvijo trajnostnih alternativ cestnemu prometu in preprečevanjem ozkih grl, ki prav tako povzročajo višje emisije CO<sub>2</sub>.

Politika TEN-T bi morala z bolj vključujočim pristopom tudi bolje odražati geografski položaj Zahodnega Balkana v Evropi. Več držav članic, kot so Hrvaška, Madžarska, Romunija, Bolgarija in Grčija, ima skupne meje in je v veliki meri odvisnih od infrastrukture na Zahodnem Balkanu, da jim zagotavlja povezljivost z drugimi državami članicami. Predlagana vzpostavitev evropskega prometnega koridorja, ki bo regijo povezoval z Unijo, kot je določeno v predlogu za revidirano uredbo o TEN-T, je oprijemljiv primer tega, kaj lahko Unija ponudi regiji, da bi se izboljšalo izvajanje projektov TEN-T.

### ***Vzhodno partnerstvo***

Vzhodno partnerstvo je bilo ključno pri zблиževanju Unije in vzhodnih partneric. Gospodarske vezi med Unijo in regijo so trdne, vzhodno sosedstvo pa predstavlja pomembno tranzitno območje za prevoz evropskega blaga na vzhod. V zadnjem desetletju se je trgovina med EU in vzhodnim partnerstvom skoraj podvojila, s čimer je regija postala deseta največja trgovska partnerica Unije. Za Azerbajdžan, Gruzijo, Moldavijo in Ukrajino je Unija največji trgovinski blok, za Armenijo in Belorusijo pa je druga največja trgovska partnerica. Trgovina Unije z vzhodnim partnerstvom je leta 2020 skupaj znašala 82,8 milijarde EUR. Zlasti trgovina med EU in Ukrajino predstavlja skoraj 50 % skupne trgovine med vzhodnimi partnericami in Unijo. Za podporo temu razvoju bo za Unijo pomembno zagotavljanje boljše prometne povezljivosti z Unijo in v regiji.

Po razširitvi informativnega omrežja TEN-T na to regijo leta 2018 je pomemben rezultat politike TEN-T tudi razvoj okvirnega naložbenega akcijskega načrta TEN-T za vzhodno partnerstvo. V načrtu, ki sta ga skupaj pripravili Svetovna banka in Komisija, so opredeljene ključne prednostne naložbe v skupni vrednosti 12,8 milijarde EUR za vse načine prevoza na razširjenem jedrnem omrežju. Rok za dokončanje je določen leta 2030. Namen načrta je pomagati nosilcem odločanja pri določitvi prednostnih strateških naložb v prometno infrastrukturo, da bi se dokončalo informativno omrežje TEN-T. Priprava enotnega in usklajenega seznama projektov za regijo bo ključni element uspeha pri izvajanju politike TEN-T. Prav tako bo ključen nadaljnji razvoj omrežja, vključno s celinskimi plovniimi potmi, ki niso bile vključene v razširitev iz leta 2018.

Kot je navedeno v skupnem sporočilu z naslovom Politika vzhodnega partnerstva po letu 2020: krepitev odpornosti – vzhodno partnerstvo, ki prinaša koristi za vse, so naložbe v trajnostne rešitve v informativnem jedrnem omrežju TEN-T, podprte s politiko, temelječo na pravilih, med dolgoročnimi cilji politike vzhodnega partnerstva po letu 2020. Ta agenda za obdobje po letu 2020 temelji na dveh stebrih, tj. naložba in upravljanje, v njej pa je predlagan gospodarski in naložbeni načrt za podporo socialno-ekonomskemu okrevanju partnerskih držav po pristopu boljše obnove pri uresničevanju zelenega in digitalnega prehoda. Načrt bo vključeval pomembne naložbe v promet (do 4,5 milijarde EUR), med drugim projekte v razširjenem omrežju TEN-T.

