2024/1679

28.6.2024

# UREDBA (EU) 2024/1679 EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

## z dne 13. junija 2024

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

**(Besedilo velja za EGP)**

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

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

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora ([1]),

ob upoštevanju mnenja Odbora regij ([2]),

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom ([3]),

ob upoštevanju naslednjega:

(1) V sporočilu Komisije z dne 11. decembra 2019 z naslovom „Evropski zeleni dogovor“ sta določena cilj podnebne nevtralnosti, ki ga mora Unija doseči do leta 2050, in jasen cilj zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2030 za vsaj 55 % v primerjavi z ravnmi iz leta 1990. Navedena cilja sta določena kot cilja v Uredbi (EU) 2021/1119 Evropskega parlamenta in Sveta ([4]).

(2) Emisije iz prometa prispevajo približno 25 % vseh emisij toplogrednih plinov Unije, v zadnjih letih pa so se povečale. Zato evropski zeleni dogovor poziva k 90-odstotnemu zmanjšanju emisij toplogrednih plinov iz prometa, da bi Unija lahko postala podnebno nevtralno gospodarstvo do leta 2050, medtem ko bi si prizadevala za cilj ničelnega onesnaževanja, kot je navedeno v sporočilu Komisije z dne 12. maja 2021 z naslovom „Pot do zdravega planeta za vse – Akcijski načrt EU: Naproti ničelnemu onesnaževanju zraka, vode in tal“.

(3) V Sporočilu Komisije z dne 9. decembra 2020 z naslovom „Strategija za trajnostno in pametno mobilnost – usmerjanje evropskega prometa na pravo pot za prihodnost“ (v nadaljnjem besedilu: sporočilo Komisije o Strategiji za trajnostno in pametno mobilnost) so navedeni mejniki, d bi se predstavila pot evropskega prometnega sistema k doseganju ciljev trajnostne, pametne in odporne mobilnosti. V skladu s strategijo bi se moral tržni delež železniškega tovornega prometa do leta 2030 povečati za 50 % in do leta 2050 podvojiti, medtem ko bi se moral tržni delež prevoza po celinskih plovnih poteh in prevoza po morju na kratkih razdaljah do leta 2030 povečati za 25 % in do leta 2050 za 50 %, promet na železniških progah za visoke hitrosti pa bi se moral do leta 2030 podvojiti in do leta 2050 potrojiti. Do leta 2030 bi moralo biti v Uniji v prometu tudi najmanj 30 milijonov brezemisijskih avtomobilov in 80 000 brezemisijskih tovornjakov, do leta 2050 pa bi morali biti brezemisijski skoraj vsi avtomobili, kombinirana vozila, avtobusi in nova težka vozila. Poleg tega bi morala biti do leta 2030 načrtovana kolektivna potovanja do 500 km v Uniji ogljično nevtralna, do leta 2030 pa bi moralo biti v Evropi najmanj 100 podnebno nevtralnih mest.

(4) Z vzpostavitvijo vseevropskega prometnega omrežja se ustvarijo omogočitveni pogoji, kar zadeva infrastrukturno osnovo za zagotovitev, da bodo vsi načini prevoza bolj trajnostni, cenovno dostopni in vključujoči, trajnostne alternative pa splošno dostopne v multimodalnem prometnem sistemu, ter da bodo uvedene ustrezne spodbude za

([1]) UL C 290, 29.7.2022, str. 120.
([2]) UL C 498, 30.12.2022, str. 68.
([3]) Stališče Evropskega parlamenta z dne 24. aprila 2024 (še ni objavljeno v Uradnem listu) in odločitev Sveta z dne 13. junija 2024.
([4]) Uredba (EU) 2021/1119 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. junija 2021 o vzpostavitvi okvira za doseganje podnebne nevtralnosti in spremembi uredb (ES) št. 401/2009 in (EU) 2018/1999 (UL L 243, 9.7.2021, str. 1).

prehod, predvsem z zagotovitvijo pravičnega prehoda v skladu s cilji iz Priporočila Sveta z dne 16. junija 2022 o zagotavljanju pravičnega prehoda na podnebno nevtralnost ([5]).

(5) Z načrtovanjem, razvojem in upravljanjem vseevropskega prometnega omrežja bi se morale omogočiti trajnostne oblike prevoza, zagotoviti boljše multimodalne in interoperabilne prometne rešitve ter izboljšano intermodalno povezovanje celotne logistične verige, s tem pa podpreti nemoteno delovanje notranjega trga z vzpostavitvijo arterij, potrebnih za nemotene tokove potniškega in tovornega prometa po vsej Uniji, ter nemotenih prometnih povezav s sosednjimi državami. Poleg tega bi moralo biti omrežje namenjeno okrepitvi ekonomske, socialne in teritorialne kohezije z zagotavljanjem dostopnosti in povezljivosti za vse regije Unije, vključno z boljšo povezljivostjo najbolj oddaljenih regij, drugih oddaljenih, podeželskih, otoških, obrobnih in gorskih regij ter redko poseljenih območij. Razvoj vseevropskega prometnega omrežja bi moral omogočiti tudi nemoteno, varno in trajnostno mobilnost najrazličnejšega blaga in ljudi ter z vzpostavitvijo medsebojnih povezav in interoperabilnosti med nacionalnimi prometnimi omrežji na trajnosten način, gospodaren z viri, prispevati k nadaljnji gospodarski rasti in konkurenčnosti na svetovni ravni.

(6) Posledice naraščanja prometa so vse pogostejši zastoji v mednarodnem prometu. Za zagotovitev mednarodne mobilnosti potnikov in blaga bi bilo treba optimizirati in po potrebi razširiti zmogljivosti vseevropskega prometnega omrežja in uporabo teh zmogljivosti – v ta namen bi bilo treba odpraviti ozka grla v infrastrukturi ter vzpostaviti manjkajoče infrastrukturne povezave v državah članicah in med njimi, po potrebi pa tudi v sosednjih državah, ob upoštevanju tekočih pogajanj z državami kandidatkami in potencialnimi državami kandidatkami.

(7) Vseevropsko prometno omrežje sestavlja predvsem obstoječa infrastruktura. Da bi v celoti dosegli cilje nove politike vseevropskega prometnega omrežja bi bilo treba določiti enotne zahteve glede infrastrukture.

(8) Projekti skupnega interesa bi morali prispevati k razvoju vseevropskega prometnega omrežja z vzpostavitvijo nove prometne infrastrukture, vzdrževanjem in nadgradnjo obstoječe infrastrukture ter z ukrepi za spodbujanje z viri gospodarne uporabe infrastrukture in njene odpornosti. Projekti skupnega interesa bi morali izkazovati evropsko dodano vrednost. Takšni projekti bi morali biti tudi ekonomsko upravičeni. Projekti na redko poseljenih območjih ali projekti, ki so bistveni za dvojno rabo infrastrukture, za katere bi bilo morda težko dokazati ekonomsko upravičenost, saj so lahko koristi socialne in teritorialne kohezije večje, bi morali vsaj pozitivno prispevati k razvoju omrežja na podlagi socialno-ekonomske analize stroškov in koristi, ob upoštevanju posebnih značilnosti in omejitev zadevnega območja.

(9) Pri izvajanju projektov skupnega interesa bi bilo treba ustrezno upoštevati posebne okoliščine vsakega posameznega projekta. Po možnosti bi bilo treba izkoristiti sinergije z drugimi politikami, na primer z vseevropskim energetskim ali telekomunikacijskim omrežjem ali infrastrukturo za dvojno rabo za vojaške namene, pa tudi z vidiki turizma, in sicer z vključitvijo kolesarske infrastrukture za kolesarske steze, vključno s kolesarskimi stezami mreže EuroVelo, v gradbene inženirske objekte, kot so mostovi in tuneli, ali z varnostnimi vidiki, in sicer z vključitvijo novih tehnologij, kot so senzorji v mostovih.

(10) Da bi vzpostavili visokokakovostno, učinkovito in odporno prometno infrastrukturo za vse načine prevoza, bi bilo treba pri razvoju vseevropskega prometnega omrežja upoštevati varovanje in varnost pri premikih potnikov in tovora, prispevek k podnebnim spremembam ter vpliv podnebnih sprememb in možnih naravnih nevarnosti in katastrof, ki jih povzroči človek, na infrastrukturo ter dostopnost za vse uporabnike prevozov, predvsem v regijah, na katere posebej vplivajo negativne posledice podnebnih sprememb.

(11) Vseevropsko prometno omrežje bi moralo prispevati k izboljšanju kakovosti storitev, socialnih pogojev za delavce v prometu in dostopnosti za vse uporabnike, vključno z invalidi ali osebami z zmanjšano mobilnostjo in drugimi osebami v ranljivem položaju, ter k preprečevanju in zmanjševanju prometne revščine. Posebno pozornost bi bilo treba nameniti razsežnosti spola, da se zagotovi enak dostop do storitev in infrastrukture.

(12) Države članice in drugi nosilci projektov bi morali pri načrtovanju infrastrukture ustrezno upoštevati ocene tveganja in ukrepe za prilagoditev, namenjene izboljšanju odpornosti, na primer proti podnebnim spremembam, naravnim nevarnostim in katastrofam, ki jih povzroči človek. Realizacija vseevropskega prometnega omrežja bo

([5]) UL C 243, 27.6.2022, str. 35.

z zagotavljanjem dodatnih spodbud za razvoj trajnostnih oblik prevoza in izvajanjem visokih standardov za zeleno prometno infrastrukturo podpirala načelo, da se ne škoduje bistveno, v smislu člena 17 uredbe (EU) 2020/852 Evropskega parlamenta in Sveta o taksonomiji ([6]).

(13) Glede na razvoj infrastrukturnih potreb Unije in cilje razogljičenja ter sklepe Evropskega sveta iz julija 2020, v skladu s katerimi bi morali biti odhodki Unije skladni s cilji Pariškega sporazuma in načelom, da se ne škoduje bistveno, bi bilo treba projekte skupnega interesa ocenjevati, da bi se zagotovila skladnost politike vseevropskega prometnega omrežja s cilji prometne, okoljske in podnebne politike Unije. Države članice in drugi nosilci projektov bi morali izvesti okoljske presoje načrtov in projektov, ki bi morale pri projektih, za katere se postopek javnega naročanja za presojo vplivov na okolje do datuma začetka veljavnosti te uredbe še ni začel, vključevati oceno, da se ne škoduje bistveno, na podlagi najnovejših razpoložljivih smernic in najboljših praks.

(14) Infrastrukturni projekti na podlagi te uredbe bi morali biti odporni proti morebitnim škodljivim vplivom podnebnih sprememb na podlagi ocene podnebne ranljivosti in tveganja, vključno z ustreznimi prilagoditvenimi ukrepi. V zvezi s projekti, za katere je treba opraviti presojo vplivov na okolje, bi bilo treba izvesti krepitev podnebne odpornosti, v analizo stroškov in koristi pa vključiti stroške emisij toplogrednih plinov in pozitivne učinke ukrepov za blažitev podnebnih sprememb. Krepitev podnebne odpornosti bi bilo treba izvajati na podlagi najnovejših razpoložljivih dobrih praks in smernic. S tem se tveganja, povezana s podnebnimi spremembami, ter ocene ranljivosti za podnebne spremembe in prilagajanja nanje lažje vključujejo v odločitve glede naložb in načrtovanja v okviru proračuna Unije. Brez poseganja v druge pravne akte Unije, predvsem izvedbene akte o pogojih za dodelitev finančne podpore Unije projektom skupnega interesa v skladu z Uredbo (EU) 2021/1153 Evropskega parlamenta in Sveta ([7]), bi morala zahteva za izvajanje krepitve podnebne odpornosti veljati samo za projekte, za katere se postopek javnega naročanja v okviru presoje vplivov na okolje na datum začetka veljavnosti te uredbe še ni začel.

(15) Države članice in drugi nosilci projektov bi morali izvajati okoljske presoje načrtov in projektov v skladu z ustrezno zakonodajo, da bi preprečili ali – kadar preprečitev ni možna – ublažili ali izravnali negativne vplive na okolje, kot so razdrobljenost krajine, pozidava tal, onesnaževanje zraka in vode ter hrup, in da bi učinkovito zaščitili biotsko raznovrstnost.

(16) V fazi načrtovanja in izgradnje projektov bi bilo treba ustrezno upoštevati interese regionalnih in lokalnih organov ter javnosti, na katere posamezen projekt skupnega interesa vpliva.

(17) Opredelitev vseevropskega prometnega omrežja bi morala temeljiti na skupni in pregledni metodologiji ter izražati najvišjo raven načrtovanja infrastrukture v Uniji. Omrežje bi moralo biti multimodalno, kar pomeni, da bi moralo vključevati vse načine prevoza in njihove povezave ter ustrezne sisteme za upravljanje prometnih in potovalnih informacij.

(18) Vseevropsko prometno omrežje bi bilo treba razviti postopoma v treh fazah s splošnim ciljem realizacije multimodalnega in interoperabilnega omrežja celotne Evrope, ki dosega visoke standarde kakovosti, in to ob upoštevanju splošnih ciljev Unije glede podnebne nevtralnosti in okolja: dokončna vzpostavitev jedrnega omrežja do leta 2030, razširjenega jedrnega omrežja do leta 2040 in celovitega omrežja do leta 2050, razen če je v tej uredbi določeno drugače.

(19) Poleg rokov leta 2030 in 2050, ki sta že bila določena v Uredbi (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta ([8]), bi bilo treba za razširjeno jedrno omrežje, ki je del evropskih prometnih koridorjev, dodati še vmesni rok leta 2040 za skladnost omrežja s to uredbo. Isti vmesni rok bi se moral uporabljati tudi za nove standarde za jedrno omrežje, ki so bili uvedeni poleg zahtev iz Uredbe (EU) št. 1315/2013, da bi se pravočasno omogočile potrebne naložbe.

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

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

([8]) 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).

(20) Prometna infrastruktura deluje kot omrežje, zato lahko neskladnost ali nezmožnost delovanja majhnega segmenta ovira učinkovitost in konkurenčnost sistema kot celote ter preprečuje, da bi se izkoristile vse koristi omrežja.

(21) Vseevropsko prometno omrežje bi moralo biti prometno omrežje celotne Evrope, ki bi zagotavljalo dostopnost in povezljivost vseh regij Unije, vključno z najbolj oddaljenimi regijami, drugimi oddaljenimi, podeželskimi, otoškimi, obrobnimi in gorskimi regijami ter redko poseljenimi območji, ter bi krepilo socialno, ekonomsko in teritorialno kohezijo med njimi. Določiti bi bilo treba zahteve za infrastrukturo vseevropskega prometnega omrežja, da bi se spodbudil razvoj visokokakovostnega omrežja po vsej Uniji.

(22) Vseevropsko prometno omrežje bi moralo biti ustrezno opremljeno z infrastrukturo za alternativna goriva v skladu z roki iz Uredbe (EU) 2023/1804 Evropskega parlamenta in Sveta ([9]) za zagotovitev, da učinkovito podpira prehod na brezemisijsko in nizkoemisijsko mobilnost.

(23) Poleg jedrnega omrežja bi bilo treba na podlagi prednostnih odsekov celovitega omrežja, ki so del evropskih prometnih koridorjev, opredeliti razširjeno jedrno omrežje.

(24) Jedrno omrežje je opredeljeno na podlagi objektivne metodologije načrtovanja. Ta metodologija opredeljuje najpomembnejša urbana vozlišča, pristanišča in letališča ter mejne prehode. Kadar je to mogoče, morajo biti navedena vozlišča z železnico in/ali cesto povezana z vseevropskim prometnim omrežjem, če so te povezave ekonomsko upravičene in izvedljive. Metodologija zagotavlja medsebojno povezanost vseh držav članic in vključitev glavnih otokov v jedrno omrežje.

(25) Jedrno omrežje, za katero velja rok leta 2030, in razširjeno jedrno omrežje, za katero velja rok leta 2040, razen če je v tej uredbi določeno drugače, bi morala biti temelj trajnostnega multimodalnega prometnega omrežja ter zajemati strateško najpomembnejša vozlišča in povezave vseevropskega prometnega omrežja v skladu s prometnimi potrebami. Spodbujati bi morala razvoj celotnega celovitega omrežja in omogočati, da se ukrepi Unije usmerijo na sestavne dele vseevropskega prometnega omrežja z največjo evropsko dodano vrednostjo, predvsem čezmejne odseke, manjkajoče povezave, multimodalne povezovalne točke in glavna ozka grla.

(26) Nekatere obstoječe standarde jedrnega omrežja bi bilo treba razširiti na razširjeno jedrno omrežje in celovito omrežje, da bi se izkoristile vse koristi omrežja, povečala interoperabilnost med vrstami omrežij in omogočile obsežnejše dejavnosti z bolj trajnostnimi oblikami prevoza, med drugim z višjo stopnjo digitalizacije in drugimi tehnološkimi rešitvami.

(27) Izvzetja iz zahtev glede infrastrukture, ki se uporabljajo za jedrno omrežje, razširjeno jedrno omrežje in celovito omrežje, bi morala biti mogoča samo v ustrezno utemeljenih primerih in pod določenimi pogoji. To bi moralo vključevati primere, ko naložb ni mogoče utemeljiti ali ko obstajajo specifične geografske ali precejšnje fizične omejitve, na primer v najbolj oddaljenih regijah ter drugih oddaljenih, otoških, obrobnih in gorskih regijah ali na redko oziroma gosto poseljenih območjih, ali ko je veliko negativnih vplivov na okolje ali biotsko raznovrstnost. Komisija bi morala pri ocenjevanju zahtev držav članic za izvzetja ustrezno upoštevati morebitne učinke na interoperabilnost in neprekinjenost omrežja ter njihov vpliv na povezane odseke v sosednjih državah članicah.

(28) Za železniško omrežje države članice ali del tega omrežja, katerega tirna širina se razlikuje od evropske standardne nazivne tirne širine 1 435 mm (v tej uredbi: izolirano omrežje), nekateri standardi in zahteve iz te uredbe ne bi smeli veljati, saj to z vidika ekonomskih stroškov in koristi ne bi bilo upravičeno zaradi posebnosti izoliranih omrežij. Take posebnosti so posledica ločenosti izoliranih omrežij od drugih omrežij z evropsko standardno nazivno tirno širino 1 435 mm. Čeprav bi si morale države članice po najboljših močeh prizadevati, da bi na celotnem omrežju omogočile dodelitev minimalnega števila vlakovnih poti tovornim vlakom dolžine najmanj 740 metrov, lahko pri ocenjevanju teh prizadevanj upoštevajo posebne značilnosti in izzive izoliranih omrežij ter dejstvo, da na teh omrežjih takšno dodeljevanje ne bi bilo vedno upravičeno s socialno-ekonomskega vidika.

([9]) Uredba (EU) 2023/1804 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. septembra 2023 o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva ter razveljavitvi Direktive 2014/94/EU (UL L 234, 22.9.2023, str. 1).

(29) Kopensko infrastrukturno omrežje, vzpostavljeno na podlagi jedrnega omrežja, razširjenega jedrnega omrežja in celovitega omrežja, bi moralo biti povezano s pomorsko razsežnostjo vseevropskega prometnega omrežja. V ta namen bi bilo treba vzpostaviti resnično trajnosten, pameten, nemoten in odporen evropski pomorski prostor, ki bi se izvajal v tesnem sodelovanju z evropskimi makroregionalnimi strategijami in strategijami morskih bazenov in bi moral vključevati nekdanje pomorske avtoceste. Zajemati bi moral vse sestavne dele pomorske infrastrukture vseevropskega prometnega omrežja. Pri spodbujanju projektov skupnega interesa bi bilo treba pozornost nameniti zlasti spodbujanju boljšega dostopa do najbolj oddaljenih in drugih oddaljenih, otoških in obrobnih regij.

(30) Železniški tovorni koridorji, vzpostavljeni na podlagi Uredbe (EU) št. 913/2010 Evropskega parlamenta in Sveta ([10]), ter koridorji jedrnega omrežja, opredeljeni v Uredbi (EU) št. 1315/2013, so dopolnilni instrumenti politike, namenjeni doseganju tesno povezanih ciljev, predvsem spodbujanju trajnostnih, učinkovitih in varnih prevoznih storitev. Čeprav je bilo sodelovanje pri številnih vidikih plodno, so bili v nekaterih primerih ugotovljeni prekrivanje dejavnosti in potrebe po boljši izmenjavi informacij. Poleg tega železniški tovorni koridorji in koridorji jedrnega omrežja niso popolnoma geografsko usklajeni, to pa omejuje možnost za koordiniranje, na primer v zvezi z vprašanji, kot je uvajanje zahtev vseevropskega prometnega omrežja glede infrastrukture ali izboljšanje kakovosti storitev železniškega prometa. Obstajajo torej pomembne neizkoriščene možnosti za racionalizacijo, povečanje učinkovitosti in sinergije.

(31) Kot je navedeno v sporočilu Komisije o Strategiji za trajnostno in pametno mobilnost, je za povečanje sinergij med načrtovanjem infrastrukture in upravljanjem prometa potrebno vključevanje koridorjev jedrnega omrežja in železniških tovornih koridorjev v „evropske prometne koridorje“. Evropski prometni koridorji bi morali postati instrument za razvoj tokov trajnostnega in multimodalnega tovornega in potniškega prometa v Evropi ter za razvoj interoperabilne visokokakovostne infrastrukture in operativne uspešnosti. Kot taki bi morali biti tudi orodje za uresničevanje vizije za vzpostavitev zelo konkurenčnega železniškega omrežja po vsej Uniji.

(32) Veljati bi morale nove operativne prednostne naloge za evropske prometne koridorje, da se zagotovi visoka kakovost storitev. Konkretno, uprava železniškega tovornega prometa bi si morala po najboljših močeh prizadevati za zagotovitev, da povprečni čas mirovanja tovornih vlakov, ki prečkajo mejo med dvema državama članicama, ne presega 25 minut in da večina vlakov, ki prečkajo vsaj eno mejo evropskega prometnega koridorja, prispe v namembni kraj ali na zunanjo mejo Unije ob času, predvidenem po voznem redu, ali z zamudo, krajšo od 30 minut. Časovna omejitev časa mirovanja se ne bi smela uporabljati v primeru spremembe tirne širine. Prav tako se ne bi smela uporabljati na mejah med dvema državama članicama, kadar kontrole zaradi uporabe Uredbo (EU) 2016/399 Evropskega parlamenta in Sveta ([11]), ki nalaga predvsem izvajanje kontrol potnikov v železniškem prometu in železniškega osebja na potniških in tovornih vlakih, ki prečkajo zunanje meje, še niso bile odpravljene in kadar kontrole, ki se izvajajo na vlakih zaradi uporabe navedene uredbe, ne omogočajo upoštevanja tega roka. Te spremembe tirne širine in kontrole na vlakih lahko povzročijo zastoje in daljše čakalne dobe na meji. Zamude, ki nastanejo v tretjih državah in jih je mogoče pripisati tretjim državam, ki jih prečkajo tovorni vlaki, se prav tako ne bi smele upoštevati.

(33) Prvotno v skladu z Uredbo (EU) št. 913/2010 državam članicam, ki imajo železniško omrežje s tirno širino, ki se razlikuje od tirne širine glavnega železniškega omrežja v Uniji, ni bilo treba sodelovati pri vzpostavitvi tovornih koridorjev ali podaljšanju obstoječih koridorjev na podlagi navedene uredbe. Tem državam članicam bi bilo treba omogočiti, da v začasnem obdobju največ 10 let sklenejo, da upravljavci infrastrukture, odgovorni za železniško infrastrukturo na njihovem ozemlju, ne sodelujejo v upravnem odboru tovornih koridorjev na njihovem ozemlju.

(34) Uredba (EU) št. 913/2010 je namenjena predvsem organizaciji in upravljanju mednarodnih železniških koridorjev za konkurenčen železniški tovorni promet. Irska zaradi otoške lege ni povezana z drugimi državami članicami po železnici. Poleg tega državam članicam, ki imajo železniško omrežje s tirno širino, ki se razlikuje od tirne širine glavnega železniškega omrežja v Uniji, ni bilo treba sodelovati pri vzpostavitvi tovornih koridorjev ali podaljšanju obstoječih koridorjev. Irska je to možnost uporabila. Zato na ozemlju Irske ni bil vzpostavljen železniški tovorni koridor. V teh okoliščinah bi morala imeti Irska glede na omejeno dodano vrednost sodelovanja pri upravljanju

([10]) 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).

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

tovornih koridorjev na podlagi Uredbe (EU) št. 913/2010 za irske organe in upravljavce infrastrukture možnost sprejetja odločitve, da predstavniki njenih organov in upravljavci infrastrukture, odgovorni za železniško infrastrukturo na njenem ozemlju, ne sodelujejo v izvršnem ali upravnem odboru ali obeh odborih tovornih koridorjev na njenem ozemlju.

(35) Evropski prometni koridorji bi morali zajemati najpomembnejše prometne tokove na dolge razdalje, biti sestavljeni iz ključnih evropskih multimodalnih prometnih osi, ki temeljijo na delih vseevropskega prometnega omrežja, potekati prek meja ter biti multimodalni in odprti za vključevanje vseh načinov prevoza, zajetih v tej uredbi, vključujejo pa lahko tudi sosednje države.

(36) Za usklajeno in pravočasno vzpostavitev vseevropskega prometnega omrežja, s čimer bi se lahko zagotovili čim večji učinki omrežja, bi morale zadevne države članice zagotoviti sprejetje ustreznih ukrepov za dokončanje projektov skupnega interesa v jedrnem omrežju, razširjenem jedrnem omrežju in celovitem omrežju do rokov leta 2030, 2040 oziroma 2050, razen če je v tej uredbi določeno drugače. V ta namen bi morale države članice zagotoviti usklajenost nacionalnih načrtov za promet in naložbe s prednostnimi nalogami iz te uredbe. Države članice bi morale med drugim upoštevati tudi prednostne naloge iz delovnih načrtov evropskih koordinatorjev in izvedbenih aktov, sprejetih v skladu s to uredbo. Vendar področje uporabe, metodologija ali časovni okvir nacionalnih načrtov in programov ostajajo v izključni pristojnosti držav članic.

(37) Opredeliti je treba projekte skupnega interesa, ki bodo prispevali k uresničevanju vseevropskega prometnega omrežja ter ki prispevajo k uresničevanju ciljev iz te uredbe in so skladni s prednostnimi nalogami iz te uredbe. Izvajanje teh projektov bi moralo biti odvisno od njihove stopnje zrelosti, skladnosti s pravnimi postopki Unije in nacionalnimi pravnimi postopki ter od razpoložljivosti finančnih virov, pri čemer se ne bi smelo posegati v finančne obveznosti države članice ali Unije.

(38) Projekti skupnega interesa za razvoj vseevropskega prometnega omrežja v skladu z zahtevami iz te uredbe imajo evropsko dodano vrednost, saj prispevajo k visokokakovostnemu, odpornemu, interoperabilnemu in multimodalnemu evropskemu omrežju, pri čemer povečujejo trajnostnost, kohezijo, učinkovitost ali koristi za uporabnike. Evropska dodana vrednost je večja, če poleg morebitne vrednosti za samo zadevno državo članico prinaša precejšnje izboljšave prometnih povezav ali prometnih tokov med državami članicami ali med državo članico in tretjo državo. Taki čezmejni projekti bi morali biti deležni prednostnega posredovanja Unije, da se zagotovi njihova izvedba.

(39) Za izpolnitev zahtev iz te uredbe bi morali države članice in drugi nosilci projektov zagotoviti, da so ocene projektov skupnega interesa izvedene učinkovito in brez nepotrebnih zamud, ter si po potrebi v skladu z Direktivo (EU) 2021/1187 Evropskega parlamenta in Sveta ([12]) po najboljših močeh prizadevati, da so ti projekti izvedeni pravočasno in učinkovito.

(40) Države članice bi morale pri izvajanju socialno-ekonomske analize stroškov in koristi uporabiti priznan in usklajen pristop, da se omogoči pregledna in primerjalna ocena projektov skupnega interesa. Analiza podnebnih in okoljskih stroškov in koristi bi morala temeljiti na presoji vplivov na okolje, izvedeni na podlagi Direktive 2011/92/EU Evropskega parlamenta in Sveta ([13]).

(41) Sodelovanje s tretjimi državami, vključno s sosednjimi državami, je potrebno za zagotovitev povezave in interoperabilnosti med infrastrukturnimi omrežji Unije in navedenih držav. Unija bi morala po potrebi spodbujati projekte, ki so v skupnem interesu teh držav in Unije, ter zagotoviti izpolnjevanje ciljev in zahtev vseevropskega prometnega omrežja glede interoperabilnosti. Takšni projekti bi morali biti usklajeni tudi s ciljem doseganja podnebne nevtralnosti v Unije do leta 2050 in zagotoviti enake konkurenčne pogoje v prometu, predvsem s preprečevanjem selitve virov $CO_2$.

(42) Odpornost evropskega prometnega omrežja je bila zaradi uničujočega vpliva vojne agresije Rusije proti Ukrajini ogrožena in postavljena na preizkušnjo. Ta agresija je na novo opredelila geopolitično okolje in razgalila ranljivost Unije za nepredvidene uničujoče dogodke onstran njenih meja. Hude posledice te agresije na svetovne trge, na

([12]) Direktiva (EU) 2021/1187 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2021 o racionalizaciji ukrepov za pospešitev realizacije vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T) (UL L 258, 20.7.2021, str. 1).

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

primer ogrožena svetovna prehranska varnost, so pokazale, da notranjega trga Unije in njenega prometnega omrežja pri oblikovanju politik Unije ni mogoče obravnavati ločeno. Boljše povezave s sosednjimi partnerskimi državami Unije so potrebne bolj kot kdaj koli prej.

(43) V sporočilu Komisije z dne 12. maja 2022 z naslovom „Akcijski načrt za solidarnostne pasove med EU in Ukrajino za lažji izvoz kmetijskih proizvodov Ukrajine in lažjo dvostransko trgovino Ukrajine z EU“ je glede na nove geopolitične razmere opredeljenih več glavnih izzivov na področju prometne infrastrukture, ki jih morajo Unija in njene sosednje države rešiti, da bi podprle gospodarstvo in okrevanje Ukrajine, omogočile, da bi kmetijsko in drugo blago prispelo na trg Unije in svetovne trge, ter zagotovile, da se povezljivost z Unijo močno poveča tako za izvoz kot za uvoz. V navedenem sporočilu je bilo predlagano, naj se oceni razširitev evropskih prometnih koridorjev v Ukrajino in Republiko Moldavijo, da bi povečali povezljivost z Unijo.

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

(45) Nove geopolitične razmere zaradi vojne agresije Rusije proti Ukrajini so pokazale tudi, kako pomembne so nemotene prometne povezave na ozemlju Unije in s sosednjimi državami. Tirna širina, ki se razlikuje od evropske standardne nazivne tirne širine 1 435 mm, zelo ovira interoperabilnost železniških omrežij po vsej Uniji in celo vpliva na konkurenčnost teh izoliranih železniških omrežij. Zato bi bilo treba zgraditi nove železniške proge jedrnega omrežja ali razširjenega jedrnega omrežja z evropsko standardno nazivno tirno širino 1 435 mm. Poleg tega bi morale države članice z omrežjem s tirno širino, ki se razlikuje od evropske standardne nazivne tirne širine 1 435 mm, oceniti smotrnost prehoda obstoječih prog evropskih prometnih koridorjev na evropsko standardno nazivno tirno širino 1 435 mm. Ta obveznost se ne bi smela uporabljati za otoke in najbolj oddaljene regije, saj je njihovo omrežje zaradi njihovega geografskega položaja povsem ločeno od vseh kopenskih povezav na ozemlju Unije.

(46) Za uresničitev preobrazbe prometnega sektorja v resnično multimodalen sistem storitev trajnostne in pametne mobilnosti bi morala Unija vzpostaviti visokokakovostno prometno omrežje, ki bi omogočalo storitve železniškega prometa za potnike in tovor pri minimalnih hitrostih. Unija bi morala pri spodbujanju projektov skupnega interesa ustrezno pozornost nameniti tudi vzpostavitvi dvotirne infrastrukture na železniških progah, ki se soočajo z ozkimi grli v zmogljivostih. Konkurenčna železnica za potniški promet pri visoki hitrosti ima velik potencial za razogljičenje prometa. Razviti je treba usklajeno in interoperabilno evropsko železniško omrežje za visoke hitrosti, ki bi povezalo prestolnice in večja mesta Evrope. Dopolnitev obstoječih prog za visoke hitrosti s progami, zasnovanimi za hitrost najmanj 160 km/h, bi morala ustvariti mrežne učinke, bolj usklajeno omrežje in večje število potnikov, ki uporabljajo železnico. Zahteve glede zasnove hitrosti za proge za potniški in tovorni promet bi morale biti omejene na določen odstotek zadevnih železniških odsekov, da bi se upoštevalo dejstvo, da je treba na železniških odsekih s posebnimi značilnostmi omogočiti prožnost zaradi topografskih, reliefnih ali urbanističnih omejitev – v vsakem od teh primerov je potrebna prilagoditev hitrosti –, med drugim tudi z medsebojnim povezovanjem prog, izgradnjo prog skozi postaje ter dostopa do terminalov in objektov za izvajanje železniških storitev ali odložišč. Komisija bi morala na zahtevo države članice odobriti izvzetja, da se omogoči dodatna prožnost, ki bi presegala specifične odstotne vrednosti, določene v tej uredbi, če je to potrebno in utemeljeno. Pri nadgradnji infrastrukture se države članice spodbuja, naj preučijo možnosti zasnove za večje hitrosti, kot je določeno v Prilogi I k Direktivi (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta ([14]). Nočni vlaki so poleg hitrih vlakov trajnosten način potovanja na dolge razdalje po vsej Uniji.

(47) Za podporo konkurenčnosti multimodalnega in kombiniranega prevoza bi bilo treba vzpostaviti bolj trajnostno, odporno in zanesljivo železniško omrežje za tovorni promet po vsej Evropi. Infrastrukturo za kombinirani

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

železniški prevoz in terminale bi bilo treba nadgraditi za zagotovitev, da intermodalni promet poteka predvsem po železnici, celinskih plovnih poteh ali poteh za prevoz po morju na kratkih razdaljah ter da so vsi začetni ali zadnji oziroma oboji deli poti, ki potekajo po cesti, čim krajši.

(48) Intermodalni promet predstavlja približno polovico tonskih kilometrov železniškega tovornega prometa v Evropi, njegov delež pa se povečuje. Da bi dosegli cilje, določene v sporočilu Komisije o Strategiji za trajnostno in pametno mobilnost, glede podvojitve deleža železniškega tovornega prometa, bi bilo treba posebno pozornost nameniti prevozu, ki združuje železniški prevoz kot glavni del poti ter prevoz s tovornjaki kot prvi in zadnji del poti. Da bi prispevali k povečanju intermodalnega prometa, bi morala infrastruktura omogočati promet tovornih vlakov, ki prevažajo standardne polpriklopnike do 4 m višine, naložene na višini najmanj 27 cm nad vrhom tirnice, pri čemer bi si bilo treba prizadevati za minimalno višino 33 cm. Vendar izpolnjevanje te zahteve pomeni številne, včasih drage prilagoditve. Zato je pomembno najti uravnotežen pristop k izvajanju te zahteve in zagotoviti, da njeno izvajanje poteka na stroškovno učinkovit način. V zvezi s tem bi morale države članice poskrbeti, da se ta zahteva izvaja tako, da se zagotovi vsaj ena direktna povezava znotraj države članice, ena neposredna povezava železniškega tovornega prometa s sosednjo državo članico ali sosednjimi državami članicami in ena povezava z vsaj enim železniško-cestnim terminalom ali multimodalnim tovornim terminalom, ki se nahaja v pomorskem pristanišču, ki je del evropskega prometnega koridorja na ozemlju države članice, ali ob njem. Poleg tega, če je ena ali več končnih točk koridorja na ozemlju države članice, bi morala obstajati vsaj ena direktna proga, ki izpolnjuje to zahtevo, do vsaj ene od teh končnih točk. Države članice bi morale pri izbiri ustreznih prog upoštevati sedanje in prihodnje tokove železniškega tovornega prometa. Komisija bi morala pri presojanju prošenj za izvzetje iz zahteve v zvezi s prevozom polpriklopnikov iz te uredbe upoštevati predvsem rezultate socialno-ekonomske analize stroškov in koristi ter morebitne motnje v storitvah, ki bi jih povzročilo delo, potrebno za izpolnitev tega standarda. Poleg tega bi morala pri presojanju prošenj za izvzetje iz zahtev, ki se uporabljajo za železniško infrastrukturo razširjenega jedrnega omrežja, upoštevati zlasti vse večje naložbe zadevne države članice v vzporedno progo, ki je v neposredni bližini prog, ki bodo na novo zgrajene.

(49) Ker se uvajanje evropskega sistema za upravljanje železniškega prometa (ERTMS) v Evropi pospešuje, več držav članic pa je že sprejelo načrte za predčasno uvedbo ERTMS na svojem celotnem nacionalnem železniškem omrežju, je treba upoštevati to spremembo paradigme in določiti ambicioznejši pristop za uvedbo ERTMS za celovito omrežje.

(50) Države članice bi morale zagotoviti, da bo ERTMS uveden v celovitem omrežju do leta 2050, v razširjenem jedrnem omrežju do leta 2040 in v jedrnem omrežju do leta 2030. Pri uvajanju ERTMS v celovitem omrežju bi bilo treba dati prednost v smislu časovnega razporeda progam, ki lahko prispevajo k varnemu in učinkovitemu čezmejnemu mednarodnemu železniškemu prometu. Ker uvedba radijskega ERTMS dodatno prispeva k odpravljanju nacionalnih pravil, ki vplivajo na obratovanje, bi morale države članice zagotoviti, da se bo radijski ERTMS uvajal od leta 2030 na novih progah oziroma od leta 2040 v primeru nadgradnje signalizacijskega sistema na obstoječih progah ter da bo do leta 2050 z radijskim ERTMS opremljeno celotno vseevropsko prometno omrežje.

(51) Glede na stroške in zapletenost uvedbe ERTMS in daljšega ohranjanja dodatnih sistemov ob progi izločitev sistemov razreda B prinaša znatne prihranke pri vzdrževanju za upravljavce infrastrukture. Države članice bi morale, razen v določenih primerih, poskrbeti za izločitev sistemov razreda B do leta 2040 v jedrnem omrežju, do leta 2045 v razširjenem jedrnem omrežju in do leta 2050 v celovitem omrežju, pod pogojem, da je zagotovljena ustrezna raven varnosti, hkrati pa zagotoviti pravočasno obveščanje vseh zadevnih strani o taki izločitvi in uvedbi ERTMS.

(52) Za celinske plovne poti v Evropi je značilna raznolika hidromorfologija, ki ovira usklajeno raven učinkovitosti vseh odsekov plovnih poti. Podnebne in vremenske razmere lahko močno vplivajo na celinske plovne poti, predvsem prosto tekoče odseke. Za zagotovitev zanesljivega mednarodnega prometa ob upoštevanju hidromorfologije in okoljske zakonodaje, ki se uporablja, bi bilo treba pri zahtevah vseevropskega prometnega omrežja upoštevati specifično hidromorfologijo posamezne plovne poti (na primer prosto tekočih ali reguliranih rek) ter cilje okoljske politike in politike biotske raznovrstnosti. V ta namen bi bilo treba določiti referenčne vodostaje za vsak evropski prometni koridor, plovno pot ali odsek plovne poti, pri tem pa upoštevati vpliv podnebnih sprememb. Pri določanju referenčnih vodostajev bi morala Komisija tesno sodelovati z zadevnimi državami članicami in evropskimi koordinatorji ter zadevnimi komisijami za plovbo po rekah, ustanovljenimi z mednarodnimi sporazumi, da se zagotovi skladen pristop glede zahtev za infrastrukturo za celinske plovne poti z namenom spodbujanja tega načina prevoza.

(53) Pri izgradnji ali nadgradnji infrastrukture celinskih plovnih poti bi bilo treba posebno pozornost nameniti preprečevanju morebitnih ovir za povezljivost prosto tekočih rek.

(54) Pomorska pristanišča so vhodne in izhodne točke kopenske infrastrukture vseevropskega prometnega omrežja, zato imajo pomembno geostrateško vlogo kot čezmejna multimodalna vozlišča, ki se uporabljajo kot prometna vozlišča, lahko pa so tudi vstopne točke za trgovino, industrijske grozde, vojaško mobilnost in energetska vozlišča. Kot je poudarjeno v sporočilu Komisije z dne 18. maja 2022 z naslovom „Načrt RePowerEU“, je potrebna diverzifikacija oskrbe z energijo in pospešeno uvajanje energije iz obnovljivih virov. Pomorska pristanišča lahko k temu cilju prispevajo z uvedbo vetrnih elektrarn na morju, proizvodnjo zelenega vodika ter prevozom in skladiščenjem utekočinjenega zemeljskega plina. Da bi okrepili sinergije med prometnim in energetskim sektorjem pri prizadevanjih za razogljičenje gospodarstva Unije, bi lahko imela tudi pomorska pristanišča vlogo pri prenosu ogljikovega dioksida po cevovodih ali prek drugih načinov prevoza.

(55) Prevoz po morju na kratkih razdaljah lahko bistveno prispeva k razogljičenju prometa s tem, da se na ta način prevaža več tovora in potnikov po morju, kar med drugim zmanjšuje cestne zastoje na ozemlju Unije ter izboljšuje dostop do obrobnih in otoških regij in držav. Vendar sta potrebna boljše povezovanje prevoza po morju na kratkih razdaljah, ki predstavlja pomorsko razsežnost vseevropskega prometnega omrežja, s kopenskim omrežjem ter večji poudarek na celotni prometni in logistični verigi, tako na morju kot v zaledju. Novi krovni koncept evropskega pomorskega prostora bi bilo treba spodbujati z vzpostavitvijo ali nadgradnjo poti za prevoz po morju na kratkih razdaljah ter razvojem pomorskih pristanišč in njihovih povezav z zaledjem, da bi se zagotovilo učinkovito in trajnostno povezovanje z drugimi načini prevoza. Poleg tega bi moral novi koncept spodbujati trajnostne povezave prevoza po morju na kratkih razdaljah, da bi se tovorni tokovi usmerili na pomorske logistične poti tako, da bi izboljšali obstoječe pomorske povezave ali vzpostavili nove izvedljive, redne in pogoste pomorske povezave.

(56) Cestni promet v Uniji obsega tri četrtine celotnega notranjega tovornega prometa (na podlagi prevoženih tonskih kilometrov) in približno 90 % celotnega notranjega potniškega prometa (na podlagi skupnega števila potniških kilometrov). Zaradi pomena cestnega prometa in zaveze za izboljšanje varnosti v cestnem prometu v skladu z mejnikom iz sporočila Komisije o Strategiji za trajnostno in pametno mobilnost je treba cestno infrastrukturo izboljšati z vidika varnosti. Države članice bi morale zlasti zagotoviti varnost infrastrukture za cestni promet, ki naj se spremlja in po potrebi izboljšuje v skladu z Direktivo 2008/96/ES Evropskega parlamenta in Sveta ([15]). V tem smislu navedena direktiva Komisijo pooblašča, da sprejme izvedbene akte za določitev skupnih specifikacij, katerih cilj je zagotoviti operativno uporabo cestnih označb in prometnih znakov, potem ko skupina strokovnjakov oceni možnost uvedbe takih specifikacij.

(57) Za zagotovitev dostopa do ustreznih objektov za počitek, zlasti za poklicne voznike, bi bilo treba počivališča urediti po celotnem vseevropskem prometnem omrežju, varna in varovana parkirišča pa vzdolž jedrnega omrežja in razširjenega jedrnega omrežja.

(58) Države članice bi morale za zagotovitev alternativ letom na kratke razdalje, razen kadar take povezave preprečujejo posebne geografske ali precejšnje fizične omejitve, zagotoviti povezavo letališč vseevropskega prometnega omrežja z obsegom prometa več kot 12 milijonov potnikov z vseevropskim železniškim omrežjem, po možnosti tudi z železniškim omrežjem za visoke hitrosti, kar bi omogočilo storitve na dolge razdalje, za letališča s skupnim letnim obsegom potniškega prometa več kot štiri milijone in manj kot 12 milijonov potnikov, ki se nahajajo v urbanem vozlišču vseevropskega železniškega omrežja ali v njegovi bližini, pa povezavo takega letališča z zadevnim vozliščem po železnici, podzemni železnici, lahki železnici, tramvajih, kabinski žičnici ali izjemoma z drugimi brezemisijskimi rešitvami javnega prevoza. Take povezave bi bilo treba spodbujati za letališča, katerih skupni letni obseg potniškega prometa je manjši od štirih milijonov potnikov.

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

([15]) Direktiva 2008/96/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. novembra 2008 o izboljšanju varnosti cestne infrastrukture (UL L 319, 29.11.2008, str. 59).

(60) Komisija in države članice bi morale pri razvoju vseevropskega prometnega omrežja posebno pozornost nameniti ukrepom, ki zagotavljajo učinkovito prehajanje meja za tovorni promet, ob upoštevanju čakalnih dob in prekinitev na meji, ki so posledica na primer obravnave in kontrole vozil ter na vlakih na mejah Unije oziroma nastanejo zaradi upravnih, operativnih, varnostnih, tehničnih ali interoperabilnostnih razlogov.

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

(62) Države članice bi morale izvesti tržno in v prihodnost usmerjeno analizo multimodalnih tovornih terminalov na svojem ozemlju ter pripraviti akcijski načrt za razvoj omrežja multimodalnih tovornih terminalov. V ta namen bi se lahko sklicevale na obstoječe študije in načrte. Akcijski načrt, ki ga pripravijo države članice, bi moral spodbujati razvoj multimodalnih tovornih terminalov. Vendar iz akcijskega načrta ne bi smelo izhajati, da mora zasebni sektor vlagati v terminale, in za načrt ne bi smela veljati obveznost izvedbe strateške presoje vplivov na okolje.

(63) Urbana vozlišča imajo pomembno vlogo v vseevropskem prometnem omrežju kot začetna ali končna točka („zadnji del poti“) za potnike in tovor, ki potujejo po vseevropskem prometnem omrežju, ter so točke prehoda znotraj različnih načinov prevoza ali med njimi. Zagotoviti bi bilo treba, da ozka grla v zmogljivosti in nezadostna povezljivost omrežja v urbanih vozliščih ne ovirajo več multimodalnosti v vseevropskem prometnem omrežju. Politika vseevropskega prometnega omrežja bi se morala usmeriti na spodbujanje nemotenih prometnih tokov iz urbanih vozlišč v omrežju, v ta vozlišča in med njimi. Lokalno povezljivost v urbanih vozliščih bi morali obravnavati pristojni lokalni, regionalni ali nacionalni organi, predvsem z ustreznimi ukrepi iz svojih načrtov za trajnostno mobilnost v mestih.

(64) Kot učinkovit enotni okvir za reševanje izzivov mobilnosti v mestih bi bilo treba za vsako urbano vozlišče sprejeti načrt za trajnostno mobilnost v mestih, ki je dolgoročen, celosten in integriran načrt mobilnosti tovora in potnikov za celotno funkcionalno mestno območje. Lahko bi vključeval cilje in kazalnike, na katerih temelji sedanja in prihodnja uspešnost sistema mestnega prometa. Države članice bi morale zagotoviti zbiranje podatkov o mobilnosti v mestih po posameznih urbanih vozliščih na področju trajnostnosti, varnosti in dostopnosti, da bi podprle sedanjo in prihodnjo uspešnost vseevropskega prometnega omrežja. Za spremljanje dostopnosti za vse uporabnike bi bilo treba spodbujati razčlenjevanje podatkov glede na starost, spol in invalidnost, kadar je to mogoče in v skladu z nacionalnim pravom.

(65) Države članice bi morale spodbujati uporabo načrtov za trajnostno mobilnost v mestih, da bi izboljšale usklajevanje med regijami, mesti in kraji. Države članice bi morale v ta namen vzpostaviti nacionalni program za načrt za trajnostno mobilnost v mestih, da bi podprle lokalne oblasti pri pripravi visokokakovostnih načrtov za trajnostno mobilnost v mestih ter krepitvi spremljanja in ocenjevanja izvajanja teh načrtov na podlagi ustreznih ukrepov, smernic, krepitve zmogljivosti, pomoči in po možnosti finančne podpore. Države članice bi morale imenovati tudi nacionalno kontaktno točko za načrt za trajnostno mobilnost v mestih, ki bi zagotavljala pomoč pri pripravi in izvajanju načrtov za trajnostno mobilnost v mestih v skladu s smernicami iz te uredbe.

(66) Spodbujanje aktivnih načinov prevoza, zlasti v urbanih vozliščih, prispeva k podnebnim ciljem Unije, izboljšuje javno zdravje, zmanjšuje zastoje, potnikom ponuja rešitev na zadnjem delu poti in prinaša gospodarske koristi. Pri načrtovanju ali nadgradnji prometne infrastrukture bi bilo treba ustrezno upoštevati infrastrukturo za aktivne načine, vključno z infrastrukturo za pešačenje in kolesarjenje.

(67) Na podlagi okvirnega programa Obzorje Evropa, vzpostavljenega z Uredbo (EU) 2021/695 Evropskega parlamenta in Sveta ([16]) (v nadaljnjem besedilu: Obzorje Evropa), je bila ustanovljena misija za podnebno nevtralna in pametna mesta, katere cilj je zagotoviti, da bo do leta 2030 v Uniji 100 podnebno nevtralnih mest. Mesta, ki sodelujejo pri misiji, bodo delovala kot eksperimentalna in inovacijska vozlišča, ki naj bi jih druga mesta posnemala do leta 2050.

(68) Digitalne storitve multimodalne mobilnosti pomagajo okrepiti vključevanje različnih načinov prevoza z združevanjem več ponudb prevoza v eno. Njihov nadaljnji razvoj bi moral prispevati k spodbujanju vedenjskega prehoda na najbolj trajnostne načine, javni prevoz in aktivne načine, kot sta pešačenje in kolesarjenje, ter omogočiti, da se koristi rešitve „mobilnost kot storitev“ lahko v celoti izkoristijo.

([16]) Uredba (EU) 2021/695 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 28. aprila 2021 o vzpostavitvi okvirnega programa za raziskave in inovacije Obzorje Evropa, določitvi pravil za sodelovanje in razširjanje rezultatov ter razveljavitvi uredb (EU) št. 1290/2013 in (EU) št. 1291/2013 (UL L 170, 12.5.2021, str. 1).

(69) Za zagotovitev podlage za optimizacijo prometa in prevozov ter varnosti v prometu in izboljšanje s tem povezanih storitev so potrebni sistemi informacijske in komunikacijske tehnologije (IKT) za promet. Olajšati bi bilo treba pretoke informacij v omrežju za promet in mobilnost, med drugim z uvedbo podatkovnega prostora Unije za mobilnost. Na voljo bi morale biti izboljšane informacije za potnike in prevoznike v tovornem prometu, vključno z informacijami o multimodalnih sistemih za izdajo vozovnic in rezervacije, kot prispevek k razvoju evropskih digitalnih in interoperabilnih informacijskih sistemov.

(70) Spodbujati bi bilo treba uporabo sistemov IKT, ki omogočajo pametno izvrševanje na podlagi izmenjave podatkov med gospodarskimi subjekti in izvršilnimi organi v realnem času, kar je nujno za preverjanje skladnosti z veljavnimi regulativnimi zahtevami, tudi med premikanjem vozil.

(71) Inteligentni prometni sistemi in storitve ter nove nastajajoče tehnologije bi morali spodbuditi uvajanje inteligentnih prometnih sistemov in storitev na vseh cestah vseevropskega prometnega omrežja.

(72) Vseevropsko prometno omrežje je treba ustrezno načrtovati. To vključuje tudi izvajanje specifičnih zahtev glede infrastrukture, sistemov IKT, opreme in storitev v celotnem omrežju, vključno z zahtevami za vzpostavitev infrastrukture za alternativna goriva iz Uredbe (EU) 2023/1804. Zato je treba zagotoviti ustrezno in usklajeno uvajanje takšnih zahtev po vsej Evropi za vse načine prevoza ter za njihovo medsebojno povezanost v celotnem vseevropskem prometnem omrežju in zunaj njega, da se pridobijo koristi omrežja in omogočijo učinkoviti vseevropski prevozi na dolge razdalje. Za zagotovitev uporabe alternativnih goriv v celotnem cestnem omrežju vseevropskega prometnega omrežja v skladu s cilji iz Uredbe (EU) 2023/1804 bi bilo treba sklice na „jedrno omrežje“ v navedeni uredbi razumeti kot sklice na „jedrno omrežje“, kot je opredeljeno v tej uredbi. Sklice na „celovito omrežje“ v Uredbi (EU) 2023/1804 bi bilo treba razumeti kot sklice na „razširjeno jedrno omrežje“ in „celovito omrežje“, kot sta opredeljena v tej uredbi.

(73) Vseevropsko prometno omrežje bi moralo zagotoviti podlago za obsežno uvajanje novih tehnologij in inovacij, ki lahko omogočijo izmenjavo podatkov in informacij v realnem času in pomagajo okrepiti splošno učinkovitost evropskega prometnega sektorja in zmogljivost za omogočanje varnih tokov potnikov z uporabo učinkovitih sredstev, povečati privlačnost javnih ali okolju prijaznejših prevoznih sredstev za potnike ter zmanjšati ogljični odtis omrežja. To bo prispevalo k uresničevanju ciljev evropskega zelenega dogovora, hkrati pa tudi k uresničevanju cilja povečanja energetske varnosti Unije. Za doseganje teh ciljev bi bilo treba v celotnem vseevropskem prometnem omrežju povečati razpoložljivost alternativnih goriv in s tem povezane infrastrukture.

(74) Da bi se vseevropsko prometno omrežje nenehno prilagajalo razvoju in uvajanju inovativnih tehnologij, bi morale države članice in Komisija spodbujati projekte skupnega interesa, katerih namen je spodbujanje in uvajanje trajnostnih nastajajočih tehnologij, ki izboljšujejo in olajšujejo prevoz in mobilnost potnikov in tovora. Te bi lahko med drugim zajemale avtomatizirano obratovanje vlakov, avtonomna vozila, napredne rešitve za zračno mobilnost, vključno s potniškimi in tovornimi brezpilotni zrakoplovi, ki delujejo tudi v mestih na zadnjem delu poti, in nove železniške tehnologije, kot je tehnologija hyperloop.

(75) V celotnem vseevropskem prometnem omrežju bi bilo treba vzpostaviti zadostno število javno dostopnih hitrih polnilnih in oskrbovalnih mest za lahka in težka vozila. Ta cilj bi moral zagotoviti popolno čezmejno povezljivost. Cilji za vseevropsko prometno omrežje, ki temeljijo na razdalji, kot so opredeljeni v Uredbi (EU) 2023/1804, naj bi zagotovili najmanjšo zadostno pokritost glavnih cestnih omrežij Unije z električnimi polnilnimi mesti in oskrbovalnimi mesti za vodik.

(76) Javno dostopno polnilno in oskrbovalno infrastrukturo v vseevropskem prometnem omrežju, kot je opredeljena v Uredbi (EU) 2023/1804, bi bilo treba dopolniti z zahtevami glede vzpostavitve ustrezne polnilne infrastrukture in po potrebi oskrbovalne infrastrukture za vodik v multimodalnih tovornih terminalih ali v njihovi bližini, da se zagotovijo možnosti polnjenja in oskrbe z vodikom za tovornjake za dolge razdalje med natovarjanjem ali raztovarjanjem. Države članice bi morale zagotoviti tudi vzpostavitev polnilne infrastrukture in preučiti možnosti razvoja oskrbovalnih postaj za vodik v multimodalnih vozliščih potniškega prometa, da bi omogočile možnosti polnjenja in oskrbe z vodikom med počitkom voznika oziroma za avtobuse. Za zagotovitev prostega prometa bi

moral biti dostop zaradi polnjenja in oskrbe z vodikom v primerih, ko terminali ali vozlišča potniškega prometa prejmejo podporo Unije ali javno podporo, pravičen, cenovno dostopen, pregleden in nediskriminatoren, da bi se preprečila vezanost trga na posamezna podjetja ali morebitno izkrivljanje konkurence.

(77) Nezadostna varnost, zaščita in zanesljivost infrastrukture zaradi naravnih nevarnosti, vključno z dogodki, povezanimi s podnebjem, in drugimi izrednimi pojavi, kot so pandemije, katastrofe, ki jih povzroči človek, kot so nesreče, ali motenj, ki jih povzročijo namerna dejanja, kot so teroristični in kibernetski napadi, so velika težava za učinkovitost in delovanje vseevropskega prometnega omrežja. Na primer v zadnjih letih so nesreče, ki so bile posledica več naravnih nesreč zaradi ekstremnih vremenskih dogodkov, povzročile precejšnje motnje prometnih tokov. Zato bi bilo treba izboljšati odpornost prometnega omrežja proti podnebnim spremembam, naravnim nevarnostim, katastrofam, ki jih povzroči človek, in drugim motnjam ter se pri tem opreti na oceno tveganja in ukrepe za okrepitev odpornosti, ki so jih za prometni sektor sprejeli kritični subjekti na podlagi Direktive (EU) 2022/2557 Evropskega parlamenta in Sveta ([17]).

(78) Komisija bi morala v tesnem sodelovanju z zadevnimi državami članicami izvesti oceno odpornosti in ranljivosti jedrnega omrežja za posledice podnebnih sprememb.

(79) Ob upoštevanju izkušenj v zvezi s kriznim upravljanjem med pandemijo COVID-19 bi morale države članice pri načrtovanju infrastrukture upoštevati varnost in odpornost prometne infrastrukture proti podnebnim spremembam, naravnim nevarnostim, katastrofam, ki jih povzroči človek, in drugim motnjam, ki vplivajo na delovanje prometnega sistema Unije, da se preprečijo motnje v prometu in izredni dogodki v prihodnosti. Da bi dosegli ta cilj, bi bilo treba odpraviti obstoječa ozka grla in evropski prometni koridorji bi morali vključevati tudi pomembne obvozne poti, ki jih je mogoče uporabiti v primeru zastojev ali drugih težav na glavnih poteh. Poleg tega lahko zaradi njihove multimodalne narave v izrednih razmerah en način nadomesti drugega.

(80) Prometna infrastruktura je hrbtenica gospodarstva in družbe kot celote. Določena infrastruktura je bistvena za dobro delovanje ključnih družbenih funkcij in je zato steber strateške avtonomije Unije. V evropski strateški – in včasih celo vojaški – infrastrukturi, kot so pristanišča, letališča in kontejnerski terminali, se povečujejo naložbe, interesi in prisotnost podjetij iz tretjih držav. V tem smislu lahko sodelovanje podjetij iz tretjih držav pospeši realizacijo vseevropskega prometnega omrežja. Vendar lahko v specifičnih okoliščinah sodelovanje takih podjetij pri projektih skupnega interesa ali njihov prispevek k takšnim projektom ogrozi varnost in javni red v Uniji. Čedalje večja tuja prisotnost v evropski strateški infrastrukturi bi lahko ogrozila odpornost Unije. Zato je bistveno preprečiti prisotnost tretjih držav, ki bi lahko vplivala na varnost ali javni red v Uniji. Brez poseganja v mehanizem sodelovanja na podlagi Uredbe (EU) 2019/452 Evropskega parlamenta in Sveta ([18]) in poleg tega mehanizma je potrebna tudi večja ozaveščenost o takšnem sodelovanju ali prispevku, da bi lahko javni organi posredovali, če se zdi, da lahko sodelovanje podjetij iz tretjih držav pri projektih skupnega interesa ali njihov prispevek k takšnim projektom vpliva na varnost ali javni red v Uniji, hkrati pa sodelovanje ali prispevek ne spada na področje uporabe Uredbe (EU) 2019/452.

(81) Medtem ko vzdrževanje je in bo ostalo glavna odgovornost držav članic in brez poseganja v odgovornost držav članic, zlasti glede načrtovanja, financiranja in upravljanja vzdrževanja, je pomembno, da se vseevropsko prometno omrežje – ko bo zgrajeno – ustrezno vzdržuje, da bi se pri načrtovanju in javnem naročanju infrastrukturnih projektov zagotovila visoka kakovost storitev, pri tem pa upošteval pristop življenjskega cikla. Zlasti bi si morale države članice po najboljših močeh prizadevati, da se vzpostavi dolgoročno načrtovanje vzdrževanja cestne infrastrukture in po potrebi infrastrukture za celinske plovne poti.

(82) Za vzpostavitev strateško najpomembnejših delov vseevropskega prometnega omrežja v skladu z določenim časovnim načrtom bi bilo treba uporabiti koridorski pristop kot instrument za transnacionalno usklajevanje različnih projektov in časovno usklajevanje razvoja koridorja, da se zagotovijo čim večje koristi omrežja.

([17]) Direktiva (EU) 2022/2557 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. decembra 2022 o odpornosti kritičnih subjektov in razveljavitvi Direktive Sveta 2008/114/ES (UL L 333, 27.12.2022, str. 164).

([18]) 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 79 I, 21.3.2019, str. 1).

(83) Evropski prometni koridorji bi morali prispevati k razvoju infrastrukture vseevropskega prometnega omrežja tako, da bi se odpravila ozka grla, okrepile čezmejne povezave ter izboljšali učinkovitost in trajnostnost. Koridorji bi morali z izboljšanim teritorialnim sodelovanjem, tudi s sosednjimi državami, prispevati h koheziji. Poleg tega bi morali upoštevati tudi širše cilje prometne politike ter olajšati interoperabilnost, povezovanje različnih načinov prevoza in multimodalne dejavnosti. Koridorski pristop bi moral biti pregleden in jasen, upravljanje takšnih koridorjev pa ne bi smelo povzročiti dodatnih upravnih bremen ali stroškov. Komisija bi morala imeti možnost, da priporoči ustanovitev enotnih subjektov za usklajevanje, izgradnjo ali upravljanje čezmejnih infrastrukturnih projektov skupnega interesa, da se olajša izvajanje obsežnih in kompleksnih čezmejnih infrastrukturnih projektov, ter po potrebi priporoči sodelovanje med čezmejnimi regijami za reševanje izzivov mobilnosti.

(84) Za lažje usklajeno izvajanje evropskih prometnih koridorjev in dveh horizontalnih prednostnih nalog, in sicer ERTMS in evropskega pomorskega prostora, bi morala Komisija v dogovoru z zadevnimi državami članicami ter po posvetovanju z Evropskim parlamentom in Svetom, po potrebi pa tudi z zadevnimi sosednjimi državami, imenovati evropske koordinatorje. Ti bi morali olajševati ukrepe za načrtovanje ustrezne strukture upravljanja ter zagotoviti skladno določanje prednostnih nalog pri načrtovanju infrastrukture in naložb vzdolž evropskih prometnih koridorjev in obeh horizontalnih prednostnih nalog.

(85) Evropski in nacionalni okviri za načrtovanje in vzpostavljanje prometne infrastrukture ter delovni načrti, ki jih pripravijo evropski koordinatorji, bi morali prispevati k pravočasnemu časovnemu razporejanju in načrtovanju naložb, potrebnih za doseganje ciljev te uredbe.

(86) Delovni načrti evropskih koordinatorjev bi se morali uporabljati za spodbujanje sodelovanja med vsemi ustreznimi deležniki, po potrebi tudi iz sosednjih držav. Okrepiti bi morali dopolnjevanje z ukrepi držav članic in upravljavcev infrastrukture ter zlasti določiti okvirne mejnike.

(87) Evropski koordinator evropskega prometnega koridorja ali horizontalne prednostne naloge, ki zajema specifične sosednje države, bi moral imeti pravico sodelovati s temi državami in jih vključiti v ustrezne dejavnosti koridorja.

(88) Tehnično podlago za zemljevide, na katerih je opredeljeno vseevropsko prometno omrežje, zagotavlja interaktivni geografski in tehnični informacijski sistem za vseevropsko prometno omrežje (TENtec).

(89) Komisija je ob upoštevanju sporočila Komisije o akcijskem načrtu za vojaško mobilnost iz marca 2018 ocenila potrebo po prilagoditvi vseevropskega prometnega omrežja, da bi se upoštevala uporaba infrastrukture za vojaške namene. Na podlagi dokumenta z naslovom „Vojaške potrebe za vojaško mobilnost znotraj EU in širše“, ki ga je Svet odobril 26. junija 2023 in 23. oktobra 2023 ([19]), so bile v vseevropsko prometno omrežje vključene dodatne ceste in železnice, da bi se okrepile sinergije med civilnim in vojaškim prometnim omrežjem.

(90) Zaradi vojne agresije Rusije proti Ukrajini in novih geopolitičnih razmer, ki jih je ta povzročila, ter kot je poudarjeno v strateškem kompasu EU za varnost in obrambo, ki ga je Svet sprejel 21. marca 2022 – Za Evropsko unijo, ki varuje svoje državljane in državljanke, vrednote in interese ter prispeva k mednarodnemu miru in varnosti –, mora Unija okrepiti prometno infrastrukturo za dvojno rabo v vseevropskem prometnem omrežju, da bi spodbudila hitro in nemoteno gibanje vojaškega osebja, materiala in opreme za operativne napotitve in vaje.

(91) Za čim večjo usklajenost med smernicami in načrtovanjem ustreznih finančnih instrumentov, ki so na voljo na ravni Unije, bi moralo biti financiranje vseevropskega prometnega omrežja skladno s to uredbo in temeljiti zlasti na Uredbi (EU) 2021/1153. Poleg tega bi moralo financiranje omrežja temeljiti tudi na instrumentih financiranja, predvidenih na podlagi drugega prava Unije, vključno z InvestEU, vzpostavljenim z Uredbo (EU) 2021/523 Evropskega parlamenta in Sveta ([20]), Mehanizmom za okrevanje in odpornost, vzpostavljenim z Uredbo (EU)

([19]) Dokument ST 10440/23.
([20]) Uredba (EU) 2021/523 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. marca 2021 o vzpostavitvi Programa InvestEU in spremembi Uredbe (EU) 2015/1017 (UL L 107, 26.3.2021, str. 30).

2021/241 Evropskega parlamenta in Sveta ([21]), kohezijsko politiko, kot je določena v členu 174 PDEU, Obzorjem Evropa, skladom za inovacije, vzpostavljenim z Direktivo 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta ([22]), in drugimi instrumenti financiranja, ki jih je vzpostavila Evropska investicijska banka. Da bi se omogočilo financiranje projektov skupnega interesa, bi bilo treba sklice na „multimodalne logistične platforme“, „pomorske avtoceste“ in „telematske aplikacije“ v Uredbi (EU) 2021/1153 razumeti kot sklice na „multimodalne tovorne terminale“, „evropski pomorski prostor“ oziroma „sisteme IKT za promet“, kot so opredeljeni v tej uredbi. Iz istega razloga bi bilo treba sklice na „jedrno omrežje“ v Uredbi (EU) 2021/1153 razumeti kot jedrno omrežje, vključno z „razširjenim jedrnim omrežjem“, kot je določeno v tej uredbi.

(92) Za doseganje ciljev vseevropskega prometnega omrežja, zlasti v zvezi z razogljičenjem in digitalizacijo prometnega sistema v Uniji, je potreben zanesljiv regulativni okvir. Države članice bi morale izvesti ambiciozne reforme za obravnavanje izzivov trajnostnega prometa, opredeljenih v evropskem semestru. Mehanizem za okrevanje in odpornost podpira reforme in naložbe za povečanje trajnostnosti prometa, zmanjšanje emisij ter izboljšanje varnosti in učinkovitosti. Ustrezni ukrepi za to so vključeni v odobrene načrte za okrevanje in odpornost.