Gospodarski in naložbeni načrt ter okvirni naložbeni akcijski načrt TEN-T za vzhodno partnerstvo bosta ključna pri spopadanju s številnimi izzivi pri uresničevanju

interoperabilnega omrežja, ki bo v skladu s standardi TEN-T. Cestne in železniške povezave med Unijo in vzhodnimi partnericami ostajajo nezadostne in premalo razvite, s številnimi manjkajočimi povezavami na mejnih prehodih. Raven cestne infrastrukture je slaba z vidika kakovosti, zmogljivosti in varnosti. Infrastruktura železniškega omrežja in tirna vozila so v več primerih zastareli glede kakovosti, zmogljivosti in varnosti. Poleg tega se pri vključevanju železniškega omrežja vzhodnega partnerstva v omrežje Unije pojavlja težava, saj tirna širina omrežja vzhodnega partnerstva meri 1 520 mm, standardna širina Unije pa je 1 435 mm. To povečuje kompleksnost uresničevanja interoperabilnega čezmejnega omrežja in bo zahtevalo razvoj naprednih tehničnih rešitev.

Za reševanje teh izzivov bi moralo vzhodno partnerstvo še naprej dopolnjevati nabor projektov TEN-T in poskrbeti, da bodo ti dovolj dovršeni za izpolnjevanje pogojev za financiranje. Vzhodno partnerstvo bi se moralo osredotočati na projekte v informativnem jedrnem omrežju TEN-T, zlasti na čezmejne projekte z Unijo.

Unija bi morala pospešiti izgradnjo nove prometne infrastrukture, ki bo odpravila manjkajoče povezave, zlasti čezmejne projekte in multimodalne povezave, ki vključujejo tudi pomorski promet, in po potrebi nadgraditi obstoječo infrastrukturo, da bo ta ustrezala standardom TEN-T. Unija bi morala podpirati razvoj inovativnih infrastrukturnih rešitev za odpravo težave, ki se pojavlja zaradi različnih standardov tirnih širin. Uvesti bi bilo treba digitalne rešitve, ki bi omogočile interoperabilnost omrežij in multimodalnost, povečale varnost in trajnostnost ter olajšale trgovino in prečkanje meja. Evropski sistem za upravljanje železniškega prometa (ERTMS) bi moral nadomestiti obstoječe sisteme, ki povzročajo razcepljenost omrežja. Prednostna naloga za izboljšanje varnosti v cestnem prometu bi moralo biti tudi uvajanje rešitev inteligentnih prometnih sistemov. Prav tako bi morali biti prednostna naloga multimodalne prometne rešitve in prehod na trajnostne načine prevoza, da bi se zmanjšale emisije CO<sub>2</sub> iz prometa. Pri projektih cestne infrastrukture bi morala Unija spodbujati razvoj zelenih multimodalnih rešitev (kot so električne polnilne postaje in multimodalna vozlišča). Prednostna naloga bo tudi posodobitev omrežja celinskih plovnih poti. Nazadnje bo treba zagotoviti, da bodo te države vzdrževale infrastrukturo, zlasti tisto v okviru ključnih projektov, razvitih s finančnimi sredstvi EU.

### ***Južno Sredozemlje***

Južno Sredozemlje je posebnega političnega pomena za Unijo. Ta regija je tudi tesna trgovska partnerica. Leta 2020 je celotna blagovna trgovina med Unijo in državami južnega sosedstva znašala 149,4 milijarde EUR. Obstajajo možnosti za nadaljnji razvoj trgovine, ki ga je treba podpreti z izboljšanimi trajnostnimi prometnimi povezavami.

Na podlagi pooblastila, ki so ga ministri iz evro-sredozemske regije prejeli leta 2013, si Unija in partnerice iz južnega Sredozemlja prizadevajo opredeliti vsesredozemsko prometno omrežje (TMN-T). To bo pripravljeno kot celovito omrežje. Da bi se zagotovila boljša prometna povezljivost med Unijo in regijo, bo zlasti pomembno opredeliti morska pristanišča v informativnem vsesredozemskem prometnem omrežju.

Po opredelitvi vsesredozemskega prometnega omrežja bi morale partnerice iz južnega Sredozemlja hitro razviti izvedbeni načrt s pomembnimi projekti, ki bi jih vključili v nabor projektov. Prednost bi bilo treba dati projektom v pristaniščih, vključno z multimodalnimi

povezavami v zadnjem kilometru, da bi se okrepil razvoj pomorskega prevoza na kratke razdalje.

V skupnem sporočilu o prenovljenem partnerstvu z južnim sosedstvom iz leta 2021 ter priloženem gospodarskem in naložbenem načrtu za regijo je prometna povezljivost prepoznana kot ključni element za razvoj južnega Sredozemlja. Prednost dajeta razvoju vsesredozemskega prometnega omrežja in reformam prometne politike, ki so skupaj opredeljene v regionalnem akcijskem načrtu za promet<sup>21</sup>. Pobuda WestMed<sup>22</sup>, ki se zavzema za trajnostni razvoj modrega gospodarstva v zahodnem Sredozemlju, obravnava pomorski promet.

V skladu s prenovljenim partnerstvom z južnim sosedstvom ter gospodarskim in naložbenim načrtom za regijo bi morala Unija okrepiti prizadevanja za sprejetje informativnih zemljevidov prihodnjega vsesredozemskega prometnega omrežja (TMN-T) in dati prednost projektom v tem omrežju, ki so za Unijo še posebej pomembni. Prav tako bi morala podpreti izvajanje regionalnega akcijskega načrta za promet, ki določa dogovorjena načela za razvoj multimodalnega, trajnostnega in povezanega prometnega sistema, vključno s prizadevanji za regulativno zблиževanje. Ta pristop je skladen z okvirom za sodelovanje Unije za Sredozemlje v zvezi s trajnostnimi načini prevoza in modrim gospodarstvom.

### ***Turčija***

Unija in Turčija sta pomembni trgovski partnerici, Turčija pa je ključna tranzitna država za trgovino Unije z Bližnjim in Daljnim vzhodom. Zato imata skupni interes za razvoj in nadgradnjo infrastrukture. Za popolno uresničitev potenciala informativnega omrežja TEN-T v Turčiji je ključen napredek pri izvajanju projektov. Da bi bile navedene koristi za Turčijo in Unijo čim večje, je usklajevanje razvoja infrastrukture bistvenega pomena, zlasti za železnice. Turčija bo kot ključni projekt v okviru instrumenta za predpristopno pomoč z dokončanjem železniške povezave Halkali–Kapikule, ki je sofinancirana iz instrumenta za predpristopno pomoč v višini 275 milijonov EUR in s strani evropskih finančnih institucij (EIB in EBRD), zagotovila dragocen dostop do omrežja TEN-T čez Bolgarijo. Uskladitev Turčije s pravnim redom na področju TEN-T ostaja ključnega pomena<sup>23</sup>. Podobno kot je predvideno za Zahodni Balkan in vzhodno partnerstvo, je pri načrtovanju cestne infrastrukture med Unijo in Turčijo zelo pomembno upoštevati oskrbo z alternativnimi gorivi. Boljše usklajevanje pri vzpostavitvi obmejne infrastrukture bi prispevalo k odpravi infrastrukturnih vrzeli in izboljšanju prometnih tokov med Unijo in Turčijo ter širše.

### ***Združeno kraljestvo***

---

<sup>21</sup> Regional Transport Action Plan for the Mediterranean Region (2014-2020) (Regionalni akcijski načrt za promet za sredozemsko regijo, 2014–2020).

<sup>22</sup> Pobuda WestMED izhaja iz „dialoga 5 + 5“, ki vključuje pet držav članic EU (Francijo, Italijo, Portugalsko, Španijo in Malto) in pet južnih partneric (Alžirijo, Libijo, Mavretanijo, Maroko in Tunizijo).

<sup>23</sup> Delovni dokument služb Komisije z naslovom Turkey 2021 Report (Poročilo o Turčiji za leto 2021) (SWD(2021) 290 final/2).

Združeno kraljestvo je bilo sestavni del omrežja TEN-T vse do izstopa iz Unije ob koncu prehodnega obdobja, tj. 31. decembra 2020. Do takrat je bilo del koridorja jedrnega omrežja Severno morje–Sredozemlje, ki je imelo nemotene prometne povezave s celinsko Evropo in Irsko. Po izstopu iz Unije za Združeno kraljestvo pravni red na področju TEN-T ne velja več.

Za Unijo je zlasti pomembno ohranjanje povezljivosti Irske s celinskim delom Unije. Unija si zato prizadeva zagotoviti, da izstop Združenega kraljestva ne bo bistveno oviral irskega prometnega omrežja, zlasti povezljivosti s celinsko Evropo. Unija je z izstopom Združenega kraljestva začela izvajati posebne ukrepe za zaščito interesov Irske in s tem interesov Unije. S sprejetjem uredbe o IPE II se je Irška prvič znašla na dveh koridorjih jedrnega omrežja TEN-T. Poleg tega, da je ostala del koridorja Severno morje–Sredozemlje, je bila vključena tudi v atlantski koridor, pri čemer so bila tri ključna pristanišča v Dublinu, Corku in Shannon-Foynesu povezana s francoskima pristaniščema Le Havre in Nantes Saint-Nazaire.