(93) Za posodobitev zemljevidov ter seznama pristanišč, letališč, terminalov in urbanih vozlišč iz prilog I in II k tej uredbi zaradi upoštevanja morebitnih sprememb, ki izhajajo zlasti iz dejanske uporabe nekaterih elementov prometne infrastrukture, analiziranih glede na predhodno določene količinske mejne vrednosti, in za spremembo trase evropskih prometnih koridorjev iz Priloge III k tej uredbi bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 PDEU sprejme delegirane akte v zvezi s spremembami prilog I, II in III k tej uredbi. Zlasti je pomembno, da se Komisija pri svojem pripravljalnem delu ustrezno posvetuje, vključno na ravni strokovnjakov, in da se ta posvetovanja izvedejo v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje ([23]). Za zagotovitev enakopravnega sodelovanja pri pripravi delegiranih aktov Evropski parlament in Svet zlasti prejmeta vse dokumente sočasno s strokovnjaki iz držav članic, njuni strokovnjaki pa se sistematično lahko udeležujejo sestankov strokovnih skupin Komisije, ki zadevajo pripravo delegiranih aktov.

(94) Da se zagotovi pravna varnost in omogoči dolgoročno strateško načrtovanje, je bistveno ohraniti čim večjo stabilnost vseevropskega prometnega omrežja ter omejiti morebitne posodobitve omrežja na objektivna in pregledna merila iz te uredbe.

(95) Nekatere dele omrežja upravljajo akterji, ki niso države članice. Vendar morajo države članice zagotoviti, da se predpisi, ki urejajo omrežje, pravilno uporabljajo na njihovem ozemlju.

(96) Da bi Komisija zagotovila nemoteno in uspešno izvajanje obveznosti iz te uredbe, podpira države članice na podlagi Instrumenta za tehnično podporo, vzpostavljenega z Uredbo (EU) 2021/240 Evropskega parlamenta in Sveta ([24]), pri čemer zagotavlja prilagojeno tehnično znanje za načrtovanje in izvedbo reform, vključno z reformami, ki spodbujajo razvoj vseevropskega prometnega omrežja.

(97) Za zagotovitev enotnih pogojev izvajanja te uredbe bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila v zvezi z odobritvijo izvzetij iz nekaterih zahtev te uredbe, pa tudi za sprejetje izvedbenih aktov za določitev referenčnih vodostajev, s katerimi se vzpostavi metodologija za zbiranje podatkov o mobilnosti v mestih s strani držav članic, in za sprejetje izvedbenih aktov za izvajanje evropskih prometnih koridorjev, za izvajanje čezmejnih odsekov in za horizontalni prednostni nalogi. Če je tako določeno v tej uredbi, bi bilo treba navedena pooblastila izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta ([25]).

([21]) Uredba (EU) 2021/241 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 12. februarja 2021 o vzpostavitvi Mehanizma za okrevanje in odpornost (UL L 57, 18.2.2021, str. 17).
([22]) Direktiva 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. oktobra 2003 o vzpostavitvi sistema za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov v Skupnosti in o spremembi Direktive Sveta 96/61/ES (UL L 275, 25.10.2003, str. 32).
([23]) UL L 123, 12.5.2016, str. 1.
([24]) Uredba (EU) 2021/240 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. februarja 2021 o vzpostavitvi Instrumenta za tehnično podporo (UL L 57, 18.2.2021, str. 1).
([25]) Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).

(98) Določbe v zvezi z železnicami, zlasti kakršne koli zahteve za povezovanje letališč in pristanišč z železnicami, ter določbe v zvezi z multimodalnimi tovornimi terminali se ne bi smele uporabljati za Ciper, Malto, otoke in najbolj oddaljene regije, dokler na njihovih ozemljih ni železniških sistemov. Določbe v zvezi z varnimi in varovanimi parkirišči se prav tako ne bi smele uporabljati za navedene državi članici, otoke in najbolj oddaljene regije, saj taka parkirna mesta niso nujna, če na njihovem ozemlju ni tranzitnega cestnega tovornega prometa.

(99) Ker ciljev te uredbe, zlasti usklajene vzpostavitve in razvoja vseevropskega prometnega omrežja, države članice ne morejo zadovoljivo doseči, temveč se zaradi potrebe po njihovem usklajevanju lažje dosežejo na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji (PEU). V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenih ciljev.

(100) Uredbo (EU) 2021/1153 je treba spremeniti in njene določbe prilagoditi za vključitev koridorjev jedrnega omrežja v evropske prometne koridorje. V tej uredbi bi bilo treba določiti opredelitev in traso evropskih prometnih koridorjev, ki bi morali nadomestiti koridorje jedrnega omrežja, kot so opredeljeni v Uredbi (EU) 2021/1153.

(101) Uredbo (EU) št. 913/2010 je treba spremeniti in njene določbe prilagoditi za vključitev železniških tovornih koridorjev v evropske prometne koridorje.

(102) Uredbo (EU) št. 1315/2013 bi bilo treba razveljaviti –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

POGLAVJE I

## SPLOŠNA NAČELA

*Člen 1*

### Predmet urejanja

1. Ta uredba določa smernice za razvoj vseevropskega prometnega omrežja, ki ga sestavljajo celovito omrežje, jedrno omrežje in razširjeno jedrno omrežje, pri čemer se jedrno omrežje in razširjeno jedrno omrežje vzpostavita na podlagi celovitega omrežja.

2. Ta uredba opredeljuje strateško najpomembnejše evropske prometne koridorje na podlagi prednostnih odsekov vseevropskega prometnega omrežja in projektov skupnega interesa ter določa zahteve, ki morajo biti izpolnjene pri razvoju in vzpostavljanju infrastrukture vseevropskega prometnega omrežja.

3. Ta uredba določa prednostne naloge za razvoj vseevropskega prometnega omrežja in ukrepe za njegovo vzpostavljanje.

*Člen 2*

### Področje uporabe

1. Ta uredba se uporablja za vseevropsko prometno omrežje, kot je opredeljeno na zemljevidih iz Priloge I in seznamih iz Priloge II. Vseevropsko prometno omrežje obsega prometno infrastrukturo, vključno z infrastrukturo za uporabo alternativnih goriv, sisteme IKT za promet ter ukrepe za spodbujanje učinkovitega upravljanja in uporabe te infrastrukture ter za omogočanje vzpostavitve in izvajanja trajnostnih in učinkovitih prevoznih storitev.

2. Infrastrukturo vseevropskega prometnega omrežja sestavlja infrastruktura za železniški promet, promet po celinskih plovnih poteh, pomorski promet, cestni promet, zračni promet in multimodalni promet, vključno z urbanimi vozlišči, kot je opredeljena v ustreznih oddelkih poglavij II, III in IV.

*Člen 3*

**Opredelitev pojmov**

V tej uredbi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

(1) „projekt skupnega interesa“ pomeni vsak projekt, ki se izvaja na podlagi te uredbe;

(2) „sosednja država“ pomeni tretjo državo, ki spada na področje uporabe evropske sosedske politike ali širitvene politike ali je del Evropskega gospodarskega prostora ali Evropskega združenja za prosto trgovino ali spada na področje uporabe Sporazuma o trgovini in sodelovanju med Evropsko unijo in Evropsko skupnostjo za atomsko energijo na eni strani ter Združenim kraljestvom Velika Britanija in Severna Irska na drugi strani ([26]);

(3) „regija NUTS“ pomeni regijo, kot je določena z Uredbo (ES) št. 1059/2003 Evropskega parlamenta in Sveta ([27]) in klasificirana v Prilogi I k navedeni uredbi;

(4) „čezmejni odsek“ pomeni odsek, ki zagotavlja neprekinjenost projekta skupnega interesa na obeh straneh meje in se nahaja med urbanima vozliščema, ki sta najbližje meji med državama članicama ali med državo članico in sosednjo državo;

(5) „ozko grlo“ pomeni fizično, tehnično, funkcionalno, operativno ali upravno oviro, ki hromi sistem – tudi v obliki sistematičnih zastojev ali mirovanja prometa – in s tem vpliva na neprekinjenost prometnih tokov na dolge razdalje ali čezmejnih prometnih tokov;

(6) „urbano vozlišče“ pomeni mestno območje, na katerem so elementi prometne infrastrukture vseevropskega prometnega omrežja za potnike in tovor, kot so pristanišča, vključno s potniškimi terminali, letališča, železniške postaje, avtobusni terminali in multimodalni tovorni terminali, ki se nahajajo na mestnem območju in v njegovi okolici, povezani z drugimi elementi te infrastrukture ter z infrastrukturo za regionalni in lokalni promet, vključno z infrastrukturo za aktivne načine;

(7) „izolirano omrežje“ pomeni železniško omrežje države članice ali del tega omrežja, katerega tirna širina se razlikuje od evropske standardne nazivne tirne širine 1 435 mm;

(8) „multimodalni promet“ pomeni prevoz potnikov ali tovora oziroma obojih z uporabo dveh ali več načinov prevoza;

(9) „digitalna storitev multimodalne mobilnosti“ pomeni digitalno storitev multimodalne mobilnosti, kot je opredeljena v členu 4, točka (24), Direktive 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta ([28]);

(10) „interoperabilnost“ pomeni zmožnost infrastrukture, tudi v smislu vseh regulativnih, tehničnih, upravnih in operativnih pogojev, vključno z digitalno infrastrukturo v posameznem načinu ali segmentu prevoza ter med različnimi načini prevoza, za zagotovitev varnih in nemotenih prometnih in informacijskih tokov, ki dosegajo zahtevane ravni zmogljivosti za to infrastrukturo, način ali segment;

(11) „multimodalno vozlišče potniškega prometa“ pomeni povezovalno točko med vsaj dvema načinoma prevoza za potnike, na kateri so zagotovljeni potovalne informacije, dostop do javnega prevoza in prestopi med posameznimi načini prevoza, kot so postaje s sistemi „parkiraj in se pelji“, ter ki deluje kot vmesnik znotraj urbanih vozlišč in med njimi ter med urbanimi vozlišči in omrežji za prevoz na daljših razdaljah;

(12) „multimodalni tovorni terminal“ pomeni strukturo, opremljeno za pretovarjanje med vsaj dvema načinoma prevoza ali dvema različnima železniškima sistemoma in za začasno skladiščenje tovora, kot so terminali v pristaniščih na celinskih plovnih poteh ali pomorskih pristaniščih, vzdolž celinskih plovnih poti in na letališčih ter železniško-cestni terminali;

(13) „načrt za trajnostno mobilnost v mestih“ pomeni dokument za strateško načrtovanje mobilnosti, katerega cilj je na trajnosten način izboljšati dostopnost funkcionalnega mestnega območja in mobilnost znotraj njega, vključno z območji dnevnih migracij v zadevnem mestnem območju ali v njegovi bližini, za ljudi, podjetja in blago, zlasti zaradi boljše kakovosti življenja;

([26]) UL L 149, 30.4.2021, str. 10.
([27]) Uredba (ES) št. 1059/2003 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. maja 2003 o oblikovanju skupne klasifikacije statističnih teritorialnih enot (NUTS) (UL L 154, 21.6.2003, str. 1).
([28]) Direktiva 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2010 o okviru za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v cestnem prometu in za vmesnike do drugih vrst prevoza (UL L 207, 6.8.2010, str. 1).

(14) „aktivni način prevoza“ pomeni prevoz oseb ali blaga z nemotoriziranimi sredstvi na podlagi človekove telesne dejavnosti, vključno z vozili s pomožnim električnim pogonom iz člena 2(2), točka (h), Uredbe (EU) št. 168/2013 Evropskega parlamenta in Sveta ([29]);

(15) „sistemi IKT za promet“ pomenijo sisteme in aplikacije informacijske in komunikacijske tehnologije, ki uporabljajo informacijsko, komunikacijsko ali navigacijsko tehnologijo ali tehnologijo za določanje položaja ali lokalizacijo, vključno z vesoljsko tehnologijo, ter omogočajo obdelavo, shranjevanje in izmenjavo podatkov in informacij, potrebnih za učinkovito upravljanje infrastrukture, mobilnosti in prometa v vseevropskem prometnem omrežju, sporočanje ustreznih informacij organom ter zagotavljanje storitev državljankam in državljanom, pošiljateljem in prevoznikom, ki prinašajo dodano vrednost, vključno s sistemi za odporno, varno, varovano ter okolju prijazno in glede na zmogljivosti učinkovito uporabo omrežja; ti sistemi vključujejo sisteme, tehnologije in storitve iz točk (16) do (22) ter lahko vključujejo tudi naprave v vozilih z ustreznimi infrastrukturnimi ali digitalnimi sestavnimi deli;

(16) „inteligentni prometni sistemi“ ali „ITS“ pomeni inteligentne prometne sisteme, kot so opredeljeni v členu 4, točka (1), Direktive 2010/40/EU;

(17) „sistem spremljanja in obveščanja za ladijski promet“ ali „VTMIS“ pomeni sistem spremljanja in obveščanja za ladijski promet, vzpostavljen z Direktivo 2002/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta ([30]);

(18) „rečne informacijske storitve“ ali „RIS“ pomenijo rečne informacijske storitve (RIS), kot so opredeljene v členu 3, točka (a), Direktive Evropskega parlamenta in Sveta 2005/44/ES ([31]);

(19) „evropsko okolje enotnega okenca za pomorski sektor“ pomeni evropsko okolje enotnega okenca za pomorski sektor, kot je opredeljeno v členu 2, točka(1), Uredbe (EU) 2019/1239 Evropskega parlamenta in Sveta ([32]);

(20) „sistem upravljanja zračnega prometa/izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa“ ali „sistem ATM/ANS“ pomeni sistem ATM/ANS, kot je opredeljen v členu 3, točka(7), Uredbe (EU) 2018/1139 Evropskega parlamenta in Sveta ([33]);

(21) „evropski sistem za upravljanje železniškega prometa“ ali „ERTMS“ pomeni evropski sistem za upravljanje železniškega prometa (ERTMS), kot je opredeljen v točki 2.2 Priloge I k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2023/1695 ([34]), v kontekstu rokov za izvedbo pa se nanaša na sistem zaščite vlaka razreda A in kateri koli radijski sistem razreda A iz navedene uredbe;

(22) „radijski ERTMS“ pomeni uporabo evropskega sistema za nadzor vlakov (ETCS) stopnje 2, ki ne zahteva signalov ob progi in uporablja radijski sistem razreda A za izmenjavo podatkov med progo in vlakom, ki so lahko povezani z varnostjo ali ne, na podlagi Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2023/1695;

(23) „sistemi razreda B“ pomenijo sisteme razreda B, kot so opredeljeni v točki 3 Priloge II k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2023/1695;

([29]) Uredba (EU) št. 168/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. januarja 2013 o odobritvi in tržnem nadzoru dvo- ali trikolesnih vozil in štirikolesnikov (UL L 60, 2.3.2013, str. 52).

([30]) Direktiva 2002/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. junija 2002 o vzpostavitvi sistema spremljanja in obveščanja za ladijski promet ter o razveljavitvi Direktive Sveta 93/75/EGS (UL L 208, 5.8.2002, str. 10).

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

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

([33]) Uredba (EU) 2018/1139 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. julija 2018 o skupnih pravilih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Agencije Evropske unije za varnost v letalstvu ter spremembi uredb (ES) št. 2111/2005, (ES) št. 1008/2008, (EU) št. 996/2010, (EU) št. 376/2014 ter direktiv 2014/30/EU in 2014/53/EU Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi uredb (ES) št. 552/2004 in (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta ter Uredbe Sveta (EGS) št. 3922/91 (UL L 212, 22.8.2018, str. 1).

([34]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2023/1695 z dne 10. avgusta 2023 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemi vodenje-upravljanje in signalizacija železniškega sistema v Evropski uniji ter razveljavitvi Uredbe (EU) 2016/919 (UL L 222, 8.9.2023, str. 380).

(24) „pomorsko pristanišče“ pomeni pomorsko pristanišče, kot je opredeljeno v členu 2, točka (16), Uredbe (EU) 2017/352 Evropskega parlamenta in Sveta ([35]);

(25) „prevoz po morju na kratkih razdaljah“ pomeni prevoz tovora in potnikov po morju med pristanišči, ki se geografsko nahajajo v vodah ene ali več držav članic, ali med pristaniščem v vodah držav članic in pristaniščem v sosednji tretji državi, ki z obalno črto na morjih meji na vode ene ali več držav članic;

(26) „elektronske informacije o prevozu blaga“ ali „eFTI“ pomenijo elektronske informacije o prevozu blaga, kot so opredeljene v členu 3, točka 4, Uredbe (EU) 2020/1056 Evropskega parlamenta in Sveta ([36]);

(27) „enotno evropsko nebo“ pomeni sisteme, določene na podlagi uredb (ES) št. 549/2004 ([37]), (ES) št. 550/2004 ([38]), (ES) št. 551/2004 ([39]) in (EU) 2018/1139 Evropskega parlamenta in Sveta, za okrepitev standardov varnosti zračnega prometa, podporo trajnostnemu razvoju sistema zračnega prometa ter izboljšanje splošne uspešnosti upravljanja zračnega prometa in navigacijskih služb zračnega prometa za splošni zračni promet v Evropi;

(28) „vertiport“ pomeni območje, ki se uporablja za vzletanje in pristajanje zrakoplova z navpičnim vzletanjem in pristajanjem (VTOL);

(29) „položaj zrakoplova v kontaktnem polju“ pomeni položaj na določenem območju letališke ploščadi, ki je opremljeno z mostom za vkrcavanje potnikov;

(30) „položaj zrakoplova v predpolju“ pomeni položaj na določenem območju letališke ploščadi, ki ni opremljeno z mostom za vkrcavanje potnikov;

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

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

(33) „projekt Skupnega podjetja za evropske železnice“ pomeni projekt Skupnega podjetja za evropske železnice, ustanovljenega z Uredbo Sveta (EU) 2021/2085 ([40]), ali njegovega predhodnika, tj. Skupnega podjetja Shift2Rail;

(34) „evropski osrednji načrt ATM“ pomeni načrt, ki je bil potrjen s Sklepom Sveta 2009/320/ES ([41]), kot je bil pozneje spremenjen;

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

(36) „vzdrževanje“ pomeni dela za vzdrževanje stanja in zmogljivosti obstoječe infrastrukture, tako da se skozi celotno življenjsko dobo zagotavlja raven storitev, prilagojena prometnemu toku, in visoka raven varnosti;

([35]) Uredba (EU) 2017/352 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. februarja 2017 o vzpostavitvi okvira za izvajanje pristaniških storitev in skupnih pravil o finančni preglednosti pristanišč (UL L 57, 3.3.2017, str. 1).

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

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

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

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

([40]) Uredba Sveta (EU) 2021/2085 z dne 19. novembra 2021 o ustanovitvi skupnih podjetij v okviru Obzorja Evropa ter o razveljavitvi uredb (ES) št. 219/2007, (EU) št. 557/2014, (EU) št. 558/2014, (EU) št. 559/2014, (EU) št. 560/2014, (EU) št. 561/2014 in (EU) št. 642/2014 (UL L 427, 30.11.2021, str. 17).

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

(37) „socialno-ekonomska analiza stroškov in koristi“ pomeni predhodno količinsko opredeljeno ocenjevanje vrednosti projekta na podlagi priznane metodologije ob upoštevanju vseh ustreznih socialnih, ekonomskih, zdravstvenih, podnebnih in okoljskih koristi in stroškov; analiza podnebnih in okoljskih stroškov ter koristi temelji na presoji vplivov na okolje, izvedeni na podlagi Direktive 2011/92/EU;

(38) „alternativna goriva“ pomenijo alternativna goriva, kot so opredeljena v členu 2 točka (4), Uredbe (EU) 2023/1804;

(39) „varno in varovano parkirišče“ pomeni parkirišče, dostopno voznikom, ki opravljajo prevoz blaga ali potnikov, pri čemer zadevno parkirišče izpolnjuje zahteve iz člena 8a(1) Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta ([42]) ter je bilo certificirano v skladu s standardi in postopki Unije iz člena 8a(2) navedene uredbe;

(40) „sistem za tehtanje med premikanjem“ pomeni samodejni sistem, nameščen na cestni infrastrukturi, za identifikacijo vozil ali skupin vozil v prometu, ki verjetno presegajo ustrezne omejitve teže v skladu z Direktivo Sveta 96/53/ES Evropskega parlamenta in Sveta ([43]).

(41) „sklep o odobritvi projekta“ pomeni sklep ali niz sklepov, tudi upravne narave, ki jih v okviru nacionalnega pravnega sistema in upravnega prava istočasno ali zaporedoma sprejme organ ali organi države članice, ki ni upravni ali sodni pritožbeni organ, in v katerih je določeno, ali je nosilec projekta upravičen do izvajanja projekta v jedrnem omrežju, razširjenem jedrnem omrežju ali celovitem omrežju na zadevnem geografskem območju ali ne, brez poseganja v kakršno koli odločitev, sprejeto v okviru upravnega ali sodnega pritožbenega postopka.

*Člen 4*

**Cilji vseevropskega prometnega omrežja**

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

2. Vseevropsko prometno omrežje krepi socialno, ekonomsko in teritorialno kohezijo Unije ter prispeva k vzpostavitvi enotnega evropskega prometnega prostora, ki je trajnosten, varen, učinkovit in odporen ter povečuje koristi za svoje uporabnike in podpira vključujočo rast. Vseevropsko prometno omrežje izkazuje evropsko dodano vrednost, in sicer s prispevanjem k ciljem, določenim v okviru naslednjih štirih kategorij:

(a) trajnostnosti, in sicer na podlagi:

(i) spodbujanja brezemisijske in nizkoemisijske mobilnosti v skladu z ustreznimi cilji Unije za zmanjšanje emisij $CO_2$;

(ii) omogočanja obsežnejše uporabe bolj trajnostnih načinov prevoza, zlasti z dodatnim razvojem interoperabilnega železniškega omrežja za prevoz potnikov na dolge razdalje, tudi pri visoki hitrosti, in interoperabilnega železniškega omrežja za tovorni promet ter zanesljivega omrežja celinskih plovnih poti in poti za prevoz potnikov in tovora po morju na kratkih razdaljah po vsej Uniji;

(iii) večjega varstva okolja;

(iv) znižanja negativnih zunanjih vplivov, vključno s tistimi, ki so povezani z okoljem, podnebjem, zdravjem, zastoji in nesrečami, na primer z uporabo shem ekoloških spodbud, ali

(v) večje energetske varnosti;

(b) kohezije, in sicer na podlagi:

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

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

(i) dostopnosti in povezljivosti vseh regij Unije, pri čemer se posebna pozornost nameni najbolj oddaljenim regijam, drugim oddaljenim, otoškim, obrobnim in gorskim regijam ter redko poseljenim območjem;

(ii) zmanjšanja razlik v kakovosti infrastrukture in spodbujanja interoperabilnosti med digitalnimi sistemi vseh načinov prevoza z ustrezno zmogljivostjo omrežja med regijami in državami članicami;

(iii) učinkovitega usklajevanja in medsebojne povezanosti v potniškem in tovornem prometu med prometno infrastrukturo za promet na dolge razdalje ter za regionalni in lokalni promet, da bi se olajšale prevozne storitve, tudi v urbanih vozliščih, ali

(iv) prometne infrastrukture, ki odraža specifične razmere v različnih delih Unije in zagotavlja uravnovešeno pokritost vseh evropskih regij;

(c) učinkovitosti, in sicer na podlagi:

(i) odprave ozkih grl v infrastrukturi ter vzpostavitve manjkajočih povezav v prometnih infrastrukturah in na povezovalnih točkah med njimi, in sicer na ozemljih držav članic ter med njimi, zlasti na čezmejnih odsekih, ter po potrebi povezav z vseevropskim prometnim omrežjem v tretjih državah;

(ii) odprave ozkih grl v zvezi z interoperabilnostjo, vključno z vrzelmi v digitalizaciji;

(iii) interoperabilnosti nacionalnih, regionalnih in lokalnih prometnih omrežij;

(iv) optimalnega povezovanja in medsebojne povezanosti vseh načinov prevoza, vključno z urbanimi vozlišči;

(v) spodbujanja gospodarsko učinkovitega visokokakovostnega prometa, ki prispeva k nadaljnji gospodarski rasti in konkurenčnosti;

(vi) učinkovitejše uporabe nove in obstoječe obratujoče infrastrukture, na primer v železniškem sektorju;

(vii) stroškovno učinkovite uporabe interoperabilnih, inovativnih tehnoloških in operativnih konceptov in digitalnih sistemov, ali

(viii) boljšega usklajevanja infrastrukturnih del med državami članicami za čezmejne projekte;

(d) povečanja koristi za uporabnike omrežja, in sicer na podlagi:

(i) zagotavljanja dostopnosti za uporabnike ter izpolnjevanja njihovih potreb po mobilnosti in prevozu, zlasti ob upoštevanju potreb oseb v ranljivem položaju, vključno z invalidi ali osebami z zmanjšano mobilnostjo, ter oseb, ki prebivajo v oddaljenih regijah, vključno z najbolj oddaljenimi regijami, drugimi oddaljenimi, podeželskimi, otoškimi, obrobnimi in gorskimi regijami ter redko poseljenimi območji;

(ii) zagotavljanja standardov varovanja, varnosti in visoke kakovosti, vključno s kakovostjo storitev za vse uporabnike, za potniški in tovorni promet;

(iii) podpiranja kakovosti, učinkovitosti in trajnostnosti prometnih storitev, ki morajo biti dostopne in cenovno ugodne;

(iv) podpiranja mobilnosti, ki je primerna za spreminjajoče se podnebje ter odporna proti naravnim nevarnostim in katastrofam, ki jih povzroči človek, hkrati pa olajšuje učinkovito in hitro ukrepanje služb za nujno pomoč in reševalnih služb, med drugim za invalide ali osebe z zmanjšano mobilnostjo;

(v) zagotavljanja odpornosti infrastrukture, zlasti na čezmejnih odsekih;

(vi) ponudbe alternativnih prometnih rešitev v primeru motenj omrežja, vključno z drugimi načini prevoza;

(vii) podpiranja aktivnih načinov mobilnosti z izboljšanjem dostopnosti in kakovosti povezane infrastrukture, s čimer se izboljšujeta varnost in zdravje aktivnih uporabnikov infrastrukture ter se spodbujajo okoljske koristi navedenih načinov mobilnosti;

(viii) podpiranja nemotene mobilnosti v Uniji, ali

(ix) zagotavljanja ustreznega vzdrževanja, ki za obstoječo infrastrukturo skozi celotno življenjsko dobo zagotavlja raven storitev, prilagojeno prometnemu toku, in visoko raven varnosti.

*Člen 5*

**Odporno omrežje, gospodarno z viri, in varstvo okolja**

1. Vseevropsko prometno omrežje se načrtuje, razvija in upravlja na način, gospodaren z viri, ter v skladu z okoljskimi zahtevami Unije in nacionalnimi okoljskimi zahtevami, ki se uporabljajo, in sicer na podlagi:

(a) razvoja nove infrastrukture ter izboljševanja in vzdrževanja obstoječe prometne infrastrukture, zlasti z vključitvijo vzdrževanja v življenjski dobi infrastrukture v fazo načrtovanja izgradnje ali izboljševanja infrastrukture in ohranjanjem pripravljenosti infrastrukture za obratovanje;

(b) optimizacije povezovanja in medsebojne povezanosti infrastrukture;

(c) vzpostavitve polnilne in oskrbovalne infrastrukture za alternativna goriva, s čimer se pripomore k uvajanju tehnologij za razogljičenje;

(d) uvajanja novih tehnologij in sistemov IKT za promet, da bi se ohranila ali izboljšala učinkovitost infrastrukture, kadar je taka uvedba ekonomsko upravičena ali potrebna za izboljšanje varnosti in zaščite;

(e) optimizacije uporabe infrastrukture, zlasti z učinkovitim upravljanjem zmogljivosti in prometa, spodbujanjem multimodalnosti ter prehodom na bolj trajnostne vzorce mobilnosti, vključno z razvojem trajnostnih, privlačnih in učinkovitih storitev multimodalnega prevoza;

(f) upoštevanja in optimizacije možnih sinergij z drugimi omrežji, zlasti vseevropskimi energetskimi ali telekomunikacijskimi omrežji, po potrebi vključno s celotnim električnim omrežjem, da se zagotovi skladnost med načrtovanjem polnilne infrastrukture in ustreznim načrtovanjem omrežja, pa tudi upoštevanja možnih sinergij z dvojno rabo infrastrukture, opredeljene v „Vojaških potrebah za vojaško mobilnost znotraj EU in širše“, ki jih je Svet odobril 26. junija 2023 in 23. oktobra 2023, ter v vseh naknadno odobrenih dokumentih o reviziji teh potreb, ter s kolesarsko infrastrukturo, vključno s kolesarskimi potmi na dolge razdalje;

(g) razvoja zelene, trajnostne infrastrukture, odporne proti podnebnim spremembam – ob upoštevanju aktivnih načinov in spodbujanja novih tehnologij, namenjenih razogljičenju gradnje prometne infrastrukture, tudi z uporabo materialov, ki so gospodarni z viri in odporni proti podnebnim spremembam –, ki je zasnovana za čim večje zmanjšanje negativnega vpliva na zdravje državljank in državljanov, ki prebivajo v okolici omrežja, okolje, tudi kar zadeva onesnaženost zraka in obremenitev s hrupom, ter degradacijo ekosistemov, ter

(h) ustreznega upoštevanja odpornosti prometnega omrežja in njegove infrastrukture in storitev, zlasti na čezmejnih odsekih, v zvezi s spreminjajočim se podnebjem in geopolitičnimi razmerami, pa tudi naravnimi nevarnostmi in katastrofami, ki jih povzroči človek, in namerno ali nenamerno povzročenimi motnjami zaradi obravnavanja navedenih izzivov ter zato, da se omogoči ustrezen odziv na te motnje in pravočasno okrevanje po njih, ter za olajšanje delovanja dobavnih verig.

2. Države članice lahko pri načrtovanju in razvoju vseevropskega prometnega omrežja prilagodijo podroben potek tras odsekov ob upoštevanju posebnih razmer v različnih delih Unije, kot so topografske značilnosti zadevnih regij in okoljski vidiki, ter ob zagotavljanju skladnosti s to uredbo. Taka prilagoditev ne presega tistega, kar je dovoljeno z ustreznim sklepom o odobritvi projekta v skladu z zahtevo iz člena 58(1), točka (g).

3. Presoje vplivov načrtov in projektov na okolje se opravijo v skladu z Direktivo Sveta 92/43/EGS ([44]), direktivami 2000/60/ES ([45]), 2001/42/ES ([46]), 2002/49/ES ([47]), 2009/147/ES ([48]) Evropskega parlamenta in Sveta in Direktivo 2011/92/EU. Za tiste projekte skupnega interesa, za katere se do 18. julija 2024 še ni začel postopek javnega naročanja za okoljsko presojo, bi bilo treba oceniti tudi skladnost z načelom, da se ne škoduje bistveno.

*Člen 6*

**Postopni razvoj vseevropskega prometnega omrežja**

1. Brez poseganja v člen 8(5) in če ni v tej uredbi določeno drugače, se vseevropsko prometno omrežje razvija postopoma v treh fazah:

(a) dokončna vzpostavitev jedrnega omrežja do 31. decembra 2030;

(b) dokončna vzpostavitev razširjenega jedrnega omrežja do 31. decembra 2040 in

(c) dokončna vzpostavitev celovitega omrežja do 31. decembra 2050.

Za razvoj vseevropskega prometnega omrežja je treba zlasti vzpostaviti strukturo navedenega omrežja, ki temelji na usklajenem in preglednem metodološkem pristopu ter ki jo sestavljajo jedrno omrežje, razširjeno jedrno omrežje in celovito omrežje ter prometna in urbana vozlišča kot multimodalne povezovalne točke med omrežji za promet na dolge razdalje ter regionalnimi in lokalnimi prometnimi omrežji.

2. Celovito omrežje sestavljajo vsa obstoječa in načrtovana prometna infrastruktura vseevropskega prometnega omrežja ter ukrepi za spodbujanje učinkovite ter družbeno in okoljsko trajnostne uporabe te infrastrukture.

3. Jedrno omrežje in razširjeno jedrno omrežje sestavljajo tisti deli vseevropskega prometnega omrežja, katerih razvoj je treba obravnavati prednostno in jih dokončno vzpostaviti v skladu z roki iz odstavka 1, da se dosežejo cilji za razvoj vseevropskega prometnega omrežja.

*Člen 7*

**Evropski prometni koridorji**

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

*Člen 8*

**Projekti skupnega interesa**

1. Projekti skupnega interesa prispevajo k razvoju vseevropskega prometnega omrežja z vzpostavitvijo nove prometne infrastrukture, nadgradnjo obstoječe prometne infrastrukture ali ukrepi za spodbujanje z viri gospodarne uporabe omrežja.

2. Projekti skupnega interesa:

(a) izkazujejo evropsko dodano vrednost s prispevanjem k ciljem, ki spadajo v vsaj dve kategoriji od štirih iz člena 4(2), ter

([44]) Direktiva Sveta 92/43/EGS z dne 21. maja 1992 o ohranjanju naravnih habitatov ter prosto živečih živalskih in rastlinskih vrst (UL L 206, 22.7.1992, str. 7).
([45]) Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2000/60/ES z dne 23. oktobra 2000 o določitvi okvira za ukrepe Skupnosti na področju vodne politike (UL L 327, 22.12.2000, str. 1).
([46]) Direktiva 2001/42/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. junija 2001 o presoji vplivov nekaterih načrtov in programov na okolje (UL L 197, 21.7.2001, str. 30).
([47]) Direktiva 2002/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. junija 2002 o ocenjevanju in upravljanju okoljskega hrupa (UL L 189, 18.7.2002, str. 12).
([48]) Direktiva 2009/147/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. novembra 2009 o ohranjanju prosto živečih ptic (UL L 20, 26.1.2010, str. 7).

(b) so ekonomsko izvedljivi na podlagi socialno-ekonomske analize stroškov in koristi ali, v primeru redko poseljenih območij ali projektov, ki so bistveni za dvojno rabo infrastrukture, pozitivno prispevajo k razvoju omrežja na podlagi socialno-ekonomske analize stroškov in koristi.

3. Projekt skupnega interesa obsega celotni cikel, vključno s študijami izvedljivosti, postopki pridobivanja dovoljenj, izgradnjo, izvajanjem, vzdrževanjem in ocenjevanjem.

4. Države članice sprejmejo vse potrebne ukrepe za zagotovitev, da se projekti skupnega interesa izvajajo v skladu z ustreznim pravom Unije in nacionalnim pravom, zlasti s pravom Unije s področja okolja, varstva podnebja, varnosti, varovanja, konkurenčnosti, državne pomoči, javnega naročanja, javnega zdravja in dostopnosti ter pravnimi akti Unije in nacionalno zakonodajo o nediskriminaciji.

5. Izvajanje projektov skupnega interesa je odvisno od njihove stopnje zrelosti, skladnosti s pravnimi postopki Unije in z nacionalnimi pravnimi postopki ter od razpoložljivosti finančnih sredstev, brez poseganja v finančne obveznosti države članice ali Unije.

6. Komisija lahko državam članicam priporoči, da ustanovijo enotne subjekte za usklajevanje, izgradnjo ali upravljanje čezmejnih infrastrukturnih projektov skupnega interesa, zlasti za obsežne in kompleksne projekte. Ustrezni evropski koordinator ima status opazovalca v nadzornem odboru ali podobnem usmerjevalnem organu takega enotnega subjekta.

7. Države članice si po najboljših močeh prizadevajo zagotoviti, da se projekti skupnega interesa izvajajo pravočasno in učinkovito.

8. Države članice uporabljajo socialno-ekonomske analize stroškov in koristi na podlagi priznanega in usklajenega pristopa, da se omogoči pregledna in primerjalna ocena zadevnih projektov.

*Člen 9*

**Sodelovanje s tretjimi državami**

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

(a) spodbujanje razširitve politike vseevropskega prometnega omrežja na tretje države skupaj z drugimi povezanimi politikami Unije, zlasti na področju varstva okolja in podnebja;

(b) zagotovitev povezave med vseevropskim prometnim omrežjem in prometnimi omrežji tretjih držav na mejnih prehodih, tudi na ozemlju tretje države, ki je del evropskega prometnega koridorja, da se zagotovijo nemoteni prometni tokovi, mejne kontrole, varovanje meja in drugi postopki nadzora meja;

(c) zagotovitev povezave na ozemlju tretjih držav med vseevropskim prometnim omrežjem in prometnimi omrežji teh tretjih držav, zlasti z namenom olajšanja, kadar je to relevantno in potrebno, železniškega prometa s tretjimi državami;

(d) dokončno vzpostavitev prometne infrastrukture v tretjih državah, ki povezuje dele vseevropskega prometnega omrežja v Uniji;

(e) spodbujanje interoperabilnosti vseevropskega prometnega omrežja in omrežij tretjih držav;

(f) olajševanje pomorskega prometa in spodbujanje poti za prevoz po morju na kratkih razdaljah s tretjimi državami, če ne prispevajo k selitvi virov $CO_2$;

(g) olajševanje prometa po celinskih plovnih poteh s tretjimi državami;

(h) olajševanje zračnega prometa s tretjimi državami, da bi se spodbujali učinkovita in trajnostna gospodarska rast in konkurenčnost, vključno z razširitvijo enotnega evropskega neba in boljšim sodelovanjem pri upravljanju zračnega prometa;

(i) priključitev in uvedbo sistemov IKT za promet v navedenih tretjih državah ter

(j) spodbujanje razogljičenja prometa, zlasti z vzpostavitvijo infrastrukture za alternativna goriva v tretjih državah, da bi vzpostavili neprekinjeno omrežje, povezano z vseevropskim prometnim omrežjem.

2. Priloga IV vsebuje informativne zemljevide vseevropskega prometnega omrežja, razširjenega v specifične sosednje države, pri čemer je po potrebi opredeljeno jedrno omrežje in celovito omrežje v skladu z merili iz te uredbe.

3. Nobena določba tega člena ne pomeni pravice do kakršnih koli finančnih prispevkov Unije za projekte v tretjih državah na podlagi drugih pravnih aktov Unije.

POGLAVJE II

**SPLOŠNE DOLOČBE**

*Člen 10*

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

1. Jedrno omrežje, razširjeno jedrno omrežje in celovito omrežje:

(a) so omrežja, opredeljena na zemljevidih iz Priloge I in seznamih iz Priloge II;

(b) so natančneje opredeljeni z opisom sestavnih delov infrastrukture;

(c) izpolnjujejo zahteve za prometne infrastrukture iz tega poglavja ter poglavij III in IV ter

(d) so podlaga za opredeljevanje projektov skupnega interesa.

2. Jedrno omrežje in razširjeno jedrno omrežje sestavljajo tisti deli vseevropskega prometnega omrežja, katerih razvoj se obravnava prednostno zaradi doseganja ciljev politike vseevropskega prometnega omrežja.

Sklici na „jedrno omrežje“ v Uredbi (EU) 2021/1153 se razumejo kot jedrno omrežje, vključno z „razširjenim jedrnim omrežjem“ v smislu te uredbe.

Sklici na „jedrno omrežje“ v Uredbi (EU) 2023/1804 se razumejo kot sklici na „jedrno omrežje“ v smislu te uredbe.

Sklici na „celovito omrežje“ v Uredbi (EU) 2023/1804 se razumejo kot sklici na „razširjeno jedrno omrežje“ in „celovito omrežje“ v smislu te uredbe.

3. Vozlišča omrežja so navedena v Prilogi II ter vključujejo urbana vozlišča in prometna vozlišča (letališča, pomorska pristanišča, pristanišča na celinskih plovnih poteh, železniško-cestne terminale in terminale vzdolž celinskih plovnih poti).

4. Če ni v tej uredbi določeno drugače, države članice sprejmejo ustrezne ukrepe za jedrno omrežje, razširjeno jedrno omrežje in celovito omrežje, ki jih je treba razviti, zaradi uskladitve s to uredbo do datumov, navedenih v členu 6(1).

*Člen 11*

**Splošne določbe za evropske prometne koridorje**

1. Devet evropskih prometnih koridorjev je opredeljenih na zemljevidih iz Priloge III, in sicer:

(a) Atlantik;

(b) Baltsko morje–Črno morje–Egejsko morje;

(c) Baltsko morje–Jadransko morje;

(d) Sredozemlje;

(e) Severno morje–Ren–Sredozemlje;

(f) Severno morje–Baltsko morje;

(g) Ren–Donava;

(h) Skandinavija–Sredozemlje;

(i) Zahodni Balkan–vzhodno Sredozemlje.

2. Če v tej uredbi ni določeno drugače, države članice sprejmejo ustrezne ukrepe za evropske prometne koridorje, ki jih je treba razviti zaradi uskladitve s to uredbo, in sicer do 31. decembra 2030 za svojo infrastrukturo, ki je del jedrnega omrežja, in do 31. decembra 2040 za svojo infrastrukturo, ki je del razširjenega jedrnega omrežja.

3. Po odobritvi zadevne države članice v skladu s členom 172, drugi odstavek, PDEU se na Komisijo prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 62 te uredbe za spremembo, v okviru omejitev iz člena 7 te uredbe, trase evropskih prometnih koridorjev iz Priloge III k tej uredbi, da bi se upošteval razvoj glavnih trgovinskih tokov in prometa ali bistvene spremembe omrežja. Kar zadeva spremembe tras koridorjev, ki vplivajo na dele ozemlja sosednjih držav, taki delegirani akti temeljijo na sporazumih na visoki ravni o prometnih infrastrukturnih omrežjih med Unijo in zadevnimi sosednjimi državami.

*Člen 12*

**Splošne prednostne naloge za jedrno omrežje, razširjeno jedrno omrežje in celovito omrežje**

1. Pri razvoju jedrnega omrežja, razširjenega jedrnega omrežja in celovitega omrežja se splošna prednost nameni ukrepom, potrebnim za:

(a) povečanje deleža in po potrebi zmogljivosti bolj trajnostnega prevoza za tovor in potnike, zlasti zaradi zmanjšanja emisij toplogrednih plinov in onesnaževanja ter povečanja družbenih in gospodarskih koristi, ki izhajajo iz prometa;

(b) zagotavljanje večje dostopnosti in povezljivosti za vse regije Unije ob upoštevanju teritorialne in socialne kohezije, tudi specifičnih okoliščin najbolj oddaljenih regij, drugih oddaljenih, otoških, obrobnih in gorskih regij ter redko poseljenih območij;

(c) zagotavljanje optimalnega povezovanja različnih načinov prevoza in interoperabilnosti med njimi, vključno z aktivnimi načini mobilnosti na mestnih območjih;

(d) vzpostavitev manjkajočih povezav in odpravo ozkih grl, zlasti na čezmejnih odsekih;

(e) vzpostavitev potrebne infrastrukture za zagotovitev nemotenega prometa brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil ter plovil in zrakoplovov, ki uporabljajo goriva, ki prispevajo k zmanjšanju emisij iz prometa in povečanju energetske varnosti;

(f) spodbujanje učinkovite, nemotene in trajnostne uporabe infrastrukture ter po potrebi povečanje zmogljivosti;

(g) ohranjanje pripravljenosti obstoječe infrastrukture za obratovanje ter izboljšanje ali vzdrževanje njene kakovosti v zvezi z varovanjem, varnostjo, učinkovitostjo prometnega sistema in prevozov, odpornostjo proti podnebnim spremembam in nesrečam, okoljsko uspešnostjo in neprekinjenostjo prometnih tokov;

(h) izboljšanje kakovosti storitev in socialnih pogojev za delavce v prometu ter dostopnosti za vse uporabnike, vključno z invalidi ali osebami z zmanjšano mobilnostjo ter drugimi osebami v ranljivem položaju, ter preprečevanje in zmanjševanje prometne revščine;

(i) izboljšanje digitalizacije, omogočanje digitalnega izvrševanja v skladu s pravom Unije in razvoj avtomatizacije, zlasti z uveljavitvijo in uvajanjem sistemov IKT za promet, ali

(j) po potrebi in ob upoštevanju ustavnih zahtev nekaterih držav članic prilagoditev infrastrukture za dvojno rabo, da bi zadostili tako civilnim kot obrambnim potrebam, pri čemer je treba posebno pozornost nameniti potem, potrebnim za obsežne premike vojaških sil, napovedane v zadnjem trenutku.

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

(a) prispevanje k zmanjšanju izpostavljenosti mestnih območij in po potrebi gosto poseljenih občutljivih območij negativnim učinkom tranzitnega železniškega in cestnega prometa;

(b) optimizacijo uporabe infrastrukture, zlasti z učinkovitim upravljanjem zmogljivosti, upravljanjem prometa in večjo operativno uspešnostjo;

(c) prispevanje k pozitivnim učinkom na zdravje in okolje s spodbujanjem uporabe aktivnih načinov mobilnosti z razvojem ustrezne infrastrukture za kolesarjenje in hojo;

(d) zagotavljanje nediskriminatornega dostopa za vse udeležence na trgu infrastrukture vseevropskega prometnega omrežja ali

(e) zagotavljanje učinkovitega prehajanja meja za tovorni promet ob upoštevanju čakalnih dob.

*Člen 13*

**Splošne prednostne naloge za evropske prometne koridorje**

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

(a) razvoj visokozmogljivega, nemotenega in popolnoma interoperabilnega železniškega omrežja za tovorni promet po vsej Uniji;

(b) razvoj interoperabilnega visokozmogljivega železniškega omrežja za potniški promet, tudi pri visoki hitrosti, ki povezuje urbana vozlišča po vsej Uniji;

(c) razvoj učinkovite infrastrukture za letalski promet in promet po celinskih plovnih poteh ter infrastrukture za pomorski promet, ki je dobro integrirana v evropski pomorski prostor;

(d) razvoj varnega in varovanega cestnega omrežja z zadostno infrastrukturo za alternativna goriva ter varnih in varovanih parkirišč;

(e) razvoj multimodalnih in interoperabilnih prometnih rešitev;

(f) spodbujanje intermodalnega povezovanja celotne logistične verige ob učinkovitem medsebojnem povezovanju v prometnih in urbanih vozliščih;

(g) vzpostavitev potrebne infrastrukture za zagotovitev nemotenega prometa brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil ter plovil in zrakoplovov, ki uporabljajo goriva, ki prispevajo k zmanjšanju emisij iz prometa in povečanju energetske varnosti;

(h) vzpostavitev sistemov IKT za vse načine prevoza v omrežju, če je to potrebno, da se zagotovi učinkovita uporaba infrastrukture in omogoči digitalna izmenjava informacij, ali

(i) po potrebi izboljšanje povezav med vseevropskim prometnim omrežjem in infrastrukturnimi omrežji sosednjih držav.

POGLAVJE III

**POSEBNE DOLOČBE**

*ODDELEK 1*

***Infrastruktura za železniški promet***

*Člen 14*

**Sestavni deli infrastrukture**

1. Infrastrukturo za železniški promet sestavljajo zlasti:

(a) železniške proge, vključno s:

(i) tiri;

(ii) kretnicami;

(iii) nivojskimi prehodi;

(iv) stranskimi tiri;

(v) predori;

(vi) mostovi ter

(vii) infrastrukturo za zmanjšanje vpliva na okolje;

(b) postaje ob železniških progah, opredeljenih na zemljevidih iz Priloge I, za prestopanje potnikov v železniškem prometu ter med železniškim in drugimi načini prevoza;

(c) objekti za izvajanje železniških storitev ob železniških progah, opredeljenih na zemljevidih iz Priloge I, ki niso potniške postaje, kot so opredeljeni v členu 3(11) Direktive 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta ([49]), zlasti ranžirne postaje, naprave za sestavo vlakov, naprave za ranžiranje, odstavni tiri, naprave za vzdrževanje, druge tehnične naprave, kot so naprave za čiščenje in pranje, naprave za podporo ter naprave za oskrbo z gorivom, pa tudi samodejne naprave za spreminjanje tirne širine za železnico;

(d) železniške dovozne poti do multimodalnih tovornih terminalov, povezanih z železnico, tudi železniške dovozne poti do multimodalnih tovornih terminalov v pristaniščih na celinskih plovnih poteh in pomorskih pristaniščih ter na letališčih, ter železniške dovozne poti do ranžirnih postaj iz točke 2(c) Priloge II k Direktivi 2012/34/EU;

(e) vodenje-upravljanje in signalizacija ob progi;

(f) energetska infrastruktura ob progi;

(g) infrastruktura v povezavi z napravami za alternativna goriva;

(h) pripadajoča oprema ter

(i) sistemi IKT za promet.

2. Tehnična oprema, povezana z železniškimi progami, lahko obsega sisteme elektrifikacije, opremo za vkrcanje in izstopanje potnikov ter natovarjanje in raztovarjanje tovora na postajah in v terminalih ter inovativne tehnologije v fazi uvajanja.

([49]) Direktiva 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. novembra 2012 o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja (UL L 343, 14.12.2012, str. 32).

*Člen 15*

**Zahteve glede prometne infrastrukture za celovito omrežje**

1. Države članice zagotovijo, da je železniška infrastruktura celovitega omrežja skladna z:

(a) Direktivo (EU) 2016/797 in izvedbenimi akti, sprejetimi na njeni podlagi, da bi se dosegla interoperabilnost celovitega omrežja, ter

(b) zahtevami tehničnih specifikacij za interoperabilnost (TSI), sprejetih na podlagi členov 4 in 5 Direktive (EU) 2016/797, brez poseganja v izvzetja iz člena 7(1) navedene direktive.

2. Države članice do 31. decembra 2050 zagotovijo, da je železniška infrastruktura celovitega omrežja, razen povezav iz člena 14(1), točka (d):

(a) popolnoma elektrificirana, kar zadeva vozne proge in, kolikor je to potrebno za obratovanje električnih vlakov, tudi kar zadeva stranske tire;

(b) brez posebnega dovoljenja omogoča osno obremenitev vsaj 22,5 tone ter

(c) brez posebnega dovoljenja omogoča obratovanje tovornih vlakov dolžine vsaj 740 m (vključno z lokomotivo ali lokomotivami). Ta zahteva je izpolnjena, če se na dvotirnih progah tovornim vlakom dolžine vsaj 740 m lahko povprečno dnevno dodeli vsaj ena vlakovna pot na uro in smer, če to zahteva prevoznik v železniškem prometu.

3. Zahteve iz odstavka 2, točki (b) in (c), se uporabljajo samo za tiste proge celovitega omrežja:

(a) ki povezujejo multimodalni tovorni terminal ali pomorsko pristanišče ali pristanišče na celinski plovni poti z najbližjim križiščem z jedrnim tovornim omrežjem ali razširjenim jedrnim tovornim omrežjem ali

(b) ki predstavljajo preusmeritveno progo proge, ki je del jedrnega tovornega omrežja ali razširjenega jedrnega tovornega omrežja, ali ali

(c) na katerih na podlagi podatkov za predhodno leto pred uradnim obvestilom v povprečju vozi več kot deset tovornih vlakov na dan v obeh smereh.

Države članice do 19. julija 2027 Komisijo uradno obvestijo o zadevnih progah. Za čezmejne odseke se tako uradno obvestilo opravi v dogovoru z drugimi zadevnimi državami članicami.

4. Države članice do 31. decembra 2050 zagotovijo, da železniška infrastruktura celovitega omrežja na povezavah iz člena 14(1), točka (d), ki je povezana z železniškimi progami, ki se uporabljajo za tovorni promet, iz člena 15(3), izpolnjuje zahteve iz odstavka 2, točke (a), (b) in (c), tega člena, razen če je Komisija v zvezi z zahtevami iz odstavka 2, točka (c), tega člena na podlagi člena 38(4) odobrila izvzetje iz uporabe člena 38(3).

5. Države članice zagotovijo, da bo na železniški infrastrukturi celovitega omrežja od 31. decembra 2040 v primeru gradnje nove proge izpolnjena zahteva iz odstavka 2, točka (a). Projekti, za katere se je presoja vplivov na okolje začela do 18. julija 2024, so izvzeti iz te obveznosti.

6. Zahteve iz odstavkov 2 in 4 se ne uporabljajo za izolirana omrežja.

7. Komisija brez poseganja v odstavek 6 na zahtevo države članice v ustrezno utemeljenih primerih sprejme izvedbene akte, s katerimi odobri izvzetja v zvezi z zahtevami iz tega člena na podlagi specifičnih geografskih ali precejšnjih fizičnih omejitev, negativnih rezultatov socialno-ekonomske analize stroškov in koristi ali precejšnjih negativnih vplivov na okolje ali biotsko raznovrstnost. Vsaka taka zahteva mora biti ustrezno utemeljena. Za čezmejne odseke se zahteve za izvzetja uskladijo s sosednjo državo članico oziroma sosednjimi državami članicami. Sosednje države članice lahko državi članici, ki zahteva izvzetje, predložijo mnenje. Država članica svoji zahtevi priloži mnenja sosednjih držav članic. Država članica lahko zahteva odobritev več izvzetij v eni sami zahtevi.

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

Komisija lahko najpozneje 30 koledarskih dni po prejemu zahteve na podlagi prvega pododstavka od države članice zahteva dodatne informacije. Če Komisija meni, da predložene dodatne informacije niso zadostne, lahko od države članice zahteva, da jih dopolni v 30 koledarskih dneh od njihovega prejema.

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

Komisija obvesti druge države članice o izvzetjih, odobrenih na podlagi tega člena.

*Člen 16*

**Zahteve glede prometne infrastrukture za jedrno omrežje in razširjeno jedrno omrežje**

1. Države članice zagotovijo, da je železniška infrastruktura jedrnega omrežja in razširjenega jedrnega omrežja v skladu s členom 15(1).

2. Države članice do 31. decembra 2040 zagotovijo, da železniška infrastruktura razširjenega jedrnega omrežja, razen povezav iz člena 14(1), točka (d), za proge, ki so del omrežja za tovorni promet:

(a) izpolnjuje zahteve iz člena 15(2), točki (a) in (b);

(b) brez posebnega dovoljenja omogoča obratovanje tovornih vlakov dolžine vsaj 740 m (vključno z lokomotivo ali lokomotivami). Ta zahteva je izpolnjena, če so izpolnjeni vsaj naslednji pogoji:

(i) na dvotirnih progah se tovornim vlakom dolžine vsaj 740 m lahko dodeli vsaj ena vlakovna pot na dve uri in smer in najmanj 24 vlakovnih poti dnevno, če to zahteva prevoznik v železniškem prometu;

(ii) na enotirnih progah se tovornim vlakom dolžine vsaj 740 m lahko dodeli vsaj ena vlakovna pot na tri ure in smer in najmanj 12 vlakovnih poti dnevno, če to zahteva prevoznik v železniškem prometu, ter

(c) za železniške odseke, ki povezujejo multimodalna tovorna terminala dveh urbanih vozlišč ali multimodalni tovorni terminal urbanega vozlišča in mejni prehod, je več kot 75 % dolžine vsakega železniškega odseka zasnovanih za hitrost najmanj 100 km/h za tovorne vlake na tovornih progah razširjenega jedrnega omrežja.

3. Države članice zagotovijo, da bo na železniški infrastrukturi razširjenega jedrnega omrežja od 31. decembra 2030 v primeru gradnje nove proge izpolnjena zahteva iz člena 15(2), točka (a). Projekti, za katere se je presoja vplivov na okolje začela do 18. julija 2024, so izvzeti iz te obveznosti.

4. Države članice do 31. decembra 2040 zagotovijo, da železniška infrastruktura razširjenega jedrnega omrežja, razen povezav iz člena 14(1), točka (d), za proge, ki so del omrežja za potniški promet:

(a) izpolnjuje zahteve iz člena 15(2), točka (a), na progah razširjenega jedrnega omrežja za potniški promet, ter

(b) za železniške odseke, ki povezujejo multimodalna potniška vozlišča dveh urbanih vozlišč ali multimodalna potniška vozlišča urbanega vozlišča in mejni prehod, je več kot 75 % dolžine vsakega železniškega odseka zasnovanih za hitrost najmanj 160 km/h za potniške vlake na potniških progah razširjenega jedrnega omrežja.

5. Države članice do 31. decembra 2040 zagotovijo, da železniška infrastruktura razširjenega jedrnega omrežja na povezavah iz člena 14(1), točka (d), izpolnjuje zahteve iz člena 15(2), točki (a) in (b), in odstavka 2, točka (b), tega člena, razen če je bilo v zvezi z zahtevami iz odstavka 2, točka (b), tega člena na podlagi člena 38(4) odobreno izvzetje iz uporabe člena 38(3).

6. Države članice do 31. decembra 2030 zagotovijo, da železniška infrastruktura jedrnega omrežja, razen povezav iz člena 14(1), točka (d):

(a) za proge, ki so del omrežja za tovorni promet: izpolnjuje zahteve iz odstavka 2, točke (a), (b) in (c), tega člena, ter

(b) za proge, ki so del omrežja za potniški promet: izpolnjuje zahteve iz člena 15(2), točka (a).

7. Države članice do 31. decembra 2040 zagotovijo, da železniška infrastruktura, ki je del jedrnega omrežja za potniški promet, razen povezav iz člena 14(1), točka (d), izpolnjuje zahtevo iz odstavka 4, točka (b), tega člena.

8. Države članice do 31. decembra 2040 zagotovijo, da proge za tovorni promet, ki so del železniške infrastrukture jedrnega omrežja ali razširjenega jedrnega omrežja, vključno s povezavami iz člena 14(1), točka (d), omogočajo promet tovornih vlakov, ki prevažajo standardne polpriklopnike do 4 m višine, naložene na višini najmanj 27 cm nad vrhom tirnice, na evropskih prometnih koridorjih na njihovih ozemljih.

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

(a) obstaja vsaj ena direktna proga, ki izpolnjuje to zahtevo in omogoča neprekinjeno obratovanje vlakov na ozemlju države članice ter na čezmejnih progah z vsako sosednjo državo članico;

(b) obstaja vsaj ena direktna proga, ki izpolnjuje to zahtevo in vključuje vsaj en železniško-cestni terminal ali en multimodalni tovorni terminal v pomorskem pristanišču, ki je del evropskega prometnega koridorja na ozemlju države članice, ali ob njem, ter

(c) obstaja vsaj ena direktna proga, ki izpolnjuje to zahtevo, do vsaj ene od teh končnih točk, če je ena ali več končnih točk koridorja na ozemlju države članice.

Za čezmejne odseke se opredelitev zadevnih prog opravi v dogovoru z zadevnimi sosednjimi državami članicami.

Države članice najpozneje do 19. julija 2027 Komisijo uradno obvestijo o zadevnih progah.

9. Države članice do 31. decembra 2030 zagotovijo, da železniška infrastruktura jedrnega omrežja na povezavah iz člena 14(1), točka (d), izpolnjuje zahteve iz člena 15(2), točki (a) in (b), in odstavka 2, točka (b), tega člena, razen če je Komisija v zvezi z zahtevami iz odstavka 2, točka (b), tega člena na podlagi člena 38(4) odobrila izvzetje iz uporabe člena 38(3).

10. Zahteve iz odstavkov 2 do 9 se ne uporabljajo za izolirana omrežja.

11. Komisija brez poseganja v odstavek 10 na zahtevo države članice v ustrezno utemeljenih primerih sprejme izvedbene akte, s katerimi odobri izvzetja v zvezi z zahtevami iz tega člena na podlagi specifičnih geografskih ali precejšnjih fizičnih omejitev, negativnih rezultatov socialno-ekonomske analize stroškov in koristi ali precejšnjih negativnih vplivov na okolje ali biotsko raznovrstnost. Vsaka taka zahteva mora biti ustrezno utemeljena. Za čezmejne odseke se zahteve za izvzetja uskladijo s sosednjo državo članico oziroma sosednjimi državami članicami. Sosednje države članice lahko državi članici, ki zahteva izvzetje, predložijo mnenje. Država članica svoji zahtevi priloži mnenja sosednjih držav članic. Država članica lahko zahteva odobritev več izvzetij v eni sami zahtevi.

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

Komisija pri presojanju prošenj za izvzetja iz zahteve v zvezi s prevozom polpriklopnikov iz odstavka 8 upošteva predvsem rezultate socialno-ekonomske analize stroškov in koristi ter morebitne motnje v storitvah, ki bi jih povzročila dela, potrebna za izpolnitev navedene zahteve.

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

Komisija lahko najpozneje 30 koledarskih dni po prejemu zahteve na podlagi prvega pododstavka od države članice zahteva dodatne informacije. Če Komisija meni, da predložene dodatne informacije niso zadostne, lahko od države članice zahteva, da jih dopolni v 30 koledarskih dneh od njihovega prejema.

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

Komisija obvesti druge države članice o izvzetjih, odobrenih na podlagi tega člena.

*Člen 17*

**Evropska standardna nazivna tirna širina za železnice**

1. Države članice zagotovijo, da imajo vse nove železniške proge jedrnega omrežja in razširjenega jedrnega omrežja, vključno s povezavami iz člena 14(1), točka (d), evropsko standardno nazivno tirno širino 1 435 mm. Ta zahteva šteje za izpolnjeno, če lahko vlaki s tirno širino 1 435 mm vozijo po infrastrukturi do 31. decembra 2030 za jedrno omrežje in do 31. decembra 2040 za razširjeno jedrno omrežje. Za namene tega člena nova železniška proga pomeni vsako progo, na kateri se do 18. julija 2024 gradbena dela še niso začela.

2. Z odstopanjem od odstavka 1 tega člena države članice, na ozemlju katerih dne 18. julija 2024 ni načrtovanih novih železniških prog za povezavo s kopensko mejo druge države članice v skladu s Prilogo I, izdelajo načrt, v katerem opredelijo novo železniško progo, ki jo je treba zgraditi v skladu z evropsko standardno nazivno tirno širino 1 435 mm. V tem načrtu se upošteva vpliv na interoperabilnost s sosednjo državo članico oziroma sosednjimi državami članicami, pri čemer se upošteva zlasti morebitni prehod obstoječih železniških prog na evropsko standardno nazivno tirno širino 1 435 mm v skladu z odstavkom 3 tega člena. Načrt vključuje socialno-ekonomsko analizo stroškov in koristi, ki utemeljuje odločitev države članice, kjer je ustrezno, da ne bo zgradila nove železniške infrastrukture v skladu z evropsko standardno nazivno tirno širino 1 435 mm, ter oceno vpliva na interoperabilnost. Ta načrt se predloži Komisiji do 19. julija 2026.

3. Države članice, v katerih ima obstoječe železniško omrežje ali del tega omrežja tirno širino, ki se razlikuje od evropske standardne nazivne tirne širine 1 435 mm, do 19. julija 2026 opravijo oceno, v kateri opredelijo, katere obstoječe železniške proge na evropskih prometnih koridorjih bi bilo mogoče vključiti v prehod na evropsko standardno nazivno tirno širino 1 435 mm. Pri ocenjevanju se v primeru čezmejnih odsekov usklajujejo s sosednjo državo članico oziroma sosednjimi državami članicami. Ocena vključuje socialno-ekonomsko analizo stroškov in koristi glede izvedljivosti morebitnega prehoda na evropsko standardno nazivno tirno širino 1 435 mm ter oceno vpliva na interoperabilnost.

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

Prvi in drugi pododstavek se smiselno uporabljata za železniške proge, na katerih so se gradbena dela začela na dan 18. julija 2024.

4. Prednostne naloge za načrtovanje infrastrukture in naložb, ki so določene v načrtih iz odstavkov 2 in 3 tega člena, se vključijo v prvi delovni načrt evropskega koordinatorja evropskega prometnega koridorja, katerega del so železniške proge za tovorni promet s tirno širino, ki se razlikuje od evropske standardne nazivne tirne širine, v skladu s členom 54.

5. Komisija na zahtevo države članice v ustrezno utemeljenih primerih sprejme izvedbene akte, s katerimi odobri začasno izvzetje iz zahtev iz odstavka 1 za nove železniške proge jedrnega omrežja in razširjenega jedrnega omrežja ali del teh prog, na podlagi negativnih rezultatov socialno-ekonomske analize stroškov in koristi. Vsaka zahteva za izvzetje mora biti ustrezno utemeljena. Za čezmejne odseke se zahteve za izvzetja uskladijo s sosednjo državo članico oziroma sosednjimi državami članicami. Sosednje države članice lahko državi članici, ki zahteva izvzetje, predložijo mnenje. Država članica svoji zahtevi priloži mnenja sosednjih držav članic. Država članica lahko zahteva odobritev več izvzetij v eni sami zahtevi.

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

Komisija lahko najpozneje 30 koledarskih dni po prejemu zahteve na podlagi prvega pododstavka od države članice zahteva dodatne informacije. Če Komisija meni, da predložene dodatne informacije niso zadostne, lahko od države članice zahteva, da jih dopolni v 30 koledarskih dneh od njihovega prejema.

Komisija sprejme odločitev o zahtevanem izvzetju najpozneje v šestih mesecih po prejemu zahteve na podlagi prvega pododstavka ali, če so zadevne države članice predložile dodatne informacije na podlagi tretjega pododstavka, najpozneje v štirih mesecih po zadnjem prejemu takih informacij, pri čemer se upošteva poznejši datum. V odločitvi se navede obdobje, za katero se odobri izvzetje.

Komisija obvesti druge države članice o izvzetjih, odobrenih na podlagi tega člena.

*Člen 18*

**Evropski sistem za upravljanje železniškega prometa**

1. Države članice zagotovijo, da se:

(a) železniška infrastruktura razširjenega jedrnega omrežja do 31. decembra 2040 in celovitega omrežja do 31. decembra 2050, razen povezav iz člena 14(1), točka (d), opremi z evropskim sistemom za upravljanje železniškega prometa (ERTMS), ob zagotavljanju sočasne in usklajene uvedbe ERTMS ob progi in na vlakih, in

(b) ERTMS uvede na povezavah iz člena 14(1), točka (d), razširjenega jedrnega omrežja do 31. decembra 2040 in celovitega omrežja do 31. decembra 2050, kadar zadevna država članica ob usklajevanju z ustreznimi deležniki, zlasti upravljavcem infrastrukture, meni, da je taka oprema potrebna.

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

(a) železniška infrastruktura jedrnega omrežja, razen povezav iz člena 14(1), točka (d), izpolnjuje zahteve iz odstavka 1 in

(b) da se ERTMS uvede na povezavah iz člena 14(1), točka (d), jedrnega omrežja, kadar zadevna država članica ob usklajevanju z ustreznimi deležniki, zlasti upravljavcem infrastrukture, meni, da je taka oprema potrebna.

3. Države članice zagotovijo, da so sistemi razreda B izločeni iz obratovanja najpozneje do 31. decembra 2040 v jedrnem omrežju, do 31. decembra 2045 v razširjenem jedrnem omrežju in do 31. decembra 2050 v celovitem omrežju, pod pogojem, da je zagotovljena ustrezna raven varnosti, razen za odseke urbanih vozlišč, ki jih uporabljajo tudi primestni potniški vlaki, opremljeni z namenskimi sistemi zaščite vlakov razreda B.

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

5. Države članice zagotovijo, da je radijski ERTMS na železniški infrastrukturi jedrnega omrežja, razširjenega jedrnega omrežja in celovitega omrežja uveden od 31. decembra 2030 v primeru izgradnje nove proge oziroma od 31. decembra 2040 v primeru nadgradnje signalizacijskega sistema.

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

7. Zahteve iz odstavkov 1 do 6 se ne uporabljajo za izolirana omrežja.

8. Komisija brez poseganja v odstavek 7 na zahtevo države članice v ustrezno utemeljenih primerih sprejme izvedbene akte, s katerimi odobri izvzetja v zvezi z zahtevami iz odstavkov 1 do 6. Vsaka zahteva za izvzetje temelji na negativnem rezultatu socialno-ekonomske analize stroškov in koristi ter ocene vpliva na interoperabilnost. Vsaka taka zahteva mora biti ustrezno utemeljena. Za čezmejne odseke se zahteve za izvzetja uskladijo s sosednjo državo članico oziroma sosednjimi državami članicami. Sosednje države članice lahko državi članici, ki zahteva izvzetje, predložijo mnenje. Država članica svoji zahtevi priloži mnenja sosednjih držav članic. Država članica lahko zahteva odobritev več izvzetij v eni sami zahtevi. Zahtevana izvzetja morajo biti v skladu z zahtevami Direktive (EU) 2016/797.

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

Komisija lahko najpozneje 30 koledarskih dni po prejemu zahteve na podlagi prvega pododstavka od države članice zahteva dodatne informacije. Če Komisija meni, da predložene dodatne informacije niso zadostne, lahko od države članice zahteva, da jih dopolni v 30 koledarskih dneh od njihovega prejema.

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

Komisija obvesti druge države članice o izvzetjih, odobrenih na podlagi tega člena.

*Člen 19*

**Operativne prednostne naloge**

1. Uprava železniškega tovornega prometa si po najboljših močeh prizadeva, da se na evropskih prometnih koridorjih do 31. decembra 2030 zagotovi, da kakovost storitev, ki se zagotavljajo prevoznikom v železniškem prometu, ter tehnične in operativne zahteve za uporabo infrastrukture ne preprečujejo, da bi operativno izvajanje storitev železniškega tovornega prometa na evropskih prometnih koridorjih dosegalo naslednje ciljne vrednosti:

(a) za vsak notranji čezmejni odsek povprečni čas mirovanja vseh tovornih vlakov, ki prečkajo mejo med dvema državama članicama, ni daljši od 25 povprečno minut, razen na odsekih, kjer se spremeni tirna širina ali kjer kontrole na meji, na kateri še ni bila odpravljena kontrola na vlakih zaradi uporabe točke 1.2 Priloge VI k Uredbi (EU) 2016/399, ne omogočajo upoštevanja tega roka; čas mirovanja vlaka na čezmejnem odseku pomeni skupni dodatni tranzitni čas, ki se lahko pripiše obstoju prehoda meje, ne glede na postopke ali vidike infrastrukturne, operativne, tehnične in upravne narave; čas mirovanja ne vključuje časa, ki ga ni mogoče pripisati prehodu meje, kot so operativni postopki, ki se izvajajo v objektih v bližini mejnega prehoda, vendar z njim niso neločljivo povezani, in

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

2. Države članice si po najboljših močeh prizadevajo zagotoviti, da do 31. decembra 2030 za proge za tovorni promet v jedrnem omrežju, do 31. decembra 2040 za proge za tovorni promet v razširjenem jedrnem omrežju in do 31. decembra 2050 za proge za tovorni promet v celovitem omrežju iz člena 15(3) veljata naslednja pogoja:

(a) na dvotirnih progah je mogoče tovornim vlakom dolžine vsaj 740 m (vključno z lokomotivo ali lokomotivami) dodeliti vsaj dve vlakovni poti na uro in smer ter

(b) na enotirnih progah je mogoče tovornim vlakom dolžine vsaj 740 m (vključno z lokomotivo ali lokomotivami) dodeliti vsaj eno vlakovno pot na dve uri in smer.

*Člen 20*

**Dodatne prednostne naloge za razvoj železniške infrastrukture**

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

(a) prehodu na evropsko standardno nazivno tirno širino (1 435 mm), kjer je ustrezno;

(b) blažitvi vpliva hrupa in vibracij, ki jih povzroča železniški promet, zlasti z ukrepi za tirna vozila in infrastrukturo, vključno s protihrupnimi ograjami;

(c) izboljšanju varnosti nivojskih prehodov;

(d) po potrebi povezovanju infrastrukture za železniški promet s pristaniško infrastrukturo na celinskih plovnih poteh;

(e) na podlagi socialno-ekonomske analize stroškov in koristi razvoju infrastrukture za vlake dolžine več kot 740 m in do 1 500 m ter osno obremenitev 25,0 tone pri izgradnji in posodabljanju železniških prog za tovorni promet;

(f) razvoju in uvajanju inovativnih tehnologij za železnice, zlasti na podlagi dela Skupnega podjetja Shift2Rail in Skupnega podjetja za evropske železnice; to vključuje predvsem avtomatizirano vožnjo vlakov, napredno upravljanje prometa, digitalno povezljivost za potnike na podlagi ERTMS, digitalno samodejno spenjanje, povezljivost na podlagi 5G in satelitov ter inercialne enote za geolokacijske enote ERTMS;

(g) pri izgradnji ali nadgradnji železniške infrastrukture zagotavljanju neprekinjenosti in dostopnosti poti za pešce in kolesarskih stez ter razvoju parkirnih mest za kolesa v bližini postaj, da bi spodbujali aktivne načine potovanja;

(h) razvoju inovativnih tehnologij za alternativna goriva, kot so vlaki z vodikovim ali akumulatorskim pogonom, za odseke in železniške dovozne poti, ki so izvzeti iz zahteve glede elektrifikacije;

(i) pri razvoju vseevropskega prometnega omrežja določitvi standarda za zagotovitev prometa tovornih vlakov, ki prevažajo standardne polpriklopnike do 4 m višine, naložene na višini 33 cm, brez dodatnih zahtev za posebno dovoljenje za opravljanje storitev ter

(j) nadgradnji na dvotirne železnice na odsekih ozkih grl, na katerih obstajajo ovire za zmogljivost.

*ODDELEK 2*

***Infrastruktura za promet po celinskih plovnih poteh***

*Člen 21*

**Sestavni deli infrastrukture**

1. Infrastrukturo celinskih plovnih poti sestavljajo zlasti:

(a) reke;

(b) kanali;

(c) jezera in lagune;

(d) pripadajoča infrastruktura, kot so zapornice, dvigala, mostovi, rezervoarji ter povezani ukrepi za preprečevanje in blažitev poplav in suš, ki imajo lahko pozitivne posledice za plovbo po celinskih plovnih poteh;

(e) plovne poti za dostop in povezave na zadnjih delih poti do multimodalnih tovornih terminalov, povezanih s celinskimi plovnimi potmi, zlasti v pristaniščih na celinskih plovnih poteh in pomorskih pristaniščih;

(f) mesta za privez in mirovanje;

(g) pristanišča na celinskih plovnih poteh, vključno z osnovno pristaniško infrastrukturo v obliki notranjih luk, priveznih zidov, privezov, pomolov, dokov, nasipov, zasipov, ploščadi, zemljišč, izboljšanih z melioracijo, ter infrastrukture, potrebne za prevoze na območju pristanišča in zunaj njega;

(h) pripadajoča oprema iz odstavka 2;

(i) sistemi IKT za promet, vključno z rečnimi informacijskimi storitvami;

(j) povezave pristanišč na celinskih plovnih poteh z drugimi načini prevoza v vseevropskem prometnem omrežju;

(k) infrastruktura v zvezi z napravami za alternativna goriva in

(l) infrastruktura, potrebna za dejavnosti brez odpadkov in ukrepe krožnega gospodarstva.

2. Oprema, povezana s celinskimi plovnimi potmi, lahko vključuje opremo za natovarjanje in raztovarjanje tovora ter skladiščenje blaga v pristaniščih na celinskih plovnih poteh. Pripadajoča oprema lahko vključuje zlasti pogonske in obratovalne sisteme, ki zmanjšujejo onesnaževanje, kot je onesnaževanje vode in zraka, porabo energije in ogljično intenzivnost. Vključuje lahko tudi naprave za sprejemanje odpadkov, infrastrukturo za oskrbo z električno energijo z obale ter drugo infrastrukturo za oskrbo z alternativnimi gorivi in njihovo proizvodnjo, opremo za lomljenje ledu, hidrološke storitve ter poglabljanje plovnih poti, dna pristanišča in dostopnih poti do pristanišča za zagotavljanje celoletne plovbe.

3. Pristanišče na celinskih plovnih poteh je del celovitega omrežja, kadar izpolnjuje naslednja pogoja:

(a) letni obseg tovora, pretovorjenega v pristanišču, presega 500 000 ton, kadar je podlaga za izračun skupnega letnega obsega pretovorjenega tovora najnovejše razpoložljivo triletno povprečje na podlagi statističnih podatkov, ki jih objavi Eurostat in

(b) pristanišče je v omrežju celinskih plovnih poti vseevropskega prometnega omrežja.

*Člen 22*

**Zahteve glede prometne infrastrukture za celovito omrežje**

1. Države članice do 31. decembra 2050 zagotovijo, da so pristanišča na celinskih plovnih poteh v celovitem omrežju:

(a) povezana s cestno ali železniško infrastrukturo;

(b) vključujejo vsaj en multimodalni tovorni terminal, ki je na voljo vsem prevoznikom in uporabnikom na nediskriminatoren način ter za uporabo katerega se zaračunavajo pregledne in nediskriminatorne takse in

(c) so opremljena z napravami za izboljšanje okoljske uspešnosti plovil v pristaniščih, ki lahko vključujejo naprave za sprejemanje odpadkov, obrate za razplinjevanje, ukrepe za zmanjšanje hrupa ter ukrepe za zmanjšanje onesnaževanja zraka in vode.

2. Države članice zagotovijo, da se v pristaniščih na celinskih plovnih poteh vzpostavi infrastruktura za alternativna goriva v skladu z Uredbo (EU) 2023/1804.

*Člen 23*

**Zahteve glede prometne infrastrukture za jedrno omrežje**

1. Države članice zagotovijo, da so pristanišča na celinskih plovnih poteh jedrnega omrežja do 31. decembra 2030 v skladu s členom 22(2) in izpolnjujejo zahteve iz člena 22(1), točki (a) in (b), do 31. decembra 2040 pa zahteve iz člena 22(1), točka (c).

2. Države članice zagotovijo, da se omrežje celinskih plovnih poti, vključno s povezavami iz člena 21(1), točka (e), vzdržuje za omogočanje učinkovite, zanesljive in varne plovbe za uporabnike, z zagotovitvijo minimalnih zahtev glede plovnih poti in minimalnih zahtev glede ravni storitev iz odstavka 3 tega člena (dobre možnosti za plovbo).

Države članice preprečujejo poslabšanje dobrih možnosti za plovbo ter poslabšanje sedanjega statusa delov omrežja, ki do 18. julija 2024 že presegajo navedene minimalne zahteve.

3. Države članice do 31. decembra 2030 zagotovijo zlasti, da:

(a) imajo reke, kanali, jezera, lagune, pristanišča na celinskih plovnih poteh in njihove dovozne poti globino plovnega kanala vsaj 2,5 m in minimalno višino pod mostovi, ki niso dvižni, vsaj 5,25 m pri določenih referenčnih vodostajih, ki so glede na statistično povprečje prekoračeni določeno število dni na leto;

(b) države članice na javno dostopnem spletnem mestu objavijo število dni na leto iz točke (a), ko dejanski vodostaj presega določeni referenčni vodostaj za globino plovnega kanala ali ga ne dosega, in povprečne čakalne dobe pri vsaki zapornici;

(c) upravljavci zapornic zagotovijo, da se zapornice upravljajo in vzdržujejo na način, s katerim se čakalne dobe čim bolj skrajšajo in

(d) so reke, kanali, jezera in lagune opremljeni z rečnimi informacijskimi storitvami za vse storitve v skladu z Direktivo Evropskega parlamenta in Sveta 2005/44/ES ([50]), da se zagotovi čezmejno obveščanje uporabnikov v realnem času.

Za namene točke (a) tega odstavka se referenčni vodostaji določijo na podlagi števila dni na leto, ko je dejanski vodostaj presegel določeni referenčni vodostaj. Po odobritvi s strani zadevnih držav članic v skladu s členom 172, drugi odstavek, PDEU Komisija sprejme izvedbene akte, ki se pripravijo v tesnem sodelovanju s temi zadevnimi državami članicami in ob posvetovanju z zadevnimi evropskimi koordinatorji, če je ustrezno pa tudi ob posvetovanju s komisijami za rečno plovbo, ustanovljenimi na podlagi mednarodnih sporazumov, da bi opredelili referenčne vodostaje iz točke (a) tega odstavka glede na koridor, plovno pot ali odsek plovne poti. Ti izvedbeni akti so skladni z zahtevami, določenimi v mednarodnih konvencijah in sporazumih, sklenjenih med državami članicami, vključno s predpisi, ki jih sprejmejo komisije za rečno plovbo, ustanovljene s takšnimi konvencijami in sporazumi; Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 61(3) te uredbe.

4. Komisija na zahtevo države članice v ustrezno utemeljenih primerih sprejme izvedbene akte, s katerimi odobri izvzetja iz zahtev iz odstavkov 2 in 3 glede na plovno pot in, kadar je ustrezno, odsek plovne poti, in sicer na podlagi specifičnih geografskih ali precejšnjih fizičnih omejitev, negativnih rezultatov socialno-ekonomske analize stroškov in koristi ali precejšnjih negativnih vplivov na okolje, biotsko raznovrstnost ali kulturno dediščino. Vsaka taka zahteva mora biti ustrezno utemeljena. Po potrebi se zahteva za izvzetja uskladi s sosednjo državo članico ali sosednjimi državami članicami. Sosednje države članice lahko državi članici, ki zahteva izvzetje, predložijo mnenje. Država članica svoji zahtevi priloži mnenja sosednjih držav članic. Država članica lahko zahteva odobritev več izvzetij v eni sami zahtevi.

Komisija oceni zahtevo glede na utemeljitev iz prvega pododstavka. Komisija ustrezno upošteva mnenja zadevnih sosednjih držav članic.

Komisija lahko najpozneje 30 koledarskih dni po prejemu zahteve na podlagi prvega pododstavka od države članice zahteva dodatne informacije. Če Komisija meni, da predložene dodatne informacije niso zadostne, lahko od države članice zahteva, da jih dopolni v 30 koledarskih dneh od njihovega prejema.

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

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

Komisija obvesti druge države članice o izvzetjih, odobrenih na podlagi tega člena.

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

5. V primeru višje sile države članice takoj, ko je mogoče, znova vzpostavijo prejšnje pogoje za plovbo.

6. Komisija lahko sprejme smernice, da bi se k uporabi dobrih možnosti za plovbo v Uniji pristopalo usklajeno. Te smernice lahko zajemajo zlasti:

(a) specifične parametre za prosto tekoče reke;

(b) dopolnilne parametre za širino plovnega kanala;

(c) vzpostavitev infrastrukture za alternativna goriva za zagotovitev dostopa do alternativnih goriv v celotnem koridorju;

(d) uporabo digitalnih aplikacij omrežja in postopke avtomatizacije;

(e) odpornost infrastrukture proti podnebnim spremembam, naravnim nevarnostim in katastrofam, ki jih povzroči človek, ali namerno povzročenim motnjam ali

(f) uvajanje in spodbujanje novih tehnologij in inovacij za brezogljične in nizkoogljične energente in pogonske sisteme;

*Člen 24*

**Dodatne prednostne naloge za razvoj infrastrukture za celinske plovne poti**

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

(a) kadar je primerno, doseganju višjih standardov za posodabljanje obstoječih plovnih poti in vzpostavljanje novih plovnih poti, da se izpolnijo zahteve trga;

(b) ukrepom za preprečevanje in ublažitev poplav in suš;

(c) izboljšanju postopkov digitalizacije in avtomatizacije, zlasti za povečanje varovanja, varnosti in trajnostnosti prometa po celinskih plovnih poteh, vključno v urbanih vozliščih;

(d) posodobitvi in razširitvi zmogljivosti infrastrukture, tudi na mestih za privez in mirovanje ter s storitvami na njih, ki je potrebna za multimodalne prevoze na območju pristanišča in vzdolž plovne poti;

(e) spodbujanju in razvoju ukrepov za izboljšanje okoljske uspešnosti prometa po celinskih plovnih poteh in prometne infrastrukture, vključno z brezemisijskimi in nizkoemisijskimi plovili, ter ukrepov za ublažitev vplivov na vodna telesa in biotsko raznovrstnost, odvisno od vode, v skladu z zahtevami, ki se uporabljajo, na podlagi prava Unije ali ustreznih mednarodnih sporazumov;

(f) razvoju in uporabi plovil z majhnim ugrezom za plovbo na celinskih plovnih poteh, primernih za nizke vodostaje;

(g) pri izgradnji ali nadgradnji infrastrukture celinskih plovnih poti zagotavljanju neprekinjenosti in dostopnosti poti za pešce in kolesarskih stez, da bi spodbujali aktivne načine potovanja;

(h) spodbujanju ukrepov za preprečevanje poslabšanja zahtev glede vodnih poti, tudi sredstev za spremljanje razmer na plovni poti, in

(i) po potrebi izboljšanju plovnih razmer vzdolž celinskih plovnih poti pri gradnji novih mostov ali pri prenovi mostov, ki niso dvižni, s posebnim poudarkom na njihovi svetli višini v primerjavi z obstoječimi mostovi na posameznem odseku plovne poti.

*ODDELEK 3*

***Infrastruktura za pomorski promet in evropski pomorski prostor***

*Člen 25*

**Sestavni deli infrastrukture**

1. Evropski pomorski prostor povezuje pomorske sestavne dele, opisane v odstavku 2, z omrežjem na kopnem in jih vključuje vanj z vzpostavljanjem ali nadgradnjo poti za prevoz po morju na kratkih razdaljah ter z razvojem pomorskih pristanišč na ozemlju držav članic in njihovih povezav z zaledjem, vključno z geografskim območjem najbolj oddaljenih regij, za zagotavljanje učinkovitega, uspešnega in trajnostnega povezovanja z drugimi načini prevoza.

2. Evropski pomorski prostor sestavljajo:

(a) infrastruktura za pomorski promet na območju pristanišča v jedrnem omrežju in celovitem omrežju, vključno s povezljivostjo z zaledjem;

(b) ukrepi s širšimi koristmi, ki niso povezani z določenimi pristanišči ter koristijo širšemu evropskemu pomorskemu prostoru in pomorskemu sektorju, kot so podpora dejavnostim za zagotavljanje celoletne plovbe (lomljenje ledu), lajšanje prehoda na trajnosten pomorski promet, izboljšanje sinergij med prometom in energijo, med drugim s spodbujanjem vloge pristanišč kot energetskih vozlišč in pomočjo pri energetskem prehodu, ter sistemi IKT za promet in hidrografske raziskave, in

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

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

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

(b) osnovna pristaniška infrastruktura, kot so notranje luke, privezni zidovi, privezi, ploščadi, pomoli, doki, nasipi, zasipi in zemljišča, izboljšana z melioracijo;

(c) morski kanali;

(d) navigacijski pripomočki;

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

(f) valolomi;

(g) povezave pristanišč v vseevropskem prometnem omrežju;

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

(i) infrastruktura v zvezi z alternativnimi gorivi;

(j) pripadajoča oprema, ki lahko vključuje zlasti opremo za upravljanje prometa in tovora, za zmanjšanje negativnih vplivov na okolje, vključno z dejavnostmi brez odpadkov in ukrepi krožnega gospodarstva, za izboljšanje energetske učinkovitosti, zmanjšanje hrupa in uporabo alternativnih goriv ter opremo za zagotavljanje celoletne plovbe, vključno z opremo za lomljenje ledu, hidrološke raziskave, poglabljanje ter varovanje pristanišča in dostopnih poti do pristanišč, in

(k) infrastruktura, ki omogoča pristaniške dejavnosti, povezane z energijo iz obnovljivih virov, vključno z vetrnimi elektrarnami na morju.

4. Pomorsko pristanišče je del celovitega omrežja, kadar izpolnjuje vsaj enega od naslednjih pogojev:

(a) skupni letni obseg potniškega prometa presega 0,1 % skupnega letnega obsega potniškega prometa vseh pomorskih pristanišč Unije, pri čemer je referenčna količina za ta skupni obseg najnovejše razpoložljivo triletno povprečje na podlagi statističnih podatkov, ki jih objavi Eurostat;

(b) skupni letni obseg tovora – pretovorjenega v razsutem ali nerazsutem stanju – presega 0,1 % ustreznega skupnega letnega obsega tovora, pretovorjenega v vseh pomorskih pristaniščih Unije, pri čemer je referenčna količina za ta skupni obseg najnovejše razpoložljivo triletno povprečje na podlagi statističnih podatkov, ki jih objavi Eurostat;

(c) skupni letni obseg tovora – pretovorjenega v razsutem in/ali nerazsutem stanju – na leto presega 500 000 ton, ena od glavnih dejavnosti pristanišča pa je prispevati k diverzifikaciji oskrbe z energijo v EU in pospeševanju uvajanja energije iz obnovljivih virov, pri čemer je referenčna količina za ta skupni obseg najnovejše razpoložljivo triletno povprečje na podlagi statističnih podatkov, ki jih objavi Eurostat;

(d) pomorsko pristanišče je na otoku in zagotavlja edino točko dostopa do regije na ravni NUTS 3 v celovitem omrežju v smislu člena 3 Uredbe (ES) št. 1059/2003 ali

(e) pomorsko pristanišče je v najbolj oddaljeni ali obrobni regiji, zunaj polmera 200 km od najbližjega drugega pristanišča v celovitem omrežju.

*Člen 26*

**Zahteve glede prometne infrastrukture za celovito omrežje**

1. Države članice zagotovijo, da:

(a) se v pomorskih pristaniščih celovitega omrežja vzpostavi infrastruktura za alternativna goriva v skladu z Uredbo (EU) 2023/1804;

(b) se pomorska pristanišča celovitega omrežja opremijo s potrebno infrastrukturo za izboljšanje okoljske uspešnosti ladij v pristaniščih, zlasti s sprejemnimi zmogljivostmi za oddajo odpadkov z ladij v skladu z Direktivo (EU) 2019/883 Evropskega parlamenta in Sveta ([51]);

(c) se sistemi spremljanja in obveščanja za ladijski promet ter sistem SafeSeaNet izvajajo v skladu z Direktivo 2002/59/ES; in

(d) se vzpostavijo nacionalna enotna okenca za pomorski sektor v skladu z Uredbo (EU) 2019/1239.

2. Države članice do 31. decembra 2050 zagotovijo, da:

(a) se pomorska pristanišča celovitega omrežja, katerih skupni letni obseg tovora presega 2 milijona ton, povežejo z železniško in cestno infrastrukturo in po možnosti tudi s celinskimi plovnimi potmi; referenčna količina za ta skupni obseg je najnovejše razpoložljivo triletno povprečje na podlagi statističnih podatkov, ki jih objavi Eurostat;

(b) vsako pomorsko pristanišče celovitega omrežja, ki se uporablja za tovorni promet, vključuje vsaj en multimodalni tovorni terminal, ki je na voljo vsem prevoznikom in uporabnikom na nediskriminatoren način, za njegovo uporabo pa se zaračunavajo pregledne in nediskriminatorne takse;

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

(c) morski kanali, pristaniške plovne poti in rečna ustja, ki povezujejo dve morji ali omogočajo dostop z morja do pomorskih pristanišč, ustrezajo vsaj celinskim plovnim potem, ki izpolnjujejo zahteve iz člena 23, in

(d) so pomorska pristanišča celovitega omrežja, ki so povezana s celinskimi plovnimi potmi, opremljena z zmogljivostjo za upravljanje plovil za plovbo po celinskih plovnih poteh.

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

3. Komisija na zahtevo države članice v ustrezno utemeljenih primerih sprejme izvedbene akte, s katerimi odobri izvzetja iz minimalnih zahtev iz odstavka 2 na podlagi specifičnih geografskih ali precejšnjih fizičnih omejitev, negativnih rezultatov socialno-ekonomske analize stroškov in koristi ali precejšnjih negativnih vplivov na okolje ali biotsko raznovrstnost. Vsaka taka zahteva mora biti ustrezno utemeljena. Država članica lahko zahteva odobritev več izvzetij v eni sami zahtevi.

Komisija oceni zahtevo glede na utemeljitev iz prvega pododstavka.

Komisija lahko najpozneje 30 koledarskih dni po prejemu zahteve na podlagi prvega pododstavka od države članice zahteva dodatne informacije. Če Komisija meni, da predložene dodatne informacije niso zadostne, lahko od države članice zahteva, da jih dopolni v 30 koledarskih dneh od njihovega prejema.

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

Komisija obvesti druge države članice o izvzetjih, odobrenih na podlagi tega člena.

*Člen 27*

**Zahteve glede prometne infrastrukture za jedrno omrežje**

1. Države članice zagotovijo, da je infrastruktura za pomorski promet jedrnega omrežja v skladu s členom 26(1).

2. Države članice do 31. decembra 2030 zagotovijo, da infrastruktura za pomorski promet jedrnega omrežja izpolnjuje zahteve iz člena 26(2).

3. Komisija na zahtevo države članice v ustrezno utemeljenih primerih sprejme izvedbene akte, s katerimi odobri izvzetja iz minimalnih zahtev iz odstavka 2 na podlagi specifičnih geografskih ali precejšnjih fizičnih omejitev, negativnih rezultatov socialno-ekonomske analize stroškov in koristi ali precejšnjih negativnih vplivov na okolje ali biotsko raznovrstnost. Vsaka taka zahteva mora biti ustrezno utemeljena. Država članica lahko zahteva odobritev več izvzetij v eni sami zahtevi.

Komisija oceni zahtevo glede na utemeljitev iz prvega pododstavka.

Komisija lahko najpozneje 30 koledarskih dni po prejemu zahteve na podlagi prvega pododstavka od države članice zahteva dodatne informacije. Če Komisija meni, da predložene dodatne informacije niso zadostne, lahko od države članice zahteva, da jih dopolni v 30 koledarskih dneh od njihovega prejema.

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

Komisija obvesti druge države članice o izvzetjih, odobrenih na podlagi tega člena.

*Člen 28*

**Dodatne prednostne naloge za razvoj pomorske infrastrukture in evropski pomorski prostor**

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

(a) nadgradnji pomorskega dostopa, kot so valolomi, morski kanali, plovne poti, zapornice, poglabljanje in navigacijski pripomočki;

(b) izgradnji ali nadgradnji osnovne pristaniške infrastrukture, kot so notranje luke, infrastruktura za alternativna goriva, privezni zidovi, privezi, ploščadi, pomoli, doki, nasipi, zasipi in melioracije zemljišč;

(c) izboljšanju infrastrukture, ki povezuje različne načine prevoza, opreme in sistemov iz člena 37, točke (a), (b) in (d); pa tudi posodobitvi železniške infrastrukture, potrebne za prevoze na območju pristanišča ali v njegovi bližini, in razširitvi njene zmogljivosti, kadar je to potrebno zaradi povezave z vseevropskim železniškim omrežjem;

(d) izboljšanju postopkov digitalizacije in avtomatizacije, zlasti za povečanje varovanja, varnosti, učinkovitosti in trajnostnosti;

(e) uvajanju in spodbujanju novih tehnologij in inovacij ter obnovljivih in nizkoogljičnih goriv;

(f) izboljševanju odpornosti logističnih verig in mednarodne pomorske trgovine, tudi v zvezi s prilagajanjem podnebnim spremembam;

(g) ukrepom za zmanjšanje hrupa in energetsko učinkovitost;

(h) spodbujanju brezemisijskih in nizkoemisijskih plovil, ki opravljajo dejavnosti na povezavah za prevoz po morju na kratkih razdaljah, ter razvoju ukrepov za izboljšanje okoljske uspešnosti pomorskega prometa za optimizacijo postankov v pristaniščih in dobavne verige v skladu z zahtevami, ki se uporabljajo na podlagi prava Unije ali ustreznih mednarodnih sporazumov, kot je uporaba shem ekoloških spodbud;

(i) ukrepom, povezanim s spodbujanjem ukrepov s širšimi koristmi in povezav za prevoz po morju na kratkih razdaljah v okviru evropskega pomorskega prostora, vključno s spodbujanjem boljšega dostopa do najbolj oddaljenih in drugih oddaljenih, otoških in obrobnih regij;

(j) spodbujanju brezemisijskih in nizkoemisijskih trajektnih prevozov kot trajnostnega načina potniškega prometa;

(k) ukrepom, katerih namen je povečati delež tovora, tudi v povezavah za prevoz po morju na kratkih razdaljah, ki se s cestnega in zračnega prometa prenese na pomorski promet ali promet po celinskih plovnih poteh in železniški promet, da bi se zmanjšali negativni zunanji stroški, na primer zaradi emisij in zastojev v cestnem prometu, in

(l) izboljšanju dostopa do najbolj oddaljenih regij ter drugih oddaljenih, otoških in obrobnih regij.

*ODDELEK 4*

***Infrastruktura za cestni promet***

*Člen 29*

**Sestavni deli infrastrukture**

1. Infrastrukturo za cestni promet sestavljajo zlasti:

(a) ceste, vključno z:

(i) mostovi;

(ii) predori;

(iii) križišči;

(iv) prehodi;

(v) priključki;

(vi) odstavnimi pasovi in

(vii) infrastrukturo za zmanjšanje vpliva na okolje, vključno z rešitvami za ohranjanje živalskih vrst ali blaženje hrupa;

(b) pripadajoča oprema, vključno s sistemi za tehtanje med premikanjem;

(c) digitalna infrastruktura in sistemi IKT za promet;

(d) dovozne poti do multimodalnih tovornih terminalov;

(e) povezave tovornih terminalov in logističnih platform z drugimi načini prevoza v vseevropskem prometnem omrežju;

(f) avtobusni terminali;

(g) infrastruktura v zvezi z napravami za alternativna goriva ter

(h) parkirišča in počivališča, vključno z varnimi in varovanimi parkirišči za gospodarska vozila.

2. Ceste iz odstavka 1, točka (a), tega člena, opredeljene na zemljevidih v Prilogi I, so tiste, ki imajo pomembno vlogo v tovornem in potniškem prometu na dolge razdalje, povezujejo glavna urbana in gospodarska središča ter so povezane z drugimi načini prevoza.

3. Oprema, ki je povezana s cestami iz odstavka 1, točka (b), lahko vključuje zlasti opremo za upravljanje prometa, za obveščanje in navigacijo, za zaračunavanje cestnin in uporabnin, za varnost, za zmanjšanje negativnih vplivov na okolje, za oskrbo vozil z gorivom ali polnjenje vozil z alternativnim pogonom ter za varna in varovana parkirišča za gospodarska vozila.

*Člen 30*

**Zahteve glede prometne infrastrukture za celovito omrežje**

1. Države članice zagotovijo, da:

(a) se zagotavlja, spremlja in po potrebi izboljšuje varnost infrastrukture za cestni promet v skladu z Direktivo 2008/96/ES;

(b) so ceste zasnovane, zgrajene ali nadgrajene in se vzdržujejo v skladu z visokimi standardi kakovosti in varnosti;

(c) so ceste zasnovane, zgrajene ali nadgrajene in se vzdržujejo tako, da se zagotovi visoka raven varstva okolja, po potrebi tudi z ukrepi za zmanjšanje hrupa ter zbiranjem, čiščenjem in odvajanjem površinskega odtoka;

(d) so cestni predori, ki so dolgi več kot 500 m, skladni z Direktivo Evropskega parlamenta in Sveta 2004/54/ES ([52]);

([52]) Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2004/54/ES z dne 29. aprila 2004 o minimalnih varnostnih zahtevah za predore v vseevropskem cestnem omrežju (UL L 167, 30.4.2004, str. 39).

(e) je po potrebi zagotovljena interoperabilnost cestninskih sistemov v skladu z Direktivo (EU) 2019/520 Evropskega parlamenta in Sveta ([53]), Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2020/204 ([54]) in Delegirano uredbo Komisije (EU) 2020/203 ([55]);

(f) se cestnine ali uporabnine po potrebi zaračunavajo v skladu z Direktivo Evropskega parlamenta in Sveta 1999/62/ES ([56]);

(g) so vsi inteligentni prometni sistemi na infrastrukturi za cestni promet skladni z Direktivo 2010/40/EU in se uvedejo v skladu z delegiranimi akti, sprejetimi na njeni podlagi in

(h) se v cestnem omrežju vzpostavi infrastruktura za alternativna goriva v skladu z Uredbo (EU) 2023/1804;

2. Države članice zagotovijo, da do 31. decembra 2050 ceste celovitega omrežja iz člena 29(1), točka (a), izpolnjujejo naslednje zahteve:

(a) cesta je posebej zasnovana, zgrajena ali nadgrajena za promet motornih vozil;

(b) počivališča so drugo od drugega oddaljena največ 100 km ter vsebujejo zadostno število varnih parkirnih mest in ustrezne objekte, tudi sanitarne, ki izpolnjujejo potrebe raznolike delovne sile, ter

(c) sistemi za tehtanje med premikanjem so v povprečju nameščeni na vsakih 300 km v omrežju države članice.

Za namene točke (c) prvega pododstavka se lahko države članice pri nameščanju sistemov za tehtanje med premikanjem osredotočijo na cestne odseke z visoko intenzivnostjo tovornega prometa. Sistemi za tehtanje med premikanjem omogočajo identifikacijo vozil in skupin vozil, ki verjetno presegajo največjo dovoljeno težo iz Direktive Sveta 96/53/ES.

3. Države članice zagotovijo uvedbo ali uporabo sredstev za zaznavanje dogodkov ali razmer v zvezi z varnostjo in zbiranje ustreznih podatkov o cestnem prometu za zagotavljanje osnovnih splošnih informacij v zvezi z varnostjo v cestnem prometu, kot so opredeljene v Delegirani uredbi Komisije (EU) št. 886/2013 ([57]):

(a) za obstoječo infrastrukturo celovitega omrežja do 31. decembra 2030 in

(b) za novo infrastrukturo celovitega omrežja do 31. decembra 2050 ali, če je cestni odsek zgrajen pred tem, do datuma njegove izgradnje.

4. Komisija na zahtevo države članice v ustrezno utemeljenih primerih sprejme izvedbene akte, s katerimi odobri izvzetja iz zahtev iz odstavka 2 v zvezi s cestami, na katerih gostota prometa ne presega 10 000 vozil na dan v obe smeri ali na podlagi specifičnih geografskih ali precejšnjih fizičnih omejitev, negativnih rezultatov socialno-ekonomske analize stroškov in koristi ali precejšnjih negativnih vplivov na okolje ali biotsko raznovrstnost. Vsaka taka zahteva mora biti ustrezno utemeljena, pri čemer se upošteva tudi, da se za zadevno infrastrukturo izvajajo ocene učinka na varnost v cestnem prometu, preverjanja varnosti v cestnem prometu, inšpekcijski pregledi varnosti cest ter po potrebi popravni ukrepi v skladu z Direktivo 2008/96/ES. Po potrebi se zahteva za izvzetja uskladi s sosednjo državo članico ali sosednjimi državami članicami. Sosednje države članice lahko državi članici, ki je zahtevala izvzetje, predložijo mnenje. Država članica

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

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

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

([56]) Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 1999/62/ES z dne 17. junija 1999 o zaračunavanju pristojbin vozilom za uporabo cestne infrastrukture (UL L 187, 20.7.1999, str. 42).

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

svoji zahtevi priloži mnenja sosednjih držav članic. Država članica lahko zahteva odobritev več izvzetij v eni sami zahtevi.

Komisija oceni zahtevo glede na utemeljitev iz prvega pododstavka. Komisija ustrezno upošteva mnenja zadevnih sosednjih držav članic.

Komisija lahko najpozneje 30 koledarskih dni po prejemu zahteve na podlagi prvega pododstavka od države članice zahteva dodatne informacije. Če Komisija meni, da predložene dodatne informacije niso zadostne, lahko od države članice zahteva, da jih dopolni v 30 koledarskih dneh od njihovega prejema.

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

Komisija obvesti druge države članice o izvzetjih, odobrenih na podlagi tega člena.

*Člen 31*

**Zahteve glede prometne infrastrukture za jedrno omrežje in razširjeno jedrno omrežje**

1. Države članice zagotovijo, da je cestna infrastruktura jedrnega omrežja in razširjenega jedrnega omrežja v skladu s členom 30(1).

2. Države članice zagotovijo, da ceste iz člena 29(1), točka (a), do 31. decembra 2030 za cestno infrastrukturo jedrnega omrežja in do 31. decembra 2040 za cestno infrastrukturo razširjenega jedrnega omrežja izpolnjujejo naslednje zahteve:

(a) ceste so posebej zasnovane, zgrajene ali nadgrajene za promet motornih vozil;

(b) ceste imajo, razen na posameznih odsekih ali začasno, dva vozna pasova za obe smeri prometa, ločena bodisi z vmesnim ločilnim pasom, ki ni namenjen prometu, bodisi na drugačen način, ki zagotavlja enakovredno raven varnosti, in

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

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

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

(b) izpolnjuje zahteve iz člena 30(2), točka (c);

4. Države članice do 31. decembra 2040 na cestah jedrnega omrežja in razširjenega jedrnega omrežja ali v oddaljenosti do treh kilometrov od najbližjega izhoda s ceste vseevropskega omrežja ter na povprečni razdalji največ 150 km med takima dvema parkiriščema zagotovijo razvoj varnih in varovanih parkirišč, na katerih je zadostno število parkirnih mest za gospodarska vozila, parkirišča pa izpolnjujejo zahteve iz člena 8a(1) Uredbe (ES) št. 561/2006. Države članice se lahko osredotočijo na cestne odseke z visoko intenzivnostjo tovornega prometa.

5. Države članice zagotovijo, da cestna infrastruktura izpolnjuje zahteve iz člena 30(3):

(a) za obstoječo infrastrukturo jedrnega omrežja do 31. decembra 2025 in za obstoječo infrastrukturo razširjenega jedrnega omrežja do 31. decembra 2030 ter

(b) za novo infrastrukturo jedrnega omrežja do 31. decembra 2030 in za novo infrastrukturo razširjenega jedrnega omrežja do 31. decembra 2040 ali, če je cestni odsek zgrajen pred tem, do datuma njegove izgradnje.

6. Komisija na zahtevo države članice v ustrezno utemeljenih primerih sprejme izvedbene akte, s katerimi odobri izvzetja iz zahtev iz odstavkov 2, 3 in 4 v zvezi s cestami, na katerih gostota prometa ne presega 10 000 vozil na dan v obe smeri ali na podlagi specifičnih geografskih ali precejšnjih fizičnih omejitev, negativnih rezultatov socialno-ekonomske analize stroškov in koristi ali precejšnjih negativnih vplivov na okolje ali na biotsko raznovrstnost. Vsaka taka zahteva mora biti ustrezno utemeljena, pri čemer se upošteva tudi, da se za zadevno infrastrukturo izvajajo ocene učinka na varnost v cestnem prometu, preverjanja varnosti v cestnem prometu, inšpekcijski pregledi varnosti cest ter po potrebi popravni ukrepi v skladu z Direktivo 2008/96/ES. Za čezmejne odseke se zahteva za izvzetja uskladi s sosednjo oziroma sosednjimi državami članicami. Sosednje države članice lahko državi članici, ki je zahtevala izvzetje, predložijo mnenje. Država članica svoji zahtevi priloži mnenja sosednjih držav članic. Država članica lahko zahteva odobritev več izvzetij v eni sami zahtevi.

Komisija oceni zahtevo glede na utemeljitev iz prvega pododstavka. Komisija ustrezno upošteva mnenja zadevnih sosednjih držav članic.

Komisija lahko najpozneje 30 koledarskih dni po prejemu zahteve na podlagi prvega pododstavka od države članice zahteva dodatne informacije. Če Komisija meni, da predložene dodatne informacije niso zadostne, lahko od države članice zahteva, da jih dopolni v 30 koledarskih dneh od njihovega prejema.

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

Komisija obvesti druge države članice o izvzetjih, odobrenih na podlagi tega člena.

*Člen 32*

**Dodatne prednostne naloge za razvoj cestne infrastrukture**

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

(a) izboljšanju in spodbujanju varnosti v cestnem prometu ob upoštevanju potreb ranljivih udeležencev v prometu in najrazličnejših udeležencev v cestnem prometu, zlasti oseb z zmanjšano mobilnostjo;

(b) zmanjševanju zastojev na obstoječih cestah, zlasti s pametnim upravljanjem prometa, vključno z dinamičnimi pristojbinami za zastoje in cestninami, odvisnimi od časa v dnevu, tedna ali letnega časa;

(c) izboljšanju postopkov digitalizacije in avtomatizacije, uvajanju inovativnih tehnologij za izboljšanje nadzora nad skladnostjo s pravnim okvirom Unije za cestni promet, vključno s pametnimi in avtomatiziranimi orodji za izvrševanje ter komunikacijsko infrastrukturo;

(d) pri izgradnji ali nadgradnji cestne infrastrukture zagotavljanju neprekinjenosti in dostopnosti poti za pešce in kolesarskih stez za spodbujanje aktivnih načinov potovanja ter po potrebi izboljšanju infrastrukture za aktivno mobilnost ter

(e) razvoju varnih in varovanih parkirišč, ki zagotavljajo zadostno število parkirnih mest za gospodarska vozila in izpolnjujejo zahteve iz člena 8a(1) Uredbe (ES) št. 561/2006, na celovitem omrežju.

*ODDELEK 5*

***Infrastruktura za zračni promet***

*Člen 33*

**Sestavni deli infrastrukture**

1. Infrastrukturo za zračni promet sestavljajo zlasti:

(a) zračni prostor, rute in zračne poti;

(b) letališča, vključno z infrastrukturo in opremo, potrebno za zemeljske operacije in prevoze na območju letališča in vertiportih;

(c) povezave letališč z drugimi načini prevoza v vseevropskem prometnem omrežju;

(d) sistemi ATM/ANS in pripadajoča oprema, vključno z vesoljsko opremo;

(e) infrastruktura za alternativna goriva in oskrbo mirujočih zrakoplovov z električno energijo;

(f) infrastruktura za proizvodnjo alternativnih goriv na kraju samem, izboljšanje energetske učinkovitosti ter zmanjšanje vpliva letališč ali povezanih letaliških dejavnosti, kot so storitve zemeljske oskrbe, operacije zrakoplovov in prevoz potnikov na tleh, na podnebje in okolje ter njihovih emisij hrupa;

(g) infrastruktura za ločeno zbiranje odpadkov, preprečevanje odpadkov in dejavnosti na področju krožnega gospodarstva in

(h) izstrelišča.

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

(a) letališča za tovorni promet: skupni letni obseg tovornega prometa znaša najmanj 0,2 % skupnega letnega obsega tovornega prometa vseh letališč Unije;

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

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

*Člen 34*

**Zahteve glede prometne infrastrukture za jedrno omrežje in celovito omrežje**

1. Države članice zagotovijo, da:

(a) so letališča vseevropskega prometnega omrežja s skupnim letnim obsegom potniškega prometa več kot 12 milijonov potnikov do 31. decembra 2040 povezana z vseevropskim železniškim omrežjem, po možnosti vključno z železniškim omrežjem za visoke hitrosti, ki omogoča storitve na dolge razdalje, razen kadar specifične geografske ali precejšnje fizične omejitve preprečujejo take povezave;

(b) so letališča vseevropskega prometnega omrežja s skupnim letnim obsegom potniškega prometa več kot štiri milijone in manj kot 12 milijonov potnikov do 31. decembra 2050 povezana z vseevropskim železniškim omrežjem ali, kadar se letališče nahaja v urbanem vozlišču vseevropskega železniškega omrežja ali v njegovi bližini, z zadevnim vozliščem po železnici, podzemni železnici, lahki železnici, tramvajih, kabinski žičnici ali izjemoma z drugimi brezemisijskimi rešitvami javnega prevoza, razen kadar specifične geografske ali precejšnje fizične omejitve preprečujejo take povezave;

(c) vsako letališče vseevropskega prometnega omrežja vključuje vsaj en terminal, ki je na voljo vsem prevoznikom in uporabnikom na nediskriminatoren način ter za uporabo katerega se zaračunavajo pregledne in nediskriminatorne takse;

(d) se za infrastrukturo za zračni promet uporabljajo skupni osnovni standardi za varovanje civilnega letalstva pred dejanji nezakonitega vmešavanja, ki jih je Unija sprejela v skladu z Uredbo (ES) št. 300/2008 Evropskega parlamenta in Sveta ([58]);

(e) infrastruktura za upravljanje zračnega prometa omogoča izvajanje enotnega evropskega neba v skladu z uredbami (ES) št. 549/2004, (ES) št. 550/2004, (ES) št. 551/2004 in (EU) 2018/1139 ter zračnega prevoza, da se izboljšajo uspešnost in trajnostnost evropskega letalskega sistema ter uporaba izvedbenih pravil in specifikacij Unije;

(f) se na letališčih vzpostavi infrastruktura za alternativna goriva v skladu z Uredbo (EU) 2023/1804 ter

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

Podlaga za izračun skupnega letnega obsega potniškega prometa iz točk (a), (b) in (g) prvega pododstavka je najnovejše razpoložljivo triletno povprečje z dne 18. julija 2024, izračunano na podlagi statističnih podatkov, ki jih objavi Eurostat.

2. Komisija na zahtevo države članice v ustrezno utemeljenih primerih sprejme izvedbene akte, s katerimi odobri izvzetja iz zahtev iz odstavka 1, točke (a), (b) in (g), na podlagi specifičnih geografskih ali precejšnjih fizičnih omejitev, neobstoja železniškega sistema na ozemlju, negativnih rezultatov socialno-ekonomske analize stroškov in koristi ali precejšnjih negativnih vplivov na okolje ali biotsko raznovrstnost. Vsaka taka zahteva mora biti ustrezno utemeljena. Države članice lahko zahtevajo odobritev več izvzetij v eni sami zahtevi.

Komisija oceni zahtevo glede na utemeljitev iz prvega pododstavka.

Komisija lahko najpozneje 30 koledarskih dni po prejemu zahteve na podlagi prvega pododstavka od države članice zahteva dodatne informacije. Če Komisija meni, da predložene dodatne informacije niso zadostne, lahko od države članice zahteva, da jih dopolni v 30 koledarskih dneh od njihovega prejema.

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

Komisija obvesti druge države članice o izvzetjih, odobrenih na podlagi tega člena.

*Člen 35*

**Dodatne prednostne naloge za razvoj infrastrukture za zračni promet**

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

(a) izboljšanju energijske in operativne učinkovitosti letališč;

(b) podpori izvajanju enotnega evropskega neba in interoperabilnih sistemov, zlasti sistemov, razvitih v okviru projekta SESAR v skladu z osrednjim načrtom za upravljanje zračnega prometa v Evropi, vključno s tistimi, katerih cilj je zagotoviti varno in celovito vključitev novih zrakoplovov s posadko in brez nje;

(c) izboljšanju postopkov digitalizacije in avtomatizacije, zlasti za povečanje varnosti in varovanja;

(d) izboljšanju multimodalnih medsebojnih povezav letališč z infrastrukturo za druge načine prevoza, po potrebi pa tudi z urbanimi vozlišči;

([58]) Uredba (ES) št. 300/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2008 o skupnih pravilih na področju varovanja civilnega letalstva in o razveljavitvi Uredbe (ES) št. 2320/2002 (UL L 97, 9.4.2008, str. 72).

(e) izboljšanju trajnostnosti ter zmanjšanju vplivov na podnebje in okolje ter vplivov hrupa, zlasti z uvajanjem novih tehnologij in inovacij, alternativnih goriv, brezemisijskih in nizkoemisijskih zrakoplovov ter brezogljične in nizkoogljične infrastrukture in druge infrastrukture za alternativna goriva, skladne z Uredbo (EU) 2023/1804, ter goriv, skladnih z Uredbo (EU) 2023/2405 Evropskega parlamenta in Sveta ([59]);

(f) povezavi letališč celovitega omrežja in jedrnega omrežja, katerih skupni letni obseg potniškega prometa je manjši od štirih milijonov potnikov, z omrežjem in po potrebi ustreznimi urbanimi vozlišči, kot so opredeljena v Prilogi II, po železnici, podzemni železnici, lahki železnici, tramvajih, kabinski žičnici ali izjemoma z drugimi brezemisijskimi rešitvami javnega prevoza in

(g) infrastrukturi, ki zagotavlja oskrbo mirujočih zrakoplovov s klimatiziranim zrakom na položajih zrakoplova v predpolju in kontaktnem polju na letališčih vseevropskega prometnega omrežja, katerih skupni letni obseg potniškega prometa je manjši od štirih milijonov potnikov.

*ODDELEK 6*

***Infrastruktura za multimodalne tovorne terminale***

*Člen 36*

**Opredelitev multimodalnih tovornih terminalov**

1. Multimodalni tovorni terminali vseevropskega prometnega omrežja so terminali, ki so na nediskriminatoren način na voljo vsem prevoznikom in uporabnikom ter:

(a) se nahajajo v ali ob pomorskih pristaniščih vseevropskega prometnega omrežja, kot so navedena v Prilogi II;

(b) se nahajajo v ali ob pristaniščih na celinskih plovnih poteh vseevropskega prometnega omrežja, kot so navedena v Prilogi II;

(c) se nahajajo na letališčih vseevropskega prometnega omrežja, kot so navedena v Prilogi II, ali

(d) so opredeljeni kot železniško-cestni terminali ali terminali vzdolž celinskih plovnih poti vseevropskega prometnega omrežja, kot so navedeni v Prilogi II.

2. Države članice si po najboljših močeh prizadevajo, da zagotovijo, da je v vseevropskem prometnem omrežju na voljo zadostna zmogljivost multimodalnih tovornih terminalov, ob upoštevanju sedanjih in prihodnjih prometnih tokov, zlasti tokov v urbanih vozliščih, industrijskih središčih, pristaniščih in logističnih vozliščih.

3. Države članice do 19. julija 2027 opravijo tržno in v prihodnost usmerjeno analizo v zvezi z multimodalnimi tovornimi terminali na svojem ozemlju. Ta analiza vključuje vsaj:

(a) preučitev sedanjih in prihodnjih tokov tovornega prometa za posamezen način prevoza;

(b) opredelitev obstoječih multimodalnih tovornih terminalov vseevropskega prometnega omrežja na ozemljih držav članic in oceno potrebe po novih multimodalnih tovornih terminalih ali dodatni zmogljivosti za pretovarjanje v obstoječih terminalih in

(c) preučitev načina, kako zagotoviti ustrezno porazdelitev multimodalnih tovornih terminalov z ustrezno zmogljivostjo za pretovarjanje, da se izpolnijo potrebe, opredeljene v točki (b), pri čemer se upoštevajo terminali na obmejnih območjih sosednjih držav članic.

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

Države članice o rezultatih analize nemudoma uradno obvestijo Komisijo.

([59]) Uredba (EU) 2023/2405 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. oktobra 2023 o zagotavljanju enakih konkurenčnih pogojev za trajnostni zračni prevoz (ReFuelEU za letalstvo) (UL L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj).

4. Če se z analizo iz odstavka 3 ugotovi potreba po novih multimodalnih tovornih terminalih ali dodatni zmogljivosti za pretovarjanje v obstoječih terminalih, države članice pripravijo akcijski načrt za razvoj omrežja multimodalnih tovornih terminalov, vključno z lokacijami, kjer so bile take potrebe ugotovljene.

Komisija je o akcijskem načrtu uradno obveščena najpozneje dvanajst mesecev po zaključku analize iz odstavka 3.

Na podlagi navedenega akcijskega načrta države članice Komisiji uradno priglasijo seznam železniško-cestnih terminalov in terminalov vzdolž celinskih plovnih poti, ki jih predlagajo za vključitev v prilogi I in II.

5. Da bi bil železniško-cestni terminal ali terminal vzdolž celinskih plovnih poti del vseevropskega prometnega omrežja in naveden v Prilogi II, mora izpolnjevati vsaj enega od naslednjih pogojev:

(a) letni obseg pretovorjenega tovora v primeru tovora v nerazsutem stanju presega 800 000 ton ali pa v primeru tovora v razsutem stanju presega 0,1 % ustreznega skupnega letne obsega tovora, pretovorjenega v vseh pomorskih pristaniščih Unije;

(b) je glavni železniško-cestni terminal, ki ga je država članica določila za regijo na ravni NUTS 2, če v navedeni regiji ni železniško-cestnega terminala v skladu s točko (a);

(c) država članica predlaga njegovo vključitev v prilogi I in II v skladu z odstavkom 4 tega člena.

*Člen 37*

**Sestavni deli infrastrukture**

Multimodalne tovorne terminale sestavljajo zlasti:

(a) infrastruktura, ki povezuje različne načine prevoza na območju terminala in v njegovi bližini;

(b) oprema, kot so žerjavi, transportni trakovi ali druge naprave za pretovarjanje tovora z enega načina prevoza na drugega ter za nameščanje in skladiščenje tovora;

(c) namenski prostori, kot so območje izhodov, vmesni in čakalni prostor, območje za pretovarjanje in pasovi za vožnjo ali natovarjanje;

(d) sistemi IKT za promet, ki so pomembni za učinkovitost operacij v terminalih, kot so sistemi za olajševanje načrtovanja infrastrukturnih zmogljivosti, prevozov, povezav med različnimi načini in pretovarjanje, ter

(e) infrastruktura za alternativna goriva.

*Člen 38*

**Zahteve glede prometne infrastrukture**

1. Države članice si po najboljših močeh prizadevajo na pravičen in nediskriminatoren način zagotoviti, da vsi multimodalni tovorni terminali, ki so nediskriminatorno na voljo vsem prevoznikom in uporabnikom, za njihovo uporabo pa se zaračunavajo pregledne in nediskriminatorne takse v pomorskih pristaniščih in pristaniščih na celinskih plovnih poteh, opredeljenih na zemljevidih v Prilogi II, ter na vseh železniško-cestnih terminalih in terminalih vzdolž celinskih plovnih poti, opredeljenih v Prilogi I in navedenih v Prilogi II, izpolnjujejo naslednje zahteve:

(a) povezani so z vsaj dvema načinoma prevoza, ki sta na voljo na območju;

(b) do 31. decembra 2030 so znotraj terminala ali v oddaljenosti do treh km od terminala opremljeni z vsaj eno polnilno postajo, kot je opredeljena v členu 2, točka (52), Uredbe (EU) 2023/1804, namenjeno težkim vozilom, in po potrebi eno oskrbovalno postajo, kot je opredeljena v členu 2, točka (59), navedene uredbe, za oskrbovanje težkih vozil z vodikom ter

(c) opremljeni so z digitalnimi orodji, da se do 31. decembra 2030 omogočijo:

(i) učinkovite operacije v terminalih, ki lahko vključujejo operacije svetlobnih vrat, sistema za upravljanje terminala, digitalnega sistema za prijavo/odjavo voznika, kamer ali drugih senzorjev na opremi za pretovarjanje ter sistemov kamer ob progi, in

(ii) zagotavljanje tokov informacij v terminalu ter med različnimi načini prevoza vzdolž logistične verige in terminalom, ki zmorejo izmenjevati informacije z odprtimi in interoperabilnimi sistemi.

2. Države članice si po najboljših močeh prizadevajo na pravičen in nediskriminatoren način zagotoviti, da imajo do 31. decembra 2030 multimodalni tovorni terminali iz odstavka 1, ki so povezani z železniškim omrežjem in opravljajo vertikalno pretovarjanje, dovolj zmogljivosti za pretovarjanje in so primerni za naslednje tipe intermodalnih nakladalnih enot, ki se prenašajo z žerjavom: zabojniki, zamenljivo tovorišče ali polpriklopniki.

3. Države članice si po najboljših močeh prizadevajo na pravičen in nediskriminatoren način zagotoviti, da so do 31. decembra 2040 multimodalni tovorni terminali iz odstavka 1, ki so povezani z jedrnim železniškim omrežjem ali razširjenim jedrnim železniškim omrežjem, primerni za vlake dolžine 740 m brez prilagoditev, če to ni ekonomsko smiselno, pa, da se sprejmejo ustrezni ukrepi za izboljšanje operativne učinkovitosti uporabe vlakov dolžine 740 m.

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

4. Komisija na zahtevo države članice v ustrezno utemeljenih primerih sprejme izvedbene akte, s katerimi odobri izvzetja iz zahtev iz tega člena na podlagi specifičnih geografskih ali precejšnjih fizičnih omejitev, zlasti kadar se terminal nahaja na prostorsko omejenem območju, negativnih rezultatov socialno-ekonomske analize stroškov in koristi ali precejšnjih negativnih vplivov na okolje ali biotsko raznovrstnost. Vsaka taka zahteva mora biti ustrezno utemeljena. Država članica lahko zahteva odobritev več izvzetij v eni sami zahtevi.

Komisija oceni zahtevo glede na utemeljitev iz prvega pododstavka.

Komisija lahko najpozneje 30 koledarskih dni po prejemu zahteve na podlagi prvega pododstavka od države članice zahteva dodatne informacije. Če Komisija meni, da predložene dodatne informacije niso zadostne, lahko od države članice zahteva, da jih dopolni v 30 koledarskih dneh od njihovega prejema.

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

Komisija obvesti druge države članice o izvzetjih, odobrenih na podlagi tega člena.

*Člen 39*

**Dodatne prednostne naloge za razvoj multimodalne prometne infrastrukture**

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

(a) olajševanju povezav med različnimi načini prevoza;

(b) odpravljanju glavnih tehničnih in upravnih ovir za multimodalni promet, med drugim z zagotavljanjem elektronskih informacij o prevozu blaga;

(c) razvoju nemotenega pretoka informacij, ki omogoča prometne storitve po celotnem sistemu vseevropskega prometnega omrežja;

(d) olajševanju interoperabilnosti za izmenjavo podatkov, dostop do podatkov in ponovno uporabo podatkov v okviru posameznih načinov prevoza in med njimi;

(e) kadar je ustrezno, spodbujanju možnosti uporabe vlakov dolžine 740 m na tirih in v multimodalnih tovornih terminalih vseevropskega prometnega omrežja brez prilagoditev;

(f) podaljšanju in elektrifikaciji stranskih tirov za prihode in odhode, prilagoditvam signalizacijskih sistemov in izboljšavam konfiguracije tirov;

(g) po potrebi spodbujanju prehoda stranskih tirov na evropsko standardno nazivno tirno širino 1 435 mm in

(h) spodbujanju multimodalne prometne infrastrukture, ki omogoča učinkovit prehod na trajnostne načine prevoza.

*ODDELEK 7*

***Urbana vozlišča***

*Člen 40*

**Sestavni deli urbanih vozlišč**

1. Urbano vozlišče sestavljajo zlasti:

(a) prometna infrastruktura v urbanem vozlišču, ki je del vseevropskega prometnega omrežja, vključno z obvoznicami, in

(b) točke dostopa do vseevropskega prometnega omrežja, ki so nediskriminatorno na voljo vsem prevoznikom in uporabnikom, zlasti pristanišča, letališča in železniške postaje, avtobusni terminali ter multimodalni tovorni terminali.

2. Mesta, ki so v središču posameznega urbanega vozlišča vseevropskega prometnega omrežja, so navedena v Prilogi II. Da bi bilo urbano vozlišče del vseevropskega prometnega omrežja in bi bilo navedeno v Prilogi II, mora imeti 100 000 prebivalcev ali več, ali pa – kadar takega urbanega vozlišča v regiji na ravni NUTS 2 ni – biti glavno vozlišče navedene regije NUTS 2.

*Člen 41*

**Zahteve za urbana vozlišča**

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

(a) da je na razpolago polnilna in oskrbovalna infrastruktura za alternativna goriva v skladu z Uredbo (EU) 2023/1804;

(b) do 31. decembra 2027:

(i) da se za vsako urbano vozlišče sprejme in spremlja načrt za trajnostno mobilnost v mestih, ki med drugim vključuje ukrepe za povezovanje različnih načinov prevoza in za prehod na bolj trajnostno mobilnost, za spodbujanje učinkovite brezemisijske in nizkoemisijske mobilnosti, vključno z logistiko v mestih, ter za zmanjšanje onesnaževanja zraka, po potrebi pa tudi za oceno dostopnosti prevoza za uporabnike ter

(ii) da se zbirajo podatki o mobilnosti v mestih po posameznih urbanih vozliščih na področju trajnostnosti, varnosti in dostopnosti v skladu s kazalniki in metodologijo iz odstavka 2 in predložijo Komisiji;

(c) do 31. decembra 2030 razvoj multimodalnih vozlišč potniškega prometa za olajševanje povezav na začetnem in zadnjem delu poti ter dostopa do infrastrukture javnega prevoza in aktivne mobilnosti, ki so opremljena z vsaj eno polnilno postajo, kot je opredeljena v členu 2, točka (52), Uredbe (EU) 2023/1804, namenjeno avtobusom; Države članice preučijo tudi možnost, da se v takih vozliščih vzpostavi oskrbovalna postaja, kot je opredeljena v členu 2, točka (59), navedene uredbe, za oskrbovanje avtobusov z vodikom, in

(d) do 31. decembra 2040 – kadar je to upravičeno glede na socialno-ekonomsko analizo stroškov in koristi – razvoj vsaj enega multimodalnega tovornega terminala, če takšen terminal še ne obstaja, ki zagotavlja zadostno zmogljivost za pretovarjanje v urbanem vozlišču ali njegovi bližini.

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

2. Lokalni organi si – po potrebi v sodelovanju z nacionalnimi organi – pri sprejemanju in spremljanju načrtov za trajnostno mobilnost v mestih po najboljših močeh prizadevajo, da bi bili načrti za trajnostno mobilnost v mestih v skladu s smernicami iz Priloge V, pri čemer upoštevajo tudi vseevropske prometne tokove na dolge razdalje.

Komisija najpozneje do 19. julija 2025 sprejme izvedbeni akt za:

(a) opredelitev omejenega števila kazalnikov za zbiranje podatkov v skladu z odstavkom 1, točka (b), tega člena;

(b) vzpostavitev metodologije za zbiranje in predložitev podatkov v skladu z odstavkom 1 tega člena ter

(c) določitev posameznih rokov za predložitev takih podatkov.

Dolžina teh rokov je od treh do pet let.

Izvedbeni akt se oblikuje v tesnem sodelovanju z državami članicami in njihovimi regionalnimi ter lokalnimi organi, pri čemer se upoštevajo razpoložljivost in dostopnost podatkov na lokalni ravni ter obstoječi načrti za mobilnost v mestih.

Ta izvedbeni akt se sprejme v skladu s postopkom pregleda iz člena 61(3).

3. Komisija najpozneje 19. julija 2025 vzpostavi tudi internetni vmesnik, ki ustreznim organom omogoča, da predložijo načrte za trajnostno mobilnost v mestih in kazalnike iz odstavka 1, točka (b), državam članicam pa, da zagotovijo, da se načrti za trajnostno mobilnost v mestih in kazalniki predložijo.

4. Brez poseganja v člen 8(5) države članice do 19. julija 2025 imenujejo nacionalno kontaktno točko za načrt za trajnostno mobilnost v mestih in vzpostavijo nacionalni program za načrt za trajnostno mobilnost v mestih, da bi podprle urbana vozlišča pri sprejetju in izvajanju načrtov za trajnostno mobilnost v mestih iz odstavka 1, točka (b), točka (i), tega člena.

*Člen 42*

**Dodatne prednostne naloge za urbana vozlišča**

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

(a) povezavam na začetnem in zadnjem delu poti med točkami dostopa do vseevropskega prometnega omrežja iz člena 40(1), točka (b), in do njih, da bi se izboljšala uspešnost vseevropskega prometnega omrežja, kot so na primer podzemna železnica ali tramvaj;

(b) nemoteni povezavi med infrastrukturo vseevropskega prometnega omrežja ter infrastrukturo za regionalni in lokalni trajnostni promet, ki lahko vključuje:

  (i) možnost za potnike, da dostopajo do informacij, rezervirajo potovanja, plačajo zanje in prevzamejo vozovnice prek digitalnih storitev multimodalne mobilnosti, da se omogoči optimizirana pot za vozila z namenom izboljšanja upravljanja prometnih tokov in varnosti v cestnem prometu ter zmanjšanja zastojev in onesnaženosti zraka, ter

  (ii) logistične objekte v mestih za tovorni promet, da bi se izboljšalo združevanje dostav v mestnih območjih, kot so mikrovozlišča in kolesarska logistična vozlišča, zlasti tista, ki so povezana z železniško infrastrukturo in infrastrukturo za vodni promet;

(c) trajnostnim, nemotenim in varnim povezavam pri infrastrukturi za potniški promet med železniško in cestno infrastrukturo, po potrebi pa tudi infrastrukturo celinskih plovnih poti, infrastrukturo za zračni promet in pomorsko infrastrukturo, pa tudi vključevanju infrastrukture za aktivne načine potovanja, zlasti pri izgradnji ali nadgradnji prometne infrastrukture;

(d) trajnostnim, nemotenim in varnim povezavam pri infrastrukturi za tovorni promet med železniško in cestno infrastrukturo, po potrebi pa tudi infrastrukturo celinskih plovnih poti, infrastrukturo za zračni promet in pomorsko infrastrukturo ter ustreznim povezavam z logističnimi platformami in objekti;

(e) zmanjšanju izpostavljenosti mestnih območij negativnim učinkom tranzitnega železniškega in cestnega prometa;

(f) spodbujanju učinkovitega in nizkohrupnega brezemisijskega prometa in mobilnosti, vključno z zagotavljanjem okolju prijaznejših mestnih voznih parkov za potnike in tovor;

(g) po potrebi povečanju modalnega deleža javnega prevoza in aktivnih načinov potovanja z ukrepi, s katerimi se zlasti mobilnost potnikov usmeri v te načine potovanja, tudi z varno in varovano infrastrukturo za aktivne načine potovanja;

(h) spodbujanju učinkovite dostave tovora v urbanih območjih, ki povzroča malo hrupa in emisij ogljika;

(i) po potrebi izboljšanju dostopnosti in povezljivosti med mestnimi in podeželskimi območji ter dostopa do pametnega, trajnostnega in cenovno ugodnega prometa ter

(j) sprejetju konkretnih ukrepov, ki spodbujajo širšo uvedbo orodij informacijske in komunikacijske tehnologije (IKT) in inteligentnih prometnih sistemov z odprtim dostopom za vse prevoznike, da se omogoči optimizirana pot za vozila z namenom izboljšanja upravljanja prometnih tokov, zmanjšanja zastojev in onesnaženosti zraka ter izboljšanja varnosti v cestnem prometu in informacij v realnem času o razpoložljivosti infrastrukture za alternativna goriva.

POGLAVJE IV

## DOLOČBE ZA PAMETEN IN ODPOREN PROMET

*Člen 43*

### Sistemi IKT za promet

1. Sistemi IKT za promet omogočajo upravljanje zmogljivosti in prometa, izmenjavo informacij v okviru posameznega načina prevoza in med njimi za multimodalne prevoze in storitve z dodano vrednostjo, povezane s prometom, ter izboljšanje odpornosti, varnosti, varovanja, stanja v zvezi z zastoji, operativne in okoljske uspešnosti ter poenostavljene upravne postopke. Poleg tega olajšujejo nemoteno povezavo med infrastrukturo in mobilnimi sredstvi.

2. Naslednji sistemi IKT za promet se v skladu s posebnimi določbami prava Unije in v njihovem okviru uvedejo po vsej Uniji, da bi v vseh državah članicah obstajal sklop interoperabilnih osnovnih zmogljivosti:

(a) za železnice: ERTMS, telematske aplikacije za tovorni in potniški promet iz tehnične specifikacije za interoperabilnost, zlasti produkti Skupnega podjetja Shift2Rail in Skupnega podjetja za evropske železnice;

(b) za celinske plovne poti: rečne informacijske storitve;

(c) za cestni promet: inteligentni prometni sistemi;

(d) za pomorski promet: evropsko okolje enotnega okenca za pomorski sektor za storitve upravljanja ladijskega prometa s sistemi spremljanja in obveščanja za ladijski promet ter za izmenjavo informacij;

(e) za zračni promet: sistemi ATM/ANS, zlasti tisti iz projekta SESAR, in

(f) za multimodalni promet: elektronske informacije o prevozu blaga.

3. Države članice lahko po potrebi koordinirano in usklajeno spodbujajo tudi druge sisteme IKT za promet v vseevropskem prometnem omrežju. Pri tem gre lahko med drugim za izboljšave digitalizacije v železniškem prometu, spodbujanje podatkovnega prostora Unije za mobilnost in okvirov za olajšanje izmenjave podatkov med podjetji, če jih je vzpostavila Unija, katerih cilj so preglednost in optimizacija dobavne verige ter ustrezna infrastruktura IKT, ki omogoča pametno izvrševanje na podlagi izmenjave podatkov med gospodarskimi subjekti in izvršilnimi organi v realnem času, kar je nujno za preverjanje skladnosti z veljavnimi regulativnimi zahtevami, tudi med premikanjem vozil.

*Člen 44*

**Trajnostne storitve tovornega prometa**

Države članice spodbujajo projekte skupnega interesa, ki zagotavljajo učinkovite storitve tovornega prometa, pri katerih se uporablja infrastruktura vseevropskega prometnega omrežja, prispevajo k zmanjšanju emisij toplogrednih plinov in drugih negativnih socialno-ekonomskih vplivov in vplivov na okolje, kot sta onesnaževanje zraka in obremenitev s hrupom, ter katerih cilj je:

(a) izboljšanje trajnostne uporabe prometne infrastrukture, tudi z njenim učinkovitim upravljanjem;

(b) spodbujanje uvajanja inovativnih prometnih storitev, tudi s povezavami za prevoz po morju na kratkih razdaljah v okviru evropskega pomorskega prostora, sistemi IKT za promet in razvojem pomožne infrastrukture, potrebne predvsem za uresničevanje ciljev teh storitev, povezanih z okoljem in varnostjo;

(c) olajševanje opravljanja multimodalnih prevoznih storitev, vključno s potrebnimi spremljajočimi tokovi informacij, in izboljšanje sodelovanja med udeleženci v logistični verigi, vključno s pošiljatelji, prevozniki, ponudniki storitev in njihovimi strankami;

(d) spodbujanje gospodarnega ravnanja z viri ter brezemisijskih in nizkoemisijskih operacij, zlasti na področju tehnologij, operacij, pogona vozil, vožnje/premikanja s paro, načrtovanja sistemov in operacij; ali

(e) izboljšanje povezav z najbolj ranljivimi in izoliranimi deli Unije, zlasti z najbolj oddaljenimi regijami, drugimi oddaljenimi, otoškimi, obrobnimi in gorskimi regijami ter redko poseljenimi območji, pri čemer se spodbujajo redne in pogoste pomorske storitve.

*Člen 45*

**Nove tehnologije in inovacije**

Da bi se vseevropsko prometno omrežje nenehno prilagajalo razvoju in uvajanju inovativnih tehnologij, države članice in Komisija usklajeno spodbujajo projekte skupnega interesa, katerih cilj je zlasti:

(a) podpirati in spodbujati razogljičenje prometa s prehodom na brezemisijska in nizkoemisijska vozila, vlake, plovila in zrakoplove na alternativna goriva ter druge inovativne in trajnostne prometne tehnologije in tehnologije omrežja;

(b) spodbujati trajnostne nastajajoče tehnologije, da se izboljša in olajša prevoz in mobilnost potnikov in tovora.

(c) spodbujati razogljičenje vseh načinov prevoza s spodbujanjem energetske učinkovitosti, uvajati brezemisijske in nizkoemisijske rešitve, pri katerih se uporabljajo alternativna goriva, ter zagotavljati ustrezno infrastrukturo, po možnosti z izkoriščanjem sinergij z vseevropskim energetskim omrežjem;

(d) podpirati uporabo in uvajanje novih digitalnih tehnologij ter zlasti spodbujati izmenjavo podatkov in razvoj infrastrukture za povezljivost z neprekinjeno pokritostjo v omrežju, da bi zagotovili najvišjo raven in uspešnost digitalne infrastrukture ter dosegli višje ravni avtomatizacije, s posebnim poudarkom na železniškem sektorju;

(e) izboljšati varnost in trajnostnost pri premikih potnikov in prevozu blaga;

(f) izboljšati delovanje, upravljanje, dostopnost, interoperabilnost, multimodalnost in učinkovitost omrežja, med drugim z razvojem digitalnih storitev multimodalne mobilnosti, kot na primer z razvojem rešitev „mobilnost kot storitev“;

(g) spodbujati učinkovite načine za zagotavljanje dostopnih in razumljivih informacij vsem uporabnikom in ponudnikom prometnih storitev o medsebojnih povezavah, interoperabilnosti in multimodalnosti ter o vplivih njihovih odločitev glede prevoza na okolje;

(h) spodbujati ukrepe za zmanjšanje negativnih eksternalij, kot so zastoji, negativne posledice za zdravje in vse vrste onesnaževanja, vključno s hrupom in emisijami;

(i) uvajati tehnologije za varovanje;

(j) izboljšati odpornost prometne infrastrukture proti motnjam in podnebnim spremembam z nadgradnjo in zasnovo infrastrukture ter digitalnimi, kibernetsko varnimi rešitvami za zaščito omrežja v razmerah naravnih nesreč in katastrof, ki jih povzroči človek, ter

(k) doseči dodaten napredek pri razvoju in uvajanju sistemov IKT za promet in novih tehnologij za promet v okviru posameznih načinov prevoza in med njimi.

Za namene točke (b) prvega pododstavka lahko ustrezna prometna infrastruktura:

(i) vključuje dostop do omrežja, cevovode in druge zmogljivosti, potrebne za oskrbo z energijo;

(ii) upošteva vmesnik med infrastrukturo in vozilom, tudi pametno in dvosmerno polnjenje;

(iii) vključuje sisteme IKT za promet;

(iv) deluje kot energetsko vozlišče, ki se uporablja za različne načine prevoza, da bi lokalno proizvodnjo čiste energije povezali z aplikacijami za brezemisijsko mobilnost, in

(v) pripomore k uvajanju drugih tehnologij, ki pospešujejo razogljičenje gospodarstva.

*Člen 46*

**Odpornost infrastrukture**

1. Države članice pri načrtovanju in izvajanju projektov skupnega interesa storijo vse potrebno za izboljšanje varnosti in odpornosti infrastrukture proti podnebnim spremembam, naravnim nevarnostim, hibridnim grožnjam, katastrofam, ki jih povzroči človek, nesrečam ter operativnim prekinitvam in namerno povzročenim motnjam, ki prizadenejo delovanje prometnega sistema Unije. Upoštevajo zlasti:

(a) medsebojne odvisnosti, povezave in kaskadne učinke v zvezi z drugimi omrežji, kot sta telekomunikacijsko in električno omrežje;

(b) varnost, varovanje in uspešnost ob prisotnosti več nevarnosti;

(c) strukturno kakovost infrastrukture v njenem celotnem življenjskem ciklu, pri čemer posebno pozornost namenijo okoljskim vidikom in napovedanim prihodnjim podnebnim razmeram;

(d) potrebe civilne zaščite za odzivanje na motnje, tudi glede prevoza nevarnega blaga, ter

(e) kibernetsko varnost in odpornost infrastrukture, pri čemer posebno pozornost namenijo čezmejni infrastrukturi.

2. V zvezi s projekti skupnega interesa, za katere je treba opraviti presojo vplivov na okolje v skladu z Direktivo 2011/92/EU, se izvede krepitev podnebne odpornosti. Krepitev podnebne odpornosti se izvaja ob upoštevanju najnovejših razpoložljivih dobrih praks in smernic za zagotovitev, da so prometne infrastrukture odporne proti škodljivim vplivom podnebnih sprememb, na podlagi ocene podnebne ranljivosti in tveganja, med drugim z ustreznimi prilagoditvenimi ukrepi, ter vključevanja stroškov emisij toplogrednih plinov v analizo stroškov in koristi. Brez poseganja v druge pravne akte EU se ta zahteva ne uporablja za projekte, za katere se je postopek javnega naročanja v okviru presoje vplivov na okolje začel pred 18. julijem 2024.

3. Komisija do 19. julija 2026 v tesnem sodelovanju z zadevnimi državami članicami oceni odpornost in ranljivost jedrnega omrežja na posledice podnebnih sprememb ter lahko na tej podlagi oblikuje in objavi najboljše prakse glede možnih prilagoditvenih ukrepov, s katerimi bi omrežje postalo odporno.

*Člen 47*

**Tveganja za varnost ali javni red**

1. Države članice si po najboljših močeh prizadevajo, da je infrastruktura vseevropskega prometnega omrežja zaščitena pred tveganji za varnost ali javni red, tako da ocenijo morebitna tveganja za varnost ali javni red, ki izhajajo iz sodelovanja podjetja iz tretje države pri projektu skupnega interesa ali prispevka k njemu.

2. Države članice lahko pri ugotavljanju, ali bi lahko sodelovanje podjetja iz tretje države pri projektu skupnega interesa ali njegov prispevek k temu projektu vplival na infrastrukturo, kar zadeva varnost ali javni red, med drugim upoštevajo njegove morebitne učinke na:

(a) dobavo virov, ključnih za izgradnjo, obratovanje in vzdrževanje infrastrukture, ter

(b) dostop do občutljivih informacij, vključno z osebnimi podatki, ali sposobnost nadziranja takšnih informacij v povezavi z izgradnjo, obratovanjem in vzdrževanjem infrastrukture.

Države članice lahko poleg tega upoštevajo zlasti dejavnike iz člena 4(2) Uredbe (EU) 2019/452.

3. Brez poseganja v Uredbo (EU) 2019/452, v izključno pristojnost vsake države članice za ohranjanje njene nacionalne varnosti, kot je določeno v členu 4(2) PEU, in v pravico vsake države članice do zaščite njenih bistvenih varnostnih interesov v skladu s členom 346 PDEU država članica, kadar meni, da bi lahko sodelovanje podjetja iz tretje države pri projektu skupnega interesa ali njegov prispevek k temu projektu vplival na infrastrukturo vseevropskega prometnega omrežja, kar zadeva varnost ali javni red, obvesti Komisijo o vseh ustreznih ukrepih, sprejetih za zmanjšanje takega tveganja.

4. Ta člen se ne uporablja za sodelovanje fizične osebe pri projektu skupnega interesa ali njen prispevek k temu projektu niti za fizično osebo, ki v podjetju tretje države določeno obdobje za drugo osebo in pod njenim vodstvom opravlja storitve, za katere ta fizična oseba prejema plačilo.

*Člen 48*

**Vojaška mobilnost**

1. Države članice pri gradnji ali nadgradnji infrastrukture na tistih delih vseevropskega prometnega omrežja, ki se prekrivajo z vojaškim prometnim omrežjem, opredeljenim v „Vojaških potrebah za vojaško mobilnost znotraj EU in širše“, ki jih je Svet odobril 26. junija 2023 in 23. oktobra 2023, ter v vseh naknadno odobrenih dokumentih o reviziji teh potreb, upoštevajo potrebo, ustreznost in izvedljivost preseganja zahtev iz poglavja III te uredbe, da bi se prilagodili teži, velikosti ali obsegu vojaškega prevoza vojakov in materiala.

2. Komisija do 19. julija 2025 ob upoštevanju ustavnih zahtev držav članic izvede študijo, da bi ugotovila možnosti za obsežne premike po Uniji, napovedane v zadnjem trenutku, tudi za vojaško mobilnost. Komisija se med izvajanjem študije posvetuje z državami članicami.

*Člen 49*

**Vzdrževanje in življenjski cikel projekta**

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

(a) da se infrastruktura vseevropskega prometnega omrežja vzdržuje tako, da skozi celotno življenjsko dobo zagotavlja visoko raven storitev in varnosti, prilagojeno prometnemu toku, ter da se v fazi načrtovanja izgradnje ali nadgradnje upoštevajo potreba po preventivnem vzdrževanju, izboljšave njene odpornosti in ocenjeni stroški v življenjski dobi infrastrukture;

(b) dolgoročno načrtovanje vzdrževanja za ceste in po potrebi infrastrukturo za celinske plovne poti ter

(c) da se v primeru železniške infrastrukture zagotovi usklajenost potreb po vzdrževanju in obnovi v zvezi z razvojem vseevropskega prometnega omrežja ter okvirno strategijo razvoja železniške infrastrukture iz člena 8(1) Direktive 2012/34/EU in pogodbenem dogovoru iz člena 30 Direktive 2012/34/EU.

*Člen 50*

**Dostopnost za vse uporabnike**

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

(a) osebe v položaju prometne revščine ali v ranljivem položaju, vključno z invalidi ali osebami z zmanjšano mobilnostjo, in

(b) osebe, ki prebivajo v najbolj oddaljenih regijah, drugih oddaljenih, podeželskih, otoških, obrobnih in gorskih regijah ter na redko poseljenih območjih.

POGLAVJE V

**IZVAJANJE INSTRUMENTOV EVROPSKIH PROMETNIH KORIDORJEV IN HORIZONTALNIH PREDNOSTNIH NALOG**

*Člen 51*

**Instrument evropskih prometnih koridorjev in horizontalni prednostni nalogi**

1. Evropski prometni koridorji so instrument za olajševanje usklajenega vzpostavljanja delov jedrnega omrežja in razširjenega jedrnega vseevropskega prometnega omrežja, namenjeni pa so zlasti izboljšanju čezmejnih povezav, dokončanju manjkajočih povezav in odpravljanju ozkih grl v Uniji, po potrebi pa tudi izboljšanju povezav z vseevropskim prometnim omrežjem sosednjih držav.

2. Za zagotovitev z viri gospodarnega multimodalnega prometa in prispevka h koheziji na podlagi izboljšanega teritorialnega sodelovanja so evropski prometni koridorji usmerjeni v:

(a) povezovanje različnih načinov prevoza, predvsem za okrepitev okolju najprijaznejših načinov prevoza, zlasti železnice, celinskih plovnih poti in prevoza po morju na kratkih razdaljah;

(b) interoperabilnost in neprekinjeno delovanje omrežja;

(c) usklajen razvoj infrastrukture za vse načine prevoza, zlasti na čezmejnih odsekih, predvsem za razvoj interoperabilnega železniškega sistema za tovorni promet ter učinkovitega železniškega omrežja za prevoz potnikov na dolge razdalje, tudi pri visoki hitrosti, po vsej Uniji, pa tudi za zagotovitev učinkovitega in trajnostnega povezovanja infrastrukture celinskih plovnih poti in pomorske infrastrukture z drugimi načini prevoza;

(d) podpiranje usklajenega in integriranega razvoja in uvajanja inovativnih rešitev za digitalizacijo in interoperabilnost prometa ter

(e) spodbujanje vzpostavljanja infrastrukture za alternativna goriva.

3. Evropski prometni koridorji državam članicam omogočajo doseči usklajen in sinhroniziran pristop v zvezi z infrastrukturnimi naložbami.

4. ERTMS in evropski pomorski prostor sta dve horizontalni prednostni nalogi za vzpostavitev vseevropskega prometnega omrežja. Instrumenti, vzpostavljeni v skladu s tem poglavjem, pripomorejo k pravočasni uvedbi ERTMS ter vključevanju infrastrukture in storitev pomorskega prometa v vseevropsko prometno omrežje.

*Člen 52*

**Usklajevanje evropskih prometnih koridorjev in horizontalnih prednostnih nalog**

1. Komisija zaradi lažjega usklajenega vzpostavljanja evropskih prometnih koridorjev, ERTMS in evropskega pomorskega prostora v dogovoru z zadevnimi državami članicami ter po posvetovanju z Evropskim parlamentom in Svetom, po potrebi pa tudi s sosednjimi državami, ki so del evropskih prometnih koridorjev, imenuje enega evropskega koordinatorja za vsak koridor in vsako horizontalno prednostno nalogo.

2. Pri izbiri evropskega koordinatorja se upošteva zlasti njegovo poznavanje zadev, povezanih s prometom, financiranjem ali socialno-ekonomsko in okoljsko presojo glavnih projektov, ter njegove izkušnje z oblikovanjem politik Unije. Evropski koordinator se izbere za največ štiriletni mandat, ki se lahko podaljša. Pristojnosti evropskega koordinatorja se nanašajo na vzpostavljanje enega koridorja ali izvajanje ene horizontalne prednostne naloge.

3. V sklepu o imenovanju evropskega koordinatorja Komisija določi način izvajanja nalog iz odstavkov 5, 6 in 7.

4. Evropski koordinator deluje v imenu in za račun Komisije, ki zagotavlja potrebno administrativno pomoč.

5. Evropski koordinatorji:

(a) podpirajo usklajeno vzpostavljanje zadevnega evropskega prometnega koridorja ali usklajeno izvajanje zadevne horizontalne prednostne naloge;

(b) skupaj z zadevnimi državami članicami in po potrebi v posvetovanju s sosednjimi državami, ki so del evropskih prometnih koridorjev, pripravijo delovni načrt in spremljajo njegovo izvajanje v skladu s členom 54;

(c) se posvetujejo s forumom za koridor oziroma posvetovalnim forumom za horizontalni prednostni nalogi v zvezi z navedenim delovnim načrtom in njegovim izvajanjem ter forum redno obveščajo o izvajanju delovnega načrta;

(d) poročajo državam članicam, sosednjim državam, ki so del evropskih prometnih koridorjev, Evropskemu parlamentu in Komisiji ter po potrebi drugim subjektom, ki neposredno sodelujejo pri razvoju evropskega prometnega koridorja ali horizontalne prednostne naloge, o vseh nastalih težavah, zlasti kadar se pojavijo ovire pri razvoju koridorja ali horizontalne prednostne naloge, da bi pomagali najti ustrezne rešitve, ter

(e) Evropskemu parlamentu, Svetu, Komisiji in zadevnim državam članicam predložijo letno poročilo o stanju napredka, doseženega pri vzpostavljanju evropskih prometnih koridorjev in izvajanju horizontalnih prednostnih nalog; poudarek tega letnega poročila o stanju je na napredku, doseženem v zvezi s ključnimi prednostnimi nalogami in naložbami, poleg tega pa so v njem opis narave težav, nastalih pri njihovem izvajanju, in predlogi morebitnih rešitev.

6. Evropski koordinatorji evropskih prometnih koridorjev brez poseganja v pristojnosti uprave železniškega tovornega prometa iz Uredbe (EU) št. 913/2010 in pristojnosti držav članic v zvezi z upravljanjem in financiranjem infrastrukture tesno sodelujejo z zadevnimi državami članicami, da bi:

(a) pomagali opredeliti prednostne naloge in potrebe po naložbah za železniški tovorni promet na železniških progah evropskih prometnih koridorjev za tovorni promet, pri čemer upoštevajo koristi za vseevropsko prometno omrežje in datume izgradnje v celoti, kot so določeni v tej uredbi, ter

(b) spremljali učinkovitost storitev železniškega tovornega prometa in ugotovili morebitne ovire, na primer tehnične, upravne in operativne, pri čemer so zlasti pozorni na čezmejno razsežnost, ter v zvezi s tem po potrebi oblikovali priporočila.

7. Evropski koordinatorji evropskih prometnih koridorjev:

(a) tesno sodelujejo z zadevnimi državami članicami, da bi pomagali opredeliti prednostne naloge in potrebe po naložbah za železniške proge evropskih prometnih koridorjev za potniški promet, ter

(b) spremljajo učinkovitost storitev železniškega potniškega prometa in ugotavljajo morebitne ovire, na primer tehnične, upravne in operativne, pri čemer so zlasti pozorni na čezmejno razsežnost, ter v zvezi s tem po potrebi oblikujejo priporočila.

8. Evropski koordinatorji evropskih prometnih koridorjev tesno sodelujejo z zadevnimi državami članicami, da bi po potrebi olajšali stike in usklajevanje med predstavniki pomorskih in celinskih plovnih poti in bi se tako povečale sinergije med njimi.

9. Komisija se pri proučevanju vlog za financiranje Unije na podlagi Instrumenta za povezovanje Evrope (IPE) za evropski prometni koridor ali horizontalno prednostno nalogo, za katerega oziroma katero je pristojen evropski koordinator, posvetuje z evropskim koordinatorjem na podlagi člena 14(4) Uredbe (EU) 2021/1153, da se zagotovita usklajenost in napredek za vsak koridor ali horizontalno prednostno nalogo, pri čemer je treba upoštevati povezljivost omrežja. Evropski koordinator preveri, ali so projekti, ki jih države članice ali po potrebi sosednje države predlagajo za sofinanciranje na podlagi IPE, skladni s prednostnimi nalogami delovnega načrta iz odstavka 5, točka (b), tega člena.

10. Če evropski koordinator svojega mandata ne uspe zaključiti zadovoljivo in v skladu z zahtevami iz tega člena, lahko Komisija po posvetovanju z zadevnimi državami članicami kadar koli ukine njegov mandat. Komisija s svojo odločitvijo seznani Evropski parlament in Svet ter imenuje novega evropskega koordinatorja v skladu s postopkom iz odstavka 1.

*Člen 53*

**Upravljanje evropskih prometnih koridorjev in horizontalnih prednostnih nalog**

1. Za vsak evropski prometni koridor in horizontalno prednostno nalogo ustreznemu evropskemu koordinatorju pri opravljanju nalog v zvezi z delovnim načrtom in njegovim izvajanjem pomagata sekretariat in posvetovalni forum, tj. forum za koridor oziroma posvetovalni forum za horizontalno prednostno nalogo.

2. Forum za koridor formalno ustanovi evropski koordinator, ki forumu tudi predseduje. Zadevne države članice se dogovorijo o članstvu foruma za koridor za svoj del evropskega prometnega koridorja, zagotovijo, da je uprava železniškega tovornega prometa zastopana, in olajšajo zastopstvo drugih ustreznih upravljavcev infrastrukture, kot so organi in uprave pomorskih pristanišč in pristanišč na celinskih vodah.

3. Komisija se s sosednjimi državami, ki so del evropskih prometnih koridorjev, posvetuje o članstvu v forumu koridorja za njihove dele evropskega prometnega koridorja.

4. Evropski koordinator lahko po dogovoru z zadevnimi državami članicami ustanovi delovne skupine za koridor, ki jim tudi predseduje in ki se osredotočajo na:

(a) interoperabilnost in uvajanje novih tehnologij in infrastrukture;

(b) usklajen razvoj in izvajanje infrastrukturnih projektov na čezmejnih odsekih;

(c) storitve čezmejnega železniškega potniškega prometa;

(d) operativna ozka grla;

(e) urbana vozlišča;

(f) sodelovanje s tretjimi državami ter

(g) po potrebi druge teme.

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

5. Posvetovalni forum za horizontalno prednostno nalogo ustanovi evropski koordinator, ki forumu tudi predseduje. V posvetovalnem forumu za horizontalno prednostno nalogo lahko sodelujejo zadevne države članice, po potrebi in v dogovoru z zadevnimi državami članicami pa tudi predstavniki zadevnih sosednjih držav in ustreznih sektorjev. Vsaka država članica imenuje enega pristojnega nacionalnega predstavnika, vključenega v usklajevanje uvajanja ERTMS v zadevni državi članici, ki sodeluje v posvetovalnem forumu za ERTMS. Evropski koordinator lahko ustanovi tudi ad hoc delovne skupine.

6. Zadevne države članice sodelujejo z evropskim koordinatorjem ter v forumu za koridor in posvetovalnem forumu za horizontalno prednostno nalogo ter evropskemu koordinatorju sporočajo potrebne informacije, da lahko opravlja naloge iz tega člena, vključno z informacijami o razvoju koridorjev iz ustreznih nacionalnih načrtov in programov, ki prispevajo k razvoju vseevropskega prometnega omrežja.

7. Evropski koordinator se lahko o delovnem načrtu in njegovem izvajanju posvetuje z regionalnimi in lokalnimi organi, upravljavci infrastrukture, prevozniki, zlasti tistimi, ki so člani uprav železniškega tovornega prometa, sektorjem dobave, uporabniki prevozov in ustreznimi deležniki. Podobno se lahko v zvezi z izvajanjem projektov skupnega interesa, ki spadajo na področje uporabe Direktive (EU) 2021/1187, posvetuje tudi z imenovanimi organi, kot so opredeljeni v členu 2, točka (6), navedene direktive. Poleg tega evropski koordinator, pristojen za ERTMS, tesno sodeluje z Agencijo Evropske unije za železnice, ustanovljeno z Uredbo (EU) 2016/796 Evropskega parlamenta in Sveta ([60]), in Skupnim podjetjem za evropske železnice, evropski koordinator za evropski pomorski prostor pa tesno sodeluje z Evropsko agencijo za pomorsko varnost, ustanovljeno z Uredbo (ES) št. 1406/2002 Evropskega parlamenta in Sveta ([61]).

*Člen 54*

**Delovni načrt evropskega koordinatorja**

1. Vsak evropski koordinator evropskih prometnih koridorjev in obeh horizontalnih prednostnih nalog najpozneje do 19. julija 2026, nato pa vsaka štiri leta pripravi delovni načrt, ki vsebuje podrobno analizo stanja vzpostavljanja koridorja oziroma izvajanja horizontalne prednostne naloge, za katerega oziroma katero je pristojen evropski koordinator, ter skladnosti z zahtevami te uredbe in prednostnimi nalogami za prihodnji razvoj.

2. Delovni načrt se pripravi v tesnem sodelovanju z zadevnimi državami članicami in po potrebi sosednjimi državami, ki so del evropskih prometnih koridorjev, ter ob posvetovanju s forumom za koridor in upravo železniškega tovornega prometa ali posvetovalnim forumom za horizontalno prednostno nalogo. Delovni načrt za evropski prometni koridor potrdi zadevna država članica. Opravijo se posvetovanja s sosednjimi državami, ki so del evropskega koridorja. Komisija predloži delovni načrt Evropskemu parlamentu in Svetu v vednost.

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

3. Delovni načrt za evropski prometni koridor vsebuje podrobno analizo stanja vzpostavljanja zadevnega koridorja, ki vključuje zlasti:

(a) opis značilnosti koridorja, zlasti čezmejnih odsekov;

(b) analizo stanja skladnosti koridorja z zahtevami te uredbe glede prometne infrastrukture in doseženega napredka v zvezi z njim, tudi morebitne zamude;

(c) opredelitev manjkajočih povezav in ozkih grl, ki ovirajo razvoj koridorja, s posebnim poudarkom na čezmejnih odsekih;

(d) analizo potrebnih naložb, vključno z različnimi viri financiranja, ki so bili zagotovljeni in/ali so načrtovani za izvajanje projektov, potrebnih za razvoj in dokončno vzpostavitev koridorja, zlasti čezmejnih odsekov;

(e) opis možnih rešitev za obravnavo potreb po naložbah in ozkih grl, zlasti za proge koridorja za potniški in tovorni promet in povezave koridorja, katerih cilj je izpolnitev rokov iz te uredbe;

(f) načrt, ki lahko vključuje vmesne in okvirne cilje, za odpravo fizičnih, tehničnih, digitalnih, operativnih in upravnih ovir v okviru posameznih načinov prevoza in med njimi ter za povečanje obsega učinkovitega in dostopnega multimodalnega prometa s posebnim poudarkom na železnici in njenih čezmejnih odsekih in nacionalnih manjkajočih povezavah.

([60]) Uredba (EU) 2016/796 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o Agenciji Evropske unije za železnice in razveljavitvi Uredbe (ES) št. 881/2004 (UL L 138, 26.5.2016, str. 1).

([61]) Uredba (ES) št. 1406/2002 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. junija 2002 o ustanovitvi Evropske agencije za pomorsko varnost (UL L 208, 5.8.2002, str. 1).

Evropski koordinator pri analizi naložb in pripravi načrta:

(i) upošteva nacionalne načrte in programe iz člena 60(1) te uredbe;

(ii) pri vidikih, povezanih z železniškim tovornim prometom, sodeluje z izvršnim in upravnim odborom koridorja v skladu s členom 11 Uredbe (EU) št. 913/2010;

(iii) pri vidikih, povezanih z multimodalnimi tovornimi terminali, upošteva elemente analize, pomembne za koridor, akcijske načrte, ki jih pripravijo države članice na podlagi člena 36(4) te uredbe, in seznam iz člena 18, točka (b), Uredbe (EU) št. 913/2010;

(iv) pri vidikih, povezanih s storitvami potniškega prometa, upošteva rezultate spremljanja, ki se izvaja v skladu s členom 52(7), točka (b), in

(v) upošteva priporočila Evropskega računskega sodišča in delo imenovanih organov, kot so opredeljeni v Direktivi (EU) 2021/1187;

(g) rezultate spremljanja učinkovitosti železniškega tovornega prometa, ki ga uprava železniškega tovornega prometa izvaja v skladu s členom 19(2) Uredbe (EU) št. 913/2010, ter seznam ciljev in ukrepov za koridor, opredeljenih v skladu s členom 9(1) Uredbe (EU) št. 913/2010, za izpolnitev operativnih prednostnih nalog iz člena 19 te uredbe;

(h) ukrepe v urbanih vozliščih, ki se opredelijo v sodelovanju z zadevnimi državami članicami, ustreznimi lokalnimi organi in nacionalnimi kontaktnimi točkami za načrt za trajnostno mobilnost v mestih, ki lahko pripomorejo k učinkovitemu poteku tovornega in potniškega prometa na koridorju in doseganju ciljev vseevropskega prometnega omrežja, hkrati pa so skladni z ustreznimi načrti za trajnostno mobilnost v mestih;

(i) prednostne naloge za razvoj koridorja, ki se opredelijo v sodelovanju z zadevnimi državami članicami;

(j) analizo možnih vplivov podnebnih sprememb na infrastrukturo in po potrebi predlaganih ukrepov za krepitev odpornosti proti podnebnim spremembam ter

(k) ukrepe, ki jih je treba sprejeti za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov, hrupa in po potrebi drugih negativnih eksternalij.

4. Evropski koordinator ponudi podporo državam članicam, kadar je potrebno in ustrezno pa tudi sosednjim državam, pri izvajanju delovnega načrta, zlasti glede:

(a) določanja prednostnih nalog pri nacionalnem načrtovanju, tako da pomaga pri ugotavljanju težav in ozkih grl pri vzpostavljanju oziroma izvajanju, vključno z operativnimi težavami, za vsak koridor ali vsako horizontalno prednostno nalogo;

(b) načrtovanja projektov in naložb, povezanih stroškov in ocenjenega časovnega načrta za vzpostavitev evropskih prometnih koridorjev ali izvedbo horizontalne prednostne naloge in

(c) po potrebi glede dela v nadzornem organu ali podobnem usmerjevalnem organu enotnega subjekta za usklajevanje, izgradnjo ali upravljanje čezmejnih infrastrukturnih projektov v skladu s členom 8(6).

*Člen 55*

**Izvedbeni akti**

1. Komisija brez poseganja v člen 8(5) te uredbe in po odobritvi s strani zadevnih držav članic v skladu s členom 172, drugi odstavek, PDEU sprejme izvedbene akte za izvajanje vsakega posameznega evropskega prometnega koridorja, ki zajemajo njegove glavne čezmejne odseke in omejeno število drugih specifičnih projektov na nacionalnih odsekih, ki so ključni za delovanje koridorja, da bi se vzpostavile manjkajoče povezave ali odpravila večja ozka grla. Projekti, ki se vključijo v izvedbene akte, so izbrani na podlagi analize, in dogovorjeni z državami članicami v prvem delovnem načrtu

evropskih koordinatorjev, pripravljenem v skladu s členom 54 te uredbe. Cilj izvedbenih aktov je zagotoviti skladno določanje prednostnih nalog pri načrtovanju infrastrukture in naložb z določitvijo okvirnih ciljev in pričakovanega časovnega okvira za izvedbo opredeljenih projektov. Izvedbeni akti se pripravijo v tesnem sodelovanju z zadevnimi državami članicami in se posodobijo vsaka štiri leta ali na zahtevo navedenih držav članic.

Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 61(3).

2. Brez poseganja v člen 8(5) te uredbe in po odobritvi s strani zadevnih držav članic v skladu s členom 172, drugi odstavek, PDEU lahko Komisija sprejme izvedbene akte za vzpostavljanje čezmejnih odsekov ali za izvajanje horizontalnih prednostnih nalog. Izvedbeni akti se oblikujejo v tesnem sodelovanju z zadevnimi državami članicami in se posodobijo vsaka štiri leta ali na zahtevo navedenih držav članic.

Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 61(3).

3. Komisija sprejme izvedbene akte za spremembo izvedbenih aktov iz odstavkov 1 in 2, da bi se upoštevali doseženi napredek, nastale zamude ali posodobljeni nacionalni programi. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 61(3).

4. Dokler izvedbeni akti iz tega člena niso v celoti izvedeni in razen če v navedenih izvedbenih aktih ni določeno drugače, zadevne države članice Komisiji vsaki dve leti predložijo poročilo o doseženem napredku, v katerem navedejo zlasti finančne obveznosti, sprejete v načrtu državnega proračuna. V poročilu se lahko sklicujejo na informacije, zbrane v skladu s členom 57.

*Člen 56*

**Sodelovanje s sosednjimi državami, vključenimi v evropske prometne koridorje in horizontalni prednostni nalogi**

1. Evropski koordinator evropskega prometnega koridorja ali horizontalne prednostne naloge, ki zajema specifične sosednje države, ima pravico sodelovati s temi državami in jih vključiti v ustrezne dejavnosti koridorja, kot so forum za koridor ali delovne skupine, ustanovljene v skladu s členom 53(2) in (4), ali po potrebi v posvetovalni forum za horizontalno prednostno nalogo.

2. Evropski koordinator lahko sodeluje tudi z mednarodnimi organizacijami pri izvajanju dejavnosti, povezanih z evropskimi prometnimi koridorji ali horizontalno prednostno nalogo, v katerih so tudi sosednje države, ki so članice teh mednarodnih organizacij.

3. Unija lahko z zadevnimi sosednjimi državami sklene sporazume na visoki ravni, da bi se evropski prometni koridorji in horizontalni prednostni nalogi izvajali koordinirano in usklajeno.

POGLAVJE VI

**SKUPNE DOLOČBE**

*Člen 57*

**Poročanje in spremljanje**

1. Države članice redno, celovito in pregledno obveščajo Komisijo o doseženem napredku pri izgradnji vseevropskega prometnega omrežja z izvajanjem projektov skupnega interesa in o naložbah za ta namen.

2. Te informacije vključujejo letne tehnične podatke v zvezi z zahtevami glede prometne infrastrukture iz Poglavja III, razen če so bile take informacije že zbrane na ravni vseevropskega prometnega omrežja za namene drugih aplikacij ali podatkovnih zbirk Unije.

3. To obveščanje se zagotovi avtomatsko prek interaktivnega geografskega in tehničnega informacijskega sistema za vseevropsko prometno omrežje (TENtec). Dokler funkcija avtomatizirane izmenjave podatkov v omrežju TENtec ne začne v celoti delovati, se ta prenos zagotovi vsaki dve leti.

4. Kar zadeva naložbe, povezane s projekti skupnega interesa, države članice vsaki dve leti sporočijo finančne podatke v obliki letnih zbirnih podatkov za posamezen način prevoza in omrežje (jedrno omrežje, razširjeno jedrno omrežje in celovito omrežje).

5. Komisija sprejme izvedbene akte, v katerih določi seznam tehničnih podatkov, ki se sporočijo na podlagi odstavka 2 tega člena. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 61(3).

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

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

7. Komisija in države članice si po najboljših močeh prizadevajo, da zagotovijo kakovost, popolnost in skladnost podatkov v informacijskem sistemu TENtec. Sodelujejo, da bi omogočile avtomatizirano izmenjavo podatkov med nacionalnimi sistemi in viri podatkov ter TENtec.

*Člen 58*

**Posodabljanje omrežja**

1. Po odobritvi zadevne države članice v skladu s členom 172, drugi odstavek, PDEU se na Komisijo prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 62 te uredbe za spremembo njenih prilog I in II, da se:

(a) upoštevajo spremembe, ki izhajajo iz količinskih pragov, določenih v členu 21(3), točka (a), členu 25(4), točki (a) in (b), ter členu 33(2), ter količinskih pragov in kvalitativnih zahtev iz člena 25(4), točka (c); v zvezi s tem Komisija:

(i) v celovito omrežje vključi pristanišča na celinskih plovnih poteh, pomorska pristanišča in letališča, če se dokaže, da njihov povprečni obseg prometa v zadnjih treh letih presega ustrezno mejno vrednost, in

(ii) iz celovitega omrežja izključi pomorska pristanišča in letališča, če se dokaže, da njihov povprečni obseg prometa v zadnjih šestih letih znaša manj kot 85 % ustrezne mejne vrednosti, razen pomorskih pristanišč, vključenih v celovito omrežje, pri katerih so izpolnjeni pogoji iz člena 25(4), točka (d) ali (e), ali na zahtevo zadevne države članice;

(b) na zahtevo zadevne države članice vključijo pristanišča na celinskih plovnih poteh, pomorska pristanišča in letališča v celovito ali jedrno omrežje, če je ta infrastruktura zaradi svojega geostrateškega pomena za Unijo pridobila dodatno evropsko dodano vrednost in če se bodisi dokaže, da so zahteve iz ustreznega oddelka poglavja III izpolnjene, bodisi je zadostno utemeljeno, da bodo izpolnjeni ustrezni roki za izpolnitev teh zahtev;

(c) v vseevropsko prometno omrežje vključijo urbana vozlišča, če se dokaže, da izpolnjujejo zahteve iz člena 40(2);

(d) na zahtevo zadevne države članice urbana vozlišča izključijo iz vseevropskega prometnega omrežja, če se dokaže, da ne izpolnjujejo več zahtev iz člena 40(2);

(e) urbana vozlišča, ki izpolnjujejo zahteve iz člena 40(2), na zahtevo zadevne države članice v izjemnih in ustrezno utemeljenih primerih s soglasjem ustreznih organov zadevnega urbanega vozlišča izključijo iz vseevropskega prometnega omrežja;

(f) v vseevropsko prometno omrežje vključijo železniško-cestni terminali in terminali vzdolž celinskih plovnih poti, ki jih določi država članica v skladu s členom 36(5), na zahtevo zadevne države članice iz vseevropskega prometnega omrežja izključijo železniško-cestni terminali ali se iz njega na zahtevo zadevnih držav članic izključi multimodalni tovorni terminal iz člena 36(1), točke (a), (b) in (c) ali

(g) na podlagi informacij, ki jih zagotovi zadevna država članica v skladu s členom 57(1), prilagodijo zemljevidi za cestno in železniško infrastrukturo ter infrastrukturo po celinskih plovnih poteh na strogo omejen način, da bi odražale napredek, dosežen pri izgradnji omrežja. Pri prilagajanju teh zemljevidov Komisija ne prilagodi nobenega poteka tras, ki bi odstopal od ustreznega sklepa o odobritvi projekta.

Prilagoditve iz točke (a) prvega pododstavka temeljijo na najnovejših razpoložljivih statističnih podatkih, ki jih objavi Eurostat, če ti niso na voljo, pa na podatkih nacionalnih statističnih uradov držav članic, pri čemer se izvzamejo leta, na katera so vplivali nepredvideni dogodki, zaradi katerih so se občutno zmanjšali prometni tokovi.

Pri izključitvi urbanih vozlišč iz vseevropskega prometnega omrežja na zahtevo države članice, kot je navedeno v točki (d) prvega pododstavka, se zahtevi priloži mnenje ustreznih organov zadevnega urbanega vozlišča.

Prilagoditev iz točke (g) prvega pododstavka lahko vključuje prilagoditev statusa novih gradenj, ki se na zemljevidih iz prilog označijo s pikčastimi črtami, pa tudi njihove čezmejne povezave, če s tem soglaša sosednja država članica ali države članice. Prilagoditev lahko vključuje tudi nadgradnjo čezmejnih odsekov, če s tem soglašata obe zadevni državi članici.

2. Z delegiranim aktom za vključitev urbanega vozlišča v Prilogo II na podlagi odstavka 1, točka (c), tega člena:

(a) se roki iz člena 41(1), točki (b) in (c), podaljšajo za tri leta, in sicer do 31. decembra 2030 oziroma 31. decembra 2033, in se za urbana vozlišča, vključena v Prilogo II, po izteku rokov iz člena 41(1), točka (b) ali (c), ti roki podaljšajo za tri leta po začetku veljavnosti navedenega delegiranega akta ter

(b) se podaljšuje veljavni rok za izpolnitev zahtev iz člena 41(1), točka (d), za pet let, tj. do 31. decembra 2045 in se za urbana vozlišča, vključena v Prilogo II, po izteku roka iz člena 41(1), točka (d), ta rok podaljša za pet let po začetku veljavnosti navedenega delegiranega akta.

3. Z delegiranim aktom za vključitev železniško-cestnega terminala v prilogi I in II na podlagi odstavka 1, točka (f), tega člena:

(a) se podaljšuje rok iz člena 38(1), točka (c), in člena 38(2) za tri leta, tj. do 31. decembra 2033, in se za železniško-cestne terminale, vključene v prilogi I in II, po izteku rokov iz člena 38(1), točka (c), in člena 38(2) ti roki podaljšajo za tri leta po začetku veljavnosti navedenega delegiranega akta ter

(b) se podaljšuje rok iz člena 38(3) za pet let, do 31. decembra 2045, in se za železniško-cestne terminale, vključene v prilogi I in II, po izteku roka iz člena 38(3), ta rok podaljša za pet let po začetku veljavnosti navedenega delegiranega akta.

4. Projekt skupnega interesa v zvezi z infrastrukturo, ki je na novo vključena v vseevropsko prometno omrežje na podlagi delegiranega akta, sprejetega na podlagi odstavka 1, je upravičen do finančne pomoči Unije na podlagi instrumentov, ki so na voljo za vseevropsko prometno omrežje, od datuma začetka veljavnosti navedenega delegiranega akta.

Projekti skupnega interesa v zvezi z infrastrukturo, ki so bili izključeni iz vseevropskega prometnega omrežja, prenehajo biti upravičeni od datuma začetka veljavnosti delegiranih aktov, sprejetih na podlagi odstavka 1. Prenehanje upravičenosti ne vpliva na sklepe o financiranju ali nepovratnih sredstvih, ki jih je Komisija sprejela pred navedenim datumom.

5. Ob upoštevanju člena 172, drugi odstavek, PDEU se na Komisijo prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 62 te uredbe za spremembo Priloge IV zaradi vključitve ali prilagoditve informativnih zemljevidov prometnih infrastrukturnih omrežij sosednjih držav. Taki delegirani akti temeljijo na sporazumih na visoki ravni o prometnih infrastrukturnih omrežjih med Unijo in zadevnimi sosednjimi državami.

*Člen 59*

**Sodelovanje z javnimi in zasebnimi deležniki**

V fazi načrtovanja in gradnje projektov se po potrebi spoštujejo nacionalni postopki v zvezi s sodelovanjem in posvetovanjem z regionalnimi in lokalnimi organi ter civilno družbo, na katere vpliva projekt skupnega interesa. Pri projektih skupnega interesa, ki spadajo na področje uporabe Direktive (EU) 2021/1187, je treba spoštovati njene zahteve. Komisija spodbuja izmenjavo dobrih praks na tem področju, zlasti v zvezi s posvetovanjem z osebami v ranljivem položaju in njihovim vključevanjem.

*Člen 60*

**Uskladitev nacionalnih načrtov s prometno politiko Unije**

1. Države članice zagotovijo, da so nacionalni načrti in programi, ki prispevajo k razvoju vseevropskega prometnega omrežja, skladni s prometno politiko Unije ter prednostnimi nalogami in roki iz te uredbe. Med drugim upoštevajo tudi prednostne naloge iz delovnih načrtov za ustrezne koridorje in horizontalni prednostni nalogi za zadevne države članice, po potrebi pa tudi izvedbene akte iz člena 55(1) in (2).

2. Države članice Komisiji čim prej po začetku javnega posvetovanja o načrtih ali programih predložijo ustrezne osnutke nacionalnih načrtov ali programov, ki prispevajo k razvoju vseevropskega prometnega omrežja ali njihove povzetke, ter vse bistvene spremembe teh načrtov ali programov.

Komisija lahko izda mnenje o usklajenosti osnutkov nacionalnih načrtov in programov s prednostnimi nalogami iz te uredbe ter prednostnimi nalogami iz delovnih načrtov za ustrezne evropske prometne koridorje in horizontalni prednostni nalogi ter izvedbenimi akti, sprejetimi v skladu s členom 55(1) in (2). Mnenje ne vpliva na veljavnost nacionalnih načrtov in programov ter ne preprečuje njihovega sprejetja in uporabe.

Države članice Komisiji predložijo tudi končne nacionalne načrte ali programe, ko so sprejeti.

*Člen 61*

**Postopek v odboru**

1. Komisiji pomaga odbor. Ta odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011.

2. Komisiji za potrebe člena 23(3), drugi pododstavek, te uredbe pomaga odbor, ustanovljen na podlagi člena 7 Direktive Sveta 91/672/EGS ([62]).

3. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011.

Če odbor ne predloži nobenega mnenja, Komisija ne sprejme osnutka izvedbenega akta in se uporabi člen 5(4), tretji odstavek, Uredbe (EU) št. 182/2011.

*Člen 62*

**Izvajanje prenosa pooblastila**

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov je preneseno na Komisijo pod pogoji, določenimi v tem členu.

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

2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 11(3) ter člena 58(1) in (5) se prenese na Komisijo za obdobje petih let od 18. julija 2024. Komisija pripravi poročilo o prenosu pooblastila najpozneje devet mesecev pred koncem petletnega obdobja. Prenos pooblastila se samodejno podaljšuje za enako dolga obdobja, razen če Evropski parlament ali Svet nasprotuje takemu podaljšanju najpozneje tri mesece pred koncem vsakega obdobja.

3. Prenos pooblastil iz člena 11(3) ter člena 58(1) in (5) lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. S sklepom o preklicu preneha veljati prenos pooblastila iz navedenega sklepa. Sklep začne učinkovati dan po njegovi objavi v *Uradnem listu Evropske unije* ali na poznejši dan, ki je določen v navedenem sklepu. Sklep ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.

4. Komisija se pred sprejetjem delegiranega akta posvetuje s strokovnjaki, ki jih imenujejo države članice, v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje.

5. Komisija takoj po sprejetju delegiranega akta o njem sočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.

6. Delegirani akt, sprejet na podlagi člena 11(3) ter člena 58(1) in (5), začne veljati le, če mu niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o tem aktu ali če pred iztekom tega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestita Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.

*Člen 63*

**Pregled**

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

Pri oceni upošteva letno poročilo o stanju in delovne načrte, ki so jih pripravili evropski koordinatorji na podlagi člena 52(5), točka (e), oziroma člena 54(1), ter nacionalne načrte in programe iz člena 60(1).

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

(a) skladnost s to uredbo;

(b) napredek pri izvajanju te uredbe in morebitne zamude;

(c) spremembe tokov potniškega in tovornega prometa;

(d) razvoj na področju naložb v nacionalno prometno infrastrukturo in

(e) potrebo po spremembi te uredbe.

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

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

*Člen 64*

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

1. Ob velikih zamudah pri začetku ali zaključku del v jedrnem omrežju, razširjenem jedrnem omrežju in celovitem omrežju v primerjavi s prvotnim pričakovanim časovnim načrtom, določenim v izvedbenih aktih iz člena 55, lahko Komisija od zadevne države članice ali zadevnih držav članic zahteva, da navedejo razloge za zamudo. Država članica te razloge sporoči v treh mesecih od zahteve. Na podlagi prejetega odgovora se Komisija posvetuje z zadevno državo članico ali zadevnimi državami članicami, da bi rešila težavo, ki je povzročila zamudo.

2. Če se odsek, pri katerem se pojavi zamuda, nanaša na evropski prometni koridor, evropski koordinator sodeluje pri podpori državam članicam pri reševanju težave.

3. Brez poseganja v postopek iz člena 258 PDEU in v člen 8(5) te uredbe lahko Komisija po preučitvi razlogov, ki jih zadevna država članica ali zadevne države članice navedejo na podlagi prvega odstavka tega člena, če je mogoče znatno zamudo pri začetku ali zaključku del na jedrnem omrežju, razširjenem jedrnem omrežju ali celovitem omrežju pripisati državi članici ali državam članicam brez ustrezne utemeljitve, zadevnim državam članicam predloži priporočila za odpravo te zamude in preprečitev ali zmanjšanje nadaljnjih zamud.

*Člen 65*

**Izvzetja**

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

Določbe v zvezi z evropsko standardno nazivno tirno širino 1 435 mm za železniški promet iz člena 17 se ne uporabljajo za Irsko, otoke in najbolj oddaljene regije.

*Člen 66*

**Spremembe Uredbe (EU) 2021/1153**

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

*Člen 67*

**Spremembe Uredbe (EU) št. 913/2010**

Uredba (EU) št. 913/2010 se spremeni:

(1) člen 1 se nadomesti z naslednjim:

„*Člen 1*

**Namen in področje uporabe**

1. V tej uredbi so določena pravila za organizacijo, upravljanje in vodenje mednarodnih železniških koridorjev za konkurenčen železniški tovorni promet z namenom razvoja evropskega železniškega omrežja za konkurenčen tovorni promet. Uredba določa pravila za organizacijo in upravljanje tovornih koridorjev ter okvirno načrtovanje naložb.

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

(2) člen 2 se nadomesti z naslednjim:

„*Člen 2*

**Opredelitev pojmov**

1. V tej uredbi se uporabljajo opredelitve pojmov iz člena 3 Direktive 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. novembra 2012 o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja (*).

2. Poleg opredelitev iz odstavka 1:

(a) ‚tovorni koridor' pomeni železniške proge evropskega prometnega koridorja za tovorni promet, kot so opredeljene v členu 11(1) Uredbe (EU) 2024/1679 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. julija 2024 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja (**) in Prilogi III k navedeni uredbi, vključno z železniško infrastrukturo in njeno opremo ter ustreznimi storitvami železniškega prometa v skladu z Direktivo 2012/34/EU;

(b) ‚izvedbeni načrt' pomeni dokument, v katerem so predstavljeni sredstva, strategija in ukrepi, ki jih zadevne strani nameravajo izvesti ter ki so potrebni in zadostni za organizacijo in upravljanje tovornega koridorja;

(c) ‚terminal' pomeni objekt ob tovornem koridorju, ki je posebej urejen za natovarjanje ali iztovarjanje blaga s tovornih vlakov ter povezovanje storitev v železniškem tovornem prometu s storitvami cestnega, pomorskega, rečnega in letalskega prometa ali za sestavljanje ali spreminjanje kompozicije tovornih vlakov; in po potrebi za izvajanje mejnih postopkov na mejah z evropskimi tretjimi državami;

(d) ‚evropski koordinator' pomeni koordinatorja iz člena 52 Uredbe (EU) 2024/1679.

(*) UL L 343, 14.12.2012, str. 32.
(**) UL L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj.";

(3) naslov poglavja II se nadomesti z naslednjim:

„**ORGANIZACIJA IN UPRAVLJANJE TOVORNIH KORIDORJEV**";

(4) člen 3 se nadomesti z naslednjim:

„*Člen 3*

**Organizacija in upravljanje tovornih koridorjev**

1. Države članice in upravljavci infrastrukture, pristojni za tovorni koridor, ki je del evropskega prometnega koridorja, od 18. julija 2024 ali v primeru spremembe trase navedenega evropskega prometnega koridorja na podlagi člena 11(3) Uredbe (EU) 2024/1679 v 18 mesecih od datuma navedene spremembe prilagodijo upravljanje tovornega koridorja. V ustrezno utemeljenih primerih in po soglasju Komisije se obdobje lahko podaljša na 24 mesecev. Izvršni odbor in upravni odbor tovornega koridorja sprejmeta ukrepe, potrebne za prilagoditev organizacije in upravljanja tovornega koridorja v skladu s členi 9 do 19 te uredbe novi geografski uskladitvi.

2. Izvršni odbor tovornega koridorja se lahko odloči, da bo obravnaval upravne, operativne in interoperabilnostne vidike mednarodnih storitev železniškega potniškega prometa na koridorju. Člena 11 in 14 se ne uporabljata za te storitve.";

(5) členi 4 do 7 se črtajo;

(6) člen 8 se spremeni:

(a) odstavka 1 in 2 se nadomestita z naslednjim:

„1. Zadevne države članice za vsak tovorni koridor ustanovijo izvršni odbor, ki je odgovoren za določitev splošnih ciljev tovornega koridorja, nadzor in sprejemanje ukrepov, kakor je izrecno določeno v odstavku 7 tega člena ter v členih 9 in 11, členu 14(1) in členu 22. Izvršni odbor sestavljajo predstavniki organov zadevnih držav

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

2. Zadevni upravljavci infrastrukture, in kadar je potrebno organ za dodeljevanje poti iz člena 7(2) Direktive 2012/34/EU, za vsak tovorni koridor ustanovijo upravni odbor, pristojen za sprejemanje ukrepov, kot je to izrecno določeno v odstavkih 5, 7, 8 in 9 tega člena ter v členih 9 do 12, členu 13(1), členu 14(2), (6) in (9), členu 16(1), členu 17(1) in členih 18 in 19 te uredbe. Upravni odbor sestavljajo predstavniki upravljavcev infrastrukture.“;

(b) vstavita se naslednja odstavka:

„2a. Država članica, ki je uporabila člen 5(4) pred 18. julijem 2024, se lahko odloči, da upravljavec infrastrukture, odgovoren za železniško infrastrukturo na njenem ozemlju, v obdobju, ki ni daljše od 10 let od 18. julija 2024, ne sodeluje v upravnem odboru, ustanovljenem na podlagi odstavka 2 tega člena. Zadevna država članica o svoji odločitvi nemudoma uradno obvesti Komisijo in druge države članice, ki sodelujejo v zadevnem tovornem koridorju.

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

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

2b. Irska lahko odloči, da predstavniki njenih organov in upravljavec infrastrukture, odgovoren za železniško infrastrukturo na njenem ozemlju, ne sodeluje v izvršnem odboru in/ali upravnem odboru, ustanovljenem na podlagi odstavkov 1 in 2. O svoji odločitvi nemudoma uradno obvesti Komisijo in druge države članice, ki sodelujejo v zadevnem tovornem koridorju.

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

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

(c) odstavki 4 do 8 se nadomestijo z naslednjim:

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

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

6. Odgovornosti izvršnega in upravnega odbora ne posegajo v neodvisnost upravljavcev infrastrukture, določene v členu 4(2) Direktive 2012/34/EU.

7. Upravni odbor ustanovi skupino svetovalcev, ki jo sestavljajo upravljavci in lastniki terminalov tovornega koridorja, po potrebi pa tudi predstavniki morskih pristanišč in pristanišč na celinskih plovnih poteh. Ta skupina svetovalcev lahko da mnenje o vsakem predlogu upravnega odbora, ki neposredno vpliva na naložbe in upravljanje terminalov. Mnenje lahko da tudi na lastno pobudo. Upravni odbor vsa takšna mnenja upošteva. V primeru

nesoglasja med upravnim odborom in skupino svetovalcev se slednja lahko posvetuje z izvršnim odborom. Izvršni odbor obvesti zadevnega evropskega koordinatorja in deluje kot posrednik ter pravočasno izda mnenje o zadevi. Tudi zadevni evropski koordinator lahko pravočasno poda mnenje o zadevi. Vendar končno odločitev sprejme upravni odbor.

8. Upravni odbor sestavi še eno skupino svetovalcev, v kateri so železniški prevozniki, ki bi radi uporabljali tovorni koridor. Ta skupina svetovalcev lahko poda mnenje o vsakem predlogu upravnega odbora, ki vpliva na te prevoznike. Mnenje lahko da tudi na lastno pobudo. Upravni odbor vsa takšna mnenja upošteva. V primeru nesoglasja med upravnim odborom in skupino svetovalcev se slednja lahko posvetuje z izvršnim odborom. Izvršni odbor obvesti evropskega koordinatorja in regulatorne organe iz člena 55 Direktive 2012/34/EU, ki jih zadeva tovorni koridor. Izvršni odbor deluje kot posrednik in pravočasno izda mnenje o zadevi. Tudi zadevni evropski koordinator lahko pravočasno poda mnenje o zadevi. Končno odločitev sprejme upravni odbor.

(*) UL L 199, 31.7.1985, str. 1.“;

(d) doda se naslednji odstavek:

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

(7) člen 9 se nadomesti z naslednjim:

*„Člen 9*

**Ukrepi za razvoj tovornega koridorja**

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

Ta načrt zajema:

(a) opis značilnosti tovornega koridorja, vključno z ozkimi grli, ter program ukrepov, potrebnih za izboljšanje organizacije in upravljanja tovornega koridorja;

(b) bistvene dele raziskave iz odstavka 3;

(c) cilje tovornih koridorjev, zlasti kar zadeva uspešnost tovornega koridorja, izraženo kot kakovost storitev in zmogljivost tovornega koridorja v skladu s členom 19 te uredbe, po potrebi pa tudi kvantitativne ali kvalitativne cilje v zvezi z navedenimi cilji. Pri ciljih se upoštevajo prednostne naloge iz člena 19 Uredbe (EU) 2024/1679;

(d) ukrepe za izvajanje členov 12 do 19 ter ukrepe za izboljšanje uspešnosti tovornega koridorja na podlagi rezultatov ocene iz člena 19(3) za doseganje ciljev iz točke (c) tega odstavka;

(e) stališča in oceno skupin svetovalcev iz členov 8(7) in (8) v zvezi z razvojem koridorja;

(f) povzetek sodelovanja in rezultatov posvetovanja iz člena 11, vključno z mnenji skupin svetovalcev iz členov 8(7) in (8) ter povzetkom odgovorov drugih deležnikov.

Upravni odbor pri pripravi izvedbenega načrta upošteva cilje in ukrepe iz delovnega načrta evropskega koordinatorja iz člena 54 Uredbe (EU) 2024/1679. Izvedbeni načrt vključuje sklic na elemente delovnega načrta, ki so pomembni za železniški tovorni promet vzdolž koridorja.

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

2. Upravni odbor redno in vsaj vsaka štiri leta revidira izvedbeni načrt ob upoštevanju napredka pri njegovem izvajanju, trga železniškega tovornega prometa na tovornem koridorju in uspešnosti, merjene v skladu s cilji iz odstavka 1, točka (c).

3. Upravni odbor izvaja in redno posodablja tržno raziskavo o ugotovljenih in pričakovanih spremembah v prometu na zadevnem tovornem koridorju, in sicer z vidika različnih vrst prometa tako v tovornem kot tudi potniškem prometu. V tej raziskavi se po potrebi preuči tudi ravnotežje med negativnimi in pozitivnimi socialno-ekonomskimi učinki razvoja tovornega koridorja.

4. Pri izvedbenem načrtu se upošteva razvoj terminalov, vključno s tržno in v prihodnost usmerjeno analizo multimodalnih tovornih terminalov ter akcijskimi načrti držav članic za tovorni koridor iz člena 36(3) in (4) Uredbe (EU) 2024/1679.

5. Če je potrebno, upravni odbor sprejme ukrepe za sodelovanje z regionalnimi in/ali lokalnimi upravami glede izvedbenega načrta.“;

(8) člen 11 se nadomesti z naslednjim:

*„Člen 11*

**Načrtovanje naložb**

1. Izvršni in upravni odbor tovornega koridorja sodelujeta z evropskim koordinatorjem, ki ga zadeva tovorni koridor, v zvezi z infrastrukturnimi in naložbenimi potrebami, ki izhajajo iz železniškega tovornega prometa, za podporo pripravi delovnega načrta iz člena 54 Uredbe (EU) 2024/1679.

2. Upravni odbor se o potrebah po razvoju infrastrukture in naložbah posvetuje s skupinama svetovalcev iz členov 8(7) in (8). Posvetovanje temelji na ustrezni posodobljeni dokumentaciji v zvezi z načrtovanjem infrastrukture na ravni koridorja in nacionalni ravni. Mnenja svetovalnih skupin za naložbe morajo biti ustrezno utemeljena. Izvršni odbor zagotovi ustrezno usklajevanje med temi posvetovalnimi dejavnostmi in mehanizmi usklajevanja na nacionalni ravni iz člena 7e Direktive 2012/34/EU.

3. Pri sodelovanju in posvetovanju se obravnavajo zlasti:

(a) potrebe železniškega tovornega prometa po zmogljivostih, pomembne za načrtovanje infrastrukture in naložb, zlasti v zvezi s tovornimi vlaki dolžine najmanj 740 m, ob upoštevanju potrebe po zmogljivostih iz člena 14(2) te uredbe in vsake infrastrukture, ki se na podlagi člena 47 Direktive 2012/34/EU razglasi za preobremenjeno;

(b) zahteve glede infrastrukture vseevropskega prometnega omrežja, ki se nanašajo na železniški tovorni promet, kot je določeno v poglavjih II in III Uredbe (EU) 2024/1679;

(c) potreba po ciljno usmerjenih naložbah za odpravljanje lokalnih ozkih grl, izboljšanje vozlišč in železniških dovoznih poti ali tehnične opreme za povečanje operativne uspešnosti.“

(9) v členu 13 se odstavka 3 in 4 nadomestita z naslednjim:

„3. V okviru sistema vse na enem mestu se odloča tudi o uporabi vnaprej določenih vlakovnih poti iz člena 14(3) in o rezervnih zmogljivostih iz člena 14(5). Zmogljivosti se dodelijo v skladu s pravili o dodeljevanju zmogljivosti iz Direktive 2012/34/EU. O tej uporabi in sprejetih odločitvah se nemudoma obvestijo pristojni upravljavci infrastrukture.

4. Za vsako prošnjo za dodelitev infrastrukturne zmogljivosti, ki je ni mogoče odobriti v skladu z odstavkom 3, se v okviru sistema vse na enem mestu vsaka vloga za infrastrukturne zmogljivosti nemudoma pošlje pristojnim upravljavcem infrastrukture in, kadar je to ustrezno, organom za dodeljevanje poti iz člena 7(2) Direktive 2012/34/EU, ki o vlogi odločajo v skladu s členom 38 in poglavjem IV, oddelek 3, navedene direktive ter o svoji odločitvi obvestijo sistem vse na enem mestu, ki zadevo nadalje obravnava.“;

(10) člen 14 se spremeni:

(a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. Izvršni odbor opredeli okvir za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti tovornega koridorja v skladu s členom 39 Direktive 2012/34/EU.“;

(b) odstavek 3 se nadomesti z naslednjim:

„3. Upravljavci infrastrukture na podlagi ocene iz odstavka 2 tega člena skupaj določijo in organizirajo mednarodne vnaprej določene vlakovne poti za tovorne vlake, pri čemer uporabijo postopek iz člena 10 Direktive 2012/34/EU ob upoštevanju zmogljivostnih potreb drugih vrst prometa, med drugim potniškega prometa. Določijo tak čas potovanja, pogostost, čas odhoda in prihoda ter trase, primerne za tovorni promet, da bi se povečal tovorni promet z vlaki, ki potujejo na tovornem koridorju. Te vnaprej določene vlakovne poti se objavijo vsaj tri mesece pred rokom za prejem prošenj za zmogljivosti iz Priloge VII k Direktivi 2012/34/EU. Upravljavci infrastrukture več tovornih koridorjev lahko po potrebi usklajujejo mednarodne vnaprej določene vlakovne poti z zmogljivostmi na zadevnih tovornih koridorjih.“;

(c) odstavek 5 se nadomesti z naslednjim:

„5. Če to upravičujejo potrebe trga in ocena iz odstavka 2 tega člena, upravljavci infrastrukture skupaj določijo rezervno zmogljivost za mednarodne tovorne vlake na tovornih koridorjih ob upoštevanju zmogljivostnih potreb drugih vrst prometa, tudi potniškega prometa, ter to rezervo v svojih končnih načrtovanih operativnih voznih redih ohranijo prosto, tako da se lahko hitro in primerno odzovejo na ad hoc vloge za dodelitev zmogljivosti iz člena 48 Direktive 2012/34/EU. Ta zmogljivost se ohrani do roka pred predvidenim časom iz voznega reda, kot je določil upravni odbor. Ta rok ne presega 60 dni.“;

(d) odstavek 8 se nadomesti z naslednjim:

„8. Razen v primeru višje sile, vključno z nujnimi in nepredvidenimi deli, ki so pomembna za zagotavljanje varnosti, se vlakovna pot, dodeljena v hitrem tovornem prometu v skladu s tem členom, ne sme preklicati manj kot dva meseca pred predvidenim časom iz operativnega voznega reda, če se zadevni prosilec s takim preklicem ne strinja. V takšnem primeru si zadevni upravljavec infrastrukture prizadeva prosilcu predlagati enako kakovostno in zanesljivo vlakovno pot, kar ima prosilec pravico sprejeti ali zavrniti. Ta določba ne posega v pravice, ki bi jih prosilec imel na podlagi sporazuma iz člena 44(1) Direktive 2012/34/EU. Prosilec lahko v vsakem primeru zadevo preda regulatornemu organu iz člena 20 te uredbe.“;

(e) odstavek 10 se nadomesti z naslednjim:

„10. V odstavkih 4 in 9 tega člena sklicevanje na upravljavce infrastrukture vključuje tudi, kadar je to ustrezno, organe za dodeljevanje poti iz člena 7(2) Direktive 2012/34/EU.“;

(11) člen 15 se nadomesti z naslednjim:

*„Člen 15*

**Pooblaščeni prosilci**

Ne glede na člen 41(1) Direktive 2012/34/EU lahko prosilci, ki niso železniški prevozniki ali mednarodna združenja, ki jih sestavljajo, zaprosijo za vnaprej določene mednarodne vlakovne poti iz člena 14(3) in rezervne zmogljivosti iz člena 14(5). Če želijo uporabiti to vlakovno pot za tovorni promet na tovornem koridorju, morajo ti prosilci pooblastiti železniškega prevoznika, da sklene pogodbo z upravljavcem železniške infrastrukture v skladu s členom 28 Direktive 2012/34/EU.“;

(12) člen 17(2) se nadomesti z naslednjim:

„2. Vsak zadevni upravljavec infrastrukture pripravi prednostna pravila za upravljanje različnih vrst prometa na delu tovornih koridorjev v njegovi odgovornosti v skladu s skupnimi cilji in/ali smernicami iz odstavka 1 tega člena. Ta prednostna pravila se objavijo v programu omrežja iz člena 27 Direktive 2012/34/EU.“;

(13) V členu 18 se točka (a) nadomesti z naslednjim:

„(a) vse podatke iz programa omrežja za nacionalna omrežja, ki zadevajo tovorni koridor, izdelanega v skladu s postopkom iz člena 27 Direktive 2012/34/EU;“;

(14) člen 19 se nadomesti z naslednjim:

*„Člen 19*

**Kakovost storitve na tovornem koridorju**

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

2. Upravni odbor spremlja uspešnost storitev, ki jih upravljavci infrastrukture zagotavljajo prosilcem pri opravljanju njihovih bistvenih nalog, če spadajo na področje uporabe členov 12 do 18, in uspešnost železniških tovornih storitev v tovornem koridorju. Uspešnost se spremlja s kvalitativnega in kvantitativnega vidika, po potrebi na podlagi kazalnikov uspešnosti v zvezi s cilji tovornega koridorja, določenimi v skladu s členom 9(1), točka (c). Upravni odbor se o ustreznih kazalnikih uspešnosti posvetuje s skupinama svetovalcev iz členov 8(7) in (8) ter evropskim koordinatorjem.

3. Upravni odbor oceni rezultate spremljanja uspešnosti v zvezi s cilji, določenimi v skladu s členom 9(1), točka (c), in operativnimi prednostnimi nalogami iz člena 19 Uredbe (EU) 2024/1679.

4. Upravni odbor pripravi in objavi letno poročilo, v katerem predstavi rezultate dejavnosti, ki se izvajajo na podlagi tega člena. V namenskem oddelku poročila predstavi stališča skupin svetovalcev iz členov 8(7) in (8) ter njuno oceno uspešnosti. Upravni odbor predloži letno poročilo izvršnemu odboru v odobritev.“;

(15) člen 20 se spremeni:

(a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. Regulatorni organi iz člena 55 Direktive 2012/34/EU sodelujejo pri preverjanju konkurence v koridorju železniškega tovornega prometa. Zagotavljajo predvsem možnost dostopa brez diskriminacije do koridorja in so odgovorni za pritožbo, predvideno v členu 56(1) navedene direktive. Izmenjujejo si potrebne podatke, ki jih dobijo od upravljavcev infrastrukture in drugih ustreznih strani.“;

(b) odstavek 6 se nadomesti z naslednjim:

„6. Vsi predstavniki upravljavcev infrastrukture iz člena 40(1) in (2) Direktive 2012/34/EU nemudoma zagotovijo vse potrebne informacije za obravnavo pritožbe ali za preiskavo iz odstavka 3 tega člena, ki jih je zahteval regulatorni organ države članice, v kateri ima predstavnik sedež. Regulatorni organ lahko take podatke o zadevni mednarodni vlakovni poti pošlje regulatornim organom iz odstavka 3 tega člena.“;

(16) člen 21 se črta;

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

„*Člen 22*

**Spremljanje izvajanja**

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

*Člen 23*

**Poročilo**

Komisija redno preverja uporabo te uredbe. Evropskemu parlamentu in Svetu prvič predloži poročilo do 10. novembra 2015, nato pa vsaka štiri leta.“;

(18) Priloga se črta.

*Člen 68*

**Razveljavitev**

Uredba (EU) št. 1315/2013 se razveljavi z učinkom od 18. julija 2024.

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

*Člen 69*

**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, 13. junija 2024

| *Za Evropski parlament* | *Za Svet* |
|---|---|
| *predsednica* | *predsednica* |
| R. METSOLA | H. LAHBIB |

SEZNAM PRILOG


| | |
|---|---|
| PRILOGA I | Zemljevidi celovitega, razširjenega jedrnega in jedrnega omrežja |
| PRILOGA II | Seznam vozlišč vseevropskega prometnega omrežja |
| PRILOGA III | Trasa evropskih prometnih koridorjev |
| PRILOGA IV | Informativni zemljevidi vseevropskega prometnega omrežja, razširjenega v določene tretje države |
| PRILOGA V | Smernice glede načrtovanja trajnostne mobilnosti v mestih za urbana vozlišča |
| PRILOGA VI | Spremembe Uredbe (EU) 2021/1153 |
| PRILOGA VII | Korelacijska tabela |

*PRILOGA I*

**ZEMLJEVIDI CELOVITEGA, RAZŠIRJENEGA JEDRNEGA IN JEDRNEGA OMREŽJA**

**Celinske plovne**

| Omrežje | Status | | |
|---|---|---|---|
| Jedrno | Dokončano in/ali ki ga je treba nadgraditi | | |
| Jedrno | Nova gradnja | | |

**Železnice**

| Omrežje | Status | Omr. za konv. | ≥ 200 km/h* |
|---|---|---|---|
| Jedrno | Železnica dokončana in/ali ki jo je treba nadgraditi do | | |
| Jedrno | Nova gradnja železnice do 2030 | | |
| Razširjeno jedrno | Železnica dokončana in/ali ki jo je treba nadgraditi do | | |
| Razširjeno jedrno | Nova gradnja železnice do 2040 | | |
| Celovito | Železnica dokončana in/ali ki jo je treba nadgraditi do | | |
| Celovito | Nova gradnja železnice do 2050 | | |
| Celovito/ Jedrno | Načrtovano | | |

**Ceste**

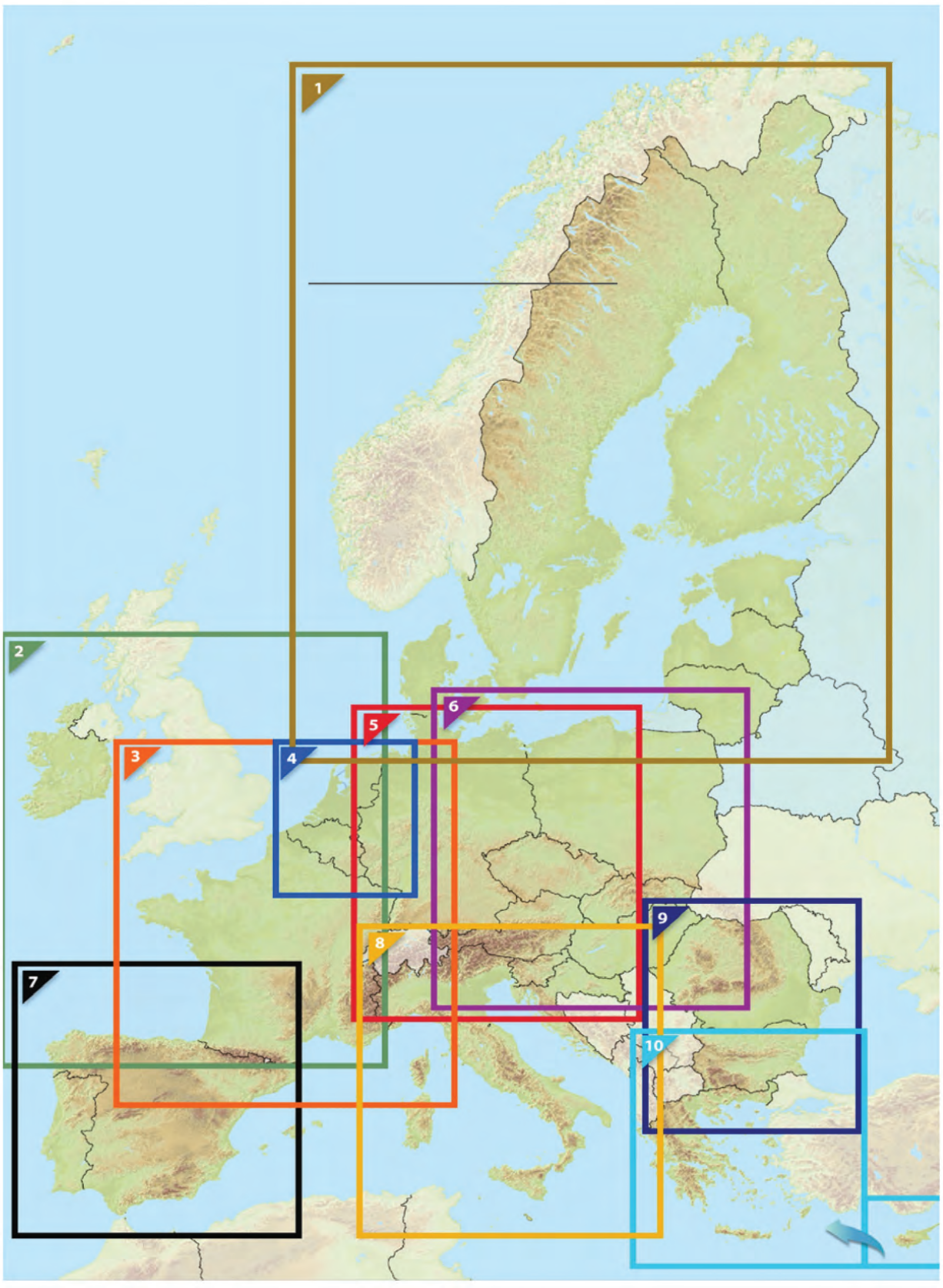
| Omrežje | Status | | |
|---|---|---|---|
| Jedrno | Cesta dokončana in/ali ki jo je treba nadgraditi do 2030 | | |
| Jedrno | Nova gradnja ceste do 2030 | | |
| Razširjeno jedrno | Cesta dokončana in/ali ki jo je treba nadgraditi do 2040 | | |
| Razširjeno jedrno | Nova gradnja ceste do 2040 | | |
| Celovito | Cesta dokončana in/ali ki jo je treba nadgraditi do 2050 | | |
| Celovito | Nova gradnja ceste do 2050 | | |
| Celovito/ Jedrno | Načrtovano | | |

**Vozlišča**

| Jedrno | Pristanišča** | | |
|---|---|---|---|
| Celovito | Pristanišča** | | |
| Jedrno | Letališča** | | |
| Celovito | Letališča** | | |
| Jedrno | Železniško-cestni terminali/terminali vzdolž celinskih | | |
| Celovito | Železniško-cestni terminali/terminali vzdolž celinskih | | |
| | Glavna mesta | | |
| | Urbana vozlišča | | |

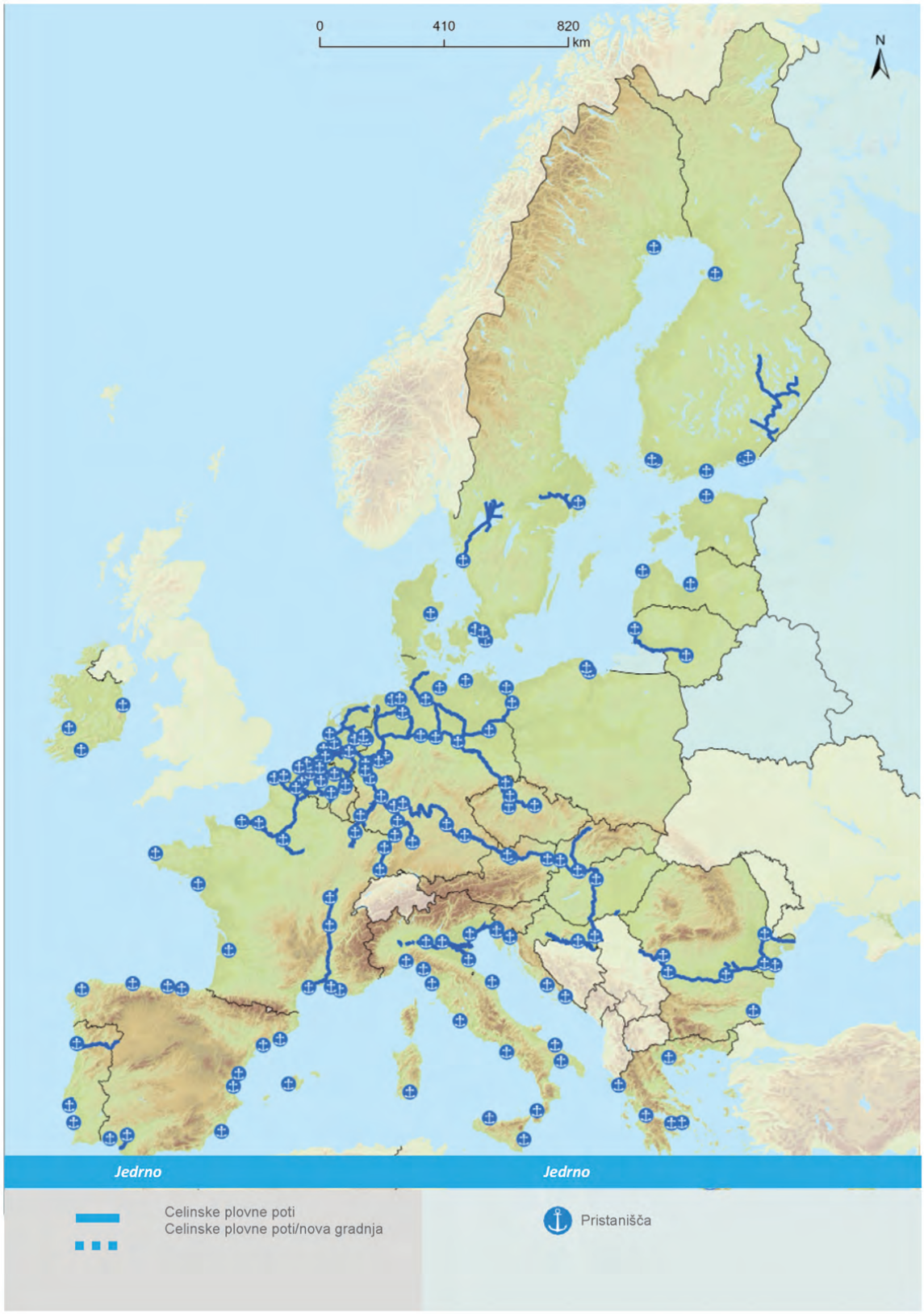
* Hitrost okoli 200 km/h, predvidena kot okvirna povprečna vrednost brez pravnega učinka

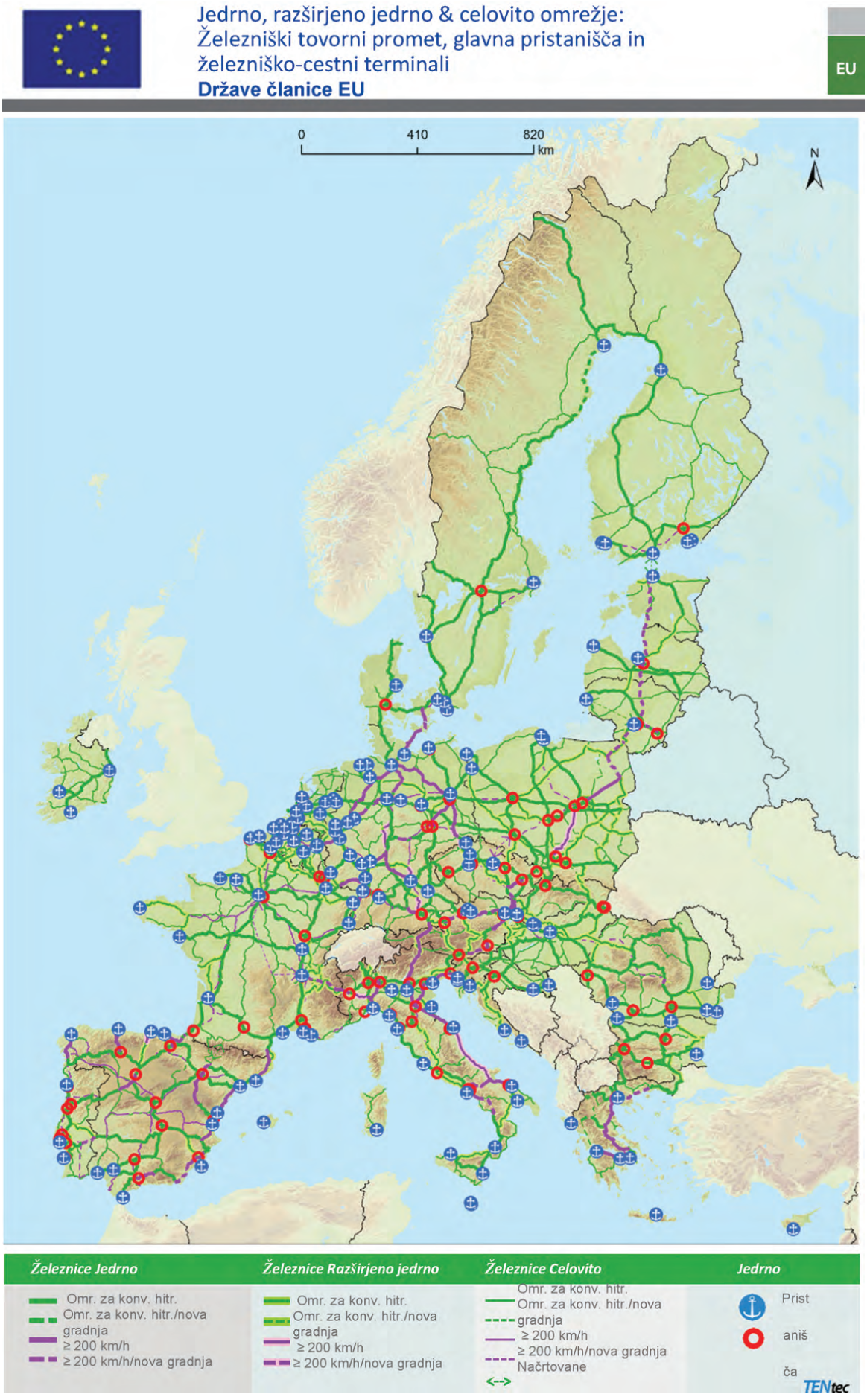
Prikaz zemljevidov za države članice

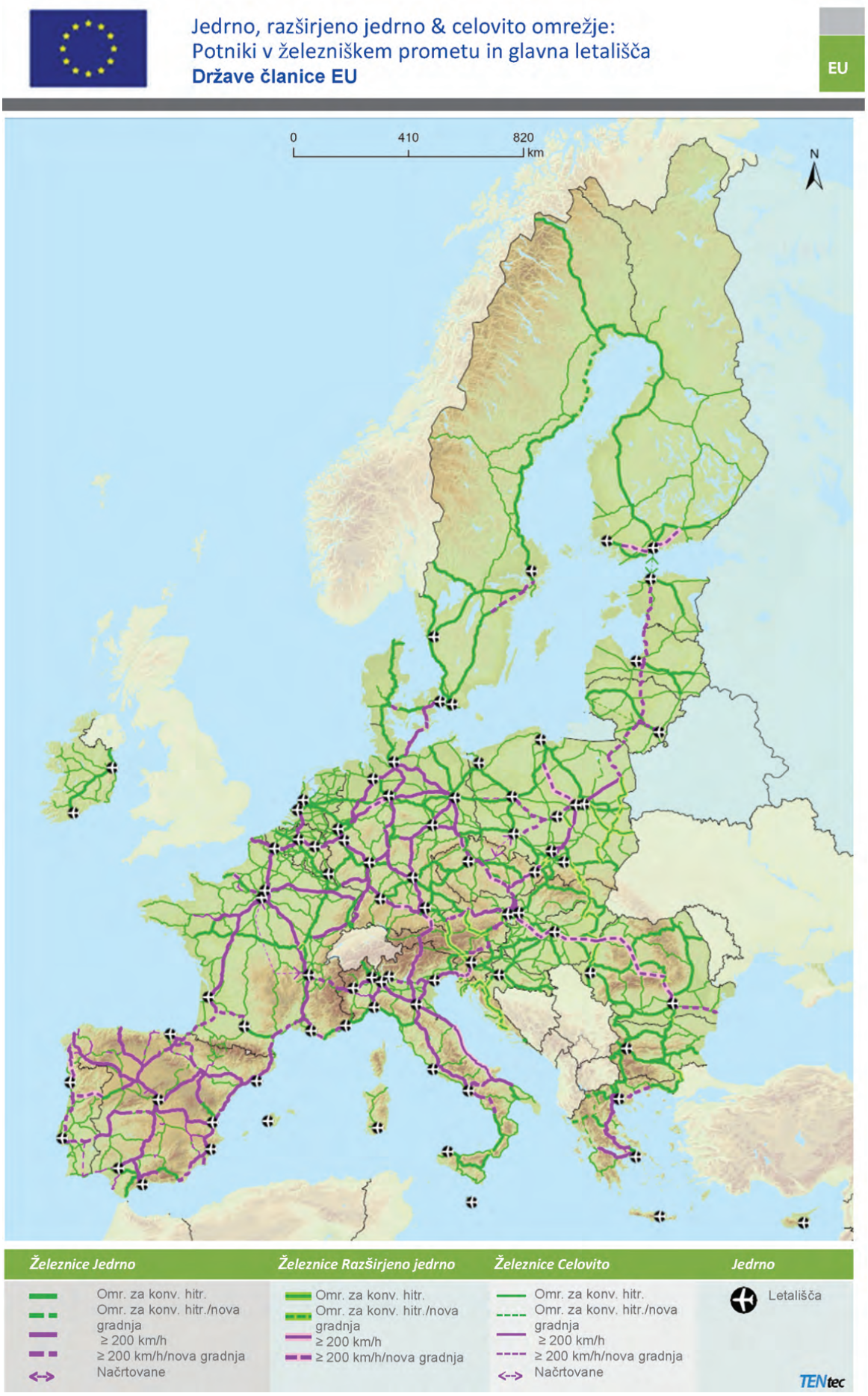


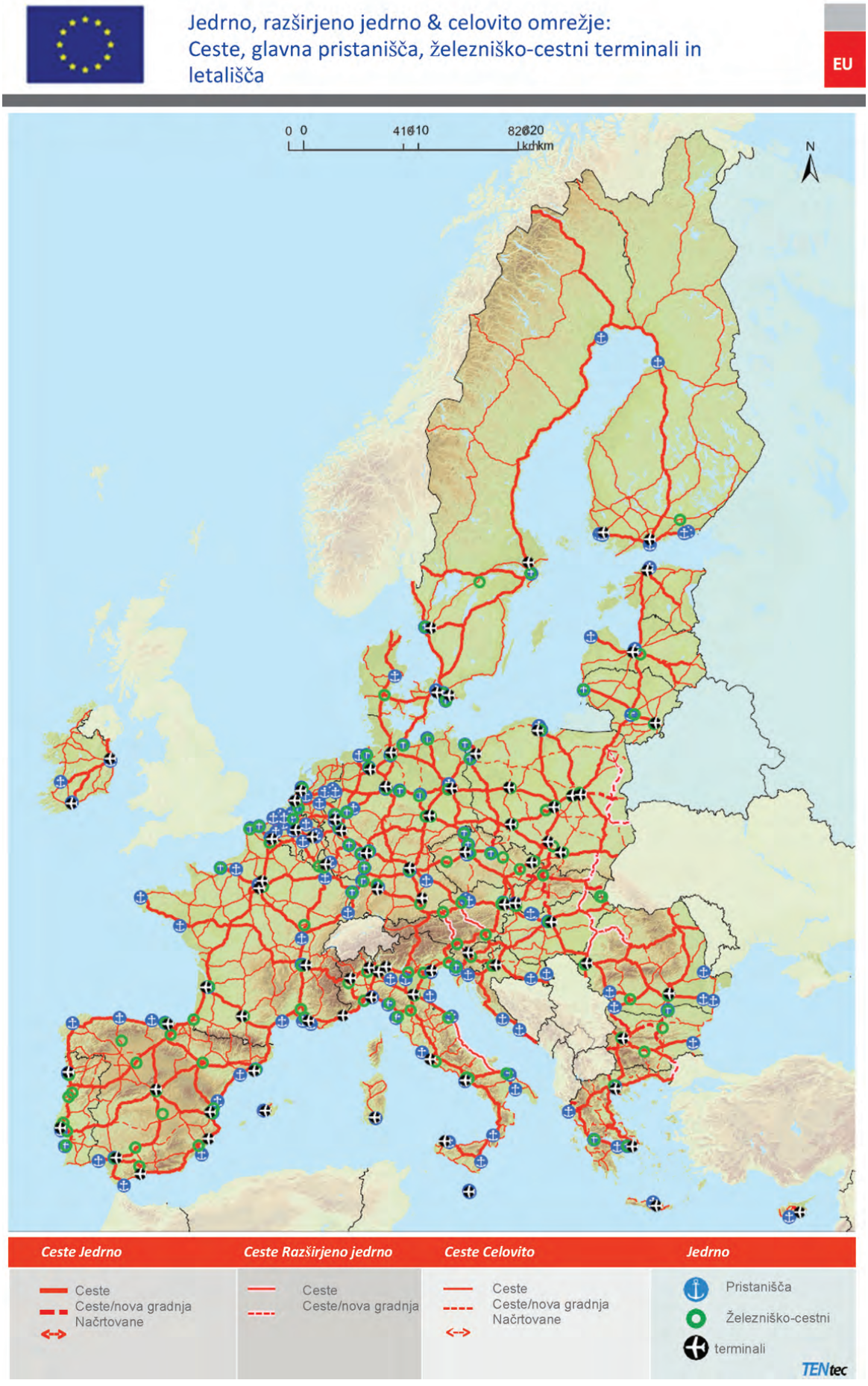
Celovito & jedrno omrežje:
Celinske plovne poti in glavna pristanišča
**Države članice EU**

EU




Jedrno, razširjeno jedrno & celovito omrežje:
Železniški tovorni promet, glavna pristanišča in
železniško-cestni terminali
Države članice EU
EU
0
410
820
km
N
Železnice Jedrno
Omr. za konv. hitr.
Omr. za konv. hitr./nova gradnja
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nova gradnja
Železnice Razširjeno jedrno
Omr. za konv. hitr.
Omr. za konv. hitr./nova gradnja
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nova gradnja
Železnice Celovito
Omr. za konv. hitr.
Omr. za konv. hitr./nova gradnja
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nova gradnja
Načrtovane
Jedrno
Prist
aniš
ča
TENtec


Jedrno, razširjeno jedrno & celovito omrežje:
Potniki v železniškem prometu in glavna letališča
Države članice EU
EU
0
410
820
km
N
Železnice Jedrno
Omr. za konv. hitr.
Omr. za konv. hitr./nova gradnja
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nova gradnja
Načrtovane
Železnice Razširjeno jedrno
Omr. za konv. hitr.
Omr. za konv. hitr./nova gradnja
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nova gradnja
Železnice Celovito
Omr. za konv. hitr.
Omr. za konv. hitr./nova gradnja
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nova gradnja
Načrtovane
Jedrno
Letališča
TENtec


Jedrno, razširjeno jedrno & celovito omrežje:
Ceste, glavna pristanišča, železniško-cestni terminali in letališča
EU
0 0
410 410
820 820
km km
N
Ceste Jedrno
Ceste
Ceste/nova gradnja
Načrtovane
Ceste Razširjeno jedrno
Ceste
Ceste/nova gradnja
Ceste Celovito
Ceste
Ceste/nova gradnja
Načrtovane
Jedrno
Pristanišča
Železniško-cestni
terminali
TENtec

Celovito & jedrno omrežje:
**Celinske plovne poti** in pristanišča
BE BG CZ **DK** DE **EE** IE EL ES FR HR IT CY **LV** **LT** LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK **FI** **SE**

1




Jedrno, razširjeno jedrno & celovito omrežje:
Železniški tovorni promet, pristanišča in železniško-cestni terminali
1
0
200
400
km
N
Oulu
Umeå
Kuopio
Jyväskylä
Sundsvall
Tampere
Lahti
Gävle
Turku
Helsinki
Uppsala
Tallinn
Västerås
Eskilstuna
Stockholm
Örebro
Södertälje
Tartu
Norrköping
Linköping
Göteborg
Borås
Jönköping
Riga
Aalborg
Halmstad
Šiauliai
Panevėžys
Århus
Helsingborg
Klaipeda
København
Lund
Malmö
Kaunas
Vilnius
Odense
Tricity
Elbląg
Kiel
Koszalin
Rostock
Olsztyn
Železnice Jedrno
Omr. za konv. hitr.
Omr. za konv. hitr./nova gradnja
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nova gradnja
Načrtovane
Železnice Razširjeno jedrno
Omr. za konv. hitr.
Omr. za konv. hitr./nova gradnja
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nova gradnja
Železnice Celovito
Omr. za konv. hitr.
Omr. za konv. hitr./nova gradnja
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nova gradnja
Načrtovane
Celovito Jedrno
Pristanišča
Železniško-cestni terminali
Urbana
Glavna mesta
Urbana vozlišča
TENtec


Jedrno, razširjeno jedrno & celovito omrežje:
Potniki v železniškem prometu, letališča
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
1
0
200
400
km
N
Oulu
Umeå
Kuopio
Jyväskylä
Sundsvall
Tampere
Lahti
Gävle
Turku
Helsinki
Uppsala
Västerås
Eskilstuna
Stockholm
Örebro
Södertälje
Norrköping
Linköping
Tallinn
Tartu
Göteborg
Borås
Jönköping
Riga
Aalborg
Halmstad
Siauliai
Panevėžys
Århus
Helsingborg
Klaipeda
København
Lund
Malmö
Kaunas
Vilnius
Odense
Tricity
Elblag
Kiel
Koszalin
Olsztyn
Rostock
Železnice Jedrno
Železnice Razširjeno jedrno
Omr. za konv. hitr.
Omr. za konv. hitr./nova gradnja
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nova gradnja
Železnice Celovito
Celovito Jedrno
Letališča
Urbana vozlišča
Glavna mesta
Urbana vozlišča
TENtec


Jedrno, razširjeno jedrno & celovito omrežje:
Ceste, pristanišča, železniško-cestni terminali in letališča
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
1
0
200
400
km
N
Oulu
Umeå
Kuopio
Jyväskylä
Sundsvall
Tampere
Lahti
Turku
Helsinki
Gävle
Uppsala
Tallinn
Stockholm
Örebro
Tartu
Norrköping
Linköping
Jönköping
Borås
Göteborg
Riga
Aalborg
Halmstad
Siauliai
Panevėžys
Klaipeda
Helsingborg
København
Lund
Malmö
Odense
Vilnius
Kaunas
Gdańsk
Tricity
Elbląg
Kiel
Rostock
Koszalin
Olsztyn
Ceste Jedrno
Ceste
Ceste/nova gradnja
Načrtovane
Ceste Razširjeno jedrno
Ceste
Ceste/nova gradnja
Ceste Celovito
Ceste
Ceste/nova gradnja
Načrtovane
Celovito Jedrno
Pristanišča
Železniško-cestni terminali
Letališča
Urbana vozlišča
Glavna mesta
Urbana vozlišča
TENtec

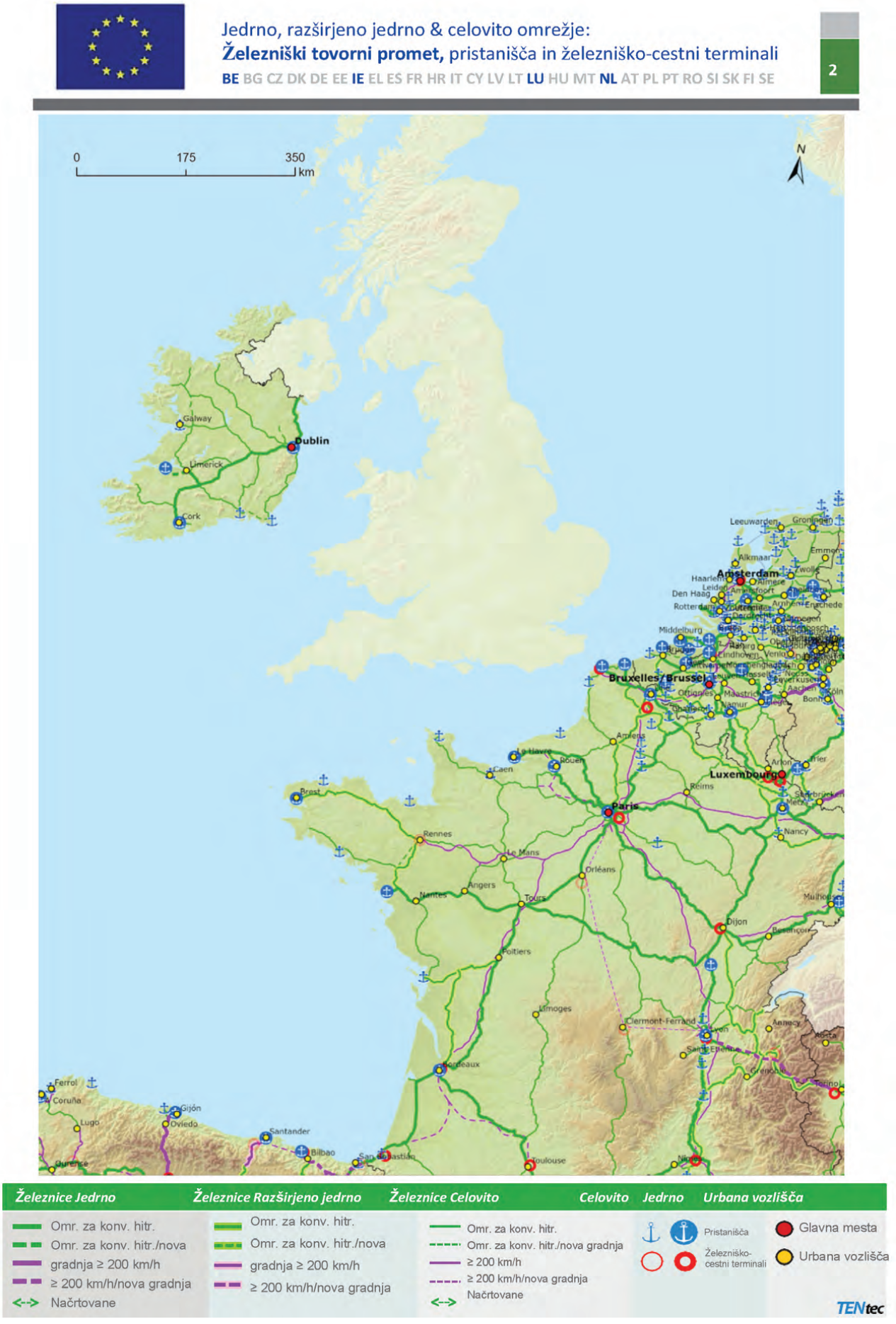
Celovito & jedrno omrežje:
**Celinske plovne poti** in pristanišča
**BE** BG CZ DK DE EE **IE** EL ES FR HR IT CY LV LT **LU** HU MT **NL** AT PL PT RO SI SK FI SE

2



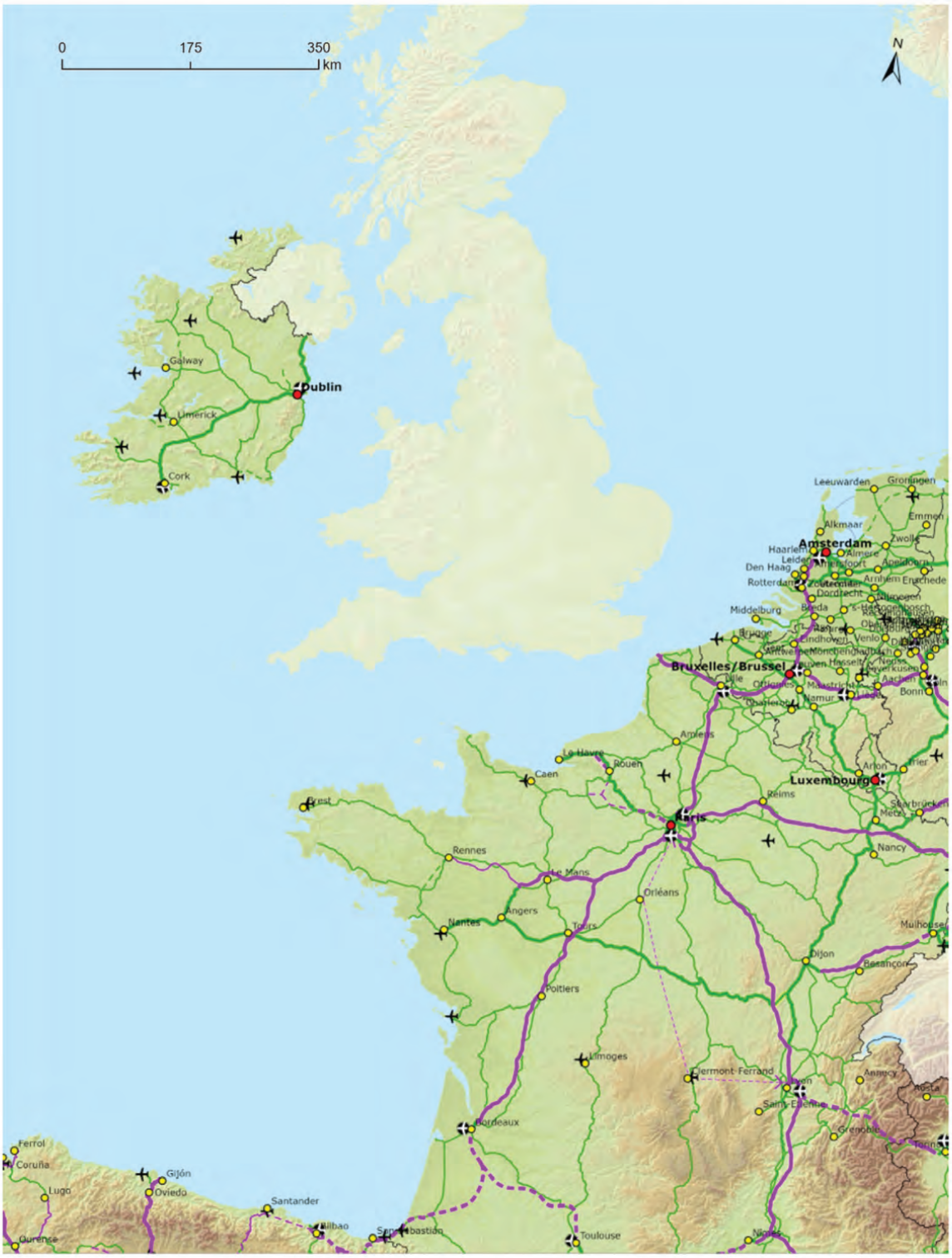

| Jedrno | Celovito | Jedrno | Urbana vozlišča |
|---|---|---|---|
| | | | |

TENtec


Jedrno, razširjeno jedrno & celovito omrežje:
Železniški tovorni promet, pristanišča in železniško-cestni terminali
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
2
0
175
350
km
N
Dublin
Galway
Limerick
Cork
Amsterdam
Bruxelles/Brussel
Luxembourg
Paris
Železnice Jedrno
Omr. za konv. hitr.
Omr. za konv. hitr./nova gradnja ≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nova gradnja
Načrtovane
Železnice Razširjeno jedrno
Omr. za konv. hitr.
Omr. za konv. hitr./nova gradnja ≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nova gradnja
Železnice Celovito
Omr. za konv. hitr.
Omr. za konv. hitr./nova gradnja ≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nova gradnja
Načrtovane
Celovito Jedrno
Pristanišča
Železniško-cestni terminali
Urbana vozlišča
Glavna mesta
Urbana vozlišča
TENtec

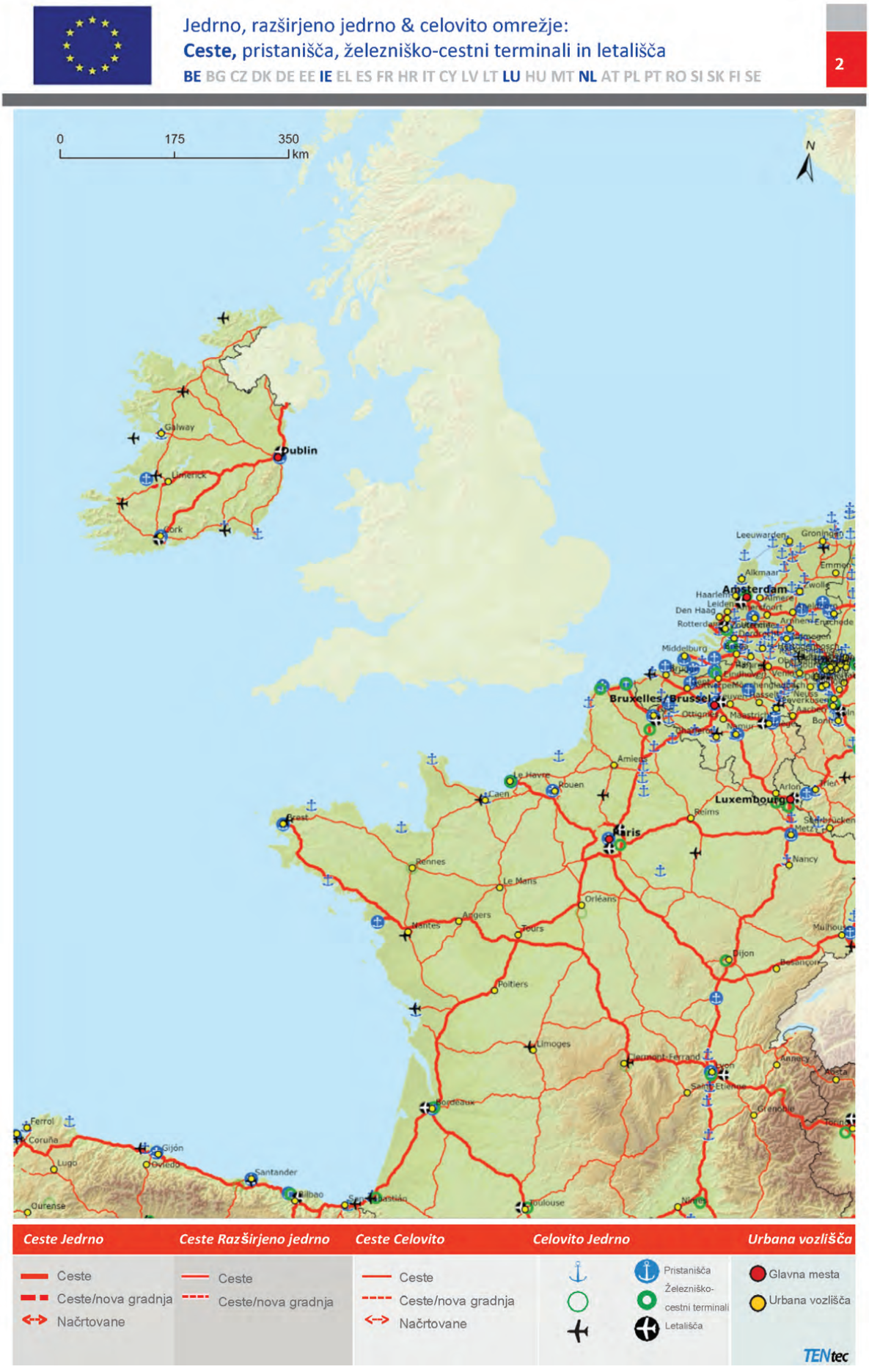
Jedrno, razširjeno jedrno & celovito omrežje:
**Potniki v železniškem prometu,** letališča
**BE** BG CZ DK DE EE **IE** EL ES FR HR IT CY LV LT **LU** HU MT **NL** AT PL PT RO SI SK FI SE

2




| Železnice Jedrno | Železnice Razširjeno jedrno | Železnice Celovito | Celovito Jedrno | Urbana vozlišča |
|---|---|---|---|---|
| Omr. za konv. hitr. | Omr. za konv. hitr. | Omr. za konv. hitr. | Letališča | Glavna mesta |
| Omr. za konv. hitr./nova gradnja | Omr. za konv. hitr./nova gradnja | Omr. za konv. hitr./nova gradnja | | Urbana vozlišča |
| ≥ 200 km/h | ≥ 200 km/h | ≥ 200 km/h | | |
| ≥ 200 km/h/nova gradnja | ≥ 200 km/h/nova gradnja | ≥ 200 km/h/nova gradnja | | |
| Načrtovane | | Načrtovane | | |

TENtec


Jedrno, razširjeno jedrno & celovito omrežje:
Ceste, pristanišča, železniško-cestni terminali in letališča
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
2
0
175
350
km
N
Galway
Dublin
Limerick
Cork
Amsterdam
Bruxelles/Brussel
Luxembourg
Paris
Le Havre
Caen
Rouen
Brest
Rennes
Le Mans
Orléans
Angers
Nantes
Tours
Poitiers
Limoges
Dijon
Nancy
Reims
Bordeaux
Toulouse
Ferrol
A Coruña
Gijón
Oviedo
Lugo
Santander
Bilbao
Ourense
Ceste Jedrno
Ceste
Ceste/nova gradnja
Načrtovane
Ceste Razširjeno jedrno
Ceste
Ceste/nova gradnja
Ceste Celovito
Ceste
Ceste/nova gradnja
Načrtovane
Celovito Jedrno
Pristanišča
Železniško-cestni terminali
Letališča
Urbana vozlišča
Glavna mesta
Urbana vozlišča
TENtec

Celovito & jedrno omrežje:
**Celinske plovne poti** in pristanišča
**BE** BG CZ DK DE EE IE EL ES **FR** HR IT CY LV LT **LU** HU MT NL AT PL PT RO SI SK

3



Jedrno, razširjeno jedrno & celovito omrežje:
**Železniški tovorni promet,** pristanišča in železniško-cestni terminali
**BE** BG CZ DK DE EE IE EL ES **FR** HR IT CY LV LT **LU** HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI

3


0
150
300
km
N
Amsterdam
Bruxelles/Brussel
Luxembourg
Paris
Le Havre
Caen
Rouen
Brest
Rennes
Le Mans
Angers
Nantes
Tours
Orléans
Reims
Amiens
Metz
Nancy
Dijon
Besançon
Poitiers
Limoges
Clermont-Ferrand
Bordeaux
Toulouse
Montpellier
Marseille
Aix-en-Provence
Toulon
Nice
Perpignan
Barcelona
Tarragona
Lleida/Lérida
Zaragoza
Pamplona
Vitoria-Gasteiz
Bilbao
San Sebastián
Santander
Burgos
Logroño
Castellón
Torino
Genova
Milano
Bergamo
Monza
Novara
Piacenza
Aosta
Annecy
Saint-Étienne
Grenoble
Ajaccio
Sassari
Bremerhaven
Hamburg
Oldenburg
Emmen
Leeuwarden
Groningen
Alkmaar
Zwolle
Haarlem
Leiden
Den Haag
Rotterdam
Utrecht
Amersfoort
Arnhem
Nijmegen
Osnabrück
Hannover
Hildesheim
Bielefeld
Münster
Gütersloh
Paderborn
Göttingen
Middelburg
Roosendaal
Antwerpen
Gent
Mönchengladbach
Hasselt
Aachen
Liège
Leuven
Ottignies
Charleroi
Namur
Wuppertal
Solingen
Leverkusen
Köln
Bonn
Siegen
Gießen
Koblenz
Frankfurt am Main
Offenbach
Wiesbaden
Mainz
Darmstadt
Würzburg
Mannheim
Heidelberg
Ludwigshafen
Kaiserslautern
Saarbrücken
Arlon
Trier
Heilbronn
Karlsruhe
Pforzheim
Stuttgart
Strasbourg
Freiburg
Mulhouse
Ulm
Nürnberg
Ingolstadt
Augsburg
München
Rosenheim
Salzburg
Innsbruck
Bregenz
Zürich
Basel
Bern
Genève
Lausanne
Luzern
Interlaken
Chur
Milano
Verona
Venezia
Trieste
Udine
Padova
Bologna
Firenze
Pisa
Livorno
Roma
Napoli
Bari
Foggia
Brindisi
Taranto
Reggio di Calabria
Messina
Palermo
Catania
Trapani
Cagliari
Olbia
Sassari
Ajaccio
Bastia
Porto Torres
Civitavecchia
Ancona
Pescara
Termoli
Salerno
Sicilia
Sardegna
Corse
Baleares
Ibiza
Mallorca
Menorca
Gibraltar
Algeciras
Málaga
Sevilla
Cádiz
Huelva
Córdoba
Jaén
Granada
Almería
Murcia
Cartagena
Alicante
Valencia
Castellón
Tarragona
Barcelona
Girona
Lleida/Lérida
Zaragoza
Huesca
Pamplona
Vitoria-Gasteiz
Bilbao
San Sebastián
Logroño
Burgos
Santander
Oviedo
Gijón
León
Valladolid
Palencia
Zamora
Salamanca
Ávila
Segovia
Madrid
Guadalajara
Cuenca
Albacete
Toledo
Ciudad Real
Badajoz
Mérida
Cáceres
Évora
Lisboa
Setúbal
Beja
Faro
Portimão
Sines
Évora
Coimbra
Aveiro
Porto
Braga
Viana do Castelo
Vila Real
Bragança
Viseu
Guarda
Castelo Branco
Portalegre
Santarém
Leiria
Figueira da Foz
Caldas da Rainha
Torres Vedras
Cascais
Sintra
Almada
Barreiro
Setúbal
Sines
Beja
Faro
Portimão
Lagos
Albufeira
Olhão
Tavira
Vila Real de Santo António
Ponta Delgada
Funchal
Las Palmas de Gran Canaria
Santa Cruz de Tenerife
Arrecife
Puerto del Rosario
Santa Cruz de la Palma
San Sebastián de la Gomera
Valverde del Hierro
Ceuta
Melilla
Tanger
Tétouan
Rabat
Casablanca
Marrakech
Agadir
Oujda
Fès
Meknès
Kénitra
Safi
Essaouira
Laâyoune
Dakhla
Nouadhibou
Nouakchott
Zouérat
Atar
Tidjikja
Kiffa
Aleg
Rosso
Boghé
Kaédi
Sélibaby
Néma
Bassikounou
Aioun el Atrouss
Kiffa
Tintane
Kankossa
Nouakchott
Rosso
Boghé
Kaédi
Sélibaby
Néma
Bassikounou
Aioun el Atrouss
Tidjikja
Atar
Zouérat
Nouadhibou
Dakhla
Laâyoune
Tan-Tan
Guelmim
Tiznit
Sidi Ifni
Agadir
Essaouira
Safi
Marrakech
Casablanca
Kénitra
Rabat
Meknès
Fès
Oujda
Nador
Al Hoceima
Tétouan
Tanger
Ceuta
Melilla
Tarifa
Algeciras
Gibraltar

Jedrno, razširjeno jedrno & celovito omrežje:
**Potniki v železniškem prometu,** letališča
**BE** BG CZ DK DE EE IE EL ES **FR** HR IT CY LV LT **LU** HU MT NL AT PL PT RO SI SK

3




Jedrno, razširjeno jedrno & celovito omrežje:
Ceste, pristanišča, železniško-cestni terminali in letališča
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK
3
0 150 300 km
Ceste Jedrno
Ceste
Ceste/nova gradnja
Načrtovane
Ceste Razširjeno jedrno
Ceste
Ceste/nova gradnja
Ceste Celovito
Ceste
Ceste/nova gradnja
Načrtovane
Celovito Jedrno
Pristani
šča
Železni
ško-
Urbana vozlišča
Glavna
mesta
Urbana
vozlišča
TENtec

Celovito & jedrno omrežje:
**Celinske plovne poti** in pristanišča
**BE** BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT **LU** HU MT **NL** AT PL PT RO SI SK FI SE

4




Jedrno, razširjeno jedrno & celovito omrežje:
Železniški tovorni promet, pristanišča in železniško-cestni terminali
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
4
0
55
110
km
N
Amsterdam
Bruxelles/Brussel
Luxembourg
Železnice Jedrno
Omr. za konv. hitr.
Omr. za konv. hitr./nova gradnja
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nova gradnja
Načrtovane
Železnice Razširjeno jedrno
Omr. za konv. hitr.
Omr. za konv. hitr./nova gradnja
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nova gradnja
Železnice Celovito
Omr. za konv. hitr. Omr. za konv. hitr./nova gradnja
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nova gradnja
Načrtovane
Celovito Jedrno
Pristanišča
Železniško-cestni terminali
Urbana
Glavna mesta
Urbana vozlišča
TENtec

Jedrno, razširjeno jedrno & celovito omrežje:
**Potniki v železniškem prometu,** letališča

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE

4




| Železnice Jedrno | Železnice Razširjeno | Železnice Celovito | Celovito Jedrno | Urbana |
|---|---|---|---|---|
| Omr. za konv. hitr. Omr. za konv. hitr./nova gradnja | Omr. za konv. hitr. | Omr. za konv. hitr. Omr. za konv. hitr./nova gradnja | Letališča | Glavna mesta |
| ≥ 200 km/h | Omr. za konv. hitr./nova gradnja | ≥ 200 km/h | | Urbana vozlišča |
| ≥ 200 km/h/nova gradnja | ≥ 200 km/h | ≥ 200 km/h/nova gradnja | | |
| Načrtovane | ≥ 200 km/h/nova gradnja | Načrtovane | | |

TENtec

Jedrno, razširjeno jedrno & celovito omrežje:
**Ceste,** pristanišča, železniško-cestni terminali in letališča
**BE** BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT **LU** HU MT **NL** AT PL PT RO SI SK FI SE

4




| Ceste Jedrno | Ceste Razširjeno jedrno | Ceste Celovito | Celovito Jedrno | Urbana vozlišča |
|---|---|---|---|---|
| Ceste | Ceste | Ceste | Pristanišča | Glavna mesta |
| Ceste/nova gradnja | Ceste/nova gradnja | Ceste/nova gradnja | Železniško-cestni terminali | Urbana vozlišča |
| Načrtovane | | Načrtovane | Letališča | |

TENtec

Celovito & jedrno omrežje:
**Celinske plovne poti** in pristanišča
BE BG **CZ** DK **DE** EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL **AT** PL PT RO **SI** SK

5

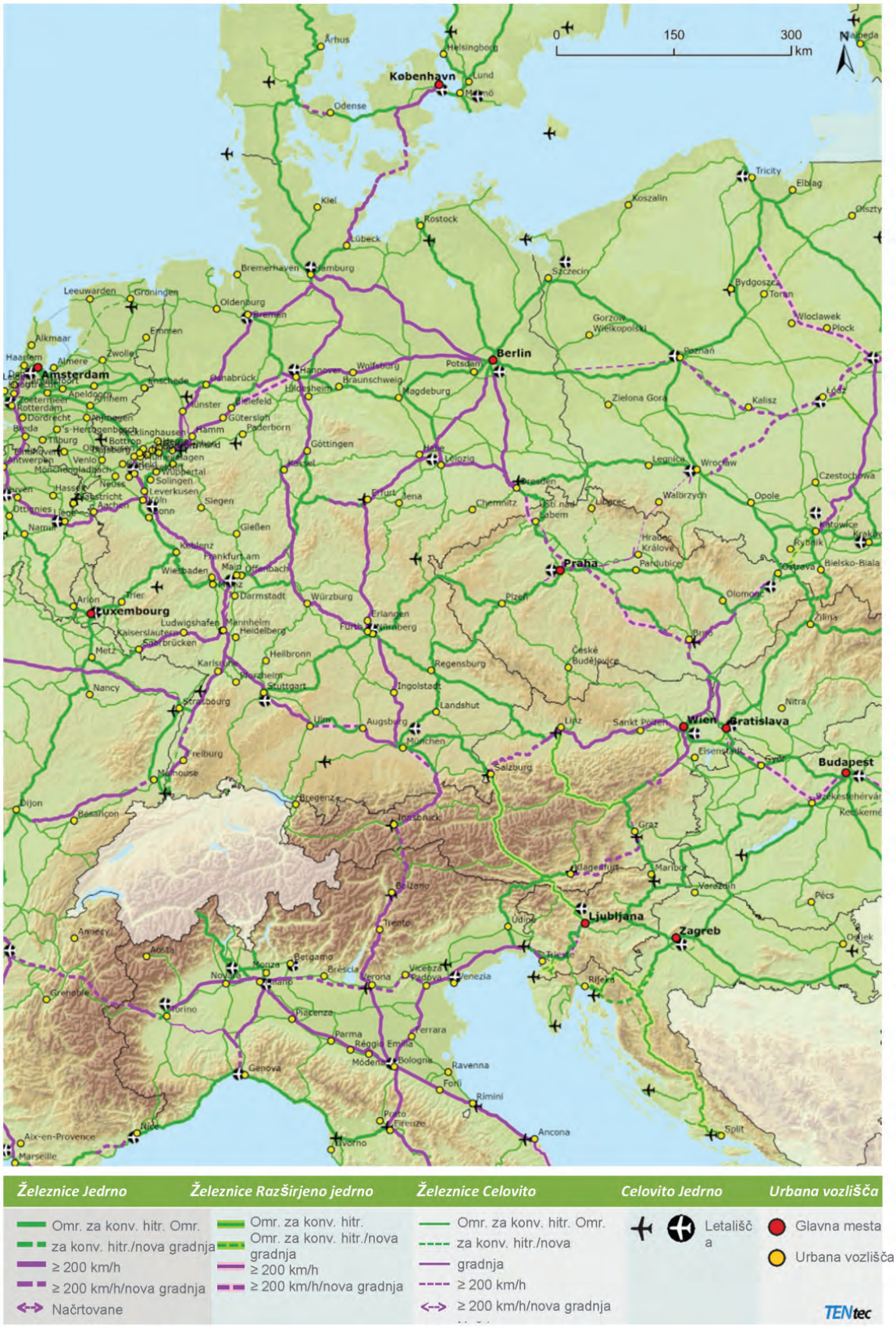



Jedrno, razširjeno jedrno & celovito omrežje:
Železniški tovorni promet, pristanišča in železniško-cestni terminali
5
0
150
300
km
København
Berlin
Amsterdam
Praha
Luxembourg
Wien
Bratislava
Budapest
Ljubljana
Zagreb
Železnice Jedrno
Omr. za konv. hitr. Omr. za konv. hitr./nova gradnja
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nova gradnja
Načrtovane
Železnice Razširjeno jedrno
Omr. za konv. hitr.
Omr. za konv. hitr./nova gradnja
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nova gradnja
Železnice Celovito
Omr. za konv. hitr. Omr. za konv. hitr./nova gradnja
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nova gradnja
Celovito
Jedrno
Prist
aniš
ča
Urbana vozlišča
Glavna mesta
Urbana vozlišča
TENtec

Jedrno, razširjeno jedrno & celovito omrežje:
**Potniki v železniškem prometu,** letališča

BE BG **CZ** DK **DE** EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL **AT** PL PT RO **SI** SK

5




Jedrno, razširjeno jedrno & celovito omrežje:
Ceste, pristanišča, železniško-cestni terminali in letališča
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK
5
0 150 300 km
København
Berlin
Praha
Wien
Bratislava
Budapest
Ljubljana
Zagreb
Amsterdam
Luxembourg
Ceste Jedrno
Ceste
Ceste/nova gradnja
Načrtovane
Ceste Razširjeno jedrno
Ceste
Ceste/nova gradnja
Ceste Celovito
Ceste
Ceste/nova gradnja
Načrtovane
Celovito Jedrno
Pristani
šča
Železni
ško-
Urbana vozlišča
Glavna mesta
Urbana vozlišča
TENtec

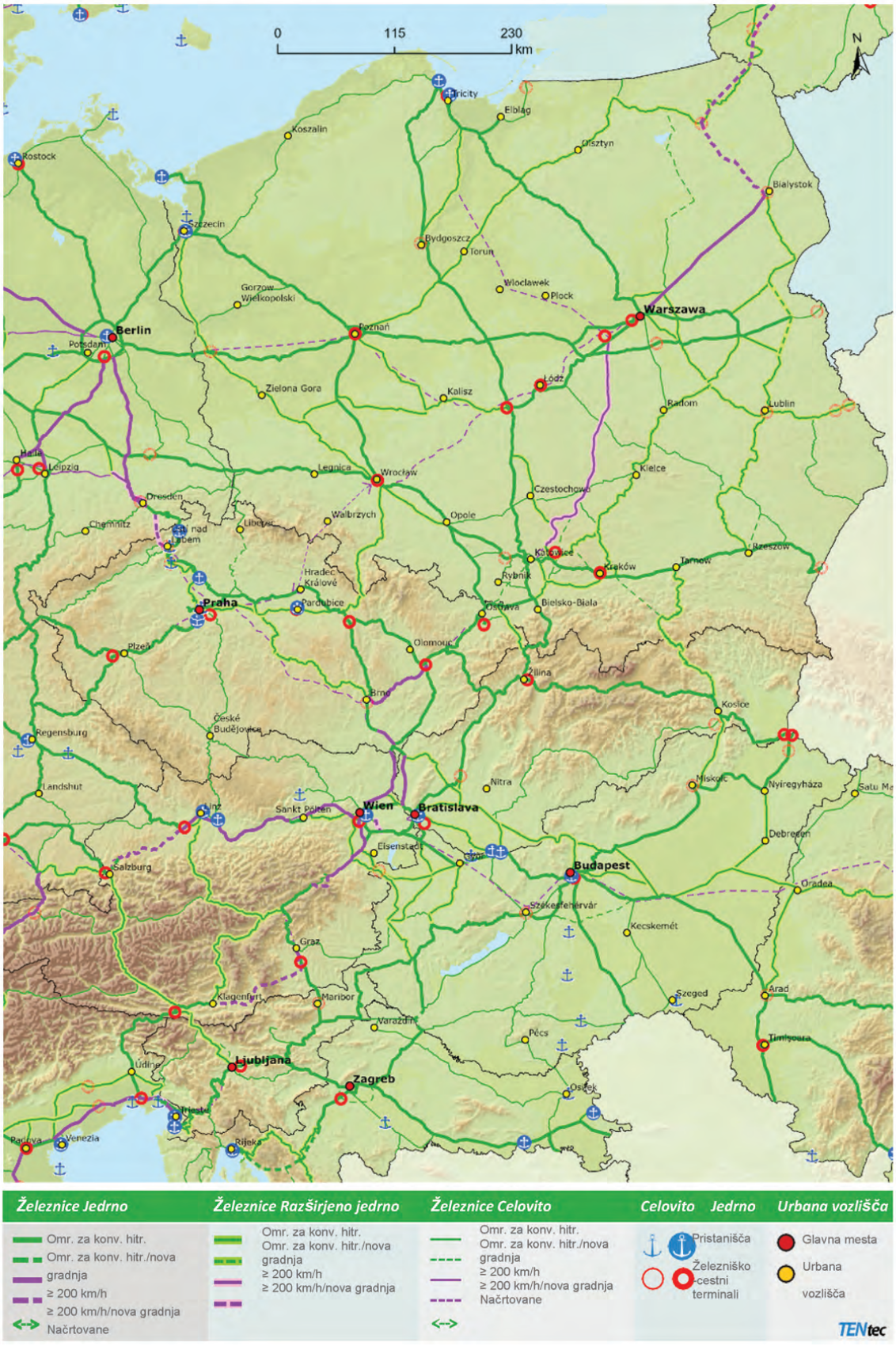
Celovito & jedrno omrežje:
**Celinske plovne poti** in pristanišča
BE BG **CZ** DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU **HU** MT NL AT **PL** PT RO SI **SK** FI SE

6



Jedrno, razširjeno jedrno & celovito omrežje:
**Železniški tovorni promet,** pristanišča in železniško-cestni terminali
BE BG **CZ** DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU **HU** MT NL AT **PL** PT RO SI **SK** FI SE

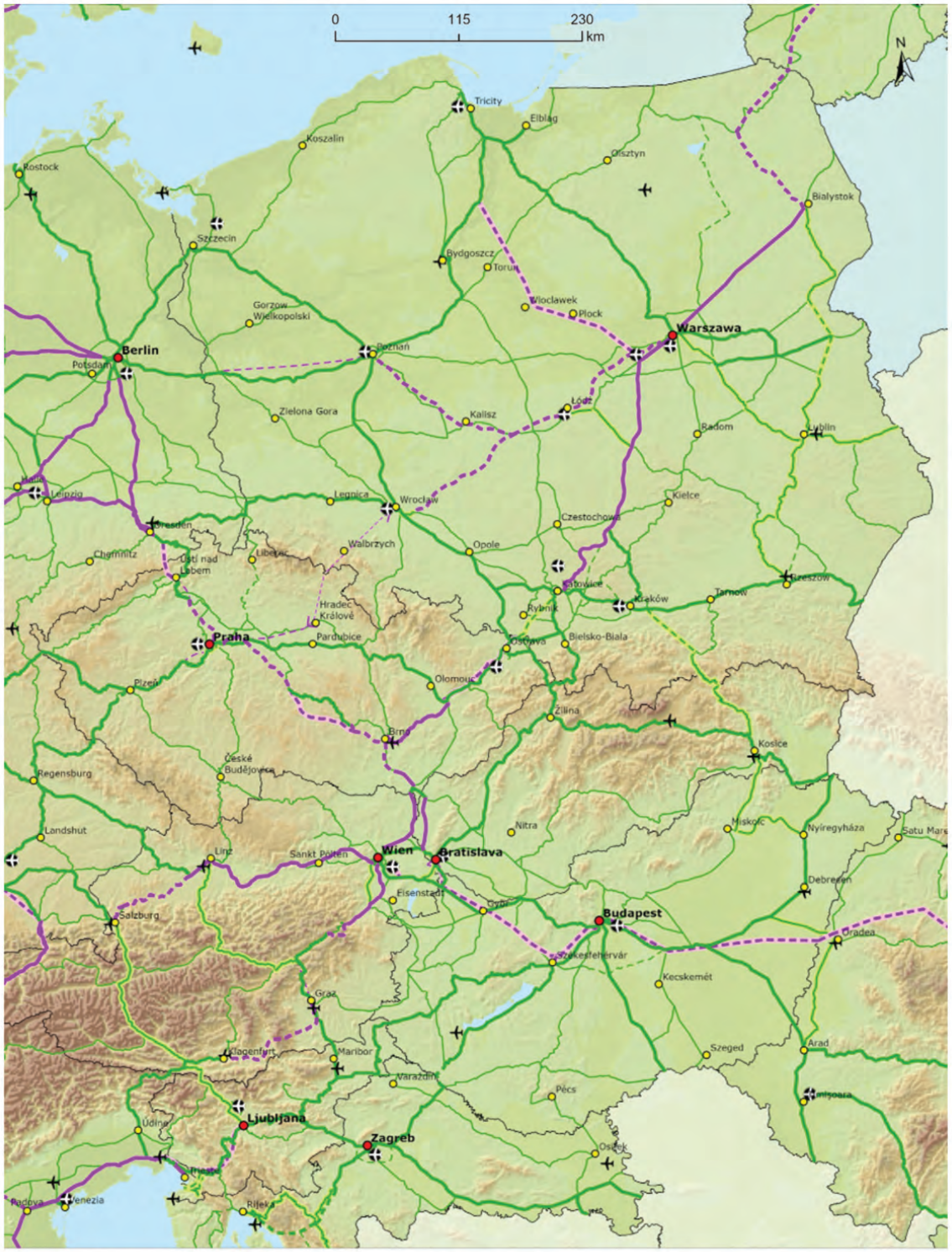
6



Jedrno, razširjeno jedrno & celovito omrežje:
**Potniki v železniškem prometu,** letališča

BE BG **CZ** DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU **HU** MT NL AT **PL** PT RO SI **SK** FI SE

6




Jedrno, razširjeno jedrno & celovito omrežje:
Ceste, pristanišča, železniško-cestni terminali in letališča
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
6
0 115 230 km
N
Ceste Jedrno
Ceste
Ceste/nova gradnja
Načrtovane
Ceste Razširjeno jedrno
Ceste
Ceste/nova gradnja
Ceste Celovito
Ceste
Ceste/nova gradnja
Načrtovane
Celovito Jedrno
Pristanišča
Železniško-cestni terminali
Letališča
Urbana vozlišča
Glavna mesta
Urbana vozlišča
TENtec


Celovito & jedrno omrežje:
Celinske plovne poti in pristanišča
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
7
N
Funchal
0 20 40 km
Le Mans
Orléans
Nantes
Angers
Tours
Poitiers
Limoges
Clermont-Ferrand
Saint-Etienne
Bordeaux
A Coruña
Ferrol
Santiago de Compostela
Lugo
Gijón
Oviedo
Santander
Bilbao
San Sebastián
Vigo
Ourense
León
Toulouse
Montpellier
Vitoria-Gasteiz
Pamplona
Barcelos
Braga
Guimarães
Burgos
Logroño
Vila Nova de Famalicão
Porto
Valladolid
Perpignan
Viseu
Salamanca
Zaragoza
Girona
Coimbra
Lleida/Lérida
Leiria
Tarragona
Reus
Barcelona
Madrid
Cáceres
Lisboa
Setúbal
Badajoz
Évora
Castellón
Valencia
Palma de Mallorca
Albacete
Córdoba
Elche
Alicante
Faro
Huelva
Sevilla
Jaén
Murcia
Jerez de la Frontera
Cartagena
Granada
Cádiz
Málaga
Marbella
Almería
Algeciras
Ceuta
Melilla
Ponta Delgada
0 75 150 km
0 175 350 km
Jedrno
Celinske plovne poti
Celinske plovne poti/nova gradnja
Celovito
Pristanišča
Jedrno
Pristanišča
Urbana vozlišča
Glavna mesta
Urbana vozlišča
TENtec

Jedrno, razširjeno jedrno & celovito omrežje:
**Železniški tovorni promet,** pristanišča in železniško-cestni terminali
BE BG CZ DK DE EE IE EL **ES** FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL **PT** RO SI SK FI SE

7




| Železnice Jedrno | Železnice Razširjeno jedrno | Železnice Celovito | Celovito Jedrno | Urbana vozlišča |
|---|---|---|---|---|
| Omr. za konv. hitr. | Omr. za konv. hitr. | Omr. za konv. hitr. | Pristanišča | Glavna mesta |
| Omr. za konv. hitr./nova gradnja | Omr. za konv. hitr./nova gradnja | Omr. za konv. hitr./nova gradnja | Železniško-cestni terminali | Urbana vozlišča |
| ≥ 200 km/h | ≥ 200 km/h | ≥ 200 km/h | | |
| ≥ 200 km/h/nova gradnja | ≥ 200 km/h/nova gradnja | ≥ 200 km/h/nova gradnja | | |
| Načrtovane | | Načrtovane | | |

TENtec


Jedrno, razširjeno jedrno & celovito omrežje:
Potniki v železniškem prometu, letališča
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
7
Funchal
0 20 40 km
A Coruña
Ferrol
Santiago de Compostela
Lugo
Gijón
Oviedo
Santander
Bilbao
San Sebastián
Vigo
Ourense
León
Vitoria-Gasteiz
Pamplona
Burgos
Logroño
Barcelos
Braga
Guimarães
Vila Nova de Famalicão
Porto
Valladolid
Viseu
Salamanca
Coimbra
Leiria
Zaragoza
Lleida/Lérida
Girona
Tarragona
Reus
Barcelona
Madrid
Cáceres
Lisboa
Setúbal
Évora
Badajoz
Castellón
Valencia
Albacete
Palma de Mallorca
Córdoba
Alicante
Elche
Murcia
Faro
Huelva
Sevilla
Jaén
Cartagena
Jerez de la Frontera
Granada
Cádiz
Málaga
Marbella
Almería
Algeciras
Ceuta
Melilla
Le Mans
Orléans
Angers
Nantes
Tours
Poitiers
Limoges
Clermont-Ferrand
Saint-Etienne
Bordeaux
Toulouse
Montpellier
Perpignan
Ponta Delgada
0 50 100 km
0 175 350 km
0 75 150 km
Železnice Jedrno
Omr. za konv. hitr.
Omr. za konv. hitr./nova gradnja
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nova gradnja
Načrtovane
Železnice Razširjeno jedrno
Omr. za konv. hitr.
Omr. za konv. hitr./nova gradnja
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nova gradnja
Železnice Celovito
Omr. za konv. hitr.
Omr. za konv. hitr./nova gradnja
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nova gradnja
Načrtovane
Celovito Jedrno
Letališča
Urbana vozlišča
Glavna mesta
Urbana vozlišča
TENtec

Jedrno, razširjeno jedrno & celovito omrežje:
**Ceste,** pristanišča, železniško-cestni terminali in letališča
BE BG CZ DK DE EE IE EL **ES** FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL **PT** RO SI SK FI SE

7




| Ceste Jedrno | Ceste Razširjeno jedrno | Ceste Celovito | Celovito Jedrno | Urbana vozlišča |
|---|---|---|---|---|
| Ceste<br>Ceste/nova gradnja<br>Načrtovane | Ceste<br>Ceste/nova gradnja | Ceste<br>Ceste/nova gradnja<br>Načrtovane | Pristanišča<br>Železniško-cestni terminali<br>Letališča | Glavna mesta<br>Urbana vozlišča |

TENtec

Celovito & jedrno omrežje:
**Celinske plovne poti** in pristanišča
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR **HR** **IT** CY LV LT LU HU **MT** NL AT PL PT RO **SI** SK FI SE

8



Jedrno, razširjeno jedrno & celovito omrežje:
**Železniški tovorni promet,** pristanišča in železniško-cestni terminali
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR **HR IT** CY LV LT LU HU **MT** NL AT PL PT RO **SI** SK FI SE

8




Jedrno, razširjeno jedrno & celovito omrežje:
Potniki v železniškem prometu, letališča
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
8
Bregenz
Innsbruck
Graz
Székesfehérvár
Kecskemét
Klagenfurt
Maribor
Varaždin
Pécs
Ljubljana
Zagreb
Osijek
Bolzano
Trento
Udine
Aosta
Monza
Bergamo
Brescia
Verona
Vicenza
Padova
Venezia
Trieste
Rijeka
Novara
Milano
Torino
Piacenza
Parma
Ferrara
Reggio Emilia
Modena
Bologna
Ravenna
Genova
Forlì
Rimini
Prato
Firenze
Livorno
Ancona
Split
Perugia
Terni
Pescara
Roma
Campobasso
Foggia
Andria
Bari
Latina
Napoli
Salerno
Potenza
Taranto
Lecce
Sassari
Ajaccio
Cagliari
Messina
Reggio di Calabria
Palermo
Catania
Siracusa
Valletta
Valletta
0 5 10 km
0 150 300 km
Železnice Jedrno
Omr. za konv. hitr.
Omr. za konv. hitr./nova gradnja
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nova gradnja
Načrtovane
Železnice Razširjeno jedrno
Omr. za konv. hitr.
Omr. za konv. hitr./nova gradnja
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nova gradnja
Železnice Celovito
Omr. za konv. hitr.
Omr. za konv. hitr./nova gradnja
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nova gradnja
Načrtovane
Celovito Jedrno
Letališča
Urbana vozlišča
Glavna mesta
Urbana vozlišča
TENtec


Jedrno, razširjeno jedrno & celovito omrežje:
Ceste, pristanišča, železniško-cestni terminali in letališča
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
8
Ljubljana
Zagreb
Roma
Valletta
Valletta
0 5 10 km
0 150 300 km
Ceste Jedrno
Ceste
Ceste/nova gradnja
Načrtovane
Ceste Razširjeno jedrno
Ceste
Ceste/nova gradnja
Ceste Celovito
Ceste
Ceste/nova gradnja
Načrtovane
Celovito Jedrno
Pristanišča
Železniško-cestni terminali
Letališča
Urbana vozlišča
Glavna mesta
Urbana vozlišča
TENtec

Celovito & jedrno omrežje:
**Celinske plovne poti** in pristanišča
BE **BG** CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT **RO** SI SK FI SE

9




Jedrno, razširjeno jedrno & celovito omrežje:
Železniški tovorni promet, pristanišča in železniško-cestni terminali
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
9
N
Košice
Miskolc
Nyíregyháza
Satu Mare
Baia Mare
Debrecen
Oradea
Cluj-Napoca
Târgu Mureș
Botoșani
Suceava
Iași
Piatra-Neamț
Bacău
Szeged
Arad
Sibiu
Brașov
Timișoara
Râmnicu Vâlcea
Pitești
Buzău
Ploiești
București
Brăila
Galați
Constanța
Craiova
Ruse
Vidin
Varna
Bourgas
Sofia
Stara Zagora
Plovdiv
Alexandroupolis
Thessaloniki
Železnice Jedrno
Omr. za konv. hitr.
Omr. za konv. hitr./nova gradnja
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nova gradnja
Načrtovane
Železnice Razširjeno jedrno
Omr. za konv. hitr.
Omr. za konv. hitr./nova gradnja
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nova gradnja
Železnice Celovito
Omr. za konv. hitr.
Omr. za konv. hitr./nova gradnja
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nova gradnja
Načrtovane
Celovito Jedrno
Pristanišča
Železniško-cestni terminali
Urbana vozlišča
Glavna mesta
Urbana vozlišča
TENtec

Jedrno, razširjeno jedrno & celovito omrežje:
**Potniki v železniškem prometu,** letališča

BE **BG** CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT **RO** SI SK FI SE

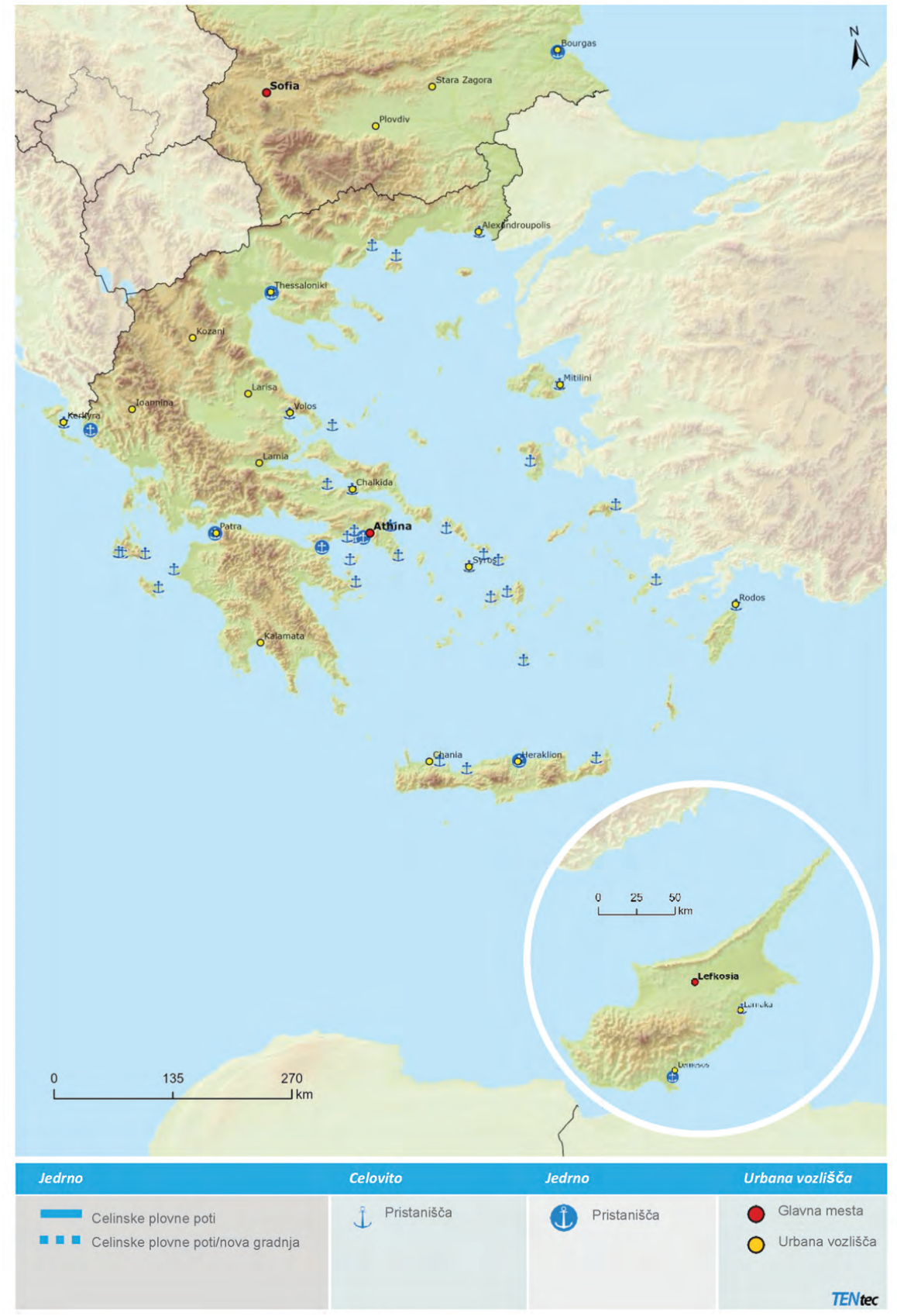
9




Jedrno, razširjeno jedrno & celovito omrežje:
Ceste, pristanišča, železniško-cestni terminali in letališča
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK
FI SE
9
0
105
210
km
N
Košice
Miskolc
Nyíregyháza
Satu Mare
Baia Mare
Debrecen
Oradea
Cluj-Napoca
Târgu Mureș
Botoșani
Suceava
Iași
Piatra-Neamț
Bacău
Galați
Brăila
Arad
Szeged
Sibiu
Brașov
Buzău
Timișoara
Râmnicu Vâlcea
Ploiești
Pitești
București
Constanța
Craiova
Ruse
Vidin
Varna
Burgas
Sofia
Stara Zagora
Plovdiv
Alexandroupolis
Thessaloniki
Ceste Jedrno
Ceste
Ceste/nova gradnja
Načrtovane
Ceste Razširjeno jedrno
Ceste
Ceste/nova gradnja
Ceste Celovito
Ceste
Ceste/nova gradnja
Načrtovane
Celovito Jedrno
Pristanišča
Železniško-cestni terminali
Letališča
Urbana vozlišča
Glavna mesta
Urbana vozlišča
TENtec

Celovito & jedrno omrežje:
**Celinske plovne poti** in pristanišča
BE BG CZ DK DE EE IE **EL** ES FR HR IT **CY** LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE

10



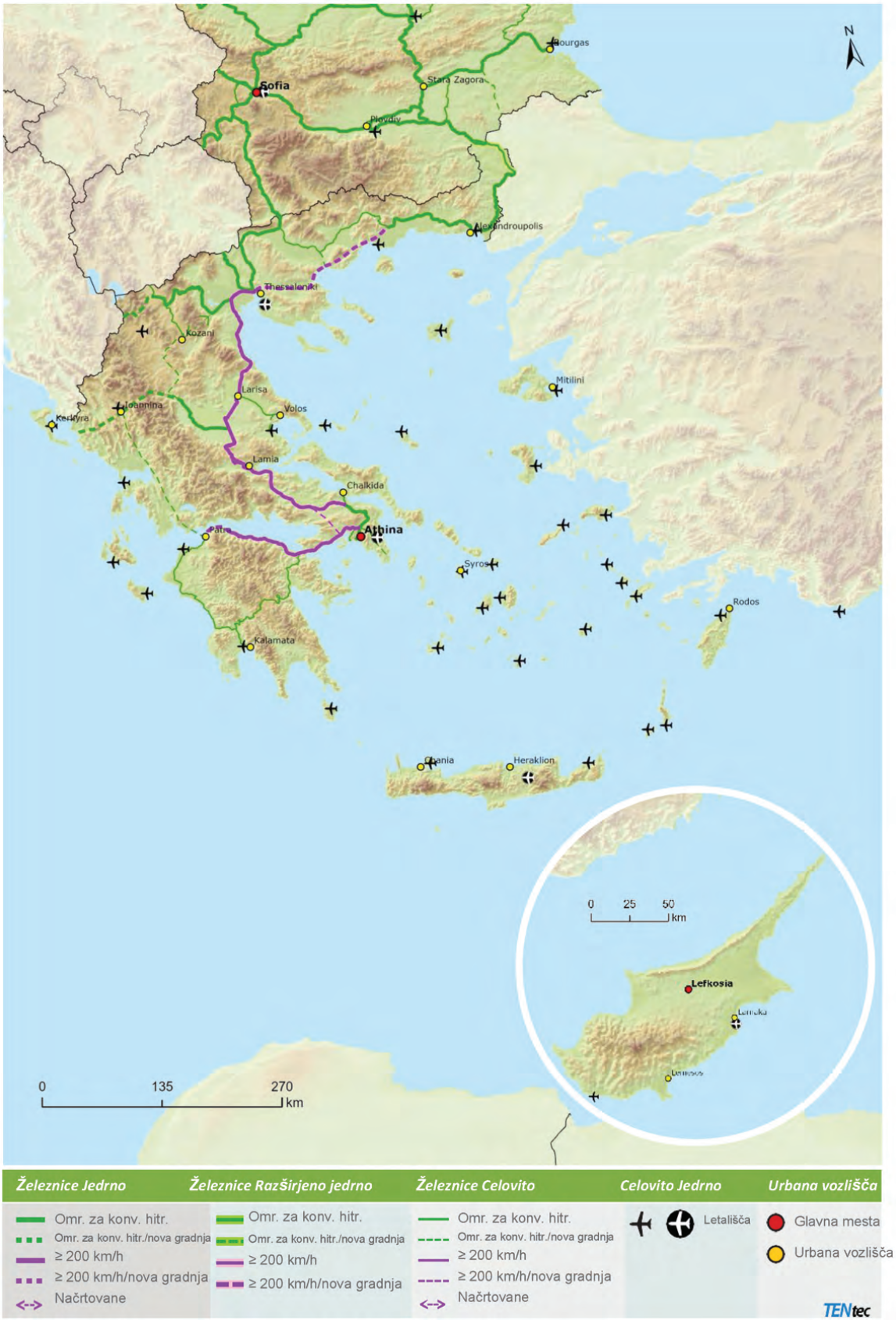

| Jedrno | Celovito | Jedrno | Urbana vozlišča |
|---|---|---|---|
| Celinske plovne poti<br>Celinske plovne poti/nova gradnja | Pristanišča | Pristanišča | Glavna mesta<br>Urbana vozlišča |

TENtec


Jedrno, razširjeno jedrno & celovito omrežje:
Železniški tovorni promet, pristanišča in železniško-cestni terminali
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
10
Bourgas
Sofia
Stara Zagora
Plovdiv
Alexandroupolis
Thessaloniki
Kozani
Mitilini
Larisa
Volos
Ioannina
Kerkyra
Lamia
Chalkida
Athina
Patra
Syros
Rodos
Kalamata
Chania
Heraklion
Lefkosia
Larnaka
Limassol
N
0 135 270 km
0 25 50 km
Železnice Jedrno
Omr. za konv. hitr.
Omr. za konv. hitr./nova gradnja
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nova gradnja
Načrtovane
Železnice Razširjeno jedrno
Omr. za konv. hitr.
Omr. za konv. hitr./nova gradnja
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nova gradnja
Železnice Celovito
Omr. za konv. hitr.
Omr. za konv. hitr./nova gradnja
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nova gradnja
Načrtovane
Celovito Jedrno
Pristanišča
Železniško-cestni terminali
Urbana vozlišča
Glavna mesta
Urbana vozlišča
TENtec

Jedrno, razširjeno jedrno & celovito omrežje:
**Potniki v železniškem prometu,** letališča
BE BG CZ DK DE EE IE **EL** ES FR HR IT **CY** LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE

10




Jedrno, razširjeno jedrno & celovito omrežje:
Ceste, pristanišča, železniško-cestni terminali in letališča
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
10
N
Sofia
Stara Zagora
Plovdiv
Burgas
Alexandroupolis
Thessaloniki
Kozani
Larisa
Volos
Ioannina
Kerkyra
Lamia
Chalkida
Patra
Athina
Kalamata
Mitilini
Rodos
Chania
Heraklion
0 135 270 km
0 25 50 km
Lefkosia
Ceste Jedrno
Ceste
Ceste/nova gradnja
Načrtovane
Ceste Razširjeno jedrno
Ceste
Ceste/nova gradnja
Ceste Celovito
Ceste
Ceste/nova gradnja
Načrtovane
Celovito Jedrno
Pristanišča
Železniško-cestni terminali
Letališča
Urbana vozlišča
Glavna mesta
Urbana vozlišča
TENtec

*PRILOGA II*

**SEZNAM VOZLIŠČ VSEEVROPSKEGA PROMETNEGA OMREŽJA**

| DČ | NAZIV VOZLIŠČA | URBANO VOZLIŠČE | LETALIŠČE | POMORSKO PRISTANIŠČE | PRISTANIŠČE NA CELINSKI PLOVNI POTI | ŽELEZNIŠKO-CESTNI TERMINALI/TERMINALI VZDOLŽ CELINSKIH PLOVNIH POTI |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **BE** | Aalst | | | | celovito | |
| | Albertkanaal ali Canal Albert | | | | jedrno | |
| | Antwerpen | X | | jedrno | jedrno | jedrno |
| | Arlon | X | | | | |
| | Athus | | | | | jedrno |
| | Avelgem | | | | celovito | |
| | Brugge | X | | jedrno (Zeebrugge) | | |
| | Brussel ali Bruxelles | X | jedrno (Nationaal ali National) | | jedrno | |
| | Charleroi | X | celovito | | celovito (Kanaal Charleroi-Brussel ali Canal Charleroi-Bruxelles)<br>celovito (Sambre) | |
| | Gent | X | | jedrno | jedrno | |
| | Grimbergen | | | | celovito | |
| | Hasselt | X | | | | |
| | Kortrijk | | | | jedrno (Bossuit) | |
| | Leuven | X | | | | |
| | Liège | X | jedrno | | jedrno (Albertkanaal ali Canal Albert)<br>jedrno (Maas ali Meuse) | |

| DČ | NAZIV VOZLIŠČA | URBANO VOZLIŠČE | LETALIŠČE | POMORSKO PRISTANIŠČE | PRISTANIŠČE NA CELINSKI PLOVNI POTI | ŽELEZNIŠKO-CESTNI TERMINALI/TERMINALI VZDOLŽ CELINSKIH PLOVNIH POTI |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Mons | | | | celovito (Centre/Borinage) | |
| | Namur | X | | | jedrno (Maas ali Meuse)<br>celovito (Sambre) | |
| | Oostende | | celovito (Oostende) | celovito | | |
| | Ottignies-Louvain-la-Neuve | X | | | | |
| | Roeselare | | | | celovito | |
| | Tournai | | | | celovito (Schelde ali Escaut) | |
| | Willebroek | | | | celovito | |
| **BG** | Burgas | X | celovito | jedrno | | |
| | Dragoman | | | | | celovito |
| | Gorna Oryahovitsa | | celovito | | | jedrno |
| | Lom | | | | celovito | |
| | Oryahovo | | | | celovito | |
| | Plovdiv | X | celovito | | | jedrno |
| | Ruse | X | | | jedrno | jedrno |
| | Silistra | | | | celovito | |
| | Sofia | X | jedrno | | | jedrno |
| | Stara Zagora | X | | | | |
| | Svilengrad | | | | | celovito |
| | Svishtov | | | | celovito | |

| DČ | NAZIV VOZLIŠČA | URBANO VOZLIŠČE | LETALIŠČE | POMORSKO PRISTANIŠČE | PRISTANIŠČE NA CELINSKI PLOVNI POTI | ŽELEZNIŠKO-CESTNI TERMINALI/TERMINALI VZDOLŽ CELINSKIH PLOVNIH POTI |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Varna | X | celovito | celovito | | |
| | Vidin | X | | | jedrno | |
| **CZ** | Brno | X | celovito | | | celovito |
| | Česká Třebová | | | | | jedrno |
| | České Budějovice | X | | | | |
| | Děčín | | | | jedrno | jedrno |
| | Hradec Králové | X | | | | |
| | Liberec | X | | | | |
| | Lovosice | | | | celovito | celovito |
| | Mělník | | | | jedrno | jedrno |
| | Olomouc | X | | | | |
| | Ostrava | X | jedrno | | | jedrno |
| | Pardubice | X | | | jedrno | jedrno |
| | Plzeň | X | | | | jedrno |
| | Praha | X | jedrno (Václav Havel) | | jedrno (Radotín)<br>celovito (Holešovice), (Libeň), (Smíchov) | jedrno (Praha Uhříněves) |
| | Přerov | | | | | jedrno |
| | Ústí nad Labem | X | | | celovito | celovito |
| **DK** | Aalborg | X | celovito | celovito | | |
| | Aabenraa/Enstedværket | | | celovito | | |

| DČ | NAZIV VOZLIŠČA | URBANO VOZLIŠČE | LETALIŠČE | POMORSKO PRISTANIŠČE | PRISTANIŠČE NA CELINSKI PLOVNI POTI | ŽELEZNIŠKO-CESTNI TERMINALI/TERMINALI VZDOLŽ CELINSKIH PLOVNIH POTI |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Århus | X | | jedrno | | |
| | Billund | | celovito | | | |
| | Esbjerg | | | celovito | | |
| | Fredericia | | | celovito | | |
| | Frederikshavn | | | celovito | | |
| | Gedser | | | celovito | | |
| | Helsingør | | | celovito | | |
| | Hirtshals | | | celovito | | |
| | Høje-Taastrup | | | | | celovito |
| | København | X | jedrno (Kastrup) | jedrno | | |
| | Køge | | | celovito | | |
| | Odense | X | | celovito | | |
| | Padborg | | | | | celovito |
| | Rødby | | | celovito | | |
| | Rønne | | celovito | celovito | | |
| | Sjællands Odde Ferry Port | | | celovito | | |
| | Spodsbjerg | | | celovito | | |
| | Tårs (Nakskov) | | | celovito | | |
| | Taulov | | | | | jedrno (Taulov/Fredericia) |

| DČ | NAZIV VOZLIŠČA | URBANO VOZLIŠČE | LETALIŠČE | POMORSKO PRISTANIŠČE | PRISTANIŠČE NA CELINSKI PLOVNI POTI | ŽELEZNIŠKO-CESTNI TERMINALI/TERMINALI VZDOLŽ CELINSKIH PLOVNIH POTI |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **DE** | Aachen | X | | | | |
| | Andernach | | | | celovito | celovito |
| | Aschaffenburg | | | | celovito | celovito |
| | Augsburg | X | | | | |
| | Bendorf | | | | celovito | |
| | Bergkamen | | | | celovito | |
| | Berlin | X | jedrno (Berlin Brandenburg) | | jedrno | jedrno (Berlin-Großbeeren) |
| | Bielefeld | X | | | | |
| | Bochum | X | | | | |
| | Bonn | X | | | celovito | |
| | Borkum | | | celovito | | |
| | Bottrop | X | | | celovito | |
| | Brake (Unterweser) | | | celovito | celovito | |
| | Bramsche | | | | celovito | |
| | Brandenburg an der Havel | | | | celovito | |
| | Braunschweig | X | | | jedrno | jedrno |
| | Breisach am Rhein | | | | celovito | |
| | Bremen | X | jedrno | jedrno | jedrno | jedrno |
| | Bremerhaven | X | | jedrno | jedrno | jedrno |



ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj

| DČ | NAZIV VOZLIŠČA | URBANO VOZLIŠČE | LETALIŠČE | POMORSKO PRISTANIŠČE | PRISTANIŠČE NA CELINSKI PLOVNI POTI | ŽELEZNIŠKO-CESTNI TERMINALI/TERMINALI VZDOLŽ CELINSKIH PLOVNIH POTI |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Brunsbüttel | | | celovito | celovito | |
| | Bülstringen | | | | celovito | |
| | Chemnitz | X | | | | |
| | Cuxhaven | | | celovito | | celovito |
| | Darmstadt | X | | | | |
| | Dormagen | | | | celovito | |
| | Dörpen | | | | celovito | celovito |
| | Dortmund | X | celovito | | jedrno | jedrno |
| | Dresden | X | celovito | | | celovito |
| | Duisburg | X | | | jedrno | jedrno |
| | Düsseldorf | X | jedrno | | jedrno | |
| | Emden | | | celovito | celovito | |
| | Emmerich | | | | celovito | celovito |
| | Erfurt | X | celovito | | | |
| | Erlangen | X | | | | |
| | Esens | | | celovito | | |
| | Essen | X | | | celovito | |
| | Estorf (Weser) | | | | celovito | |
| | Fehmarn | | | celovito | | |
| | Flörsheim am Rhein | | | | celovito | |

| DČ | NAZIV VOZLIŠČA | URBANO VOZLIŠČE | LETALIŠČE | POMORSKO PRISTANIŠČE | PRISTANIŠČE NA CELINSKI PLOVNI POTI | ŽELEZNIŠKO-CESTNI TERMINALI/TERMINALI VZDOLŽ CELINSKIH PLOVNIH POTI |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Frankfurt am Main | X | jedrno | | jedrno | jedrno |
| | Freiburg im Breisgau | X | | | | |
| | Fürth | X | | | | |
| | Gelsenkirchen | X | | | celovito | |
| | Germersheim | | | | celovito | celovito |
| | Gernsheim | | | | celovito | |
| | Gießen | X | | | | |
| | Ginsheim Gustavsburg | | | | celovito | |
| | Göttingen | X | | | | |
| | Großkrotzenburg | | | | celovito | |
| | Gütersloh | X | | | | |
| | Hagen | X | | | | |
| | Hahn | | celovito | | | |
| | Haldensleben | | | | celovito | celovito |
| | Halle (Saale) | X | | | | jedrno (Leipzig/Halle-Schkopau) |
| | Haltern am See | | | | celovito | |
| | Hamburg | X | jedrno | jedrno | jedrno | jedrno |
| | Hamm | X | | | jedrno | celovito (Hamm-Bönen) |
| | Hanau | | | | celovito | |

| DČ | NAZIV VOZLIŠČA | URBANO VOZLIŠČE | LETALIŠČE | POMORSKO PRISTANIŠČE | PRISTANIŠČE NA CELINSKI PLOVNI POTI | ŽELEZNIŠKO-CESTNI TERMINALI/TERMINALI VZDOLŽ CELINSKIH PLOVNIH POTI |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Hannover | X | jedrno | | jedrno | jedrno |
| | Heidelberg | X | | | | |
| | Heilbronn | X | | | celovito | |
| | Helgoland | | | celovito | | |
| | Heringsdorf | | celovito | | | |
| | Herne | X | | | celovito | celovito (Herne-Wanne) |
| | Hildesheim | X | | | | |
| | Hof - Plauen | | celovito | | | |
| | Hohenhameln | | | | celovito | |
| | Ibbenbüren | | | | celovito | |
| | Iffezheim | | | | celovito | |
| | Ingolstadt | X | | | | |
| | Jena | X | | | | |
| | Kaiserslautern | X | | | | |
| | Karlsruhe | X | celovito (Karlsruhe/Baden-Baden) | | jedrno | jedrno |
| | Kassel | X | | | | celovito |
| | Kehl | | | | celovito | |
| | Kelheim | | | | celovito | |
| | Kelsterbach | | | | celovito | |

| DČ | NAZIV VOZLIŠČA | URBANO VOZLIŠČE | LETALIŠČE | POMORSKO PRISTANIŠČE | PRISTANIŠČE NA CELINSKI PLOVNI POTI | ŽELEZNIŠKO-CESTNI TERMINALI/TERMINALI VZDOLŽ CELINSKIH PLOVNIH POTI |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Kiel | X | | celovito | | |
| | Kleve | | | | celovito | |
| | Koblenz | X | | | jedrno | jedrno |
| | Köln | X | jedrno (Köln/Bonn) | | jedrno | jedrno |
| | Krefeld | X | | | celovito | |
| | Lampertheim | | | | celovito | |
| | Landshut | X | | | | |
| | Langeoog | | | celovito | | |
| | Leipzig | X | jedrno (Leipzig/Halle) | | | jedrno (Leipzig-Wahren) |
| | Leverkusen | X | | | celovito | celovito |
| | Lingen (Ems) | | | | celovito | |
| | Lübeck | X | | jedrno | jedrno | jedrno |
| | Ludwigshafen am Rhein | X | | | celovito | |
| | Lünen | | | | celovito | |
| | Magdeburg | X | | | jedrno | jedrno |
| | Mainz | X | | | jedrno | jedrno |
| | Mannheim | X | | | jedrno | jedrno (Mannheim/Ludwigshafen) |
| | Marl | | | | celovito | |
| | Memmingen | | celovito | | | |

| DČ | NAZIV VOZLIŠČA | URBANO VOZLIŠČE | LETALIŠČE | POMORSKO PRISTANIŠČE | PRISTANIŠČE NA CELINSKI PLOVNI POTI | ŽELEZNIŠKO-CESTNI TERMINALI/TERMINALI VZDOLŽ CELINSKIH PLOVNIH POTI |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Meppen | | | | celovito | |
| | Minden | | | | celovito | celovito |
| | Mönchengladbach | X | | | | |
| | Mülheim an der Ruhr | X | | | celovito | |
| | München | X | jedrno | | | jedrno (München-Riem) |
| | Münster | X | celovito (Münster/Osnabrück) | | celovito | |
| | Neuss | X | | | celovito | |
| | Niedere Börde | | | | celovito | |
| | Niederkassel | | | | celovito | |
| | Norden | | | celovito | | |
| | Nordenham | | | celovito | celovito | |
| | Norderney | | | celovito | | |
| | Nürnberg | X | jedrno | | jedrno | jedrno |
| | Oberhausen | X | | | | |
| | Offenbach am Main | X | | | | |
| | Oldenburg (Oldenburg) | X | | | celovito | |
| | Osnabrück | X | | | | |
| | Otterstadt | | | | celovito | |
| | Paderborn | X | celovito (Paderborn/Lippstadt) | | | |

| DČ | NAZIV VOZLIŠČA | URBANO VOZLIŠČE | LETALIŠČE | POMORSKO PRISTANIŠČE | PRISTANIŠČE NA CELINSKI PLOVNI POTI | ŽELEZNIŠKO-CESTNI TERMINALI/TERMINALI VZDOLŽ CELINSKIH PLOVNIH POTI |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Peine | | | | celovito | |
| | Pforzheim | X | | | | |
| | Plochingen | | | | celovito | |
| | Potsdam | X | | | | |
| | Raunheim | | | | celovito | |
| | Recklinghausen | X | | | | |
| | Rees | | | | celovito | |
| | Regensburg | X | | | jedrno | |
| | Rheinau | | | | celovito | |
| | Rheinberg | | | | celovito | |
| | Rheinmünster | | | | celovito | |
| | Rostock | X | celovito (Rostock-Laage) | jedrno | | jedrno |
| | Saarbrücken | X | | | | |
| | Saarlouis | | | | celovito | |
| | Sassnitz | | | celovito | | |
| | Schwarzheide | | | | | celovito |
| | Siegen | X | | | | |
| | Singen | | | | | celovito |
| | Solingen | X | | | | |



ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj

| DČ | NAZIV VOZLIŠČA | URBANO VOZLIŠČE | LETALIŠČE | POMORSKO PRISTANIŠČE | PRISTANIŠČE NA CELINSKI PLOVNI POTI | ŽELEZNIŠKO-CESTNI TERMINALI/TERMINALI VZDOLŽ CELINSKIH PLOVNIH POTI |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Spelle | | | | celovito | |
| | Speyer | | | | celovito | |
| | Stade | | | celovito | celovito | celovito |
| | Stolzenau | | | | celovito | |
| | Straubing | | | | celovito | |
| | Stuttgart | X | jedrno | | jedrno | jedrno (Stuttgart-Kornwestheim) |
| | Triefenstein | | | | celovito | |
| | Trier | X | | | celovito | |
| | Ulm | X | | | | celovito (Ulm-Dornstadt) |
| | Voerde | | | | celovito | |
| | Wangerooge | | | celovito | | |
| | Wesel | | | | celovito | |
| | Wesseling | | | | celovito | |
| | Weeze | | celovito (Niederrhein) | | | |
| | Westerland-Sylt | | celovito | | | |
| | Wiesbaden | X | | | celovito | |
| | Wilhelmshaven | | | jedrno | | |
| | Wismar | | | celovito | | |
| | Wolfsburg | X | | | | |

| DČ | NAZIV VOZLIŠČA | URBANO VOZLIŠČE | LETALIŠČE | POMORSKO PRISTANIŠČE | PRISTANIŠČE NA CELINSKI PLOVNI POTI | ŽELEZNIŠKO-CESTNI TERMINALI/TERMINALI VZDOLŽ CELINSKIH PLOVNIH POTI |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Worms | | | | celovito | celovito |
| | Wörth am Rhein | | | | celovito | celovito |
| | Wuppertal | X | | | | |
| | Würzburg | X | | | | |
| **EE** | Heltermaa | | | celovito | | |
| | Kärdla | | celovito | | | |
| | Koidula | | | | | celovito |
| | Kuivastu | | | celovito | | |
| | Kuressaare | | celovito | | | |
| | Pärnu | | celovito | celovito | | |
| | Paldiski South Harbor | | | celovito | | |
| | Rohuküla | | | celovito | | |
| | Sillamäe | | | celovito | | |
| | Tallinn | X | jedrno | jedrno (Old City Harbour, Muuga Harbour) | | |
| | Tartu | X | celovito | | | |
| | Virtsu | | | celovito | | |
| **IE** | Carraig Fhiáin ali Carrickfin | | celovito (Dún na nGall ali Donegal) | | | |
| | Corcaigh ali Cork | X | jedrno | jedrno | | |

| DČ | NAZIV VOZLIŠČA | URBANO VOZLIŠČE | LETALIŠČE | POMORSKO PRISTANIŠČE | PRISTANIŠČE NA CELINSKI PLOVNI POTI | ŽELEZNIŠKO-CESTNI TERMINALI/TERMINALI VZDOLŽ CELINSKIH PLOVNIH POTI |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Baile Átha Cliath ali Dublin | X | jedrno | jedrno (G.D.A. port cluster) | | |
| | Gaillimh ali Galway | X | | celovito | | |
| | Inis Mór ali Inishmore | | celovito | | | |
| | Ciarraí ali Kerry - An Fearann Fuar ali Farranfore | | celovito | | | |
| | An Cnoc ali Knock | | celovito (Cúige Chonnacht ali Connaught) | | | |
| | Luimneach ali Limerick | X | celovito (Sionainn ali Shannon) | jedrno (Sionainn-Faing ali Shannon Foynes) | | |
| | Ros Láir ali Rosslare | | | celovito (Europort) | | |
| | Port Láirge ali Waterford | | celovito | celovito | | |
| **EL** | Aegina | | | celovito | | |
| | Agioi Theodoroi | | | jedrno | | |
| | Alexandroupolis | X | celovito | celovito | | celovito |
| | Argostoli | | | celovito | | |
| | Astipalaia | | celovito | | | |
| | Athina | X | jedrno | jedrno (Piraeus/Ikonio) | | jedrno (Piraeus/Thriasso Pedio) |
| | Chalkida | X | | celovito | | |
| | Chania | X | celovito | celovito (Souda) | | |
| | Chios | | celovito | celovito | | |

| DČ | NAZIV VOZLIŠČA | URBANO VOZLIŠČE | LETALIŠČE | POMORSKO PRISTANIŠČE | PRISTANIŠČE NA CELINSKI PLOVNI POTI | ŽELEZNIŠKO-CESTNI TERMINALI/TERMINALI VZDOLŽ CELINSKIH PLOVNIH POTI |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Faneromeni Salaminas | | | celovito | | |
| | Elefsina | | | celovito | | |
| | Gavrio | | | celovito | | |
| | Heraklion | X | jedrno (Kasteli) | jedrno | | |
| | Igoumenitsa | | | jedrno | | |
| | Ikaria | | celovito | | | |
| | Ioannina | X | celovito | | | |
| | Kalamata | X | celovito | | | |
| | Kalymnos | | celovito | | | |
| | Karpathos | | celovito | | | |
| | Kassos | | celovito | | | |
| | Kastelorizo | | celovito | | | |
| | Kastoria | | celovito | | | |
| | Kavala | | celovito | celovito | | |
| | Kefalonia | | celovito | | | |
| | Kerkyra | X | celovito | celovito | | |
| | Kithira | | celovito | | | |
| | Kos | | celovito | celovito | | |
| | Kozani | X | | | | celovito |
| | Kyllini | | | celovito | | |

| DČ | NAZIV VOZLIŠČA | URBANO VOZLIŠČE | LETALIŠČE | POMORSKO PRISTANIŠČE | PRISTANIŠČE NA CELINSKI PLOVNI POTI | ŽELEZNIŠKO-CESTNI TERMINALI/TERMINALI VZDOLŽ CELINSKIH PLOVNIH POTI |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Lamia | X | | | | celovito |
| | Larisa | X | | | | |
| | Larymna | | | celovito | | |
| | Lavrio (Sounio) | | | celovito | | |
| | Leros | | celovito | | | |
| | Limnos | | celovito | | | |
| | Lixouri | | | celovito | | |
| | Milos | | celovito | | | |
| | Mykonos | | celovito | celovito | | |
| | Mytilini | X | celovito | celovito | | |
| | Naxos | | celovito | celovito | | |
| | Paloukia Salaminas | | | celovito | | |
| | Paros | | celovito | celovito | | |
| | Patras | X | celovito (Araxos) | jedrno | | jedrno |
| | Poros Kefallinias | | | celovito | | |
| | Poros Trizinias | | | celovito | | |
| | Preveza | | celovito | | | |
| | Rafina | | | celovito | | |
| | Rethymno | | | celovito | | |
| | Rodos | X | celovito | celovito | | |

| DČ | NAZIV VOZLIŠČA | URBANO VOZLIŠČE | LETALIŠČE | POMORSKO PRISTANIŠČE | PRISTANIŠČE NA CELINSKI PLOVNI POTI | ŽELEZNIŠKO-CESTNI TERMINALI/TERMINALI VZDOLŽ CELINSKIH PLOVNIH POTI |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Samos | | celovito | | | |
| | Santorini | | celovito | celovito | | |
| | Sitia | | celovito | celovito | | |
| | Skiathos | | celovito | celovito | | |
| | Skiros | | celovito | | | |
| | Syros | X | celovito | celovito | | |
| | Thassos | | | celovito | | |
| | Thessaloniki | X | jedrno (Makedonia) | jedrno | | jedrno |
| | Tinos | | | celovito | | |
| | Vathy Samou | | | celovito | | |
| | Volos | X | celovito (Nea Anchialos) | celovito | | |
| | Zakinthos | | celovito | celovito | | |
| **ES** | A Coruña | X | celovito | jedrno | | |
| | Albacete | X | | | | |
| | Alcázar de San Juan | | | | | jedrno |
| | Alcúdia | | | celovito | | |
| | Algeciras | X | | jedrno (Bahía de Algeciras) | | |
| | Alicante | X | jedrno | celovito | | |
| | Metropolitansko območje Almería | X | celovito | celovito | | |

| DČ | NAZIV VOZLIŠČA | URBANO VOZLIŠČE | LETALIŠČE | POMORSKO PRISTANIŠČE | PRISTANIŠČE NA CELINSKI PLOVNI POTI | ŽELEZNIŠKO-CESTNI TERMINALI/TERMINALI VZDOLŽ CELINSKIH PLOVNIH POTI |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Antequera (Bobadilla) | | | | | jedrno |
| | Arrecife | | celovito (Lanzarote) | celovito | | |
| | Avilés | | celovito (Asturias) | celovito | | |
| | Badajoz | X | celovito | | | celovito |
| | Metropolitansko območje Barcelona | X | jedrno | jedrno | | jedrno |
| | Metropolitansko območje Bilbao | X | jedrno | jedrno | | jedrno |
| | Burgos | X | celovito | | | celovito |
| | Cáceres | X | | | | |
| | Cádiz | X | | celovito (Bahía de Cádiz) | | |
| | Carboneras | | | celovito | | |
| | Cartagena | X | | jedrno | | |
| | Castellón | X | | jedrno | | |
| | Ceuta | X | | celovito | | |
| | Córdoba | X | | | | jedrno |
| | El Hierro | | celovito | celovito (La Estaca) | | |
| | El Penedés El Vendrell | | | | | celovito |
| | Elche | X | | | | |
| | Ferrol | X | | celovito | | |
| | Figueras | | | | | celovito |

| DČ | NAZIV VOZLIŠČA | URBANO VOZLIŠČE | LETALIŠČE | POMORSKO PRISTANIŠČE | PRISTANIŠČE NA CELINSKI PLOVNI POTI | ŽELEZNIŠKO-CESTNI TERMINALI/TERMINALI VZDOLŽ CELINSKIH PLOVNIH POTI |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Gijón | X | | jedrno | | |
| | Gerona | X | celovito | | | |
| | Granada | X | celovito | | | |
| | Huelva | X | | jedrno | | |
| | Huesca | | | | | celovito |
| | Ibiza | | celovito | celovito (Eivissa) | | |
| | Jaén | X | | | | |
| | Jerez | X | celovito | | | |
| | La Savina (Formentera) | | | celovito (Cala Sabina) | | |
| | Metropolitansko območje Las Palmas de Gran Canaria | X | jedrno (Las Palmas) | jedrno (Las Palmas) | | |
| | León | X | celovito | | | jedrno |
| | Linares | | | | | celovito |
| | Lleida/Lérida | X | | | | |
| | Logroño | X | | | | celovito |
| | Los Cristianos (Tenerife) | | | celovito | | |
| | Lugo | X | | | | |
| | Metropolitansko območje Madrid | X | jedrno (Barajas) | | | jedrno (Norte y Sur) |
| | Mahon (Menorca) | | celovito | celovito | | |
| | Málaga | X | jedrno | celovito | | |

| DČ | NAZIV VOZLIŠČA | URBANO VOZLIŠČE | LETALIŠČE | POMORSKO PRISTANIŠČE | PRISTANIŠČE NA CELINSKI PLOVNI POTI | ŽELEZNIŠKO-CESTNI TERMINALI/TERMINALI VZDOLŽ CELINSKIH PLOVNIH POTI |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Marbella | X | | | | |
| | Melilla | X | celovito | celovito | | |
| | Monforte de Lemos | | | | | celovito |
| | Motril | | | celovito | | |
| | Murcia | X | celovito | | | jedrno |
| | Ourense | X | | | | |
| | Oviedo | X | | | | |
| | Palma de Mallorca | X | jedrno | jedrno | | |
| | Pamplona | X | celovito | | | celovito (Noain) |
| | Pasajes | | | celovito | | |
| | Pontevedra | | | celovito (Marín y Ría de Pontevedra) | | |
| | Puerto del Rosario (Fuerteventura) | | celovito (Fuerteventura) | celovito | | |
| | Sagunto | | | celovito | | jedrno |
| | Salamanca | X | celovito | | | celovito |
| | San Cibrao | | | celovito | | |
| | San Sebastián de la Gomera | | celovito | celovito | | |
| | San Sebastián-Donostia | X | celovito | | | celovito (Lezo) |
| | Santa Cruz de la Palma (La Palma) | | celovito (La Palma) | celovito (Santa Cruz de la Palma) | | |

| DČ | NAZIV VOZLIŠČA | URBANO VOZLIŠČE | LETALIŠČE | POMORSKO PRISTANIŠČE | PRISTANIŠČE NA CELINSKI PLOVNI POTI | ŽELEZNIŠKO-CESTNI TERMINALI/TERMINALI VZDOLŽ CELINSKIH PLOVNIH POTI |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Metropolitansko območje Santa Cruz de Tenerife | X | celovito (Los Rodeos), jedrno (Reina Sofia) | jedrno (tudi Granadilla) | | |
| | Santander | X | celovito | jedrno | | celovito (Torrelavega) |
| | Santiago de Compostela | X | celovito | | | |
| | Metropolitansko območje Sevilla | X | jedrno | jedrno | jedrno | jedrno |
| | Tarifa | | | celovito | | |
| | Tarragona-Reus | X | celovito (Reus) | jedrno (Tarragona) | | |
| | Toledo | | | | | celovito |
| | Tudela | | | | | celovito |
| | Valencia | X | jedrno | jedrno | | jedrno (Fonteta de Saint Lluís)<br>celovito (Silla) |
| | Valladolid | X | celovito | | | jedrno |
| | Vigo | X | celovito | celovito | | |
| | Vilagarcia | | | celovito | | |
| | Vitoria-Gasteiz | X | celovito | | | jedrno (Jundiz) |
| | Zaragoza | X | celovito | | | jedrno |
| **FR** | Aiton-Bourgneuf | | | | | celovito |
| | Aix-en-Provence | X | | | | |
| | Ajaccio (Corse) | X | celovito | celovito | | |
| | Amiens | X | | | | |

| DČ | NAZIV VOZLIŠČA | URBANO VOZLIŠČE | LETALIŠČE | POMORSKO PRISTANIŠČE | PRISTANIŠČE NA CELINSKI PLOVNI POTI | ŽELEZNIŠKO-CESTNI TERMINALI/TERMINALI VZDOLŽ CELINSKIH PLOVNIH POTI |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Angers | X | | | | |
| | Annecy | X | | | | |
| | Arles | | | | celovito | |
| | Avignon | | | | | jedrno |
| | Bastia | | celovito | celovito | | |
| | Bayonne | | | celovito | | jedrno (Mouguerre) |
| | Besançon | X | | | | |
| | Beauvais | | celovito | | | |
| | Biarritz | | celovito | | | |
| | Bordeaux | X | jedrno (Merignac) | jedrno | | jedrno |
| | Boulogne-sur-Mer | | | celovito | | |
| | Brest | X | celovito | jedrno | | |
| | Caen | X | celovito | celovito | | |
| | Calais | | | jedrno | | jedrno (Channel Fixed Link) |
| | Cayenne | X | celovito | celovito | | |
| | Chalon-sur-Saône | | | | jedrno | |
| | Chalons-sur-Marne | | celovito (Paris-Vatry) | | | |
| | Cherbourg | | | celovito | | |
| | Clermont-Ferrand | X | celovito | | | celovito |

| DČ | NAZIV VOZLIŠČA | URBANO VOZLIŠČE | LETALIŠČE | POMORSKO PRISTANIŠČE | PRISTANIŠČE NA CELINSKI PLOVNI POTI | ŽELEZNIŠKO-CESTNI TERMINALI/TERMINALI VZDOLŽ CELINSKIH PLOVNIH POTI |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Dieppe | | | celovito | | |
| | Dijon | X | | | | jedrno |
| | Dunkerque | | | jedrno | jedrno | jedrno |
| | Grenoble | X | | | | |
| | Guadeloupe | X (Point-à-Pitre – Les Abymes) | celovito (Point-à-Pitre) | celovito | | |
| | La Rochelle | | celovito | celovito | | |
| | Le Boulou | | | | | celovito |
| | Le Havre | X | | jedrno | jedrno | jedrno |
| | Le Mans | X | | | | |
| | Lille | X | jedrno (Lesquin) | | jedrno | jedrno (Dourges) |
| | Loire sur Rhône/Saint Romain en Gal | | | | celovito | |
| | Limoges | X | celovito | | | |
| | Lorient | | | celovito | | |
| | Metropolitansko območje Lyon | X (tudi Villeurbanne) | jedrno (St Exupéry) | | jedrno | jedrno |
| | Marquion (Cambrai) | | | | celovito | |
| | Martinique | X (Fort-de-France – Lamentin) | celovito (Fort-de-France) | celovito | | |

| DČ | NAZIV VOZLIŠČA | URBANO VOZLIŠČE | LETALIŠČE | POMORSKO PRISTANIŠČE | PRISTANIŠČE NA CELINSKI PLOVNI POTI | ŽELEZNIŠKO-CESTNI TERMINALI/TERMINALI VZDOLŽ CELINSKIH PLOVNIH POTI |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Marseille | X | jedrno (Provence) | jedrno (Marseille)<br>jedrno (Fos sur Mer) | jedrno (Fos sur Mer) | jedrno (Miramas) |
| | Mayotte | X(Dzaoudzi--Mamoudzou) | celovito | celovito | | |
| | Metz | X | | | jedrno | |
| | Montpellier | X | celovito | | | |
| | Mulhouse | X | celovito (Mulhouse-Bale) | | jedrno (Ottmarsheim) | |
| | Nancy | X | | | celovito | |
| | Nantes | X | celovito (Nantes Atlantique) | jedrno (Nantes-St-Nazaire) | | |
| | Nesle | | | | celovito | |
| | Nice | X | jedrno (Côte d'Azur) | celovito | | |
| | Nîmes | X | | | | |
| | Nogent-sur-Seine | | | | celovito | |
| | Noyon | | | | celovito | |
| | Orléans | X | | | | celovito |
| | Metropolitansko območje Pariz | X (tudi Boulogne-Billancourt, Saint--Denis, Argenteuil, Montreuil) | jedrno (Charles de Gaulle)<br>jedrno (Orly) | | jedrno | jedrno |
| | Péronne | | | | celovito | |

| DČ | NAZIV VOZLIŠČA | URBANO VOZLIŠČE | LETALIŠČE | POMORSKO PRISTANIŠČE | PRISTANIŠČE NA CELINSKI PLOVNI POTI | ŽELEZNIŠKO-CESTNI TERMINALI/TERMINALI VZDOLŽ CELINSKIH PLOVNIH POTI |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Perpignan | X | | | | celovito |
| | Poitiers | X | | | | |
| | Réunion | X (Saint-Denis) | celovito (Saint-Denis) | celovito (Port Réunion) | | |
| | Portes les Valence | | | | celovito | |
| | Reims | X | | | | |
| | Rennes | X | | | | celovito |
| | Roscoff | | | celovito | | |
| | Rouen | X | | jedrno | jedrno | |
| | Saint-Étienne | X | | | | |
| | Saint-Malo | | | celovito | | |
| | Saint-Martin | | | celovito | | |
| | Salaise-sur-Sanne | | | | celovito (Salaise-Sablons) | |
| | Sète | | | jedrno | jedrno | |
| | Strasbourg | X | celovito (Entzheim) | | jedrno | jedrno |
| | Thionville | | | | celovito | |
| | Toulon | X | | celovito | | |
| | Toulouse | X | jedrno (Blagnac) | | | jedrno |
| | Tours | X | | | | |
| | Valenciennes | | | | celovito | |

| DČ | NAZIV VOZLIŠČA | URBANO VOZLIŠČE | LETALIŠČE | POMORSKO PRISTANIŠČE | PRISTANIŠČE NA CELINSKI PLOVNI POTI | ŽELEZNIŠKO-CESTNI TERMINALI/TERMINALI VZDOLŽ CELINSKIH PLOVNIH POTI |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Villefranche-sur-Saône | | | | celovito | |
| **HR** | Cres | | | celovito | | |
| | Dubrovnik | | celovito | celovito | | |
| | Hvar | | | celovito | | |
| | Korčula | | | celovito | | |
| | Osijek | X | celovito | | celovito | |
| | Ploče | | | jedrno | | |
| | Preko | | | celovito | | |
| | Pula | | celovito | celovito | | |
| | Rab | | | celovito | | |
| | Rijeka | X | celovito | jedrno | | |
| | Rogac | | | celovito | | |
| | Šibenik | | | celovito | | |
| | Sisak | | | | celovito | |
| | Slavonski Brod | | | | jedrno | |
| | Split | X | celovito | jedrno | | |
| | Stari Grad | | | celovito | | |
| | Supetar | | | celovito | | |
| | Varaždin | X | | | | |
| | Vukovar | | | | jedrno | |

| DČ | NAZIV VOZLIŠČA | URBANO VOZLIŠČE | LETALIŠČE | POMORSKO PRISTANIŠČE | PRISTANIŠČE NA CELINSKI PLOVNI POTI | ŽELEZNIŠKO-CESTNI TERMINALI/TERMINALI VZDOLŽ CELINSKIH PLOVNIH POTI |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Zadar | | celovito | celovito | | |
| | Zagreb | X | jedrno | | | jedrno |
| **IT** | Alghero | | celovito | | | |
| | Ancona | X | celovito | jedrno | | jedrno (Jesi) |
| | Andria | X | | | | |
| | Aosta | X | | | | |
| | Augusta | | | jedrno | | |
| | Bari | X | celovito | jedrno | | jedrno |
| | Bergamo | X | | | | celovito (Cortenuova) |
| | Bologna | X | jedrno | | | jedrno |
| | Bolzano | X | celovito | | | |
| | Brescia | X | | | | celovito |
| | Brindisi | | celovito | celovito | | |
| | Busto Arsizio – Sacconago - Gallarate | | | | | celovito |
| | Cagliari | X | jedrno | jedrno (Porto Foxi, Cagliari) | | |
| | Campobasso | X | | | | |
| | Capri | | | celovito | | |
| | Carloforte | | | celovito | | |
| | Casamicciola - Porto di Ischia | | | celovito | | |



ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj

| DČ | NAZIV VOZLIŠČA | URBANO VOZLIŠČE | LETALIŠČE | POMORSKO PRISTANIŠČE | PRISTANIŠČE NA CELINSKI PLOVNI POTI | ŽELEZNIŠKO-CESTNI TERMINALI/TERMINALI VZDOLŽ CELINSKIH PLOVNIH POTI |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Catania | X | celovito (Fontanarossa, Comiso emergency runway) | celovito | | celovito |
| | Cervignano | | | | | jedrno |
| | Chioggia | | | celovito | celovito | |
| | Civitavecchia | | | jedrno | | |
| | Cremona | | | | jedrno | celovito (PBL), celovito (Piadena) |
| | Faenza | | | | | celovito |
| | Ferrara | X | | | | |
| | Firenze | X | celovito | | | |
| | Fiumicino | | | celovito | | |
| | Foggia | X | celovito | | | celovito (Incoronata) |
| | Forlì | X | | | | celovito (Forlì Cesena - Villa Selva) |
| | Gaeta | | | celovito | | |
| | Gela | | | celovito | | |
| | Genova | X | jedrno | jedrno | | jedrno (Vado) |
| | Gioia Tauro | | | jedrno | | |
| | Golfo Aranci | | | celovito | | |
| | Elba | | celovito | | | |
| | La Maddalena | | | celovito | | |

| DČ | NAZIV VOZLIŠČA | URBANO VOZLIŠČE | LETALIŠČE | POMORSKO PRISTANIŠČE | PRISTANIŠČE NA CELINSKI PLOVNI POTI | ŽELEZNIŠKO-CESTNI TERMINALI/TERMINALI VZDOLŽ CELINSKIH PLOVNIH POTI |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | La Spezia | | | jedrno | | jedrno (Santo Stefano di Magra) |
| | Lamezia Terme | | celovito | | | |
| | Lampedusa | | celovito | | | |
| | Latina | X | | | | |
| | Lecce | X | | | | |
| | Livorno | X | | jedrno | | jedrno (Guasticce Collesalvetti) |
| | Mantova | | | | jedrno | celovito |
| | Marina di Carrara | | | celovito | | |
| | Messina | X | | celovito | | |
| | Milano | X | jedrno (Linate)<br>jedrno (Malpensa)<br>jedrno (Bergamo Orio al Serio) | | | jedrno (Milano Smistamento - Segrate) |
| | Milazzo | | | celovito | | |
| | Modena | X | | | | celovito (Marzaglia) |
| | Monfalcone | | | celovito | celovito | |
| | Monza | X | | | | |
| | Mortara | | | | | celovito |
| | Napoli | X | jedrno | jedrno | | jedrno (Nola), jedrno (Marcianise-Maddaloni) |

| DČ | NAZIV VOZLIŠČA | URBANO VOZLIŠČE | LETALIŠČE | POMORSKO PRISTANIŠČE | PRISTANIŠČE NA CELINSKI PLOVNI POTI | ŽELEZNIŠKO-CESTNI TERMINALI/TERMINALI VZDOLŽ CELINSKIH PLOVNIH POTI |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Novara | X | | | | jedrno (Novara-Agonate) |
| | Olbia | | celovito | celovito | | |
| | Orte | | | | | celovito |
| | Ortona | | | | | celovito |
| | Padova | X | | | | jedrno |
| | Palau | | | celovito | | |
| | Palermo | X | jedrno | jedrno (Palermo, terminal Termini Imerese) | | |
| | Pantelleria | | celovito | | | |
| | Parma | X | | | | celovito (Bianconese di Fontevivo - Castelguelfo) |
| | Perugia | X | celovito | | | |
| | Pescara | X | celovito | | | celovito (Manoppello) |
| | Piacenza | X | | | | celovito |
| | Piombino | | | celovito | | |
| | Pisa | | celovito | | | |
| | Ponza | | | celovito | | |
| | Pordenone | | | | | celovito |
| | Porto Empedocle | | | celovito | | |
| | Porto Levante | | | celovito | celovito | |
| | Porto Nogaro | | | | celovito | |

| DČ | NAZIV VOZLIŠČA | URBANO VOZLIŠČE | LETALIŠČE | POMORSKO PRISTANIŠČE | PRISTANIŠČE NA CELINSKI PLOVNI POTI | ŽELEZNIŠKO-CESTNI TERMINALI/TERMINALI VZDOLŽ CELINSKIH PLOVNIH POTI |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Porto Santo Stefano | | | celovito | | |
| | Porto Torres | | | celovito | | |
| | Portoferraio (Elba) | | | celovito | | |
| | Portogruaro | | | | | celovito |
| | Portovesme | | | celovito | | |
| | Potenza | X | | | | |
| | Prato | X | | | | jedrno |
| | Procida | | | celovito | | |
| | Ravenna | X | | jedrno | jedrno | |
| | Reggio Calabria | X | celovito | celovito (Reggio Calabria – Villa San Giovanni) | | |
| | Reggio Emilia | X | | | | |
| | Rimini | X | celovito | | | |
| | Rivalta Scrivia | | | | | celovito |
| | Roma | X | jedrno (Fiumicino)<br>celovito (Ciampino) | | | jedrno (Pomezia) |
| | Rovigo | | | | celovito | celovito |
| | Salerno | X | | celovito | | |
| | Sassari | X | | | | |
| | Savona-Vado | | | celovito | | |



ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj

| DČ | NAZIV VOZLIŠČA | URBANO VOZLIŠČE | LETALIŠČE | POMORSKO PRISTANIŠČE | PRISTANIŠČE NA CELINSKI PLOVNI POTI | ŽELEZNIŠKO-CESTNI TERMINALI/TERMINALI VZDOLŽ CELINSKIH PLOVNIH POTI |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Siracusa | X | | celovito (Siracusa – Santa Panagia) | | |
| | Taranto | X | | jedrno | | |
| | Terni | X | | | | |
| | Torino | X | jedrno | | | jedrno (Orbassano) |
| | Trapani | | celovito | celovito | | |
| | Trento | X | | | | celovito |
| | Treviso | | celovito | | | |
| | Trieste | X | celovito | jedrno | jedrno | jedrno (Fernetti) |
| | Udine | X | | | | |
| | Venezia | X | jedrno | jedrno | jedrno | |
| | Verona | X | celovito | | | jedrno |
| | Vicenza | X | | | | |
| **CY** | Lefkosia | X | | | | |
| | Lemesos | X | | jedrno (tudi Zygi) | | |
| | Larnaka | X | jedrno | celovito | | |
| | Pafos | | celovito | | | |
| **LV** | Daugavpils | | celovito | | | |
| | Liepāja | | celovito | celovito | | |
| | Rīga | X | jedrno | jedrno | | jedrno (Salaspils) |

| DČ | NAZIV VOZLIŠČA | URBANO VOZLIŠČE | LETALIŠČE | POMORSKO PRISTANIŠČE | PRISTANIŠČE NA CELINSKI PLOVNI POTI | ŽELEZNIŠKO-CESTNI TERMINALI/TERMINALI VZDOLŽ CELINSKIH PLOVNIH POTI |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Ventspils | | celovito | jedrno | | |
| **LT** | Jurbarkas | | | | celovito | |
| | Kaunas | X | celovito | | jedrno | jedrno |
| | Klaipėda | X | | jedrno | | jedrno |
| | Marijampolė | | | | | celovito |
| | Palanga | | celovito | | | |
| | Panevėžys | X | | | | celovito |
| | Šiauliai | X | | | | |
| | Vilnius | X | jedrno | | | jedrno |
| **LU** | Luxembourg | X | jedrno | | jedrno (Mertert) | jedrno (Bettembourg) |
| **HU** | Baja | | | | celovito | |
| | Budapest | X | jedrno (Liszt Ferenc) | | jedrno (Csepel) | jedrno (Soroksár) |
| | Debrecen | X | celovito | | | |
| | Dunaújváros | | | | celovito | |
| | Fényeslitke | | | | | celovito (East-West Gate) |
| | Győr | X | | | celovito (Győr-Gönyű) | |
| | Kecskemét | X | | | | |
| | Komárom | | | | jedrno | |
| | Miskolc | X | | | | celovito |



ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj

| DČ | NAZIV VOZLIŠČA | URBANO VOZLIŠČE | LETALIŠČE | POMORSKO PRISTANIŠČE | PRISTANIŠČE NA CELINSKI PLOVNI POTI | ŽELEZNIŠKO-CESTNI TERMINALI/TERMINALI VZDOLŽ CELINSKIH PLOVNIH POTI |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Mohács | | | | celovito | |
| | Nyíregyháza | X | | | | |
| | Paks | | | | celovito | |
| | Pécs | X | | | | |
| | Sármellék | | celovito | | | |
| | Sopron | | | | | celovito |
| | Szeged | X | | | celovito | |
| | Székesfehérvár | X | | | | celovito |
| | Záhony | | | | | jedrno |
| **MT** | Cirkewwa | | | celovito | | |
| | Marsaxlokk | | | jedrno | | |
| | Mgarr | | | celovito | | |
| | Valletta | X | jedrno (Malta – Luqa) | jedrno | | |
| **NL** | Alblasserdam | | | | celovito | |
| | Alkmaar | X | | | celovito | |
| | Almelo | | | | jedrno | |
| | Almere | X | | | | |
| | Alphen aan den Rijn | | | | celovito | |
| | Amersfoort | X | | | | |
| | Amsterdam | X | jedrno (Schiphol) | jedrno | jedrno | jedrno |

| DČ | NAZIV VOZLIŠČA | URBANO VOZLIŠČE | LETALIŠČE | POMORSKO PRISTANIŠČE | PRISTANIŠČE NA CELINSKI PLOVNI POTI | ŽELEZNIŠKO-CESTNI TERMINALI/TERMINALI VZDOLŽ CELINSKIH PLOVNIH POTI |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Apeldoorn | X | | | | |
| | Arnhem | X | | | celovito | |
| | Bergen op Zoom | | | | jedrno | |
| | Born | | | | celovito | |
| | Beverwijk | | | celovito | celovito | |
| | Breda | X | | | | |
| | Cuijk | | | | celovito | |
| | Delfzijl/Eemshaven | | | celovito | | |
| | Den Bosch | X | | | celovito | |
| | Den Haag | X | | | | |
| | Den Helder | | | celovito | | |
| | Deventer | | | | jedrno | |
| | Dordrecht | X | | celovito | celovito | |
| | Drachten | | | | celovito | |
| | Eemshaven | | | celovito | celovito | |
| | Eindhoven | X | celovito | | | |
| | Emmen | X | | | | |
| | Enschede | X | | | celovito | |
| | Geertruidenberg | | | | celovito | |
| | Gennep | | | | celovito | |

| DČ | NAZIV VOZLIŠČA | URBANO VOZLIŠČE | LETALIŠČE | POMORSKO PRISTANIŠČE | PRISTANIŠČE NA CELINSKI PLOVNI POTI | ŽELEZNIŠKO-CESTNI TERMINALI/TERMINALI VZDOLŽ CELINSKIH PLOVNIH POTI |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Gorinchem | | | | celovito | |
| | Gouda | | | | celovito | |
| | Groningen | X | celovito | | celovito | |
| | Haarlem | X | | | | |
| | Harlingen | | | celovito | celovito | |
| | Heerenveen | | | | celovito | |
| | Hengelo | | | | jedrno | |
| | Kampen | | | | celovito | |
| | Leeuwarden | X | | | celovito | |
| | Leiden | X | | | | |
| | Lelystad | | | | celovito | |
| | Lemsterland | | | | celovito | |
| | Lochem | | | | celovito | |
| | Maasbracht | | | | celovito | |
| | Maasdriel | | | | celovito | |
| | Maastricht | X | celovito (Maastricht – Aachen) | | celovito | |
| | Meppel | | | | celovito | |
| | Middelburg | X | | | | |
| | Moerdijk | | | jedrno | jedrno | jedrno |

| DČ | NAZIV VOZLIŠČA | URBANO VOZLIŠČE | LETALIŠČE | POMORSKO PRISTANIŠČE | PRISTANIŠČE NA CELINSKI PLOVNI POTI | ŽELEZNIŠKO-CESTNI TERMINALI/TERMINALI VZDOLŽ CELINSKIH PLOVNIH POTI |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nijmegen | X | | | jedrno | |
| | Oosterhout | | | | celovito | |
| | Oss | | | | celovito | |
| | Reimerswaal | | | | celovito | |
| | Roermond | | | | celovito | |
| | Rotterdam | X | jedrno | jedrno | jedrno | jedrno |
| | Sneek | | | | celovito | |
| | Stein | | | | celovito | |
| | Terneuzen, Vlissingen | | | jedrno (Terneuzen), jedrno (Vlissingen) | jedrno (Terneuzen), jedrno (Vlissingen) | |
| | Tiel | | | | celovito | |
| | Tilburg | X | | | celovito | |
| | Utrecht | X | | | jedrno | |
| | Veghel | | | | celovito | |
| | Velzen/Ijmuiden | | | celovito | | |
| | Venlo | X | | | celovito | celovito (Trade Port Noord Limburg) |
| | Vlaardingen | | | celovito | | |
| | Wageningen | | | | celovito | |
| | Wanssum | | | | celovito | |
| | Zaandam | | | | celovito | |

| DČ | NAZIV VOZLIŠČA | URBANO VOZLIŠČE | LETALIŠČE | POMORSKO PRISTANIŠČE | PRISTANIŠČE NA CELINSKI PLOVNI POTI | ŽELEZNIŠKO-CESTNI TERMINALI/TERMINALI VZDOLŽ CELINSKIH PLOVNIH POTI |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Zoetermeer | X | | | | |
| | Zwijndrecht | | | | celovito | |
| | Zwolle | X | | | celovito | |
| **AT** | Bregenz | X | | | | |
| | Eisenstadt | X | | | | |
| | Graz | X | celovito | | | jedrno (Werndorf) |
| | Innsbruck | X | celovito | | | |
| | Klagenfurt | X | celovito | | | jedrno (Villach-Fürnitz) |
| | Krems | | | | celovito | |
| | Linz-Wels | X (Linz) | celovito (Linz) | | jedrno (Enns), jedrno (Linz) | jedrno (Wels) |
| | Salzburg | X | celovito | | | jedrno |
| | Sankt Pölten | X | | | | |
| | Wien | X | jedrno | | jedrno | jedrno (Wien), jedrno (Wien Süd) |
| | Wolfurt | | | | | celovito |
| | Wörgl | | | | | celovito |
| **PL** | Białystok | X | | | | celovito |
| | Bielsko-Biała | X | | | | |
| | Braniewo | | | | | celovito |
| | Bydgoszcz | X | celovito | | | celovito (Bydgoszcz, Bydgoszcz – Południe) |

| DČ | NAZIV VOZLIŠČA | URBANO VOZLIŠČE | LETALIŠČE | POMORSKO PRISTANIŠČE | PRISTANIŠČE NA CELINSKI PLOVNI POTI | ŽELEZNIŠKO-CESTNI TERMINALI/TERMINALI VZDOLŽ CELINSKIH PLOVNIH POTI |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Chełm | | | | | celovito |
| | Częstochowa | X | | | | |
| | Dorohusk/Okopy | | | | | celovito |
| | Elbląg | X | | | | |
| | Ełk | | | | | celovito |
| | Gorzów Wielkopolski | X | | | | |
| | Kalisz | X | | | | |
| | Katowice/Górnośląska Metropolis | X | jedrno (Pyrzowice) | | | jedrno (Slawków)<br>celovito (Gliwice/Pyrzowice) |
| | Kielce | X | | | | |
| | Koszalin | X | | | | |
| | Kraków | X | jedrno | | | jedrno |
| | Legnica | X | | | | |
| | Lublin | X | celovito | | | celovito |
| | Łódź | X | jedrno | | | jedrno |
| | Malaszewicze/Terespol | | | | | celovito |
| | Medyka/Zurawica | | | | | celovito |
| | Olsztyn | X | celovito (Olsztyn-Mazury) | | | |
| | Opole | X | | | | |



ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj

| DČ | NAZIV VOZLIŠČA | URBANO VOZLIŠČE | LETALIŠČE | POMORSKO PRISTANIŠČE | PRISTANIŠČE NA CELINSKI PLOVNI POTI | ŽELEZNIŠKO-CESTNI TERMINALI/TERMINALI VZDOLŽ CELINSKIH PLOVNIH POTI |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Płock | X | | | | |
| | Police | | | celovito | celovito | |
| | Poznań | X | jedrno | | | jedrno |
| | Radom | X | | | | |
| | Rybnik | X | | | | |
| | Rzepin | | | | | celovito |
| | Rzeszów | X | celovito | | | |
| | Szczecin- Świnoujście | X | jedrno (Szczecin) | jedrno (Szczecin), jedrno (Świnoujście) | jedrno (Szczecin), jedrno (Świnoujście) | jedrno (Szczecin), jedrno (Świnoujście) |
| | Tarnów | X | | | | |
| | Toruń | X | | | | |
| | Tricity | X (tudi Gdańsk) | jedrno (Gdańsk) | jedrno (Gdańsk), jedrno (Gdynia) | | jedrno (Gdańsk) |
| | Wałbrzych | X | | | | |
| | Warszawa | X | jedrno, razširjeno jedrno (CPK) | | | jedrno (Warszawa)<br>Razširjeno jedrno (CPK)<br>celovito (Warszawa Południe - Góra Kalwaria) |
| | Włocławek | X | | | | |
| | Wrocław | X | jedrno | | | jedrno |
| | Zduńska Wola | | | | | jedrno |
| | Zielona Góra | X | | | | |

| DČ | NAZIV VOZLIŠČA | URBANO VOZLIŠČE | LETALIŠČE | POMORSKO PRISTANIŠČE | PRISTANIŠČE NA CELINSKI PLOVNI POTI | ŽELEZNIŠKO-CESTNI TERMINALI/TERMINALI VZDOLŽ CELINSKIH PLOVNIH POTI |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **PT** | Aveiro | | | celovito | | celovito (Cacia) |
| | Barcelos | X | | | | |
| | Beja | | celovito | | | |
| | Braga | X | | | | celovito (Lousado) |
| | Bragança | | celovito | | | |
| | Caniçal (Madeira) | | | celovito | | |
| | Coimbra | X | | | | jedrno (Alfarelos)<br>jedrno (Pampilhosa) |
| | Corvo (Açores) | | celovito | celovito | | |
| | Elvas | | | | | celovito |
| | Entroncamento | | | | | celovito |
| | Évora | X | | | | |
| | Faro-Loulé | X | celovito | | | celovito (Loulé) |
| | Figueira da Foz | | | celovito | | |
| | Flores (Açores) | | celovito | celovito (Lajes das Flores) | | |
| | Guimarães | X | | | | |
| | Madeira | X (Funchal) | celovito (Cristiano Ronaldo) | celovito | | |
| | Graciosa (Açores) | | celovito | celovito | | |
| | Guarda | | | | | celovito |





ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj

| DČ | NAZIV VOZLIŠČA | URBANO VOZLIŠČE | LETALIŠČE | POMORSKO PRISTANIŠČE | PRISTANIŠČE NA CELINSKI PLOVNI POTI | ŽELEZNIŠKO-CESTNI TERMINALI/TERMINALI VZDOLŽ CELINSKIH PLOVNIH POTI |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Horta (Açores) | | celovito | celovito | | |
| | Leiria | X | | | | |
| | Metropolitansko območje Lizbona | X | jedrno (Humberto Delgado) | jedrno (Lisboa/Setúbal) | jedrno (Lisboa/Setúbal) | jedrno (Lisboa Norte)<br>jedrno (Alcont)<br>jedrno (Bobadela North)<br>jedrno (Bobadela Central)<br>jedrno (Bobadela South), celovito (Setúbal) |
| | Pico (Açores) | | celovito | celovito | | |
| | Ponta Delgada (Açores) | X | celovito | celovito | | |
| | Poceirão | | | | | jedrno |
| | Portimão | | | celovito | | |
| | Metropolitansko območje Porto | X | jedrno (Sá Carneiro) | jedrno (Leixoes) | jedrno | jedrno (Leixoes, Valongo, Vila Nova de Gaia) |
| | Porto Santo (Madeira) | | celovito | celovito | | |
| | Santa Maria (Açores) | | celovito | celovito | | |
| | São Jorge (Açores) | | celovito | celovito | | |
| | Sines | | | jedrno | | jedrno (ZILS & ZAL) |
| | Terceira (Açores) | | celovito | celovito (Praia da Vitória) | | |
| | Vila Nova de Famalicão | X | | | | |
| | Vila Real | | celovito | | | |

| DČ | NAZIV VOZLIŠČA | URBANO VOZLIŠČE | LETALIŠČE | POMORSKO PRISTANIŠČE | PRISTANIŠČE NA CELINSKI PLOVNI POTI | ŽELEZNIŠKO-CESTNI TERMINALI/TERMINALI VZDOLŽ CELINSKIH PLOVNIH POTI |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Viseu | X | | | | |
| **RO** | Arad | X | | | | celovito |
| | Aiud | | | | | celovito |
| | Basarabi | | | | celovito | |
| | Bacău | X | celovito | | | |
| | Baia Mare | X | celovito | | | |
| | Botoşani | X | | | | |
| | Brăila | X | | celovito | celovito | |
| | Braşov | X | | | | celovito |
| | Bucureşti | X | jedrno (Henri Coandă) | | celovito (1 Decembrie) | jedrno |
| | Buzău | X | | | | |
| | Calafat | | | | jedrno | |
| | Călăraşi | | | | celovito | |
| | Cernavoda | | | | jedrno | |
| | Cluj-Napoca | X | celovito | | | celovito |
| | Constanța | X | celovito | jedrno (Constanta/Midia) | jedrno (Constanta/Midia) | |
| | Craiova | X | celovito | | | jedrno |
| | Drobeta-Turnu Severin | | | | jedrno | |
| | Galați | X | | jedrno | jedrno | |

| DČ | NAZIV VOZLIŠČA | URBANO VOZLIŠČE | LETALIŠČE | POMORSKO PRISTANIŠČE | PRISTANIŠČE NA CELINSKI PLOVNI POTI | ŽELEZNIŠKO-CESTNI TERMINALI/TERMINALI VZDOLŽ CELINSKIH PLOVNIH POTI |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Giurgiu | | | | jedrno | |
| | Iaşi | X | celovito | | | |
| | Măcin | | | | celovito | |
| | Mahmudia | | | | celovito | |
| | Medgidia | | | | celovito | |
| | Moldova Veche | | | | celovito | |
| | Oltenţa | | | | celovito | |
| | Oradea | X | celovito | | | |
| | Ovidiu | | | | celovito | |
| | Piatra Neamt | X | | | | |
| | Piteşti | X | | | | |
| | Ploieşti | X | | | | |
| | Râmnicu Vâlcea | X | | | | |
| | Satu Mare | X | | | | |
| | Sibiu | X | celovito | | | |
| | Suceava | X | celovito | | | celovito |
| | Sulina | | | | celovito | |
| | Târgu Mureş | X | | | | |
| | Timişoara | X | jedrno | | | jedrno |
| | Tulcea | | celovito | celovito | celovito | |

| DČ | NAZIV VOZLIŠČA | URBANO VOZLIŠČE | LETALIŠČE | POMORSKO PRISTANIŠČE | PRISTANIŠČE NA CELINSKI PLOVNI POTI | ŽELEZNIŠKO-CESTNI TERMINALI/TERMINALI VZDOLŽ CELINSKIH PLOVNIH POTI |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Turda | | | | | celovito |
| **SI** | Koper | | | jedrno | | |
| | Ljubljana | X | jedrno | | | jedrno |
| | Maribor | X | celovito | | | celovito |
| | Portorož | | celovito | | | |
| **SK** | Bratislava | X | jedrno | | jedrno | jedrno |
| | Čierna nad Tisou | | | | | jedrno |
| | Komárno | | | | jedrno | |
| | Košice | X | celovito | | | celovito |
| | Leopoldov-Šulekovo | | | | | celovito |
| | Nitra | X | | | | |
| | Poprad Tatry | | celovito | | | |
| | Žilina | X | | | | jedrno |
| **FI** | Eckerö | | | celovito | | |
| | Enontekiö | | celovito | | | |
| | Hanko | | | celovito | | |
| | Helsinki | X | jedrno (Vantaa) | jedrno | | |
| | Inkoo | | | celovito | | |
| | Ivalo | | celovito | | | |
| | Joensuu | | celovito | | celovito | |

| DČ | NAZIV VOZLIŠČA | URBANO VOZLIŠČE | LETALIŠČE | POMORSKO PRISTANIŠČE | PRISTANIŠČE NA CELINSKI PLOVNI POTI | ŽELEZNIŠKO-CESTNI TERMINALI/TERMINALI VZDOLŽ CELINSKIH PLOVNIH POTI |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Jyväskylä | X | celovito | | | |
| | Kajaani | | celovito | | | |
| | Kaskinen | | | celovito | | |
| | Kemi | | celovito (Kemi-Tornio) | celovito | | |
| | Kittila | | celovito | | | |
| | Kokkola | | | celovito | | |
| | Kotka-Hamina | | | jedrno (Hamina), jedrno (Kotka) | | |
| | Kouvola | | | | | jedrno |
| | Kruunupyy | | celovito | | | |
| | Kuopio | X | celovito | | | |
| | Kuusamo | | celovito | | | |
| | Lahti | X | | | | |
| | Lappeenranta | | celovito | | celovito | |
| | Maarianhamina | | celovito | celovito | | |
| | Oulu | X | celovito (Oulu) | jedrno (Oulu) | | |
| | Pori | | celovito | celovito | | |
| | Rauma | | | celovito | | |
| | Raahe | | | celovito | | |
| | Rovaniemi | | celovito | | | |

| DČ | NAZIV VOZLIŠČA | URBANO VOZLIŠČE | LETALIŠČE | POMORSKO PRISTANIŠČE | PRISTANIŠČE NA CELINSKI PLOVNI POTI | ŽELEZNIŠKO-CESTNI TERMINALI/TERMINALI VZDOLŽ CELINSKIH PLOVNIH POTI |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Savonlinna | | celovito | | | |
| | Tampere | X | celovito | | | celovito |
| | Tornio | | | celovito | | |
| | Turku-Naantali | X | jedrno (Turku) | jedrno (Turku), jedrno (Naantali) | | |
| | Vaasa | | celovito | | | |
| **SE** | Älmhult | | | | | celovito |
| | Ängelholm | | celovito | | | |
| | Arvidsjaur | | celovito | | | |
| | Borås | X | | | | |
| | Eskilstuna | X | | | | |
| | Gällivare | | celovito | | | |
| | Gävle | X | | celovito | | celovito |
| | Göteborg | X | jedrno (Landvetter) | jedrno | jedrno | jedrno |
| | Grisslehamn | | | celovito | | |
| | Hagfors | | celovito | | | |
| | Halmstad | X | | celovito | | |
| | Helsingborg | X | | celovito | | |
| | Hemavan | | celovito | | | |
| | Jönköping | X | celovito | | | celovito |

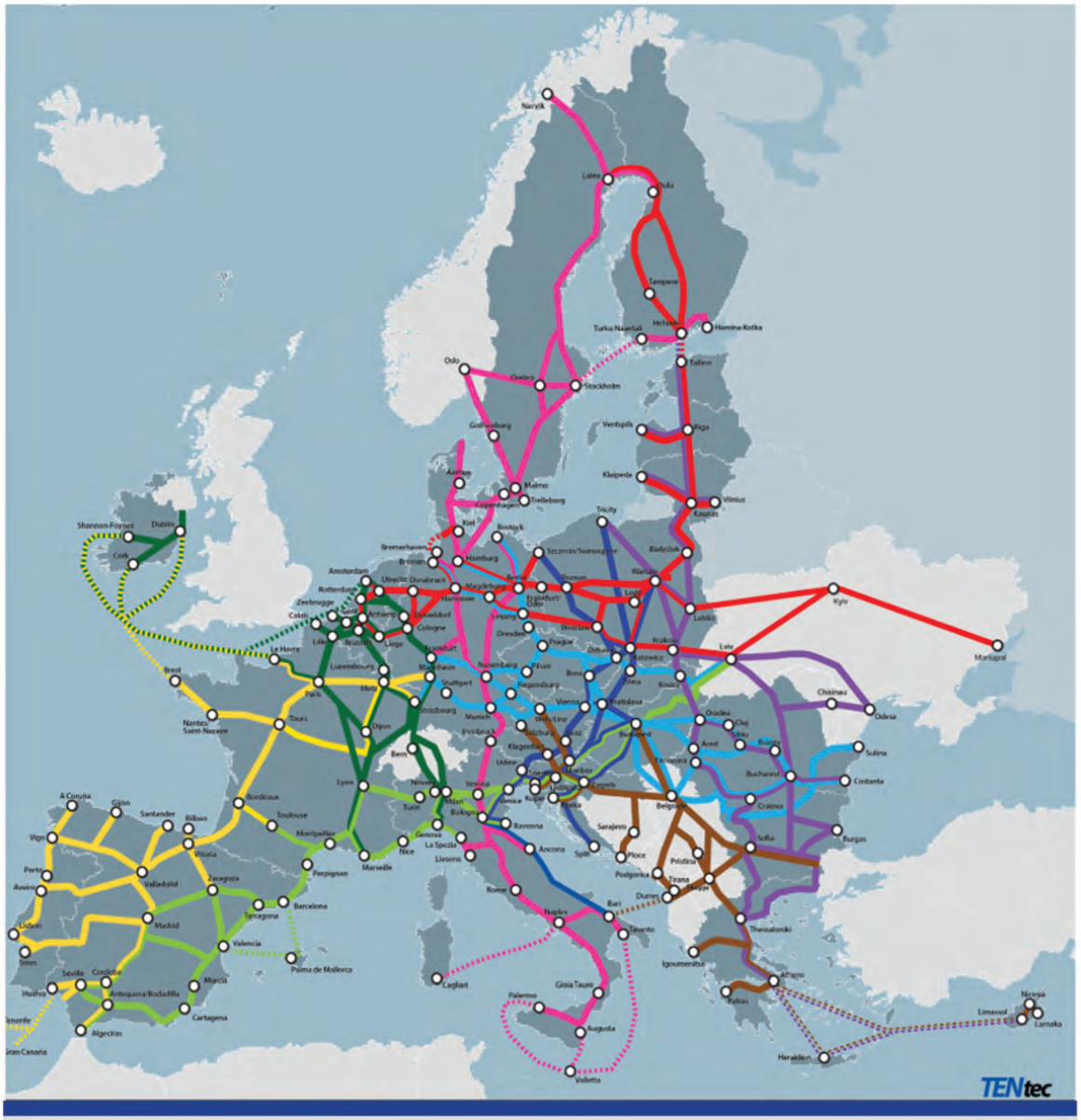
| DČ | NAZIV VOZLIŠČA | URBANO VOZLIŠČE | LETALIŠČE | POMORSKO PRISTANIŠČE | PRISTANIŠČE NA CELINSKI PLOVNI POTI | ŽELEZNIŠKO-CESTNI TERMINALI/TERMINALI VZDOLŽ CELINSKIH PLOVNIH POTI |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Kalmar | | celovito | | | |
| | Kapellskär (Norrtälje) | | | celovito | | |
| | Karlshamn | | | celovito | | |
| | Karlskrona | | | celovito | | |
| | Kiruna | | celovito | | | |
| | Köping | | | celovito | celovito | |
| | Linköping | X | | | | |
| | Luleå | | celovito | jedrno | | celovito |
| | Lund | X | | | | |
| | Lycksele | | celovito | | | |
| | Malmö | X | jedrno | jedrno | | jedrno |
| | Mora | | celovito | | | |
| | Norrköping | X | | celovito | | |
| | Nyköping | | celovito (Stockholm-Skavsta) | | | |
| | Örebro | X | celovito | | | jedrno (Hallsberg) |
| | Oskarshamn | | | celovito | | |
| | Östersund | | celovito | | | |
| | Oxelösund | | | celovito | | |
| | Pajala | | celovito | | | |

| DČ | NAZIV VOZLIŠČA | URBANO VOZLIŠČE | LETALIŠČE | POMORSKO PRISTANIŠČE | PRISTANIŠČE NA CELINSKI PLOVNI POTI | ŽELEZNIŠKO-CESTNI TERMINALI/TERMINALI VZDOLŽ CELINSKIH PLOVNIH POTI |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Piteå | | | celovito | | |
| | Ronneby | | celovito | | | |
| | Rosersberg (Sigtuna) | | | | | celovito |
| | Skellefteå | | celovito | | | |
| | Södertälje | X | | | celovito | |
| | Stenungsund | | | celovito | | |
| | Stockholm | X | jedrno (Arlanda), celovito (Bromma) | jedrno (Stockholm), celovito (Stockholm-Nynäshamn) | jedrno | jedrno |
| | Strömstad | | | celovito | | |
| | Sundsvall | X | celovito | celovito | | celovito |
| | Sveg | | celovito | | | |
| | Trelleborg | | | jedrno | | jedrno |
| | Umeå | X | celovito | celovito | | celovito |
| | Uppsala | X | | | | |
| | Varberg | | | celovito | | |
| | Västerås | X | | celovito | celovito | |
| | Vilhelmina | | celovito | | | |
| | Visby | | celovito | celovito | | |
| | Ystad | | | celovito | | |

*PRILOGA III*

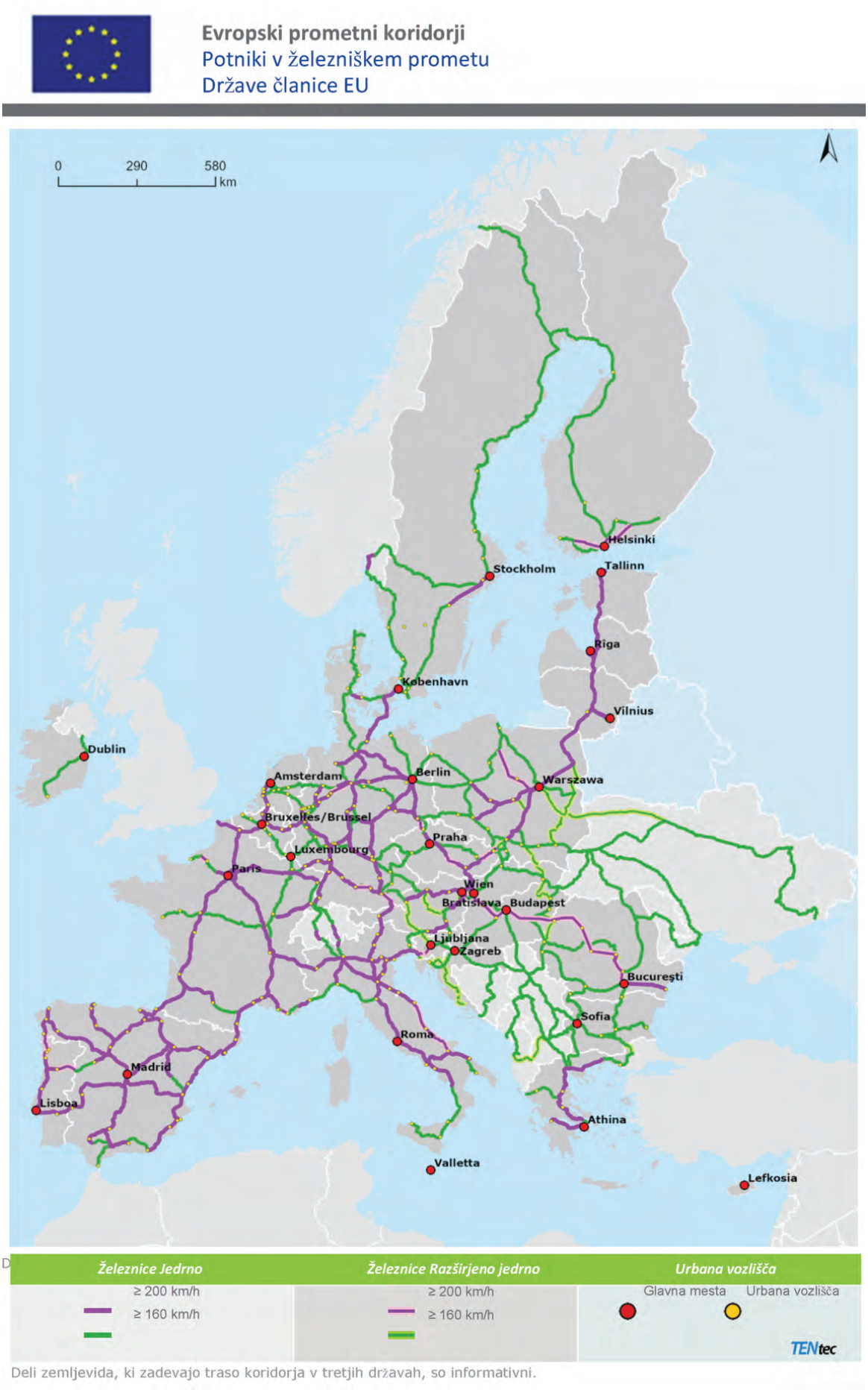
**TRASA EVROPSKIH PROMETNIH KORIDORJEV**

Prikaz zemljevidov za evropske prometne




- ATLANTIK
- SEVERNO MORJE–REN SREDOZEMLJE
- SEVERNO MORJE–BALTSKO MORJE
- SKANDINAVIJA–SREDOZEMLJE
- BALTSKO MORJE–JADRANSKO
- REN–DONAVA
- SREDOZEMLJE
- ZAHODNI BALKAN–VZHODNO SREDOZEMLJE
- BALTSKO MORJE–ČRNO MORJE–EGEJSKO MORJE

Deli zemljevida, ki zadevajo traso koridorja v tretjih državah, so informativni.




Deli zemljevida, ki zadevajo traso koridorja v tretjih državah, so informativni.




Deli zemljevida, ki zadevajo traso koridorja v tretjih državah, so informativni.

**Atlantski koridor**

**Celinske plovne poti in ceste, pristanišča, železniško-cestni terminali in letališča**

BE BG CZ DK **DE** EE **IE** EL **ES** **FR** HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL **PT** RO SI SK FI SE



**Atlantski koridor**

Železniški tovorni promet, pristanišča in železniško-cestni terminali

BE BG CZ DK **DE** EE **IE** EL **ES** **FR** HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL **PT** RO SI SK FI SE

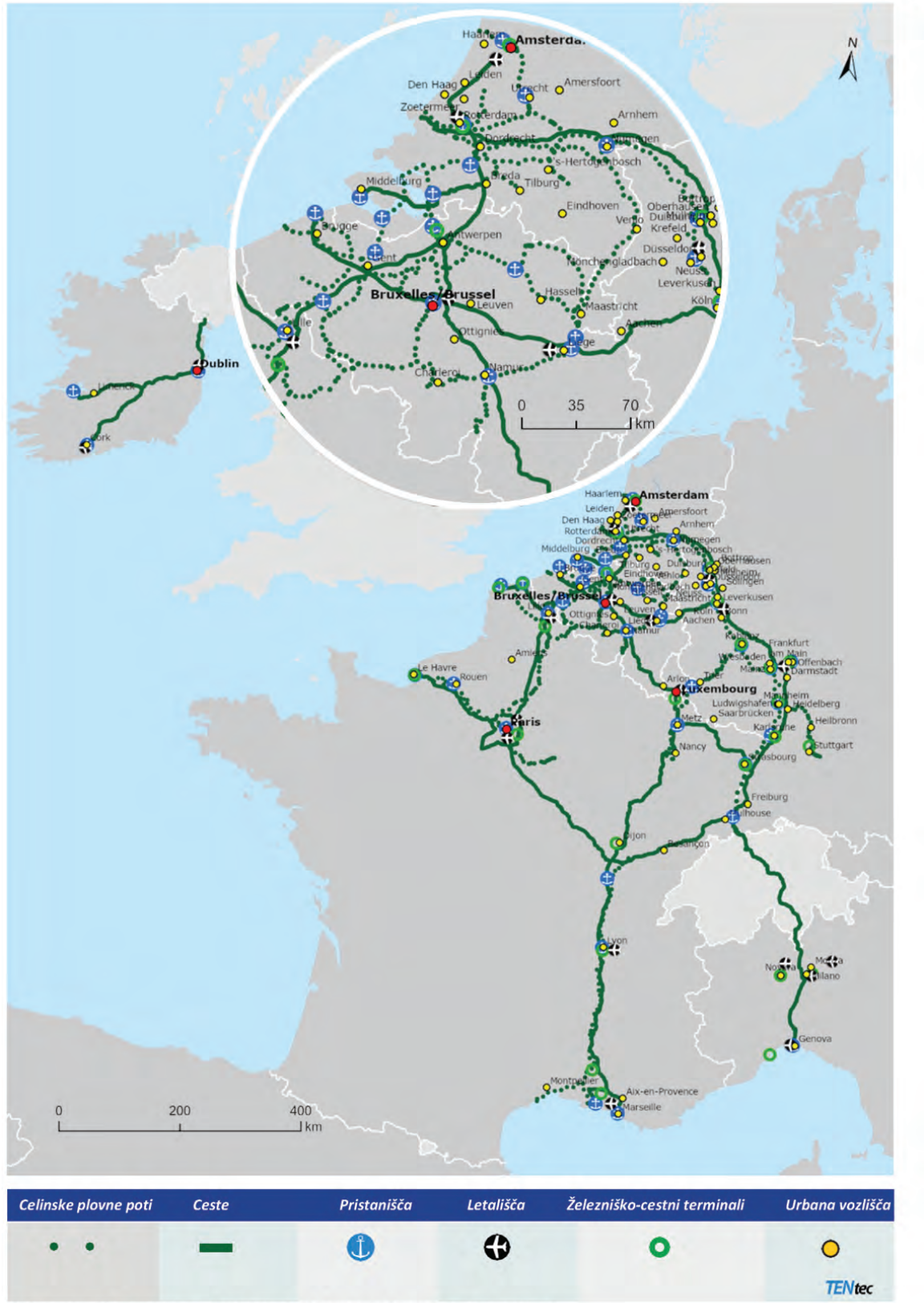



Atlantski koridor
Potniki v železniškem prometu in letališča
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
N
Dublin
Cork
Le Havre
Rouen
Brest
Paris
Reims
Ludwigshafen
Mannheim
Kaiserslautern
Metz
Saarbrücken
Nancy
Strasbourg
Rennes
Orléans
Nantes
Angers
Tours
Dijon
Poitiers
Bordeaux
A Coruña
Gijón
Santiago de Compostela
Oviedo
Vigo
Ourense
León
Bilbao
San Sebastián
Vitoria-Gasteiz
Pamplona
Toulouse
Barcelos
Braga
Burgos
Logroño
Vila Nova de Famalicão
Porto
Valladolid
Viseu
Salamanca
Zaragoza
Coimbra
Leiria
Madrid
Cáceres
Lisboa
Setúbal
Évora
Badajoz
Córdoba
Huelva
Sevilla
Jerez de la Frontera
Algeciras
Santa Cruz de Tenerife
Las Palmas de Gran Canaria
0 15 30 km
0 245 490 km
Železnice
Letališča
Urbana vozlišča
TENtec

## Koridor Severno morje–Ren–Sredozemlje

Celinske plovne poti in ceste, pristanišča, železniško-cestni terminali in letališča

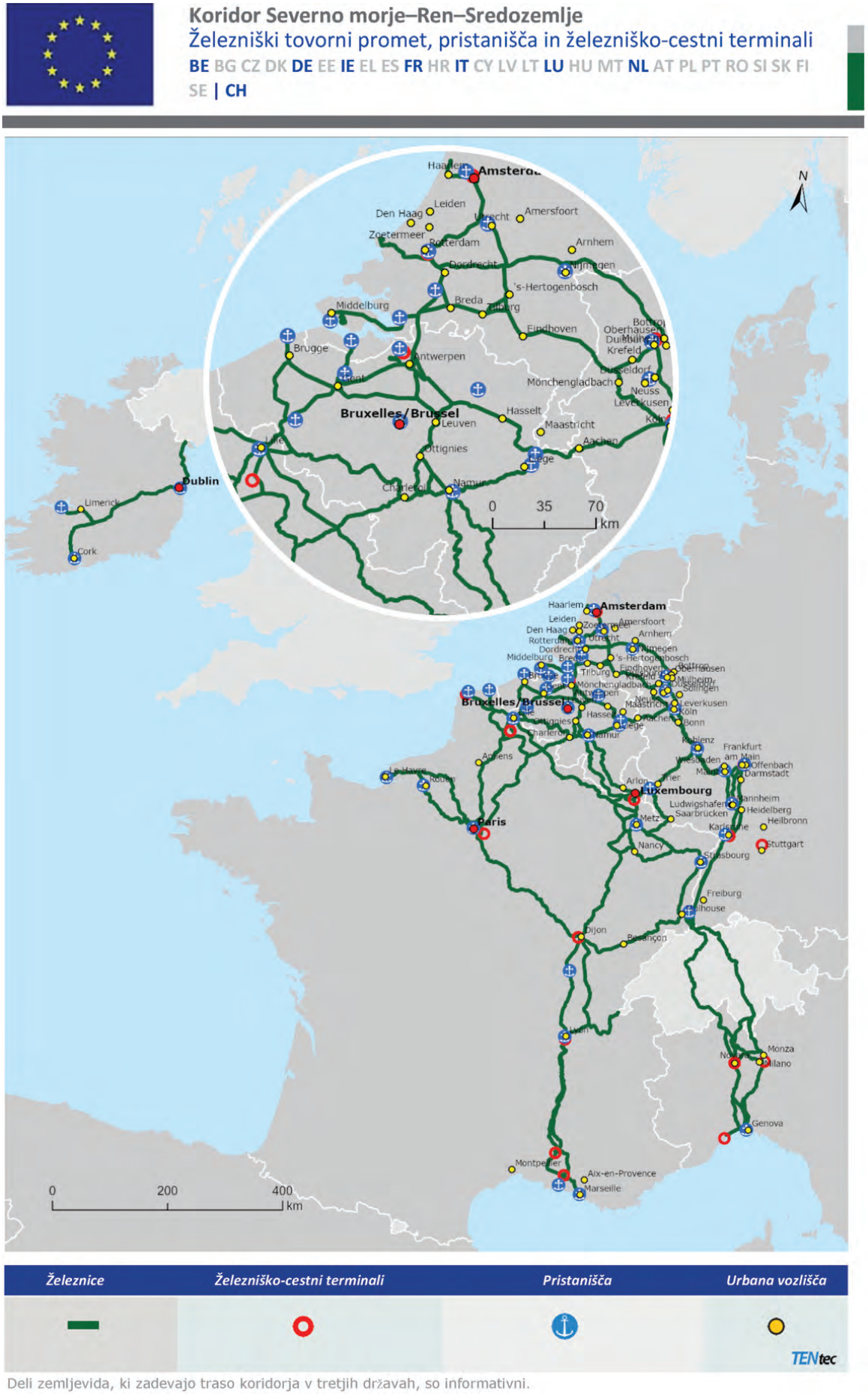
**BE** BG CZ DK **DE** EE **IE** EL ES **FR** HR **IT** CY LV LT **LU** HU MT **NL** AT PL PT RO SI SK FI SE | **CH**



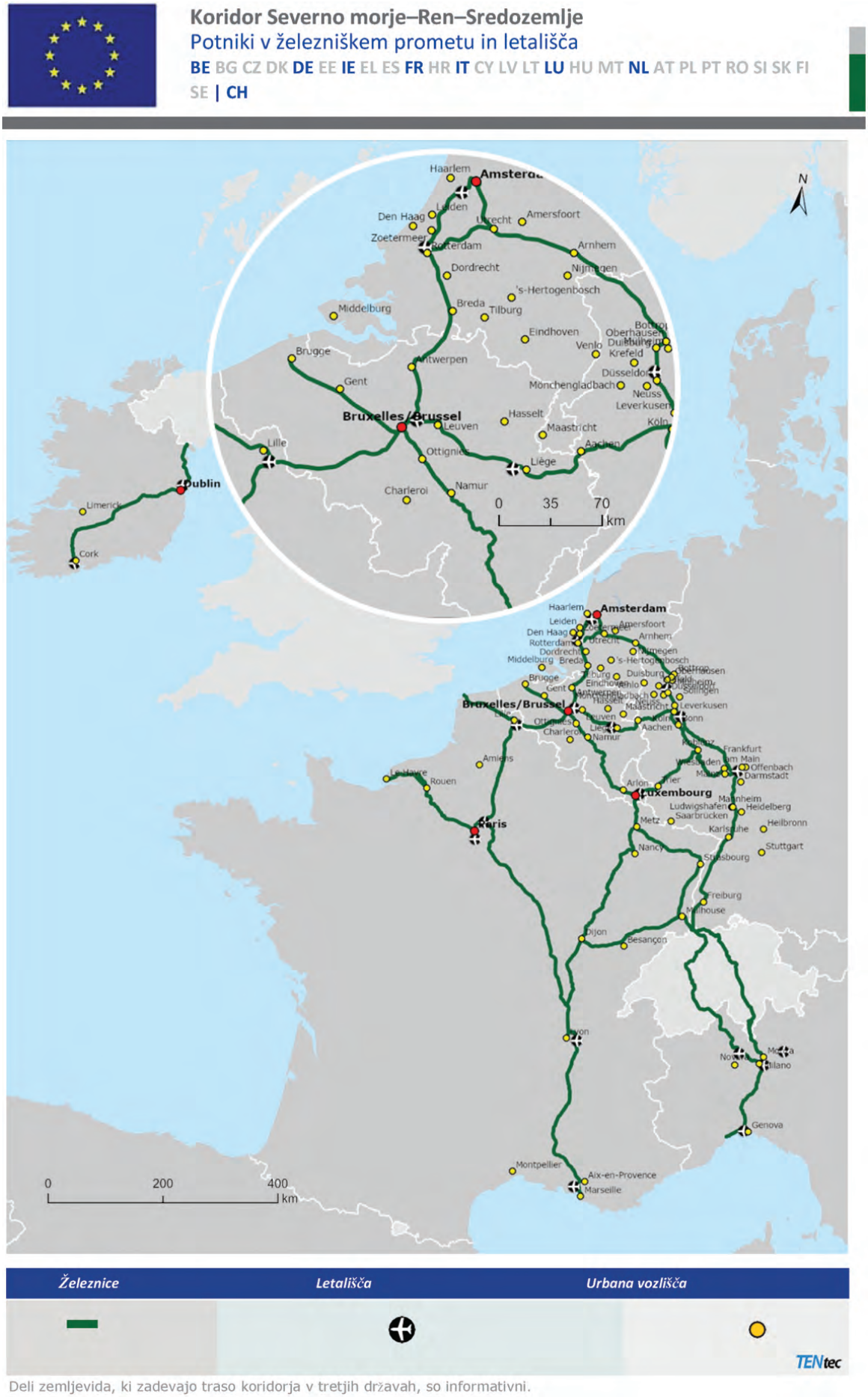

| Celinske plovne poti | Ceste | Pristanišča | Letališča | Železniško-cestni terminali | Urbana vozlišča |
|---|---|---|---|---|---|

TENtec

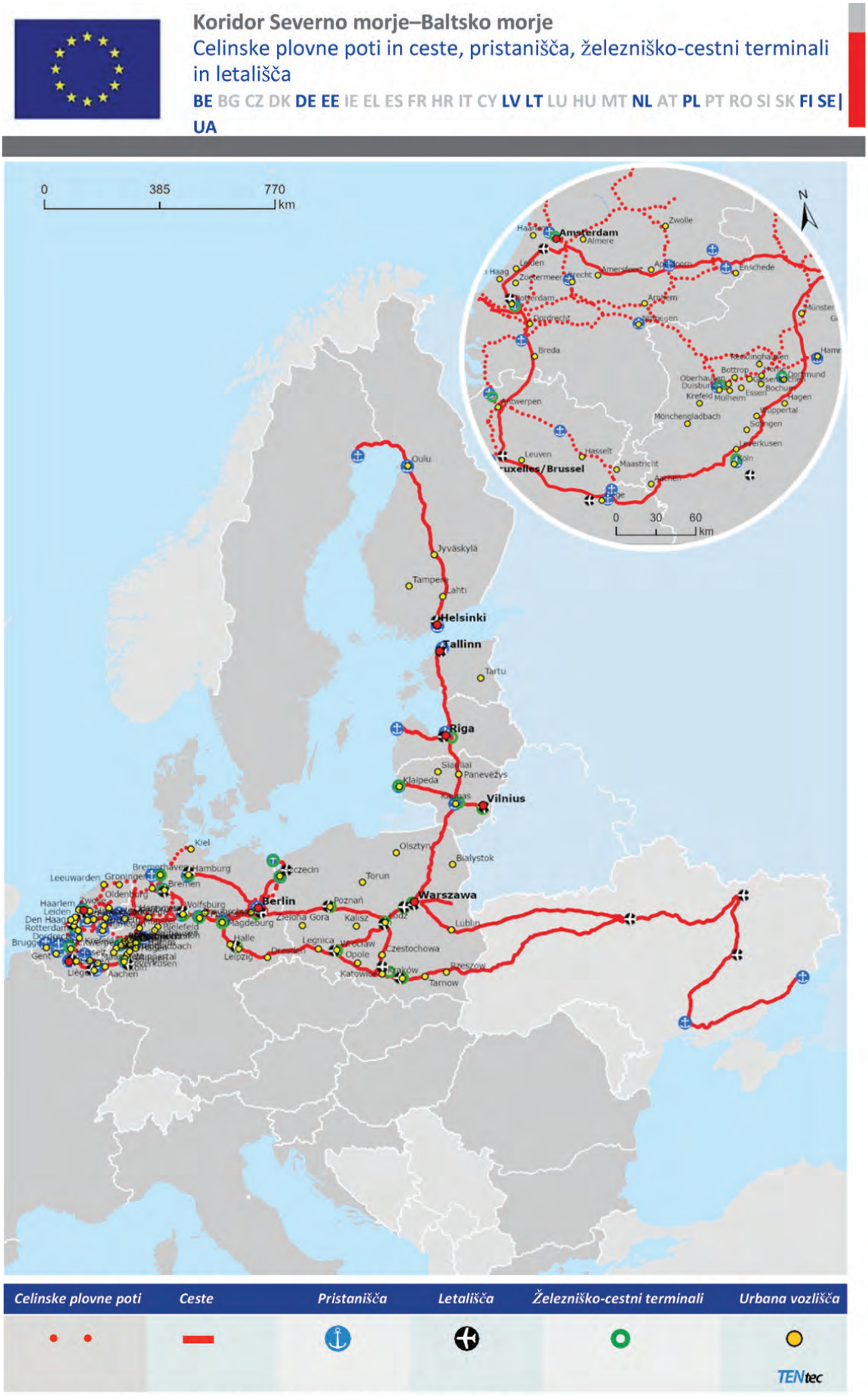
Deli zemljevida, ki zadevajo traso koridorja v tretjih državah, so informativni.



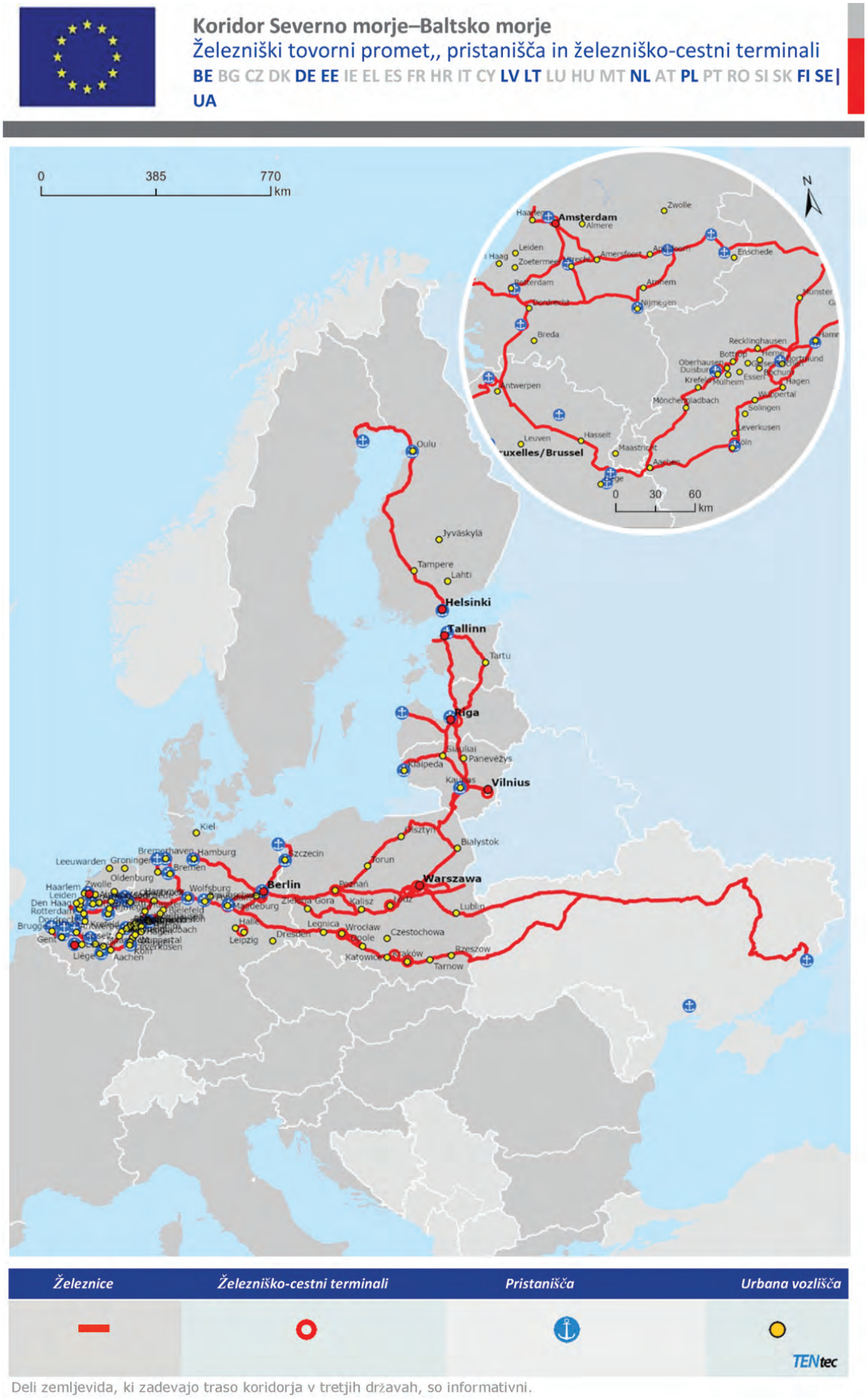

Deli zemljevida, ki zadevajo traso koridorja v tretjih državah, so informativni.




Deli zemljevida, ki zadevajo traso koridorja v tretjih državah, so informativni.




Deli zemljevida, ki zadevajo traso koridorja v tretjih državah, so informativni.



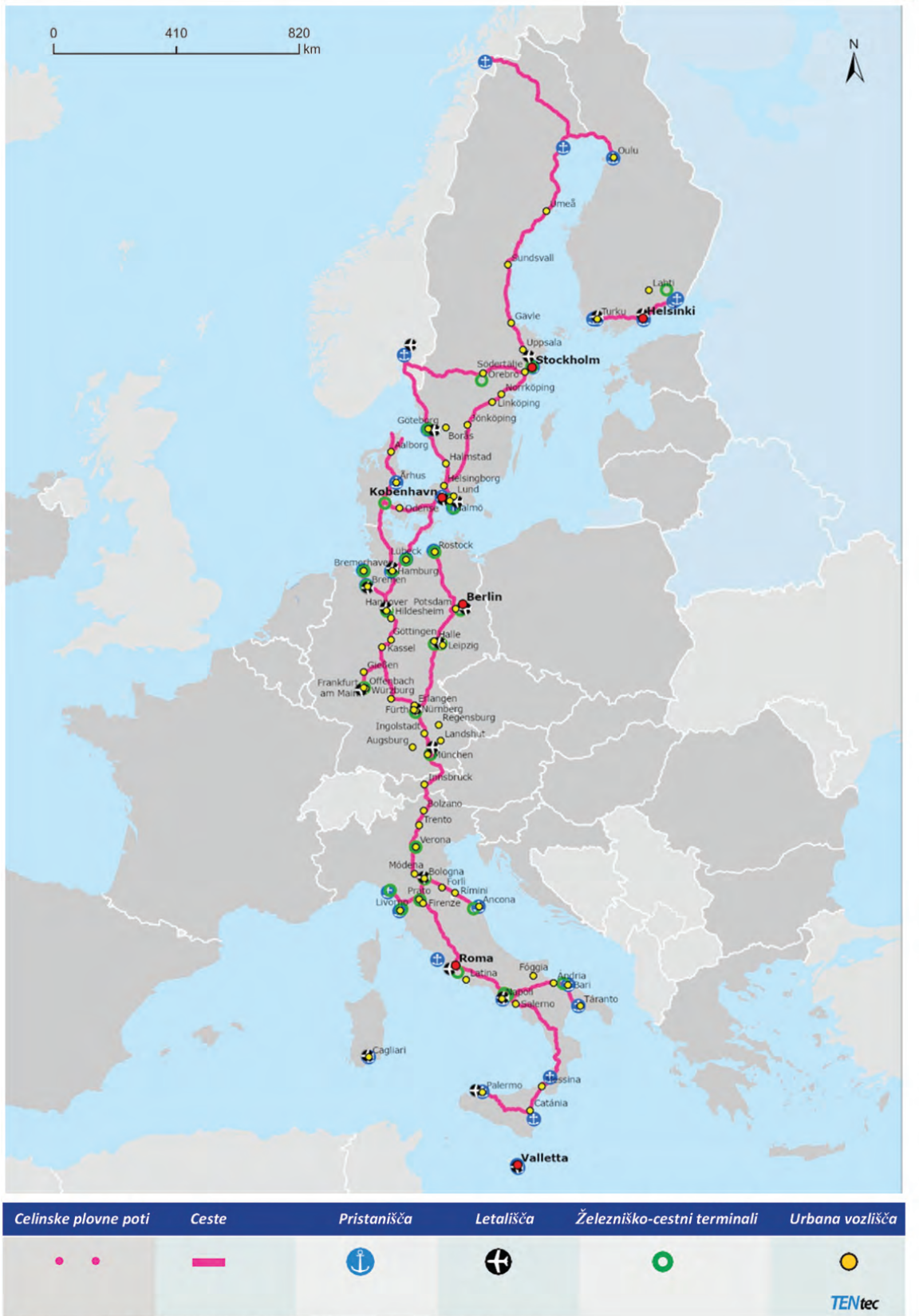

Deli zemljevida, ki zadevajo traso koridorja v tretjih državah, so informativni.



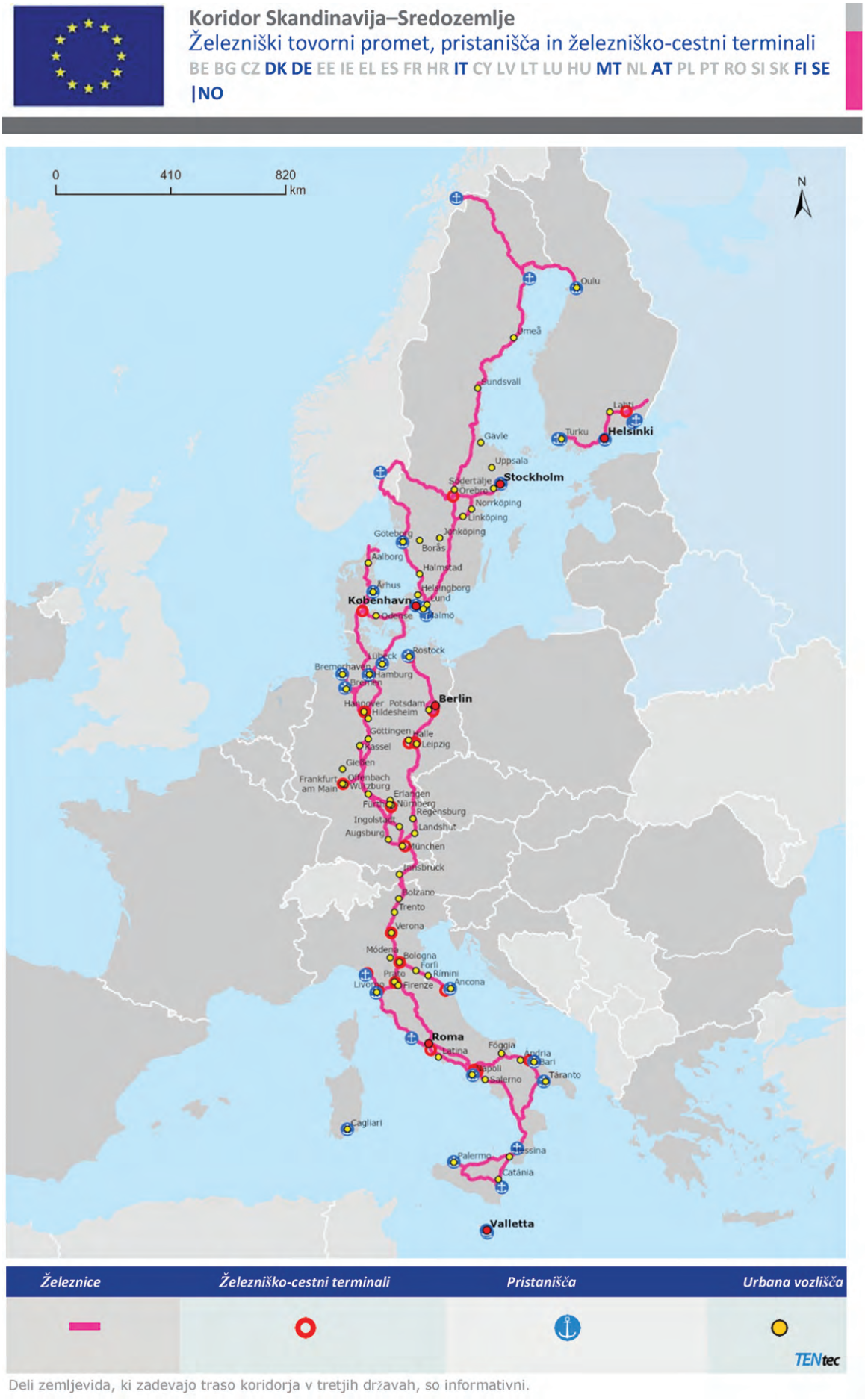

Deli zemljevida, ki zadevajo traso koridorja v tretjih državah, so informativni.

Celinske plovne poti in ceste, pristanišča, železniško-cestni terminali in letališča

BE BG CZ **DK** **DE** EE IE EL ES FR HR **IT** CY LV LT LU HU **MT** NL **AT** PL PT RO SI SK **FI** **SE** **NO**




Deli zemljevida, ki zadevajo traso koridorja v tretjih državah, so informativni.

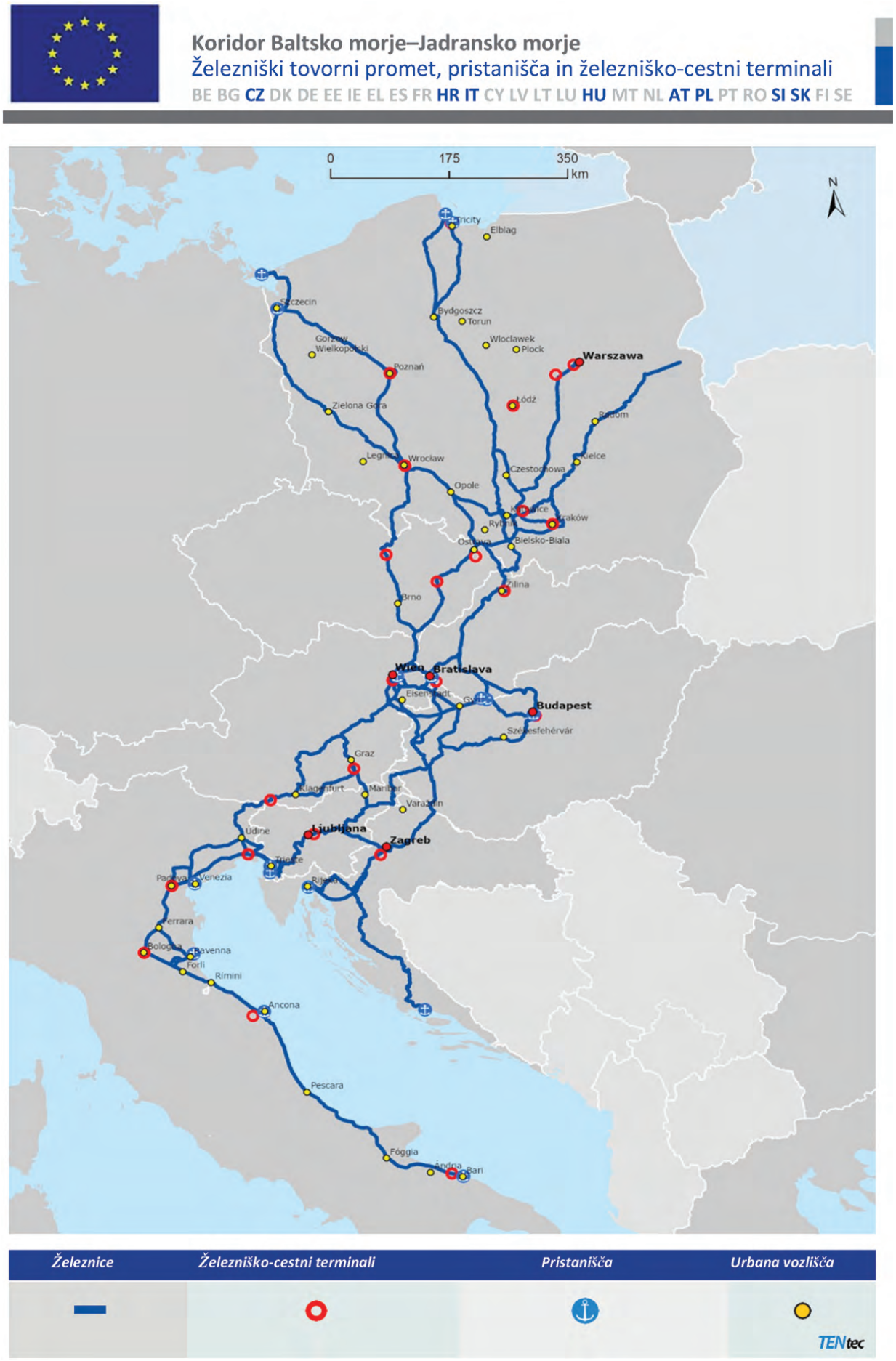



Deli zemljevida, ki zadevajo traso koridorja v tretjih državah, so informativni.

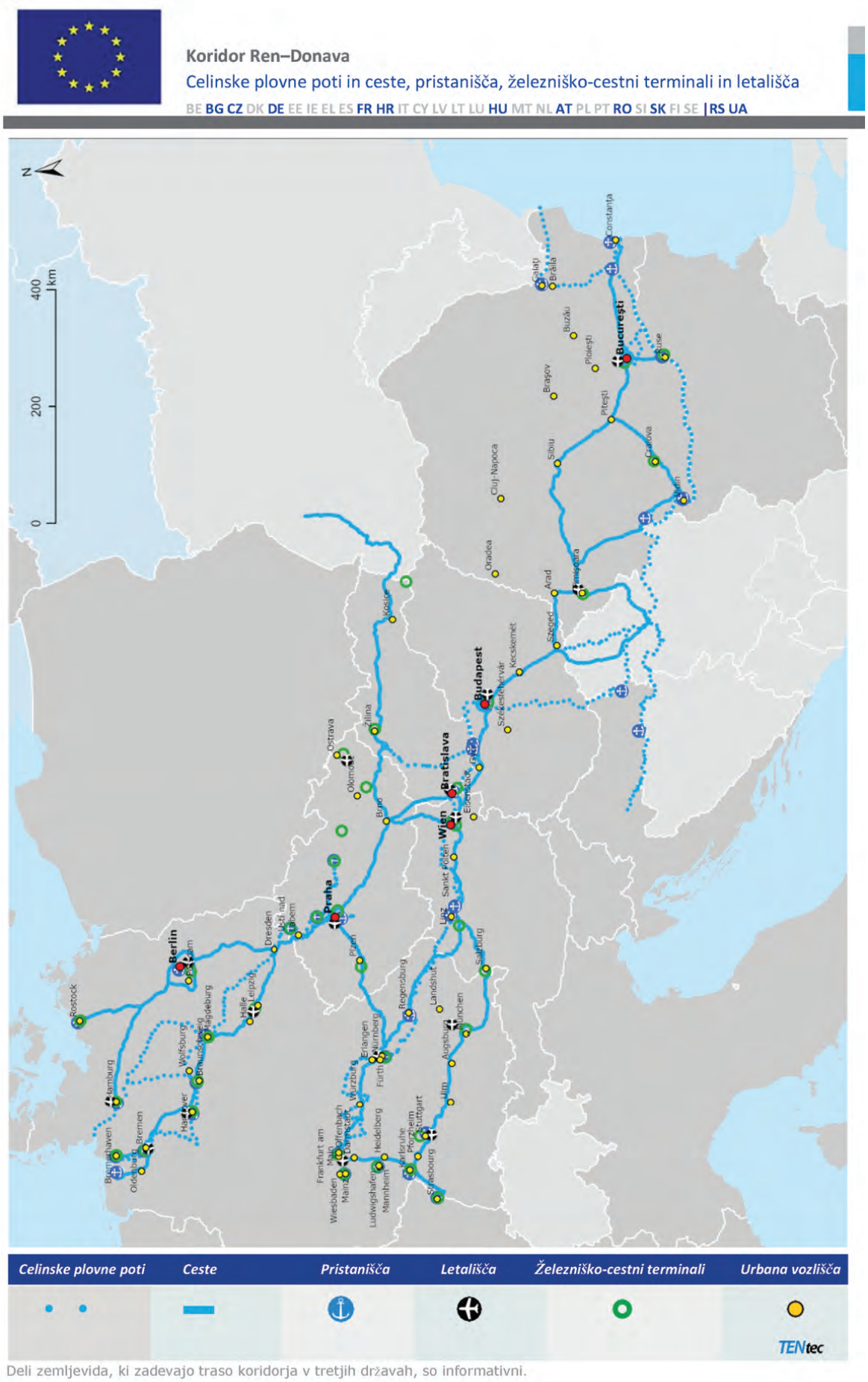



Deli zemljevida, ki zadevajo traso koridorja v tretjih državah, so informativni.

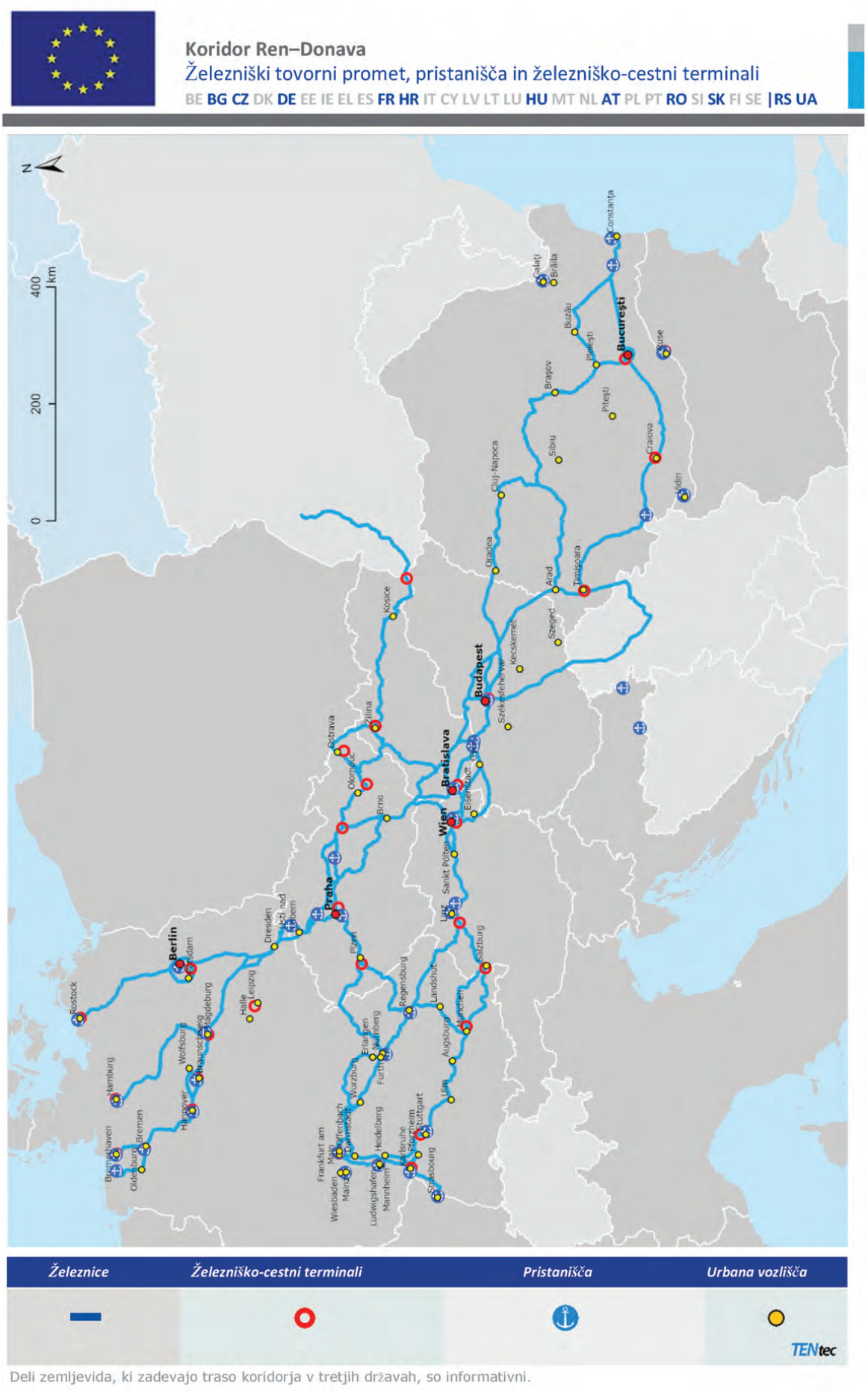

Koridor Baltsko morje–Jadransko morje
Celinske plovne poti in ceste, pristanišča, železniško-cestni terminali in letališča
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
0
175
350
km
N
Tricity
Elblag
Bydgoszcz
Torun
Włocławek
Plock
Warszawa
Gorzow Wielkopolski
Poznań
Zielona Gora
Łódź
Radom
Legnica
Wrocław
Kielce
Częstochowa
Opole
Katowice
Kraków
Bielsko-Biala
Ostrava
Žilina
Brno
Wien
Bratislava
Budapest
Székesfehérvár
Graz
Klagenfurt
Maribor
Varaždin
Udine
Ljubljana
Zagreb
Trieste
Rijeka
Padova
Venezia
Ferrara
Bologna
Ravenna
Forlì
Rimini
Ancona
Pescara
Foggia
Andria
Bari
Celinske plovne poti
Ceste
Pristanišča
Letališča
Železniško-cestni terminali
Urbana vozlišča
TENtec


Koridor Baltsko morje–Jadransko morje
Železniški tovorni promet, pristanišča in železniško-cestni terminali
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
0
175
350
km
N
Tricity
Elblag
Szczecin
Bydgoszcz
Torun
Wloclawek
Plock
Warszawa
Poznań
Zielona Góra
Łódź
Radom
Legnica
Wrocław
Kielce
Częstochowa
Opole
Rybnik
Kraków
Bielsko-Biała
Brno
Wien
Bratislava
Budapest
Graz
Klagenfurt
Maribor
Varaždin
Udine
Ljubljana
Zagreb
Trieste
Venezia
Rijeka
Ferrara
Bologna
Ravenna
Forlì
Rimini
Ancona
Pescara
Foggia
Bari
Železnice
Železniško-cestni terminali
Pristanišča
Urbana vozlišča
TENtec

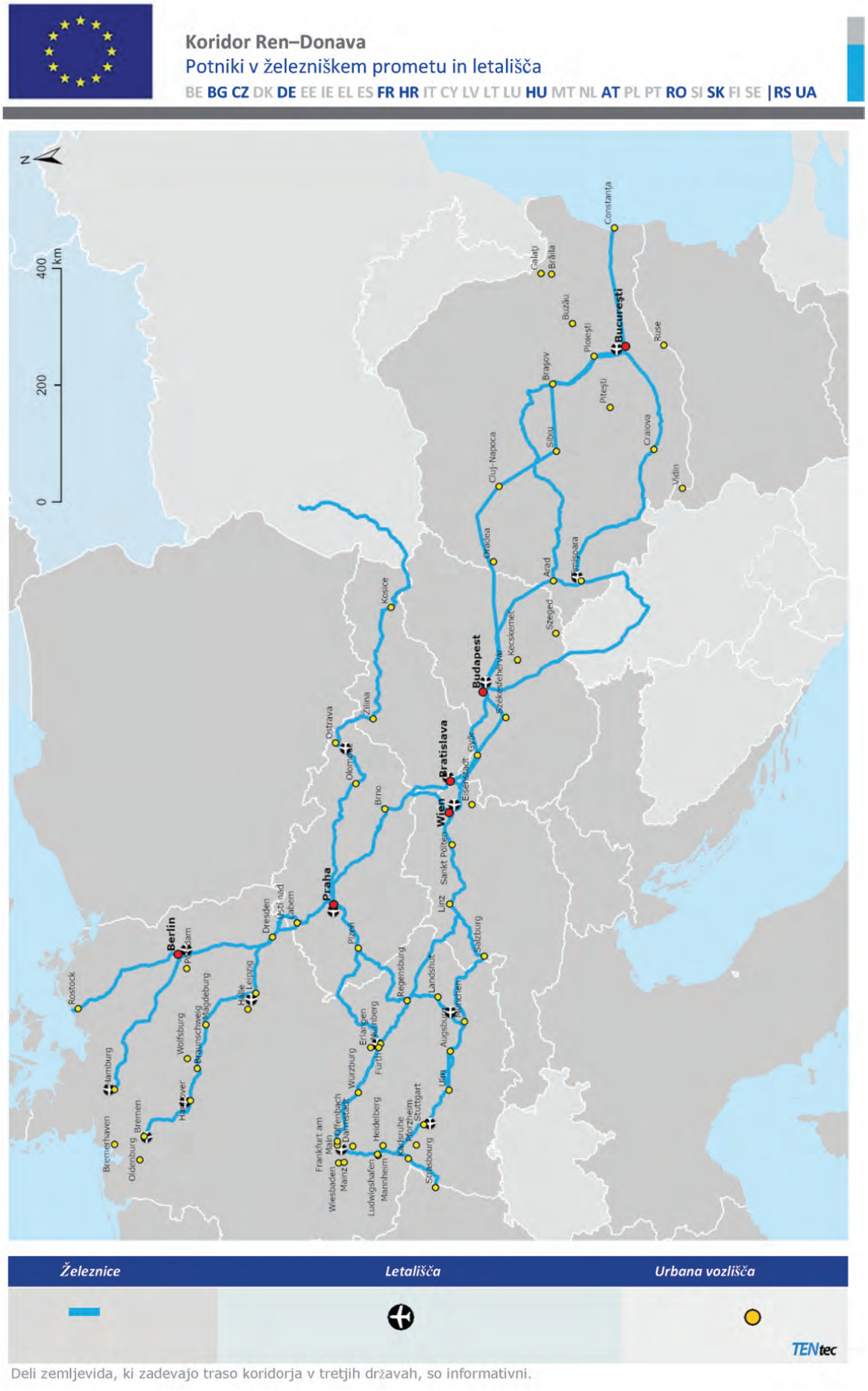

Koridor Baltsko morje–Jadransko morje
Potniki v železniškem prometu in letališča
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
0
175
350
km
N
Tricity
Elblag
Szczecin
Bydgoszcz
Toruń
Gorzów Wielkopolski
Włocławek
Płock
Poznań
Zielona Góra
Łódź
Radom
Legnica
Wrocław
Kielce
Częstochowa
Opole
Katowice
Kraków
Rybnik
Ostrava
Bielsko-Biała
Žilina
Brno
Eisenstadt
Győr
Székesfehérvár
Graz
Klagenfurt
Maribor
Varaždin
Udine
Trieste
Rijeka
Padova
Venezia
Ferrara
Bologna
Ravenna
Forlì
Rimini
Ancona
Pescara
Foggia
Andria
Bari
Železnice
Letališča
Urbana vozlišča
TENtec



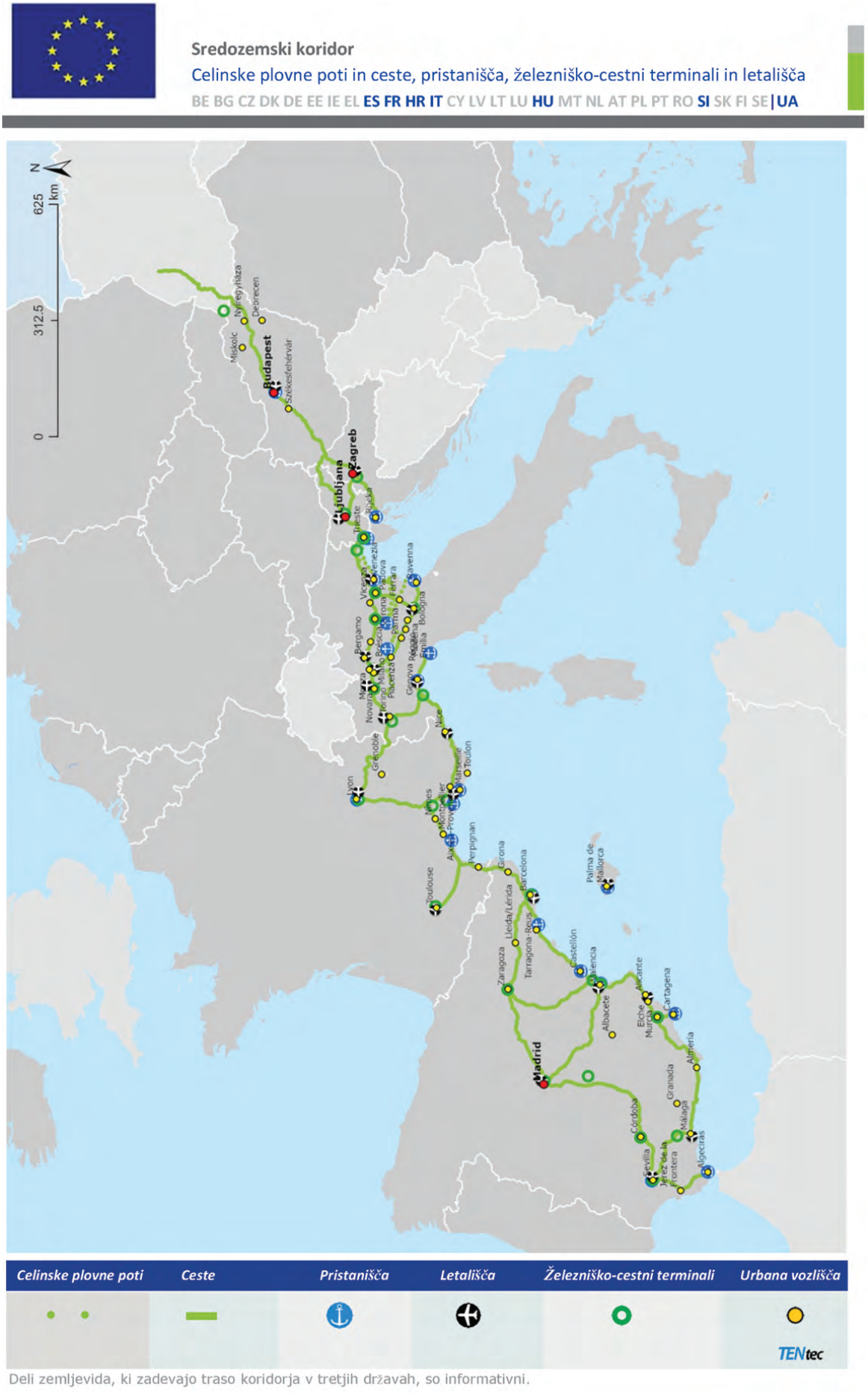

Deli zemljevida, ki zadevajo traso koridorja v tretjih državah, so informativni.



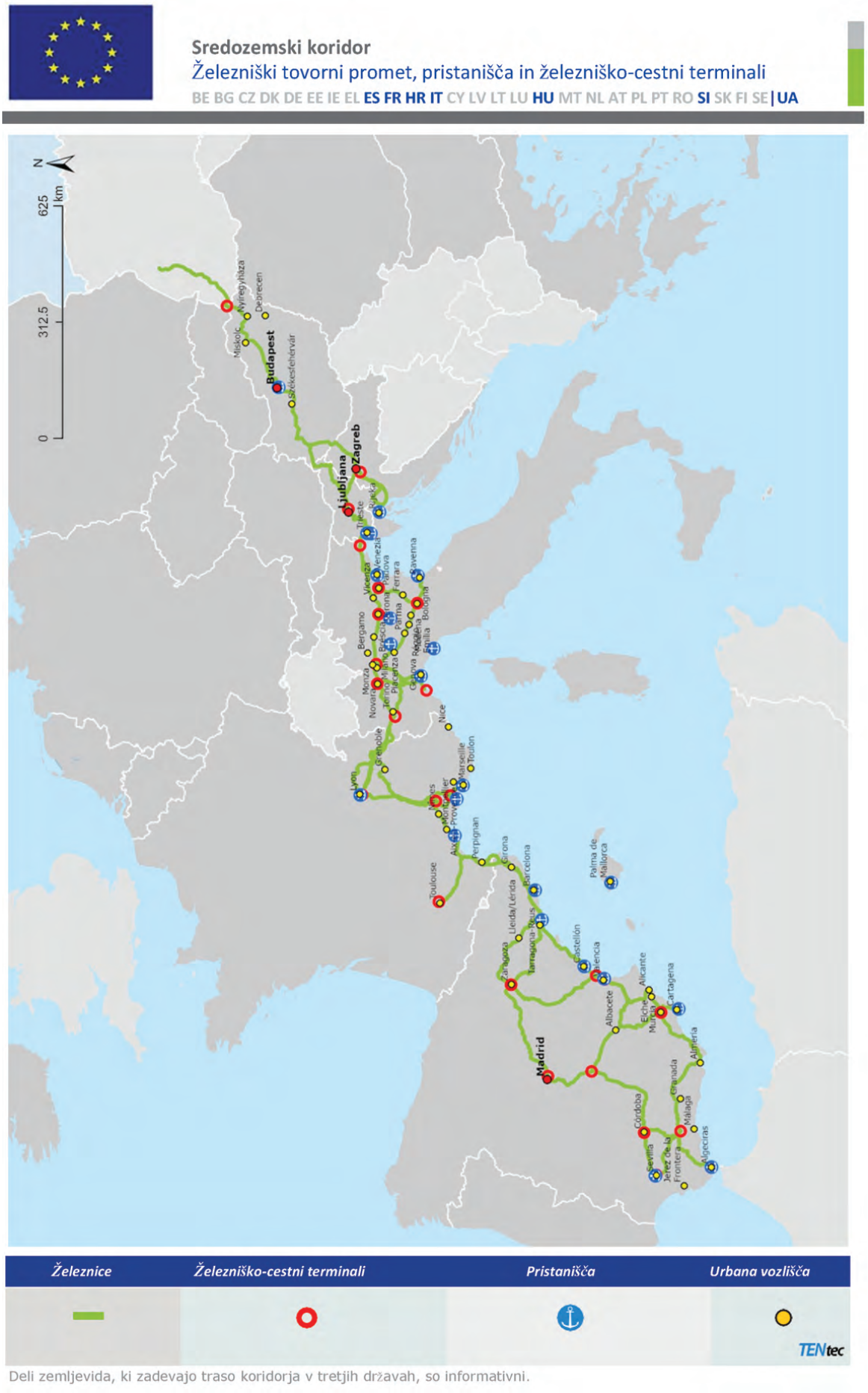

Deli zemljevida, ki zadevajo traso koridorja v tretjih državah, so informativni.



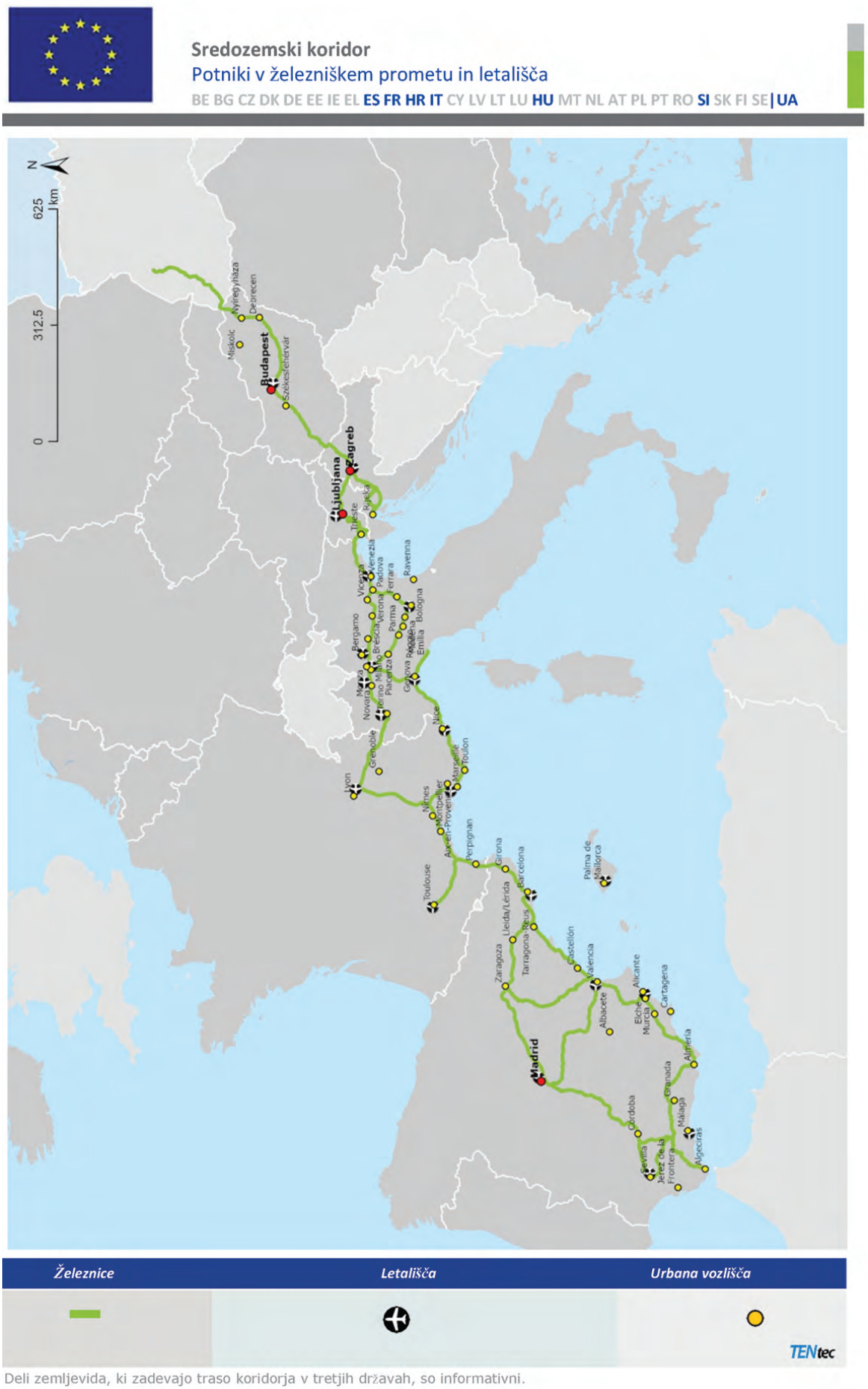

Deli zemljevida, ki zadevajo traso koridorja v tretjih državah, so informativni.




Deli zemljevida, ki zadevajo traso koridorja v tretjih državah, so informativni.




Deli zemljevida, ki zadevajo traso koridorja v tretjih državah, so informativni.




Deli zemljevida, ki zadevajo traso koridorja v tretjih državah, so informativni.




Deli zemljevida, ki zadevajo traso koridorja v tretjih državah, so informativni.




Deli zemljevida, ki zadevajo traso koridorja v tretjih državah, so informativni.




Deli zemljevida, ki zadevajo traso koridorja v tretjih državah, so informativni.

## Koridor Baltsko morje–Črno morje–Egejsko morje
### Celinske plovne poti in ceste, pristanišča, železniško-cestni terminali in letališča

BE **BG** CZ DK DE **EE** IE **EL** ES FR HR IT **CY** **LV** **LT** LU **HU** MT NL AT **PL** PT **RO** SI **SK** **FI** SE | **MD**




| Celinske plovne poti | Ceste | Pristanišča | Letališča | Železniško-cestni terminali | Urbana vozlišča |
|---|---|---|---|---|---|

TENtec

Deli zemljevida, ki zadevajo traso koridorja v tretjih državah, so informativni.




Deli zemljevida, ki zadevajo traso koridorja v tretjih državah, so informativni.

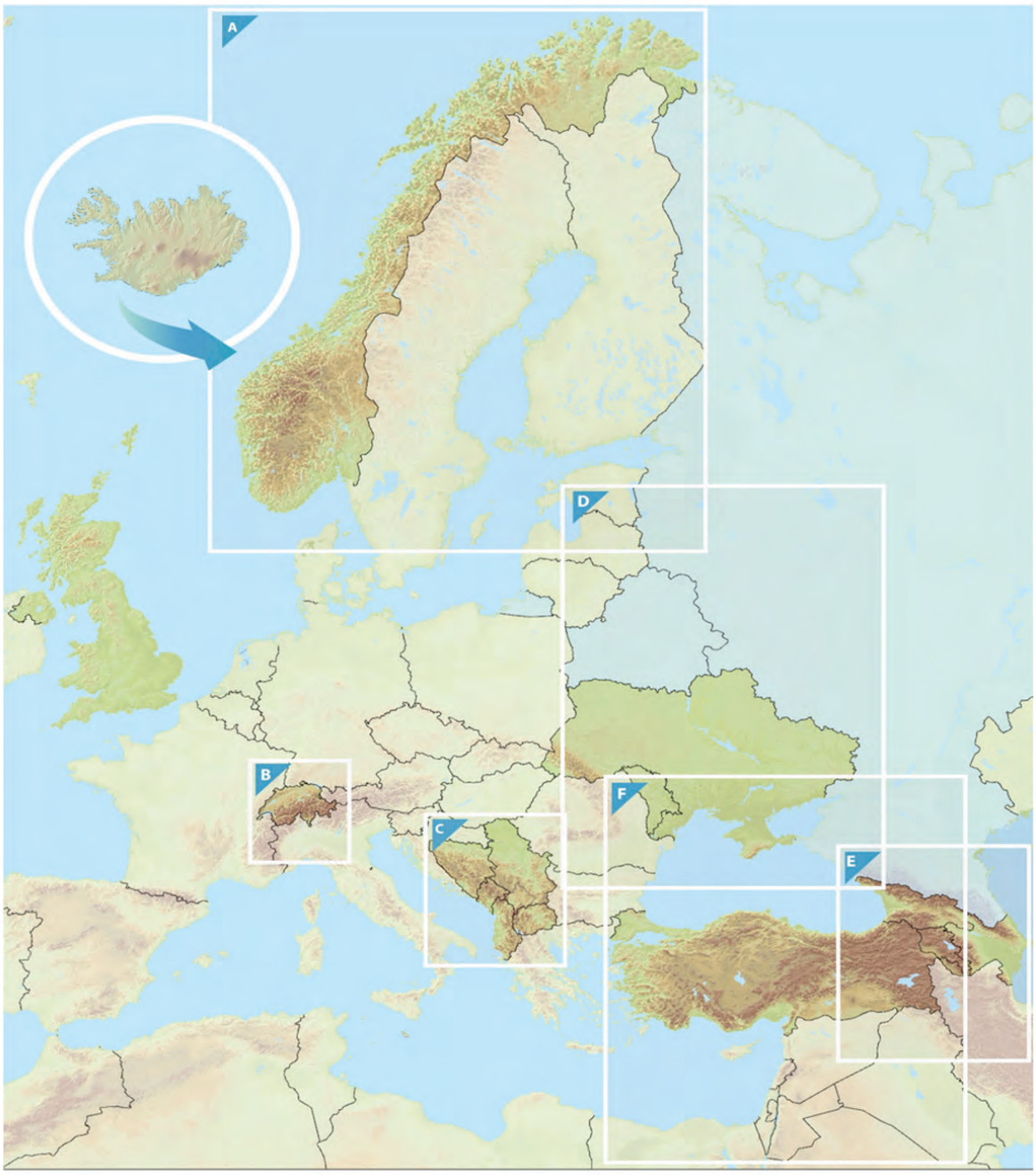



Deli zemljevida, ki zadevajo traso koridorja v tretjih državah, so informativni.

*ANNEX IV*

**INFORMATIVNI ZEMLJEVIDI VSEEVROPSKEGA PROMETNEGA OMREŽJA, RAZŠIRJENEGA V DOLOČENE TRETJE DRŽAVE**

Prikaz zemljevidov za sosednje države



Informativna širitev v sosednje države Celovito & jedrno omrežje: Celinske plovne poti in pristanišča
**Norveška/Islandija**

A



Informativna širitev v sosednje države
Jedrno & celovito omrežje: Železniški tovorni promet, pristanišča in železniško-cestni terminali




Informativna širitev v sosednje državeJedrno & celovito omrežje: Potniki v železniškem prometu in letališča Norveška/Islandija
A
N
Oulu
Umeå
Sundsvall
Tampere
Lahti
Turku
Helsinki
Gävle
Uppsala
Västerås
Eskilstuna
Stockholm
Örebro
Södertälje
Norrköping
Linköping
Jönköping
Borås
Aalborg
Železnice Jedrno
Železnice Razširjeno jedrno
Omr. za konv. hitr.
Omr. za konv. hitr./nova gradnja
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nova gradnja
Železnice Celovito
Omr. za konv. hitr.
Omr. za konv. hitr./nova gradnja
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nova gradnja
Načrtovane
Celovito Jedrno
Letališča
Urbana vozlišča
Glavna mesta
Urbana vozlišča
TENtec

Informativna širitev v sosednje države

Jedrno & celovito omrežje: Ceste, pristanišča, železniško-cestni terminali in letališča

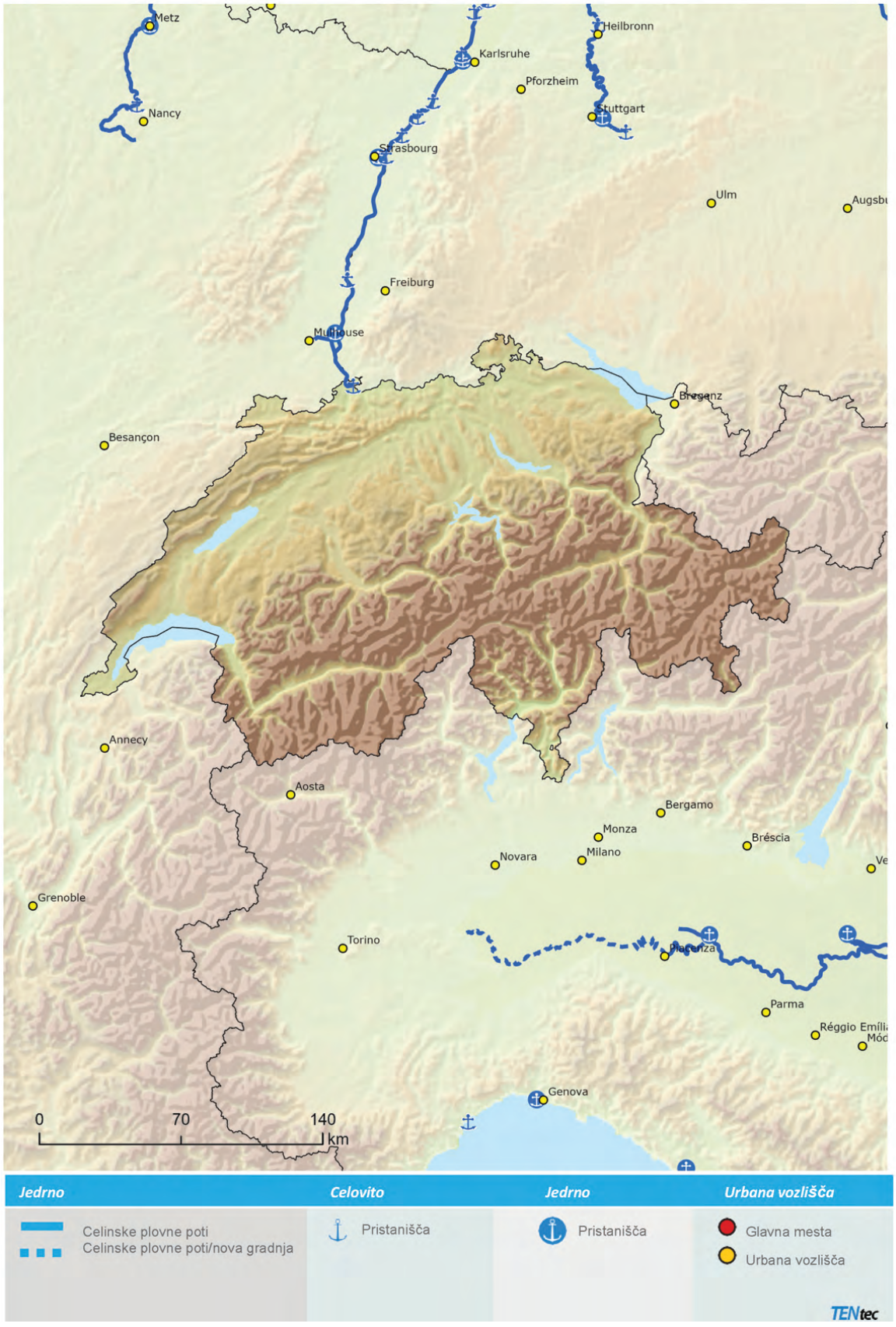
A



Informativna širitev v sosednje države Celovito & jedrno omrežje: Celinske plovne poti in pristanišča

**Švica/Lihtenštajn**

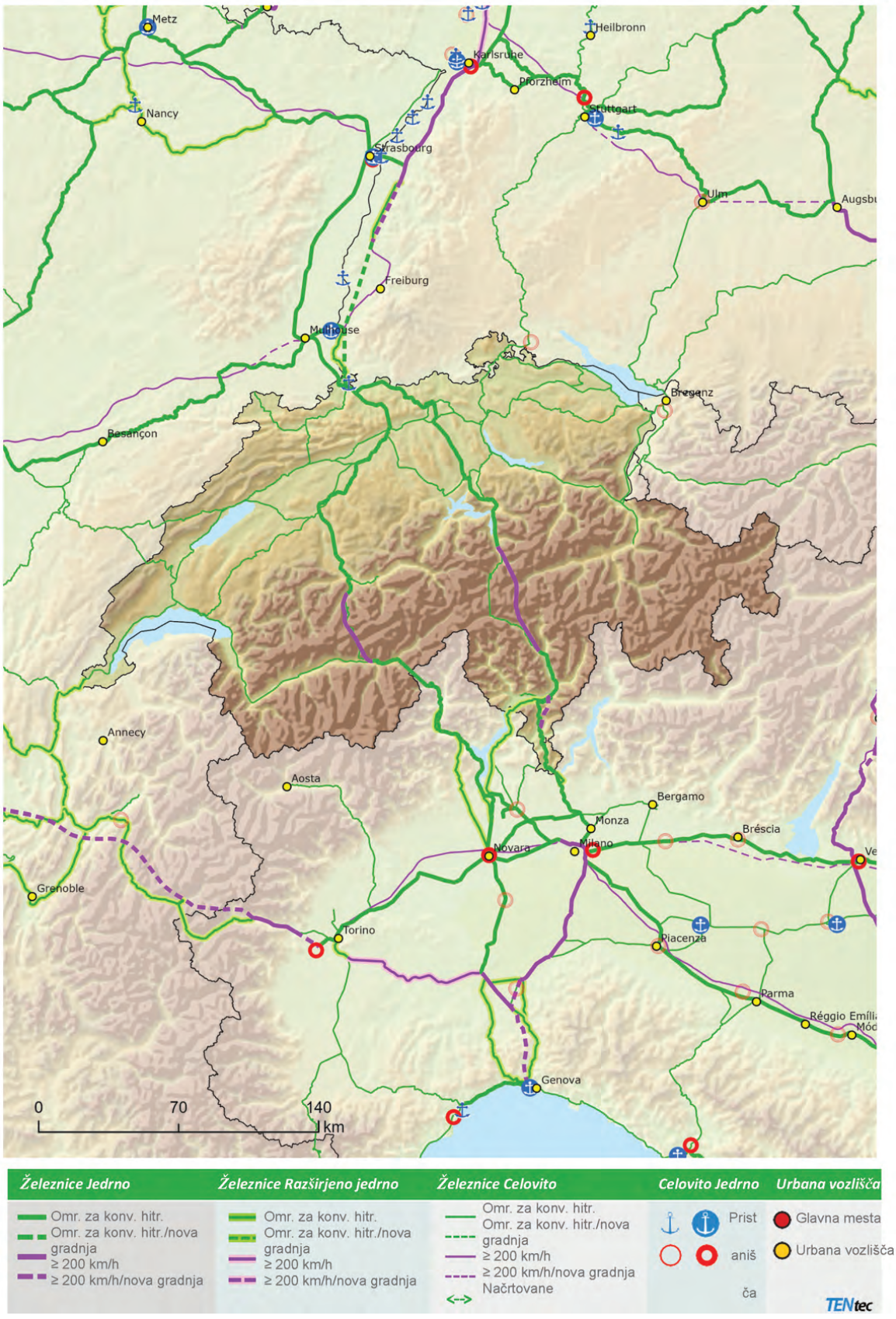
B



Informativna širitev v sosednje države

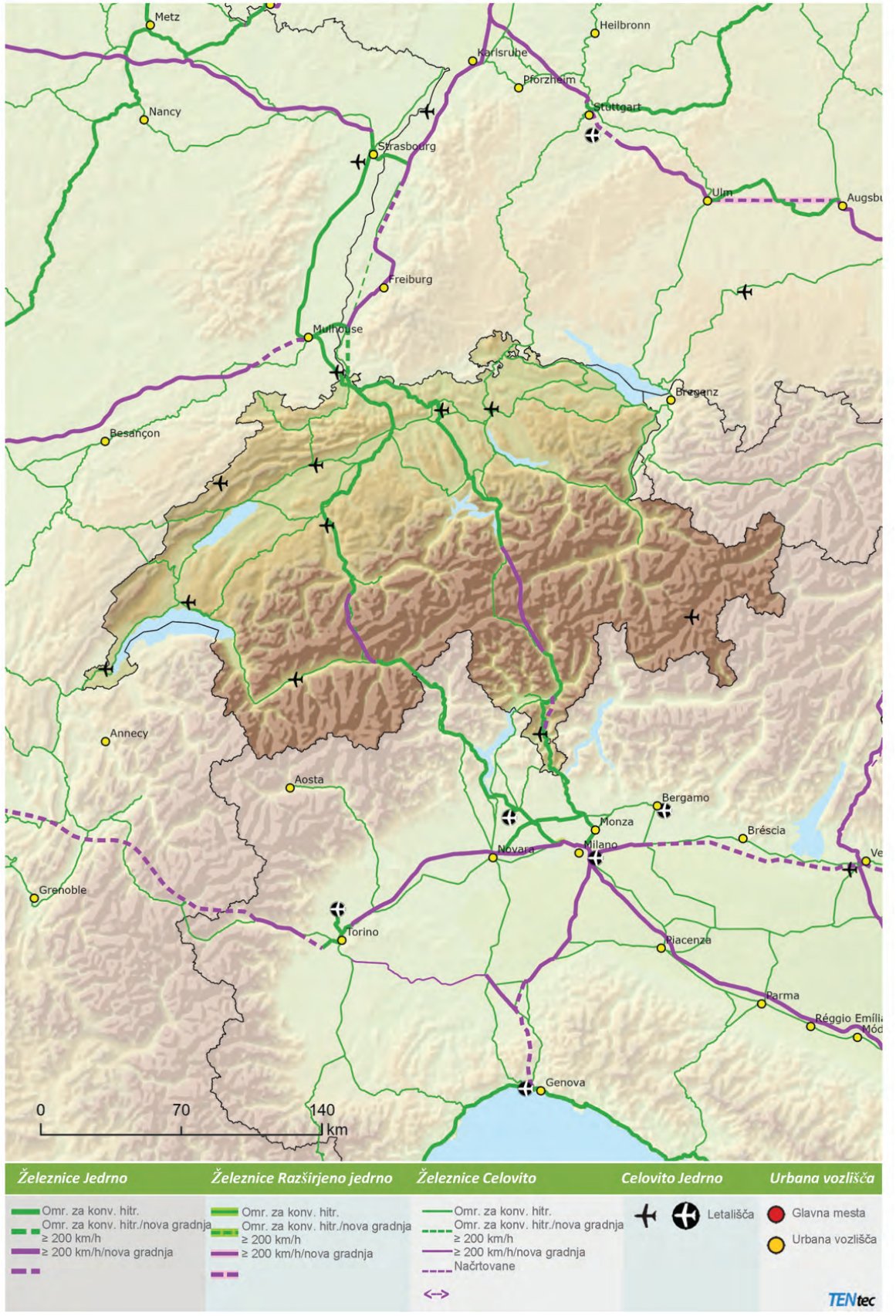
Jedrno & celovito omrežje: Železniški tovorni promet, pristanišča in železniško-cestni terminali **Švica/Lihtenštajn**

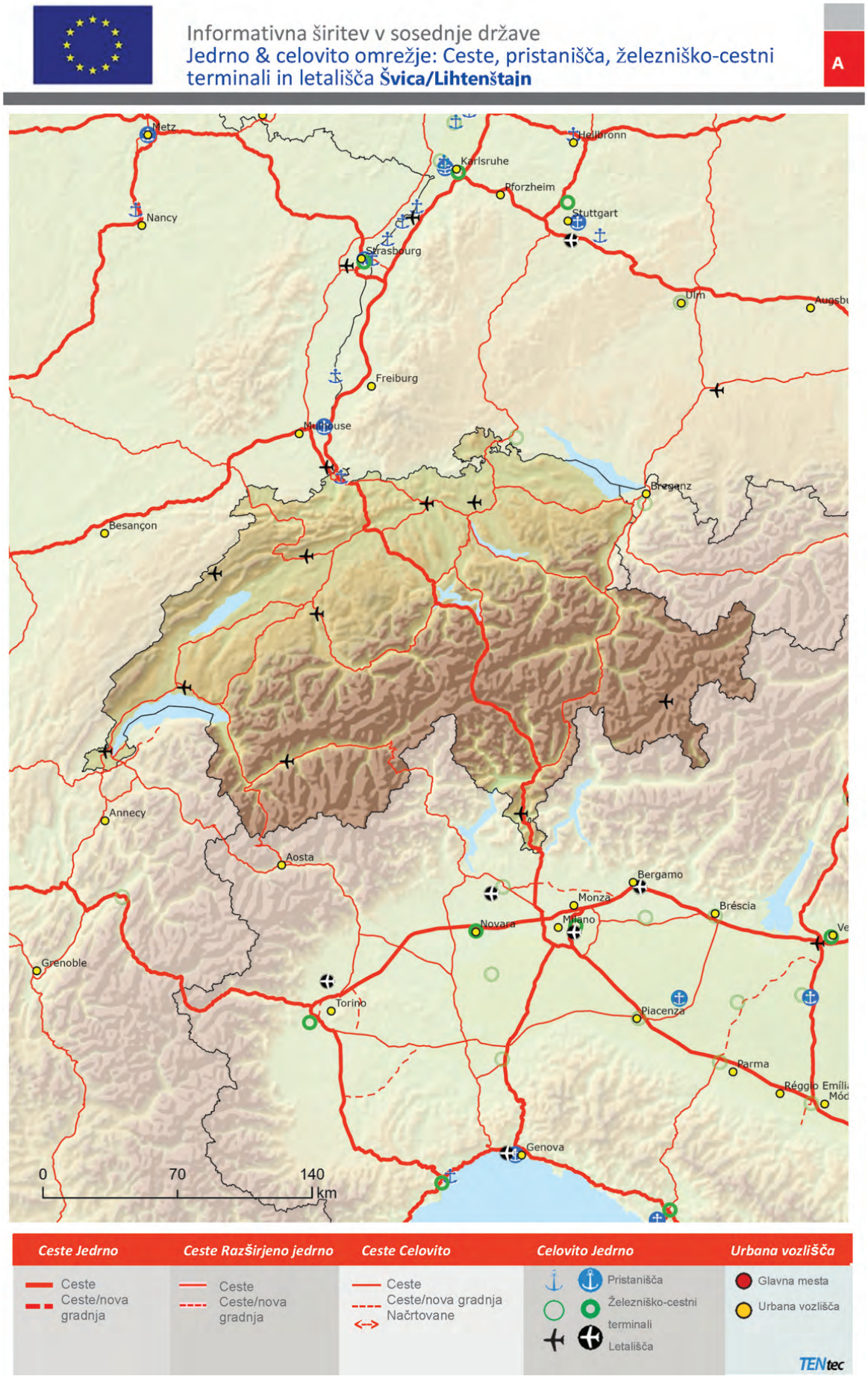
B



Informativna širitev v sosednje države Jedrno & celovito omrežje: Potniki v železniškem prometu in letališča Švica/Lihtenštajn

B




Informativna širitev v sosednje države
Jedrno & celovito omrežje: Ceste, pristanišča, železniško-cestni terminali in letališča Švica/Lihtenštajn
A
Metz
Nancy
Karlsruhe
Pforzheim
Heilbronn
Stuttgart
Strasbourg
Ulm
Freiburg
Mulhouse
Bregenz
Besançon
Annecy
Aosta
Grenoble
Torino
Bergamo
Monza
Milano
Novara
Brescia
Piacenza
Parma
Genova
0
70
140
km
Ceste Jedrno
Ceste
Ceste/nova gradnja
Ceste Razširjeno jedrno
Ceste
Ceste/nova gradnja
Ceste Celovito
Ceste
Ceste/nova gradnja
Načrtovane
Celovito Jedrno
Pristanišča
Železniško-cestni terminali
Letališča
Urbana vozlišča
Glavna mesta
Urbana vozlišča
TENtec

Informativna širitev v sosednje države Celovito & jedrno omrežje: Celinske plovne poti in pristanišča **Zahodni Balkan**

C




Informativna širitev v sosednje države
Jedrno & celovito omrežje: Železniški tovorni promet, pristanišča in železniško-cestni terminali Zahodni Balkan
C
Graz
Maribor
Varaždin
Pécs
Kecskemét
Szeged
Arad
Timişoara
Sibiu
Râmnicu Vâlcea
Zagreb
Osijek
Split
Sofia
Fóggia
Andria
Bari
Potenza
Taranto
Lecce
Kozani
Larisa
Ioannina
Kerkyra
Lamia
N
0
95
190
km
Železnice Jedrno
Omr. za konv. hitr.
Omr. za konv. hitr./nova gradnja
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nova gradnja
Železnice Razširjeno jedrno
Omr. za konv. hitr.
Omr. za konv. hitr./nova gradnja
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nova gradnja
Železnice Celovito
Omr. za konv. hitr.
Omr. za konv. hitr./nova gradnja
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nova gradnja
Načrtovane
Celovito Jedrno
Prist
aniš
ča
Urbana vozlišča
Glavna
mesta
Urbana
TENtec

Informativna širitev v sosednje države **Jedrno & celovito omrežje: Potniki v železniškem prometu in letališča Zahodni Balkan**

C



Informativna širitev v sosednje države

Jedrno & celovito omrežje: Ceste, pristanišča, železniško-cestni terminali in letališča **Zahodni Balkan**

C



Informativna širitev v sosednje države Celovito omrežje: Celinske plovne poti in pristanišča

**Prometno omrežje vzhodnega partnerstva: Moldavija/Ukrajina**

D




Informativna širitev v sosednje države
Jedrno & celovito omrežje: Železnice, pristanišča in železniško-cestni terminali Prometno omrežje vzhodnega partnerstva: Moldavija/Ukrajina
D
N
0
175
350
km
Tartu
Riga
Panevėžys
Vilnius
Białystok
Lublin
Rzeszów
Botoşani
Suceava
Iaşi
Satu Mare
Baia Mare
Debrecen
Piatra-Neamt
Bacău
Oradea
Cluj-Napoca
Târgu Mureş
Arad
Sibiu
Braşov
Timişoara
Buzău
Râmnicu Vâlcea
Piteşti
Ploieşti
Constanţa
București
Craiova
Ruse
Vidin
Varna
Železnice Jedrno
Omr. za konv. hitr.
Omr. za konv. hitr./nova gradnja
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nova gradnja
Železnice Razširjeno jedrno
Omr. za konv. hitr.
Omr. za konv. hitr./nova gradnja
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nova gradnja
Železnice Celovito
Omr. za konv. hitr.
Omr. za konv. hitr./nova gradnja
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nova gradnja
Načrtovane
Celovito Jedrno
Prista
nišča
Želez
niško
Urbana vozlišča
Glavna mesta
Urbana vozlišča
TENtec

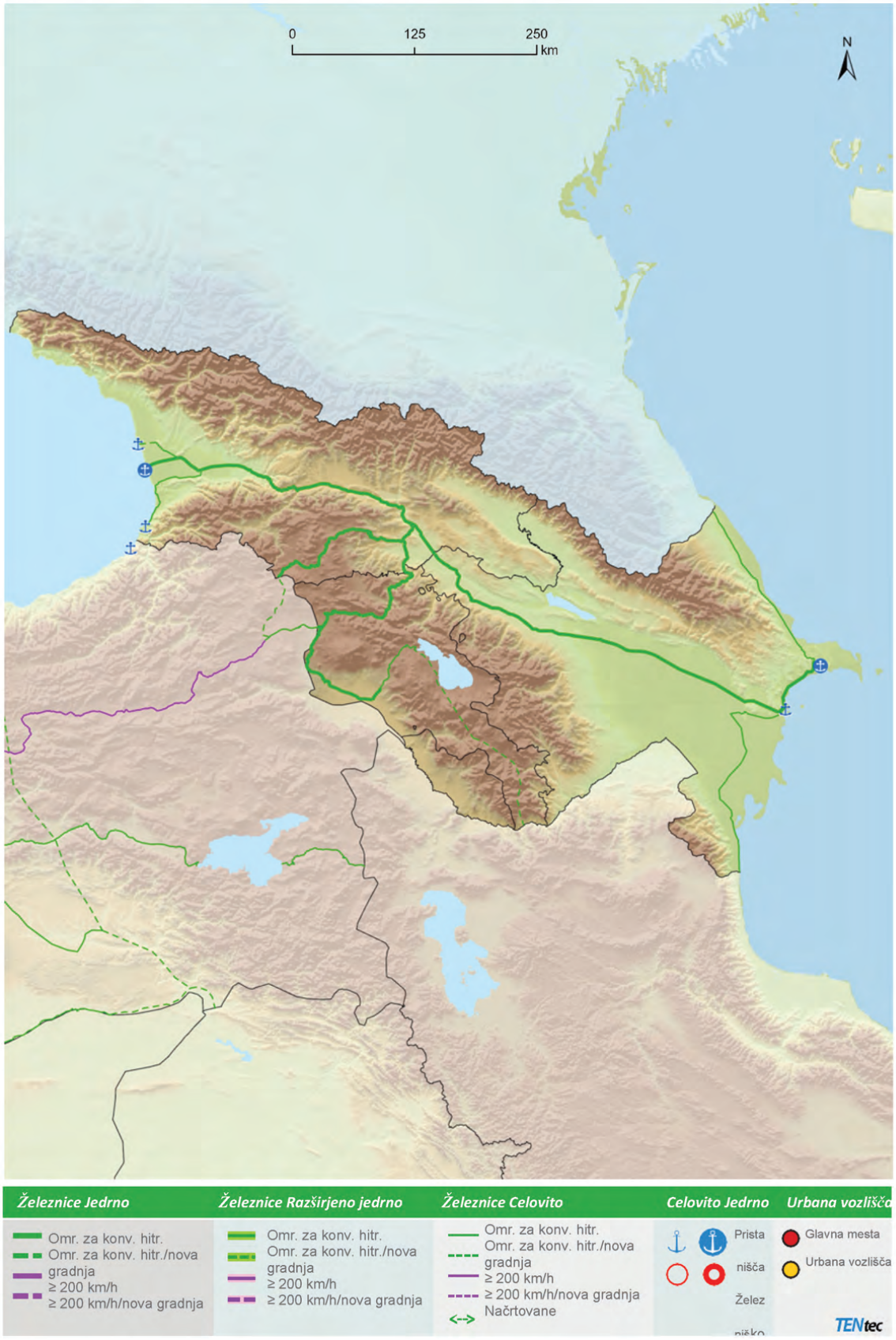
Informativna širitev v sosednje države

Jedrno & celovito omrežje: Ceste, pristanišča, železniško-cestni terminali in letališča **Prometno omrežje vzhodnega partnerstva: Moldavija/Ukrajina**



Informativna širitev v sosednje države
Jedrno & celovito omrežje: Železnice, pristanišča in železniško-cestni terminali **Vzhodno partnerstvo**

E

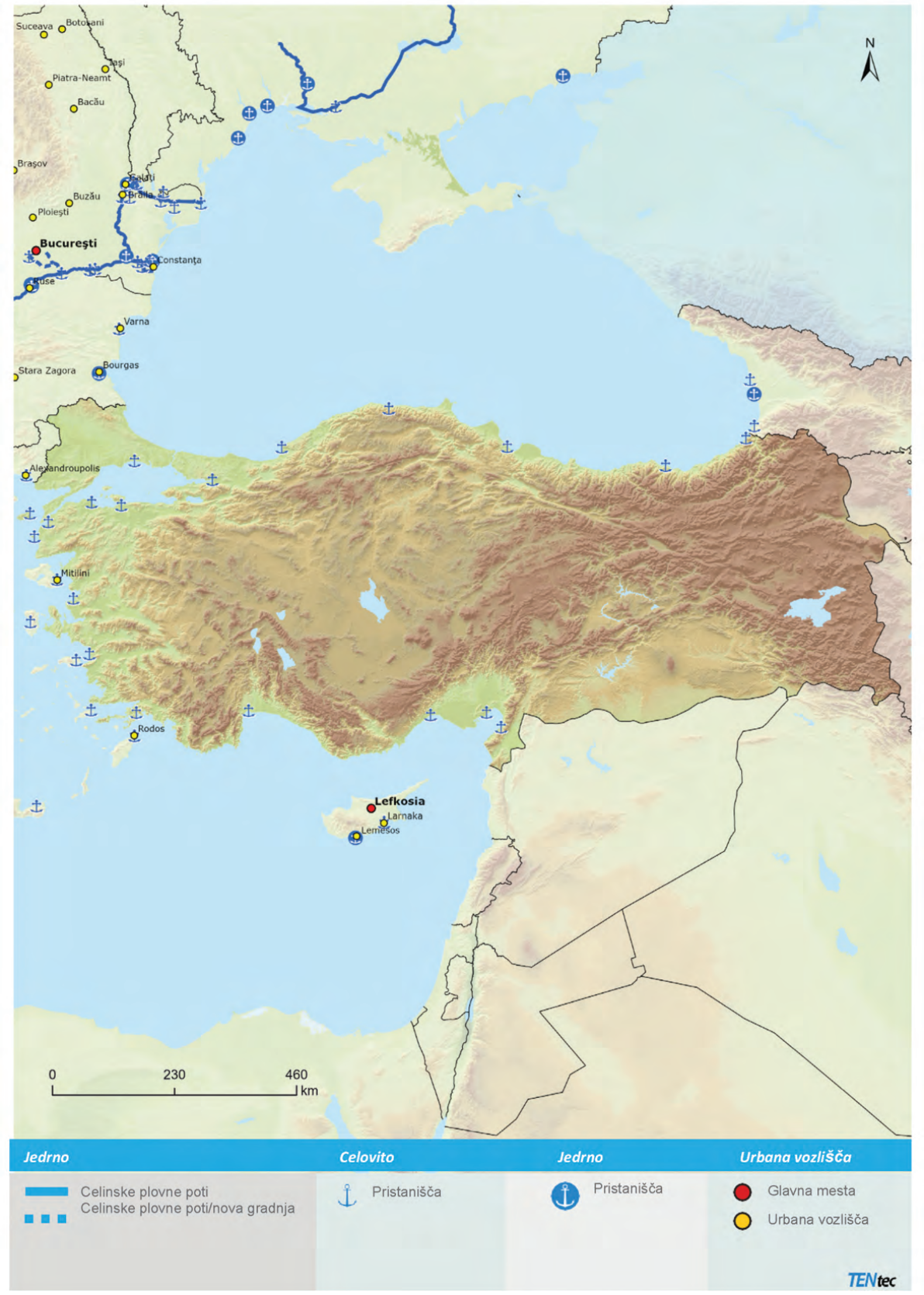



Informativna širitev v sosednje države
Jedrno & celovito omrežje: Ceste, pristanišča, železniško-cestni terminali in letališča Vzhodno partnerstvo
Armenija/Azerbajdžan/Gruzija
E
0
125
250
km
N
Ceste Jedrno
Ceste
Ceste/nova gradnja
Ceste Razširjeno jedrno
Ceste
Ceste/nova gradnja
Ceste Celovito
Ceste
Ceste/nova gradnja
Načrtovane
Celovito Jedrno
Pristanišča
Železniško -cestni terminali
Letališča
Urbana vozlišča
Glavna mesta
Urbana vozlišča
TENtec

Informativna širitev v sosednje države

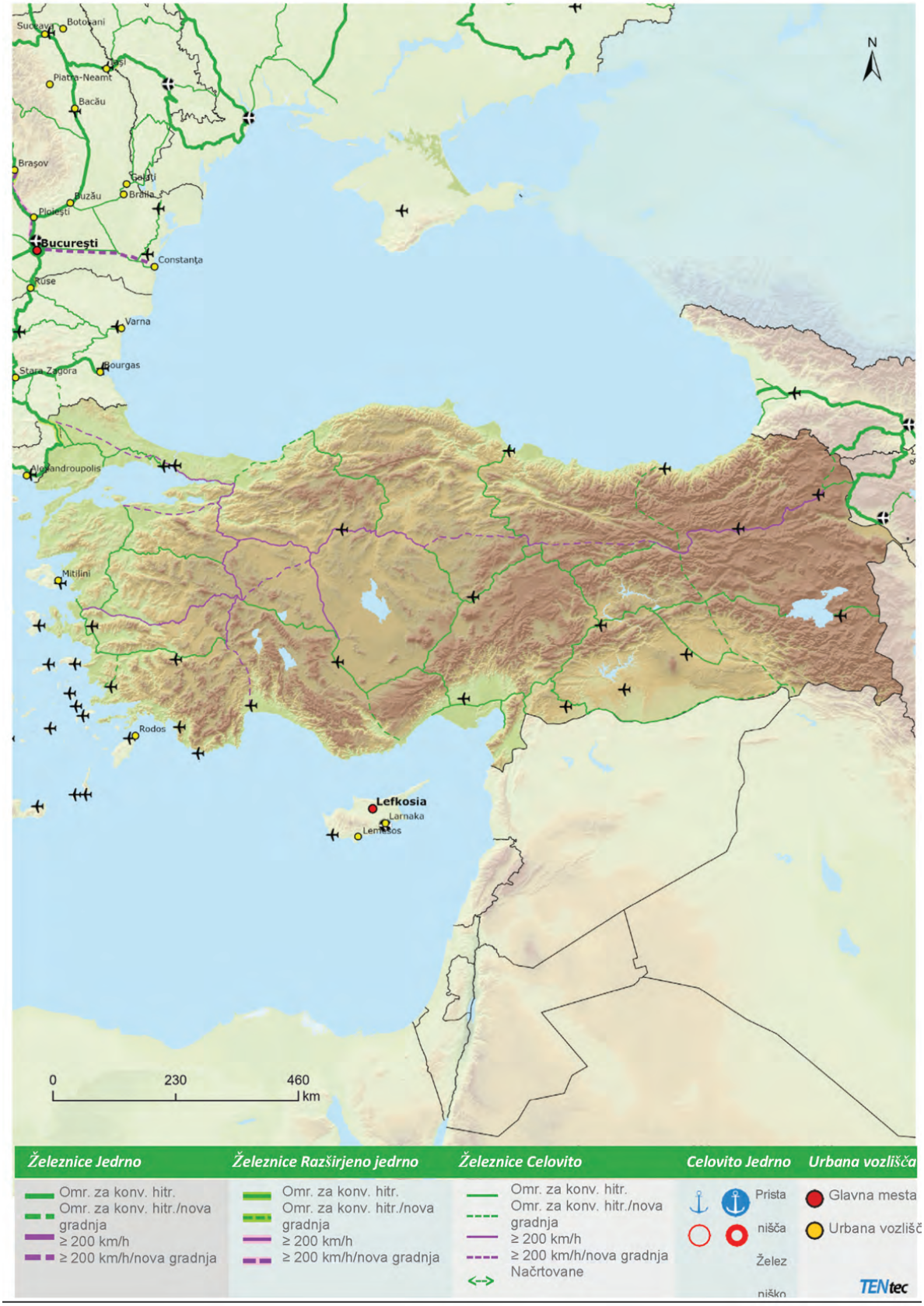
Celovito omrežje: Celinske plovne poti in pristanišča **Turčija**

F



Informativna širitev v sosednje države **Celovito omrežje: Železniško tovorni promet, pristanišča in železniško-cestni terminali Turčija**

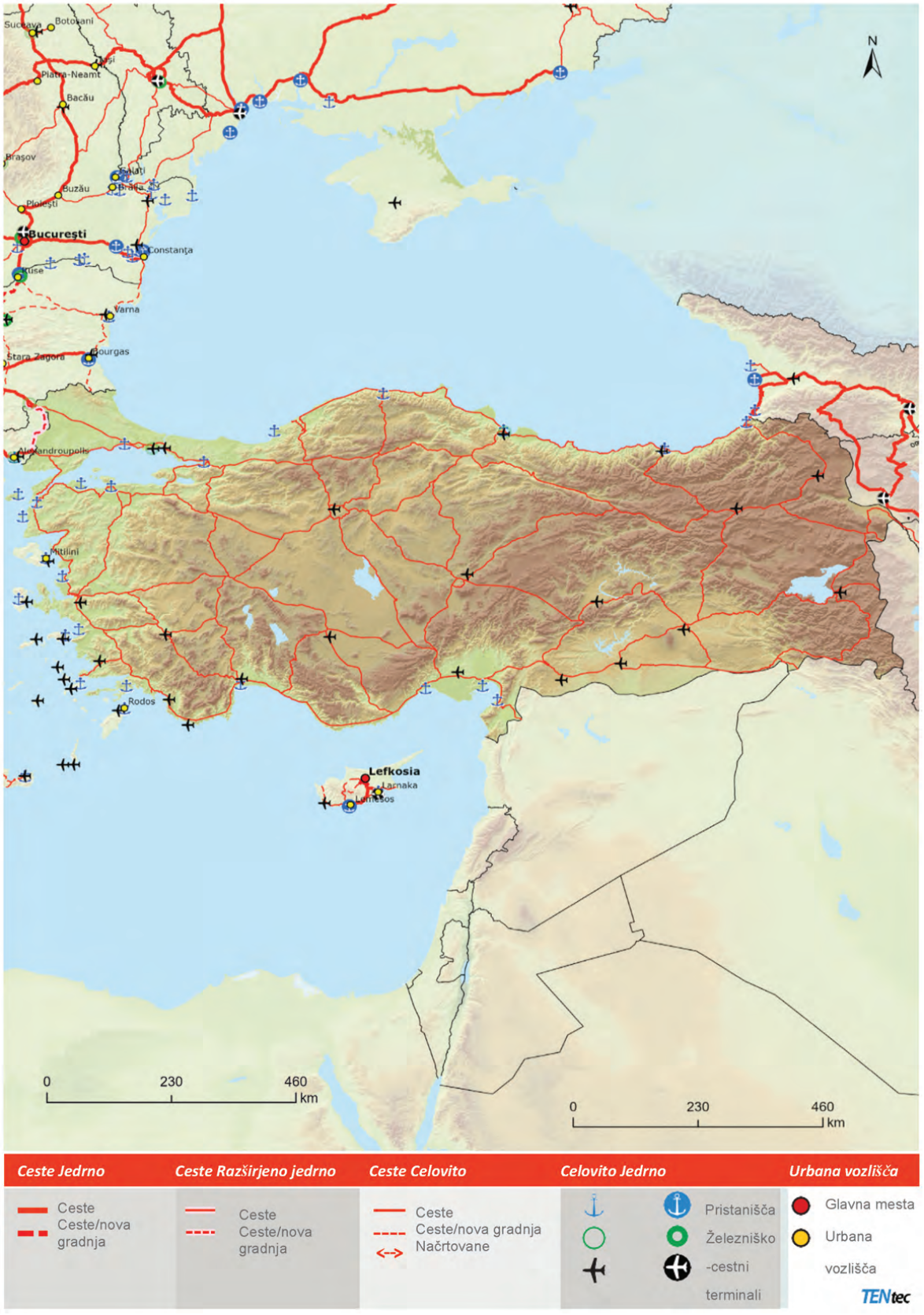
F




Informativna širitev v sosednje države Celovito omrežje: Potniki v železniškem prometu in letališča Turčija
F
N
Botoşani
Piatra-Neamt
Bacău
Braşov
Buzău
Brăila
Ploieşti
București
Constanța
Varna
Bourgas
Stara Zagora
Alexandroupolis
Mitilini
Rodos
Lefkosia
Larnaka
Lemesos
0
230
460
km
Železnice Jedrno
Omr. za konv. hitr.
Omr. za konv. hitr./nova gradnja
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nova gradnja
Železnice Razširjeno jedrno
Omr. za konv. hitr.
Omr. za konv. hitr./nova gradnja
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nova gradnja
Železnice Celovito
Omr. za konv. hitr.
Omr. za konv. hitr./nova gradnja
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nova gradnja
Načrtovane
Celovito Jedrno
Letališča
Urbana vozlišča
Glavna mesta
Urbana vozlišča
TENtec

Informativna širitev v sosednje države Celovito omrežje:
Ceste, pristanišča, železniško-cestni terminali in letališča
**Turčija**

F



*PRILOGA V*

**SMERNICE GLEDE NAČRTOVANJA TRAJNOSTNE MOBILNOSTI V MESTIH ZA URBANA VOZLIŠČA**

V tej prilogi so navedene smernice glede priprave načrtov za trajnostno mobilnost v mestih za urbana vozlišča.

1. Cilji: osrednji cilj načrta za trajnostno mobilnost v mestih bi moral biti izboljšati dostopnost funkcionalnega mestnega območja za vse uporabnike, vključno z invalidi ali osebami z zmanjšano mobilnostjo, ter zagotoviti visokokakovostno, varno in trajnostno nizkoemisijsko mobilnost skozi funkcionalno mestno območje in v njem, ob upoštevanju vloge, ki jo v ta namen lahko imata javni prevoz in aktivna mobilnost. Zlasti bi moral podpirati brezemisijsko in nizkoemisijsko mobilnost ter izvajanje sistema mestnega prometa, ki prispeva k boljši splošni uspešnosti vseevropskega prometnega omrežja, predvsem z razvojem tako infrastrukture za nemoten promet brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil kot tudi multimodalnih vozlišč potniškega prometa za olajšanje povezav na začetnem in zadnjem delu poti ter multimodalnih tovornih terminalov za urbana vozlišča.

2. Dolgoročna vizija in načrt za kratkoročno izvajanje: načrt za trajnostno mobilnost v mestih bi moral vključevati dolgoročno strategijo za prihodnji razvoj prometne infrastrukture in multimodalnih storitev ali biti povezan s tako obstoječo strategijo. Poleg tega bi moral vključevati še načrt za kratkoročno izvajanje strategije. Vključiti bi ga bilo treba v integriran pristop za trajnostni razvoj mestnega območja ter povezati z ustreznim načrtovanjem rabe zemljišč in prostorskim načrtovanjem. Obravnavati bi bilo treba tudi finančne vidike dolgoročne vizije in načrta za kratkoročno izvajanje, vendar brez predvidevanja finančnih obveznosti, in sicer neposredno v načrtu za trajnostno mobilnost v mestih oziroma s sklicevanjem na drugo obstoječe načrtovanje na višji ravni ali s tem povezano načrtovanje.

3. Povezovanje različnih načinov prevoza: načrt za trajnostno mobilnost v mestih bi moral spodbujati multimodalni promet s povezovanjem različnih načinov prevoza ter ukrepov za olajšanje dostopne, nemotene in trajnostne mobilnosti. Vključevati bi moral ukrepe za povečanje modalnega deleža bolj trajnostnih oblik prevoza, kot so javni prevoz, skupna mobilnost, aktivna mobilnost, po potrebi pa tudi promet po celinskih plovnih poteh in pomorski promet. Vključevati bi moral tudi ukrepe za spodbujanje brezemisijske in nizkoemisijske mobilnosti, zlasti v zvezi z zagotavljanjem okolju prijaznejšega mestnega voznega parka, za izboljšanje dostopnosti za vse uporabnike in zmanjšanje zastojev ter za izboljšanje varnosti v cestnem prometu v skladu s standardi Unije za varnost v cestnem prometu, zlasti za ranljive udeležence v cestnem prometu, po potrebi pa tudi za uporabnike aktivnih načinov prevoza.

4. Učinkovito delovanje celotnega vseevropskega prometnega omrežja: v načrtu za trajnostno mobilnost v mestih bi bilo treba ustrezno upoštevati vpliv različnih urbanističnih ukrepov na tokove potniškega in tovornega prometa v vseevropskem prometnem omrežju za zagotovitev nemotenega tranzita, obvoza ali medsebojne povezave skozi urbana vozlišča in okrog njih, tudi za brezemisijska in nizkoemisijska vozila. Vključevati bi moral zlasti ukrepe za zmanjšanje zastojev, izboljšanje varnosti v cestnem prometu in odpravo ozkih grl, ki vplivajo na prometne tokove v vseevropskem prometnem omrežju.

5. Participativni pristop: priprava in izvajanje načrta za trajnostno mobilnost v mestih bi morala temeljiti na integriranem pristopu z visoko stopnjo sodelovanja, usklajevanja in posvetovanja med različnimi ravnmi države in ustreznimi organi. Vključiti bi bilo treba tudi državljanke in državljane ter predstavnike civilne družbe in gospodarskih akterjev.

6. Spremljanje in kazalniki uspešnosti: načrt za trajnostno mobilnost v mestih bi moral vključevati cilje in kazalnike, na katerih temelji sedanja in prihodnja uspešnost sistema mestnega prometa. Njegovo izvajanje bi bilo treba spremljati z uporabo kazalnikov uspešnosti.

*PRILOGA VI*

**SPREMEMBE UREDBE (EU) 2021/1153**

Del III Priloge k Uredbi (EU) 2021/1153 se spremeni:

(1) naslov se nadomesti z naslednjim:

„ČEZMEJNE IN MANJKAJOČE POVEZAVE“;

(2) točka 1 se spremeni:

(a) naslov se nadomesti z naslednjim:

„Okvirni seznami predhodno določenih čezmejnih povezav in manjkajočih povezav“;

(b) prva vrstica z naslovom „Koridor jedrnega omrežja ‚Atlantik‘“ in druga vrstica, v kateri je navedena trasa koridorja, se črtata;

(c) peta vrstica z naslovom „Koridor jedrnega omrežja ‚Baltik–Jadran‘“ in šesta vrstica, v kateri je navedena trasa koridorja, se črtata;

(d) deveta vrstica z naslovom „Koridor jedrnega omrežja ‚Sredozemlje‘“ in deseta vrstica, v kateri je navedena trasa koridorja, se črtata;

(e) trinajsta vrstica z naslovom „Koridor jedrnega omrežja ‚Severno morje–Baltik‘“ in štirinajsta vrstica, v kateri je navedena trasa koridorja, se črtata;

(f) sedemnajsta vrstica z naslovom „Koridor jedrnega omrežja ‚Severno morje–Sredozemlje‘“ in osemnajsta vrstica, v kateri je navedena trasa koridorja, se črtata;

(g) enaindvajseta vrstica z naslovom „Koridor jedrnega omrežja ‚Orient/vzhodno Sredozemlje‘“ in dvaindvajseta vrstica, v kateri je navedena trasa koridorja, se črtata;

(h) petindvajseta vrstica z naslovom „Koridor jedrnega omrežja ‚Ren–Alpe‘“ in šestindvajseta vrstica, v kateri je navedena trasa koridorja, se črtata;

(i) trideseta vrstica z naslovom „Koridor jedrnega omrežja ‚Ren–Donava‘“ in enaintrideseta vrstica, v kateri je navedena trasa koridorja, se črtata;

(j) petintrideseta vrstica z naslovom „Koridor jedrnega omrežja ‚Skandinavija–Sredozemlje‘“ in šestintrideseta vrstica, v kateri je navedena trasa koridorja, se črtata.

*PRILOGA VII*

**KORELACIJSKA TABELA**

| Uredba (EU) št. 1315/2013 | Ta uredba |
|---|---|
| Člen 1 | Člen 1 |
| Člen 2 | Člen 2 |
| Člen 3 | Člen 3 |
| Člen 4 | Člen 4 |
| Člen 5 | Člen 5(1) in (2) |
| Člen 6 | Člen 6 |
| Člen 7 | Člen 8 |
| Člen 8 | Člen 9 |
| Člen 9(1) | Člen 10(1) |
| Člen 9(2) | Člen 6(1) in člen 10(4) |
| — | Člen 11(2) in (3) |
| Člen 10 | Člen 12 |
| — | Člen 13 |
| Člen 11 | Člen 14 |
| Člen 12(1) | Člen 38(1)(a) |
| Člen 12(2)(a) | Člen 18(1)(a) |
| Člen 12(2)(b) in (c) | Člen 15(1) |
| Člen 12(2)(d) | Člen 15(2)(a) |
| — | Člen 15(2)(b) in (c) |
| — | Člen 15(3) do (6) |
| Člen 12(2)(e) | — |
| Člen 12(3) | Člen 15(7) in člen 18(8) |
| — | Člen 19 |
| Člen 13 | Člen 20 |
| Člen 14(1) | Člen 21(1) |
| Člen 14(2) | Člen 21(3) |
| Člen 14(3) | Člen 21(2) |
| Člen 15(1) | Člen 22(1)(a) |
| Člen 15(2) | Člen 22(1)(b) |
| — | Člen 22(1)(c) |
| — | Člen 22(2) |
| — | Člen 23(1) |
| Člen 15(3)(a) | Člen 23(3) in (4) |
| Člen 15(3)(b) | Člen 23(2) |

| Uredba (EU) št. 1315/2013 | Ta uredba |
|---|---|
| Člen 15(3)(c) | Člen 23(3), prvi odstavek, točka (d) |
| — | Člen 23(5) in (6) |
| Člen 16 | Člen 24 |
| Člen 17(1) | Člen 29(1) |
| Člen 17(2) | Člen 29(2) |
| Člen 17(3) | Člen 30(2)(a) |
| — | Člen 30(2)(b) in (c) |
| — | Člen 30(3) in (4) |
| Člen 17(4) | Člen 29(3) |
| Člen 18 | Člen 30(1) |
| Člen 19 | Člen 32 |
| Člen 20(1) | Člen 25(3) |
| Člen 20(2) | Člen 25(4) |
| Člen 20(3) | Člen 25(3) |
| Člen 21 | Člen 25(1) in (2) |
| Člen 22 | Člen 26 |
| Člen 23 | Člen 28 |
| Člen 24(1) | Člen 33(1) |
| Člen 24(2) | Člen 33(2) |
| Člen 25 | Člen 34 |
| Člen 26 | Člen 35 |
| — | Člen 36(1) do (4) |
| Člen 27 | Člen 36(5) |
| — | Člen 37 |
| Člen 28 | Člen 38 |
| Člen 29 | Člen 39 |
| — | Člen 40 |
| Člen 30 | Člen 41 |
| — | Člen 42 |
| Člen 31 | Člen 43 |
| Člen 32 | Člen 44 |
| Člen 33 | Člen 45 |
| Člen 34 | Člen 4(d) |
| Člen 35 | Člen 46 |
| — | Člen 47 |
| — | Člen 48 |
| — | Člen 49 |
| Člen 36 | Člen 5(3) |

| Uredba (EU) št. 1315/2013 | Ta uredba |
|---|---|
| Člen 37 | Člen 50 |
| Člen 38(1) | Člen 6(3) in člen 10(2) |
| Člen 38(2) | — |
| Člen 38(3) | Člen 6(1), člen 10(4) in člen 63(1) |
| Člen 39(1) | Člen 5 |
| Člen 39(2)(a), točki (i) in (ii) | Člen 16 |
| Člen 39(2), točka (iii) | Člen 18 |
| Člen 39(2)(a), točka (iv) | Člen 17 |
| Člen 39(2)(b) | Člen 23(1) in člen 27(1) |
| Člen 39(2)(c) | Člen 31 |
| Člen 39(2)(d) | Člen 34(1)(f) |
| Člen 39(3) | Člen 16(11), člen 18(8) in člen 31(6) |
| Člen 40 | — |
| Člen 41(1) | Člen 10(3) |
| Člen 41(2) | Člen 27(2) |
| — | Člen 27(3) |
| Člen 41(3) | Člen 34(1) |
| Člen 42 | Člen 51 |
| Člen 43 | Člen 7 |
| Člen 44 | Člen 11(1) |
| — | Člen 11(2) in (3) |
| Člen 45(1) do (5) | Člen 52(1) do (5) |
| — | Člen 52(7) in (8) |
| Člen 45(6) | Člen 53(7) |
| Člen 45(7) | Člen 53(6) |
| Člen 45(8) | Člen 52(9) |
| Člen 45(9) | Člen 52(10) |
| Člen 46(1) | Člen 53(1) |
| — | Člen 53(3) |
| Člen 46(2) | Člen 53(4) |
| — | Člen 53(5) |
| Člen 47(1) | Člen 54 |
| — | Člen 55(1) |
| Člen 47(2) | Člen 55(2) |
| — | Člen 55(3) in (4) |
| Člen 47(3) | Člen 54(4) |
| Člen 48 | Člen 52(6) |

| Uredba (EU) št. 1315/2013 | Ta uredba |
|---|---|
| — | Člen 56 |
| Člen 49(1) | Člen 57 |
| — | Člen 60(1) |
| Člen 49(2) | Člen 60(2) |
| Člen 49(3) | — |
| Člen 49(4) | Člen 58(1), (2) in (3) |
| Člen 49(5) | Člen 58(4) |
| Člen 49(6) | Člen 58(5) |
| Člen 50 | Člen 59 |
| Člen 51 | Člen 8(8) |
| Člen 52 | Člen 61 |
| Člen 53 | Člen 62 |
| Člen 54 | Člen 63 |
| Člen 55 | Člen 8(6) |
| Člen 56 | Člen 64 |
| Člen 57 | Člen 65 |
| — | Člen 66 |
| — | Člen 67 |
| Člen 58 | Člen 10(2) in člen 68 |
| Člen 59 | Člen 68 |
| Člen 60 | Člen 69 |
| Priloga I | Priloga I |
| Priloga II | Priloga II |
| — | Priloga III |
| Priloga III | Priloga IV |
| — | Priloga V |
| — | Priloga VI |