Iz delovnega načrta za koridor Severno morje–Sredozemlje izhaja stalna zavezanost Unije k zaščiti prometnih povezav Irske s celinsko Evropo. Cilji za razvoj koridorja vključujejo nadaljnji razvoj pomorskih povezav in izboljšanje povezav zaledja z morskimi pristanišči. Posebej so omenjeni načrti za spodbujanje različnih projektov, vključno s cestno povezavo med Ringaskiddyjem in Corkom ter pristaniščem Alexandra Basin v Dublinu. Načrt vsebuje zavezo o zagotovitvi povezljivosti s celinsko Evropo po morju, ki velja za najpomembnejši način prečkanja meje z Irsko. Nadaljnje naložbe v zmogljivost irskih pristanišč so opredeljene kot potencialno sredstvo za zmanjšanje odvisnosti Irske od kopenskega mostu z Združenim kraljestvom.

#### **IV. Sklep**

Razširitev politike TEN-T na sosednje države je bila za Unijo ključnega pomena pri prizadevanjih za razvoj interoperabilnega in multimodalnega prometnega omrežja. Politika TEN-T je pomembno sredstvo za vključevanje držav širitve, saj zagotavlja boljšo prometno povezljivost in deluje kot spodbujevalec trgovinskih izmenjav, s tem pa pospešuje zблиževanje z Unijo. Namen tega sporočila, predstavljenega skupaj s predlogom za revidirano uredbo o TEN-T, je dodatno poglobiti zunanje odnose Unije, ob tem pa upoštevati prednostne naloge evropskega zelenega dogovora ter strategije Komisije za trajnostno in pametno mobilnost.

Zlasti za Zahodni Balkan in vzhodno partnerstvo obstaja močna potreba po pospešitvi razvoja informativnega omrežja TEN-T, da bi se dodatno izboljšala prometna povezljivost z Unijo. Da bi v teh regijah z razcepljenosti prešli na celovito omrežje, je treba okrepiti skladnost pri izvajanju projektov in hitreje graditi zanesljive projektne strukture, pri čemer je treba jasno opredeliti najpomembnejše projekte in dati prednost projektom v informativnem jedrnem omrežju.

Poleg tega je treba obstoječo infrastrukturo nujno uskladiti s standardi in zagotoviti njeno vzdrževanje. Cilj nadaljnjega razvoja informativnega omrežja TEN-T bi moralo biti zagotavljanje visokokakovostnega omrežja. Poleg tega bi si moral prizadevati za razvoj odporne infrastrukture, ki bo kos izzivom podnebnih sprememb.

Na podlagi tega se bo Komisija zavezala, da bo:

- zagotovila skladno informativno jedrno omrežje, ki bo multimodalno, trajnostno in odporno;
- pospešila izgradnjo nove prometne infrastrukture, s katero se bodo odpravili manjkajoče povezave in ozka grla, zlasti čezmejna, ter posodobila obstoječa infrastruktura, da bo dosežena skladnost z zahtevami omrežja TEN-T in z evropskim zelenim dogovorom;
- podprla spodbujanje in uvajanje digitalne tehnologije, ki bo omogočila interoperabilnost omrežij, zlasti ERTMS, inteligentnih prometnih sistemov in multimodalnih tovornih informacijskih sistemov ter infrastrukture 5G. Uvedba digitalne tehnologije bi morala zagotavljati visoko zmogljivost v omrežju in doseгти višje ravni avtomatizacije;
- spodbudila partnerje, da dosledno upoštevajo in izvajajo optimalno vzdrževanje in delovanje obstoječih in novih sredstev;
- dala prednost projektom TEN-T, ki so strateškega pomena za Zahodni Balkan, regije vzhodnega partnerstva in Unijo, da bi se države širitve in druge sosednje države bolje povezale z Unijo;
- ocenila potrebo po pregledu obstoječega informativnega omrežja TEN-T v državah širitve in drugih sosednjih državah ter po potrebi začela postopek za njegovo posodobitev.

Evropski parlament in Svet sta pozvana, da podpreta to sporočilo, ki bo predstavljeno tudi Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij.