



Odbor za regionalni razvoj

2021/0420(COD)

5.12.2022

MNENJE

Odbora za regionalni razvoj

za Odbor za promet in turizem

o predlogu uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja, spremembi Uredbe (EU) 2021/1153 in Uredbe (EU) št. 913/2010 ter razveljavitvi Uredbe (EU) št. 1315/2013
(COM(2021)0812 – C9-0472/2021 – 2021/0420(COD))

Pripravljaec mnenja: Alessandro Panza

PA_Legam

KRATKA OBRAZLOŽITEV

Revizija sedanje uredbe o TEN-T iz leta 2013 je potrebna, da bi uskladili besedilo z novimi cilji EU, vključno z bojem proti podnebnim spremembam. Obenem ima Evropska komisija priložnost, da okrepi upravljanje TEN-T. Glavni cilj te uredbe je zagotoviti zanesljivo, neprekinjeno in trajnostno povezljivost po vsej Uniji z vzpostavitvijo manjkajočih povezav in odpravo preostalih ozkih grl, ki še vedno povzročajo zastoje.

Prometna infrastruktura, ki bo zagotavljala povezljivost in dostopnost, je ključni izziv za regije in mesta.

Njihove dejavnosti so usmerjene v doseganje ciljev teritorialne kohezije, učinkovitosti in izboljšanja storitev za uporabnike. Zgolj z usklajevanjem na evropski ravni lahko zagotovimo neprekinjeno in učinkovito gibanje znotraj EU, na primer z vzpostavitvijo povezav, ki jih med nekaterimi obmejnimi regijami še vedno ni. Z boljšo medsebojno povezanostjo obmejnih regij bi bilo evropsko povezovanje stvarnejše, državljanom pa bi s tem ponudili možnost za učinkovito in okolju prijazno čezmejno mobilnost.

Omrežje TEN-T omogoča boljšo dostopnost med sosednjimi državami in krepi gospodarsko izmenjavo, zato bi koristilo zlasti regijam, ki imajo zaradi čezmejnih ovir izgubo BDP.

V predlogu Komisije se poudarja, da je treba zagotoviti boljšo dostopnost in povezljivost za vse regije Unije, pri tem pa upoštevati posebnosti različnih ozemelj.

Posebne geografske značilnosti so namreč vir posebnih omejitev v smislu dostopnosti in prometne infrastrukture, zaradi česar je mobilnost eden največjih izzivov za družbeni, gospodarski in okoljski razvoj podeželskih, oddaljenih, gorskih, otoških in najbolj oddaljenih regij. Iz teh območij se pogosto slišijo pritožbe o neobstoječi ali slabi lokalni in regionalni infrastrukturi ali o nezadostni ali neprimerni ponudbi javnega prevoza, ki ne ustreza posebnim potrebam lokalnega prebivalstva.

Da bi dosegli teritorialno kohezijo, mora omrežje kot celota vzpostaviti uspešno in učinkovito povezavo s sekundarnimi prometnimi omrežji.

Zato je treba obstoječe omejitve vseevropskega prometnega omrežja preseči s ciljno usmerjenimi naložbami, s katerimi bo omrežje bolj dostopno, vključujoče in trajnostno. Da bi omrežje pravilno delovalo, je zlasti nujno povečati dostopnost infrastrukture in storitev za uporabnike, vključno z invalidi in osebami z zmanjšano mobilnostjo.

Torej je treba izboljšati učinkovitost, uporabo in interoperabilnost načinov prevoza in njihove infrastrukture na evropski, medregionalni in lokalni ravni.

Nenazadnje je treba lokalne in regionalne organe, če naj prispevajo k načrtovanju in financiranju prometne infrastrukture na njihovih ozemljih, bolje vključiti v sistem upravljanja TEN-T, zlasti z dejavnim sodelovanjem v forumu za koridorje, da bodo presegli vlogo preprostih opazovalcev, ki jim je bila dodeljena.

PREDLOGI SPREMEMB

Odbor za regionalni razvoj poziva Odbor za promet in turizem kot pristojni odbor, da upošteva naslednje predloge sprememb:

Predlog spremembe 1

Predlog uredbe Uvodna izjava 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(3) Strategija za trajnostno in pametno mobilnost¹⁵ določa mejnike, da 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; tržni delež prevoza po celinskih plovnih poteh in prevoza po morju na kratkih razdaljah bi se moral do leta 2030 povečati za 25 %, do leta 2050 pa za 50 %; promet na železniških progah za visoke hitrosti bi se moral do leta 2030 podvojiti in do leta 2050 potrojiti; do leta 2030 bi moralo biti v Uniji v prometu najmanj 30 milijonov brezemisijev avtomobilov in 80 000 brezemisijev tovornjakov, do leta 2050 pa bi **morali biti brezemisijevski** skoraj **vsi avtomobili**, kombinirana vozila, **avtobusi** in nova težka vozila; do leta 2030 bi morala biti načrtovana kolektivna potovanja do 500 km v Uniji ogljično nevtralna; do leta 2030 bi moralo biti v Evropi najmanj 100 podnebno nevtralnih mest.

¹⁵ Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij, Strategija za trajnostno in pametno mobilnost – usmerjanje evropskega prometa na pravo pot za prihodnost (COM(2020) 789 final).

Predlog spremembe

(3) Strategija za trajnostno in pametno mobilnost¹⁵ določa mejnike, da 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; tržni delež prevoza po celinskih plovnih poteh in prevoza po morju na kratkih razdaljah bi se moral do leta 2030 povečati za 25 %, do leta 2050 pa za 50 %; promet na železniških progah za visoke hitrosti bi se moral do leta 2030 podvojiti in do leta 2050 potrojiti; do leta 2030 bi moralo biti v Uniji v prometu najmanj 30 milijonov brezemisijev avtomobilov in 80 000 brezemisijev tovornjakov, do leta 2050 pa bi **morala** skoraj **vse avtomobile**, kombinirana vozila, **avtobuse** in nova težka vozila **poganjati obnovljiva, alternativna in napredna goriva**; do leta 2030 bi morala biti načrtovana kolektivna potovanja do 500 km v Uniji ogljično nevtralna; do leta 2030 bi moralo biti v Evropi najmanj 100 podnebno nevtralnih mest.

¹⁵ Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij, Strategija za trajnostno in pametno mobilnost – usmerjanje evropskega prometa na pravo pot za prihodnost (COM(2020) 789 final).

Predlog spremembe 2

Predlog uredbe

Uvodna izjava 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(4) Z vzpostavitvijo vseevropskega prometnega omrežja se ustvarijo omogočitveni pogoji v zvezi z infrastrukturno osnovo, na podlagi katerih je mogoče zagotoviti, da bodo vsi načini prevoza bolj trajnostni, cenovno dostopni in vključujoči, trajnostne alternative pa splošno dostopne v multimodalnem prometnem sistemu, ter uvesti ustrezne spodbude za prehod, zlasti z zagotovitvijo pravičnega prehoda v skladu s cilji iz priporočila Sveta (EU) [...] z dne [...] o zagotavljanju pravičnega prehoda na podnebno nevtralnost.

Predlog spremembe 3

Predlog uredbe

Uvodna izjava 5

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(5) Z načrtovanjem, razvojem in upravljanjem vseevropskega prometnega omrežja bi se morale omogočiti trajnostne oblike prevoza, zagotoviti boljše multimodalne in interoperabilne prometne rešitve ter izboljšano intermodalno povezovanje celotne logistične verige, s tem pa podpreti nemoteno delovanje notranjega trga z vzpostavitvijo arterij, potrebnih za nemotene tokove potniškega in tovornega prometa po vsej Uniji. Poleg tega bi morale biti omrežje namenjeno okrepitvi ekonomske, socialne in teritorialne kohezije z zagotavljanjem dostopnosti in povezljivosti za vse regije Unije, vključno z boljšo povezljivostjo najbolj oddaljenih regij, drugih oddaljenih,

Predlog spremembe

(4) Z vzpostavitvijo vseevropskega prometnega omrežja se ustvarijo omogočitveni pogoji v zvezi z infrastrukturno osnovo, na podlagi katerih je mogoče zagotoviti, da bodo vsi načini prevoza bolj **povezani**, trajnostni, cenovno dostopni in vključujoči **v vseh regijah Unije**, trajnostne alternative pa splošno dostopne v multimodalnem prometnem sistemu, **spodbuditi prehod na druge oblike prevoza** ter uvesti ustrezne spodbude za prehod, zlasti z zagotovitvijo pravičnega prehoda v skladu s cilji iz priporočila Sveta (EU) [...] z dne [...] o zagotavljanju pravičnega prehoda na podnebno nevtralnost.

Predlog spremembe

(5) Z načrtovanjem, razvojem in upravljanjem vseevropskega prometnega omrežja bi se morale omogočiti trajnostne oblike prevoza, zagotoviti boljše multimodalne in interoperabilne prometne rešitve ter izboljšano intermodalno povezovanje celotne logistične verige, s tem pa podpreti nemoteno delovanje notranjega trga z vzpostavitvijo arterij, potrebnih za nemotene tokove potniškega in tovornega prometa po vsej Uniji. Poleg tega bi morale biti omrežje namenjeno okrepitvi ekonomske, socialne in teritorialne kohezije z zagotavljanjem dostopnosti in povezljivosti za vse regije Unije, vključno z boljšo povezljivostjo najbolj oddaljenih regij, drugih oddaljenih,

podeželskih, otoških, 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.

podeželskih, otoških, obrobnih in gorskih regij ter redko poseljenih območij, **poleg držav tranzita**. Razvoj vseevropskega prometnega omrežja bi moral omogočiti tudi nemoteno, varno in trajnostno mobilnost **ljudi in** blaga, **ne glede na njihovo raznolikost in strukturo**, 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.

Predlog spremembe 4

Predlog uredbe Uvodna izjava 6

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(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.

Predlog spremembe 5

Predlog uredbe Uvodna izjava 7

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(7) Vseevropsko prometno omrežje

PE736.359v02-00

Predlog spremembe

(6) Posledice naraščanja prometa so vse pogostejši zastoji v mednarodnem prometu **in nesreče**. 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 **in državah, ki so z Unijo podpisale sporazume o sodelovanju in partnerstvu**, ob upoštevanju tekočih pogajanj z državami kandidatkami in potencialnimi državami kandidatkami.

(7) Vseevropsko prometno omrežje

Predlog spremembe

6/51

AD\1268190SL.docx

sestavlja predvsem obstoječa infrastruktura. Da bi v celoti dosegli cilje nove politike vseevropskega prometnega omrežja **bi bilo** treba določiti enotne zahteve **glede infrastrukture**.

sestavlja predvsem obstoječa infrastruktura. Da bi v celoti dosegli cilje nove politike vseevropskega prometnega omrežja, **je** treba določiti enotne zahteve **in jasne standarde za infrastrukturo**.

Predlog spremembe 6

Predlog uredbe Uvodna izjava 9

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(9) Pri izvajanju projektov skupnega interesa bi bilo treba ustrezno upoštevati posebne okoliščine posameznega zadevnega projekta. Po možnosti bi bilo treba izkoristiti sinergije z drugimi politikami, na primer z vidiki turizma, in sicer z vključitvijo gradbenih inženirskih objektov, kot so mostovi in tuneli, kolesarske infrastrukture za kolesarske steze, vključno s kolesarskimi stezami mreže EuroVelo, ali z varnostnimi vidiki, in sicer z vključitvijo novih **tehnologij, kot so senzorji v mostovih**.

Predlog spremembe

(9) Pri izvajanju projektov skupnega interesa bi bilo treba ustrezno upoštevati posebne okoliščine posameznega zadevnega projekta. Po možnosti bi bilo treba izkoristiti **in izvajati** sinergije z drugimi politikami, na primer z vidiki turizma, in sicer z vključitvijo gradbenih inženirskih objektov, kot so mostovi in tuneli, kolesarske infrastrukture za kolesarske steze, vključno s kolesarskimi stezami mreže EuroVelo, ali z varnostnimi vidiki, in sicer z vključitvijo novih, **trajnostnih, ustreznih in stroškovno učinkovitih tehnologij**.

Predlog spremembe 7

Predlog uredbe Uvodna izjava 11

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(11) Pri načrtovanju, javnem naročanju in izvajanju projektov skupnega interesa bi morali države članice in drugi nosilci projektov ustrezno upoštevati Direktivo (EU) 2021/1187 Evropskega parlamenta in Sveta¹⁶.

Predlog spremembe

(11) Pri načrtovanju, javnem naročanju in izvajanju projektov skupnega interesa bi morali države članice in drugi nosilci projektov ustrezno upoštevati Direktivo (EU) 2021/1187 Evropskega parlamenta in Sveta¹⁶ **in tudi Direktivo 2014/24/EU Evropskega parlamenta in Sveta o javnem naročanju**.

¹⁶ Direktiva (EU) 2021/1187 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2021

¹⁶ 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).

o racionalizaciji ukrepov za pospešitev realizacije vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T) (UL L 258, 20.7.2021, str. 1).

Predlog spremembe 8

Predlog uredbe Uvodna izjava 12

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(12) Države članice in drugi nosilci projektov bi morali pri načrtovanju infrastrukture ustrezno upoštevati ocene tveganja in ukrepe za prilagoditev, namenjene izboljšanju odpornosti, na primer proti podnebnim spremembam, naravnim nevarnostim in nesrečam, ki jih povzroči človek. Realizacija vseevropskega prometnega omrežja bo z zagotavljanjem dodatnih spodbud za razvoj trajnostnih oblik prevoza in izvajanjem visokih standardov za zeleno prometno infrastrukturo podpirala **načelo**, da se ne škoduje bistveno.

Predlog spremembe

(12) Države članice, **v sodelovanju z regionalnimi in lokalnimi organi**, in drugi nosilci projektov bi morali pri načrtovanju infrastrukture ustrezno upoštevati ocene tveganja in ukrepe za prilagoditev **ter vse ugotovitve svojih analiz stroškov in koristi**, namenjene izboljšanju odpornosti, na primer proti podnebnim spremembam, naravnim nevarnostim in nesrečam, ki jih povzroči človek. Realizacija vseevropskega prometnega omrežja bo z zagotavljanjem dodatnih spodbud za razvoj trajnostnih oblik prevoza in izvajanjem visokih standardov za zeleno prometno infrastrukturo **prednostno** podpirala **krepitev gospodarske in socialne kohezije z izvajanjem načela**, da se ne škoduje bistveno, **v predvidenih primerih**.

Predlog spremembe 9

Predlog uredbe Uvodna izjava 13

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(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, v smislu člena 17 uredbe o taksonomiji¹⁷, bi bilo treba projekte skupnega interesa

Predlog spremembe

(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, v smislu člena 17 uredbe o taksonomiji¹⁷, bi bilo treba projekte skupnega interesa

ocenjevati, da bi se zagotovila skladnost politike omrežja TEN-T s cilji prometne, okoljske in podnebne politike Unije. Države članice in drugi nosilci projektov bi morali izvajati presoje vplivov načrtov in projektov na okolje, ki bi morale vključevati oceno načela, da se ne škoduje bistveno, na podlagi najnovejših razpoložljivih smernic in dobrih praks. Če izvajanje projekta skupnega interesa bistveno škoduje okoljskemu ali podnebnemu cilju, bi bilo treba proučiti razumne alternative.

¹⁷ Uredba (EU) 2020/852 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. junija 2020 o vzpostavitvi okvira za spodbujanje trajnostnih naložb ter spremembi Uredbe (EU) 2019/2088 (Besedilo velja za EGP) (UL L 198, 22.6.2020, str. 13).

Predlog spremembe 10

Predlog uredbe Uvodna izjava 14

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(14) Infrastrukturni projekti na podlagi uredbe o omrežju TEN-T bi morali biti odporni proti morebitnim škodljivim vplivom podnebnih sprememb na podlagi ocene podnebne ranljivosti in tveganja, vključno z ustreznimi prilagoditvenimi ukrepi. V zvezi s projekti, za katere je treba opraviti presojo vplivov na okolje, bi bilo treba **izvesti krepitev podnebne odpornosti**, v analizo stroškov in koristi **pa** vključiti **stroške emisij toplogrednih plinov in** pozitivne učinke ukrepov za blažitev podnebnih sprememb. **Krepitev podnebne odpornosti bi bilo treba izvajati na podlagi najnovejših razpoložljivih dobrih praks in smernic**¹⁸. S tem se tveganja, povezana s podnebnimi spremembami, ter ocene ranljivosti za podnebne spremembe in

ocenjevati, da bi se zagotovila skladnost politike omrežja TEN-T s cilji prometne, okoljske in podnebne politike Unije. Države članice, **v sodelovanju z regionalnimi in lokalnimi organi**, in drugi nosilci projektov bi morali izvajati presoje vplivov načrtov in projektov na okolje, ki bi morale vključevati oceno načela, da se ne škoduje bistveno, na podlagi najnovejših razpoložljivih smernic in dobrih praks. Če izvajanje projekta skupnega interesa bistveno škoduje okoljskemu ali podnebnemu cilju, bi bilo treba proučiti razumne alternative.

¹⁷ Uredba (EU) 2020/852 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. junija 2020 o vzpostavitvi okvira za spodbujanje trajnostnih naložb ter spremembi Uredbe (EU) 2019/2088 (Besedilo velja za EGP) (UL L 198, 22.6.2020, str. 13).

Predlog spremembe

(14) Infrastrukturni projekti na podlagi uredbe o omrežju TEN-T bi morali biti odporni proti morebitnim škodljivim vplivom podnebnih sprememb na podlagi ocene podnebne ranljivosti in tveganja, vključno z ustreznimi prilagoditvenimi ukrepi. V zvezi s projekti, za katere je treba opraviti presojo vplivov na okolje, bi bilo treba v analizo stroškov in koristi vključiti pozitivne učinke ukrepov za blažitev podnebnih sprememb. 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.

prilaganja nanje lažje vključujejo v odločitve glede naložb in načrtovanja v okviru proračuna Unije.

¹⁸ Obvestilo Komisije – Tehnične smernice za krepitev podnebne odpornosti infrastrukture v obdobju 2021–2027 (UL C 373, 16.9.2021, str. 1).

Predlog spremembe 11

Predlog uredbe Uvodna izjava 15

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(15) Države članice in drugi nosilci projektov bi morali izvajati presoje vplivov načrtov in projektov na okolje 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.

Predlog spremembe 12

Predlog uredbe Uvodna izjava 16

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(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.

Predlog spremembe

(15) Države članice, **v sodelovanju z regionalnimi in lokalnimi organi**, in drugi nosilci projektov bi morali izvajati presoje vplivov načrtov in projektov na okolje 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.

Predlog spremembe

(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, **na podlagi preglednih in skladnih dokazov**.

Predlog spremembe 13

Predlog uredbe

Uvodna izjava 17

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(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.

Predlog spremembe

(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, ***vključno z lokalnimi povezavami, odvisnimi od morfologije ozemlja, kot je v primeru prevozov z žičniškimi napravami in prevozov po jezerih.***

Predlog spremembe 14

Predlog uredbe

Uvodna izjava 19

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(19) Poleg rokov leta 2030 in 2050, ki sta že bila določena v Uredbi (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta¹⁹, 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.

Predlog spremembe

(19) Poleg rokov leta 2030 in 2050, ki sta že bila določena v Uredbi (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta¹⁹, 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. ***Določiti bi bilo treba spodbude za uresničitev ciljev za leta 2030, 2040 in 2050.***

¹⁹ Uredba (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013 o smernicah Unije za

¹⁹ 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).

razvoj vseevropskega prometnega omrežja in razveljavitvi Sklepa št. 661/2010/EU (UL L 348, 20.12.2013, str. 1).

Predlog spremembe 15

Predlog uredbe Uvodna izjava 21

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(21) Celovito omrežje bi moralo biti ustrezno opremljeno z infrastrukturo za alternativna goriva za zagotovitev, da učinkovito podpira prehod na brezemisijsko mobilnost v skladu z mejniki iz Strategije za trajnostno in pametno mobilnost.

Predlog spremembe

(21) Celovito omrežje bi moralo biti ustrezno opremljeno z infrastrukturo za alternativna, **obnovljiva in napredna** goriva za zagotovitev, da učinkovito podpira prehod na brezemisijsko mobilnost v skladu z mejniki iz Strategije za trajnostno in pametno mobilnost **ter da vključuje razpoložljive tehnologije glede na lokalne in regionalne potrebe, kot je v primeru železniškega prometa na podlagi vodika za kratke in srednje dolge odseke, in iz Uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva ter razveljavitvi Direktive 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta. Razširiti bi bilo treba tudi omrežja varnih in varovanih parkirišč, ki zagotavljajo celovite storitve, in jih finančno podpreti s sredstvi Unije.**

Predlog spremembe 16

Predlog uredbe Uvodna izjava 23

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(23) Jedrno omrežje je opredeljeno na podlagi objektivne metodologije načrtovanja. Ta metodologija opredeljuje najpomembnejša urbana vozlišča, pristanišča in letališča ter mejne prehode. **Kadar je mogoče, morajo biti navedena vozlišča povezana z multimodalnimi povezavami, če so te povezave ekonomsko uspešne in izvedljive do leta 2030.**

Predlog spremembe

(23) Jedrno omrežje je opredeljeno na podlagi objektivne metodologije načrtovanja. Ta metodologija opredeljuje najpomembnejša urbana vozlišča, pristanišča in letališča ter mejne prehode. **Ta vozlišča morajo biti povezana z multimodalnimi povezavami, če so te ekonomsko uspešne in izvedljive do leta 2030. Metodologija zagotavlja**

Metodologija zagotavlja medsebojno povezanost vseh držav članic in vključitev glavnih otokov v jedrno omrežje.

medsebojno povezanost vseh držav članic in vključitev glavnih otokov v jedrno omrežje.

Predlog spremembe 17

Predlog uredbe Uvodna izjava 24

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(24) Jedrno omrežje, za katero velja rok leta 2030, in razširjeno jedrno omrežje, za katero velja rok leta 2040, bi morali biti temelj trajnostnega multimodalnega prometnega omrežja ter zajemati strateško najpomembnejša vozlišča in povezave vseevropskega prometnega omrežja v skladu s prometnimi potrebami. Spodbujati bi morali razvoj celotnega celovitega omrežja in omogočati, da se ukrepi Unije osredotočijo na tiste sestavne dele vseevropskega prometnega omrežja z največjo evropsko dodano vrednostjo, zlasti čezmejne odseke, manjkajoče povezave, multimodalne povezovalne točke in glavna ozka grla.

Predlog spremembe

(24) Jedrno omrežje, za katero velja rok leta 2030, in razširjeno jedrno omrežje, za katero velja rok leta 2040, bi morali biti temelj trajnostnega multimodalnega prometnega omrežja ter zajemati strateško najpomembnejša vozlišča in povezave vseevropskega prometnega omrežja v skladu s prometnimi potrebami. Spodbujati bi morali razvoj celotnega celovitega omrežja in omogočati, da se ukrepi Unije osredotočijo na tiste sestavne dele vseevropskega prometnega omrežja z največjo evropsko dodano vrednostjo, zlasti čezmejne odseke, manjkajoče povezave, multimodalne povezovalne točke in glavna ozka grla. ***V ta namen bi bilo treba spodbujati integrirane upravljavske strukture, kot so evropska združenja za teritorialno sodelovanje, da bi pripomogli k hitrejšemu izvajanju čezmejnih odsekov TEN-T.***

Predlog spremembe 18

Predlog uredbe Uvodna izjava 25 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(25a) Omrežje TEN-T bi moralo v celoti upoštevati raznolikost izzivov, s katerimi se soočajo regije Unije, tudi geografske ali precejšnje fizične ovire, na primer v najbolj oddaljenih regijah ter drugih oddaljenih, otoških, obrobnih in gorskih regijah ali na redko poseljenih območjih

ali v izoliranih ali delno izoliranih omrežjih. Vse regije bi morale biti vključene v celotno jedrno omrežje, razširjeno jedrno omrežje in celovito omrežje, da bi zagotovili teritorialno kohezijo Unije.

Predlog spremembe 19

Predlog uredbe Uvodna izjava 26

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(26) Izvzetja iz zahtev glede infrastrukture, ki se uporabljajo za jedrno, razširjeno jedrno in celovito omrežje, bi morala biti mogoča samo v ustrezno utemeljenih primerih in pod nekaterimi pogoji. To bi moralo vključevati primere, ko naložb ni mogoče utemeljiti ali ko obstajajo specifične geografske ali precejšnje fizične ovire, na primer v najbolj oddaljenih regijah ter drugih oddaljenih, otoških, obrobni in gorskih regijah ali na redko poseljenih območjih ali za izolirana ali delno izolirana omrežja.

Predlog spremembe

(26) Izvzetja iz zahtev glede infrastrukture, ki se uporabljajo za jedrno, razširjeno jedrno in celovito omrežje, bi morala biti mogoča samo v ustrezno utemeljenih primerih in pod nekaterimi pogoji. ***Vendar taka izvzetja ne bi smela ogroziti pravice vseh uporabnikov do dostopa do prometnega omrežja, zlasti na obrobni in redko poseljenih območjih, da bi se zagotovila vzpostavitev osnovne infrastrukture za ključne tranzitne točke.*** To bi moralo vključevati primere, ko naložb ni mogoče utemeljiti ali ko obstajajo specifične geografske ali precejšnje fizične ovire, na primer v najbolj oddaljenih regijah ter drugih oddaljenih, otoških, obrobni in gorskih regijah ali na redko poseljenih območjih ali za izolirana ali delno izolirana omrežja.

Predlog spremembe 20

Predlog uredbe Uvodna izjava 27

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(27) Kopensko infrastrukturno omrežje, vzpostavljeno na podlagi jedrnega, razširjenega jedrnega in celovitega omrežja, bi moralo biti povezano s pomorsko razsežnostjo vseevropskega prometnega omrežja. V ta namen bi bilo

Predlog spremembe

(27) Kopensko infrastrukturno omrežje, vzpostavljeno na podlagi jedrnega, razširjenega jedrnega in celovitega omrežja, bi moralo biti povezano s pomorsko razsežnostjo vseevropskega prometnega omrežja. V ta namen bi bilo

treba vzpostaviti resnično trajnost, pameten, nemoten in odporen evropski pomorski prostor. Zajemati bi moral vse sestavne dele pomorske infrastrukture vseevropskega prometnega omrežja.

treba vzpostaviti resnično trajnost, pameten, nemoten in odporen evropski pomorski prostor. Zajemati bi moral vse sestavne dele pomorske infrastrukture vseevropskega prometnega omrežja, **vključno z razvojem ustreznih zalednih pristaniških območij in železniških povezav na zadnjem delu poti.**

Predlog spremembe 21

Predlog uredbe

Uvodna izjava 27 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(27a) Makroregionalne strategije zagotavljajo platformo za globlje in širše medsektorsko, regionalno in čezmejno sodelovanje med državami članicami Unije in sosednjimi državami, tudi v smislu prometnih povezav in digitalne pokritosti.

Predlog spremembe 22

Predlog uredbe

Uvodna izjava 35 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(35a) Vse države članice bi morale dati prednost projektom skupnega interesa v okviru TEN-T s finančno podporo, poenostavljenimi postopki javnega naročanja, gradbenimi dovoljenji, roki za pritožbe, kratkimi plačilnimi roki ter jasnimi postopki nadzora in spremljanja.

Predlog spremembe 23

Predlog uredbe

Uvodna izjava 36

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(36) Pri projektih skupnega interesa, za katere se poskuša pridobiti financiranje Unije, bi morala biti na podlagi priznane metodologije opravljena socialno-ekonomska analiza stroškov in koristi ob upoštevanju ustreznih socialnih, ekonomskih, podnebnih in okoljskih koristi in stroškov ter pristopa na podlagi življenjskega cikla. Analiza podnebnih in okoljskih stroškov in koristi bi morala temeljiti na presoji vplivov na okolje, izvedeni v skladu z Direktivo 2011/92/EU Evropskega parlamenta in Sveta²¹.

²¹ 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).

Predlog spremembe 24

Predlog uredbe Uvodna izjava 38

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(38) Sodelovanje s tretjimi državami, vključno s sosednjimi državami, je potrebno za zagotovitev povezave in interoperabilnosti med infrastrukturnimi omrežji Unije in navedenih držav. Zato bi morala Unija po potrebi spodbujati projekte skupnega interesa z navedenimi državami, pri čemer bi morala izvajati ocene in zagotavljati spoštovanje ciljev in zahtev vseevropskega prometnega omrežja za zagotovitev interoperabilnosti omrežja Unije.

Predlog spremembe 25

Predlog uredbe Uvodna izjava 38 a (novo)

PE736.359v02-00

(36) Pri projektih skupnega interesa, za katere se poskuša pridobiti financiranje Unije, bi morala biti na podlagi priznane metodologije opravljena socialno-ekonomska analiza stroškov in koristi ob upoštevanju ustreznih socialnih, ekonomskih, podnebnih in okoljskih koristi, **ozemeljske uravnoteženosti** in stroškov ter pristopa na podlagi življenjskega cikla. Analiza podnebnih in okoljskih stroškov in koristi bi morala temeljiti na presoji vplivov na okolje, izvedeni v skladu z Direktivo 2011/92/EU Evropskega parlamenta in Sveta²¹.

²¹ 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).

Predlog spremembe

(38) Sodelovanje s tretjimi državami, vključno s sosednjimi državami, je potrebno za zagotovitev povezave in interoperabilnosti med infrastrukturnimi omrežji Unije in navedenih držav. Zato bi morala Unija po potrebi spodbujati projekte skupnega interesa z navedenimi državami, pri čemer bi morala izvajati ocene in zagotavljati spoštovanje ciljev in zahtev vseevropskega prometnega omrežja za zagotovitev interoperabilnosti omrežja Unije **in s tem preprečiti, da bi se uporabljalo za nezakonite migracije.**

16/51

AD\1268190SL.docx

(38a) Razširitev evropskih prometnih koridorjev na Republiko Moldavijo in na Ukrajino bi bilo treba izvesti v stabilnih in varnih geopolitičnih okoliščinah in zanjo zagotoviti ustrezno finančno podporo.

Predlog spremembe 26

Predlog uredbe Uvodna izjava 42

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(42) ERTMS bi se moral neprekinjeno uvajati v jedrnem, razširjenem jedrnem in celovitem omrežju, vključno z urbanimi vozlišči, pa tudi na dovoznih poteh do multimodalnih terminalov. S tem se bo omogočilo opravljanje dejavnosti samo z ERTMS in okrepila gospodarska upravičenost prevoznikov v železniškem prometu.

Predlog spremembe

(42) ERTMS bi se moral neprekinjeno **in usklajeno** uvajati v jedrnem, razširjenem jedrnem in celovitem omrežju, vključno z urbanimi vozlišči, pa tudi na dovoznih poteh do multimodalnih terminalov. S tem se bo omogočilo opravljanje dejavnosti samo z ERTMS in okrepila gospodarska upravičenost prevoznikov v železniškem prometu.

Predlog spremembe 27

Predlog uredbe Uvodna izjava 47

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(47) Prevoz po morju na kratkih razdaljah lahko s povečanjem obsega tovarnega in potniškega prometa pomembno prispeva k razogljičenju prometa. Evropski pomorski prostor 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.

Predlog spremembe

(47) Prevoz po morju na kratkih razdaljah lahko s povečanjem obsega tovarnega in potniškega prometa pomembno prispeva k razogljičenju prometa. Evropski pomorski prostor 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 zagotovili učinkovito in trajnostno povezovanje z drugimi načini prevoza **ter olajšave, izjeme in spodbude za nadomestitev odsotnosti drugih možnosti prevoza. V zvezi s tem bi morali projekti,**

kot je rečni prometni koridor Ren-Majna-Donava, ki povezuje Črno morje s Severnim morjem, postati prednostna naloga, saj bi intermodalne kopenske in pristaniške povezave na celotnem plovnem kanalu tem regijam poleg gospodarskih prinesle številne družbeno-kulturne koristi.

Predlog spremembe 28

Predlog uredbe Uvodna izjava 48

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(48) Cestni promet v Uniji obsega tri četrtine celotnega notranjega tovornega prometa (na podlagi prevoženih tonskih kilometrov) in približno 90 % celotnega notranjega potniškega prometa (na podlagi skupnega števila potniških kilometrov). Zaradi pomena cestnega prometa in zaveze za izboljšanje varnosti v cestnem prometu v skladu z mejnikom iz Strategije za trajnostno in pametno mobilnost je treba **cestno infrastrukturo** izboljšati z vidika varnosti.

Predlog spremembe 29

Predlog uredbe Uvodna izjava 50 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(48) Cestni promet v Uniji obsega tri četrtine celotnega notranjega tovornega prometa (na podlagi prevoženih tonskih kilometrov) in približno 90 % celotnega notranjega potniškega prometa (na podlagi skupnega števila potniških kilometrov). Zaradi pomena cestnega prometa in zaveze za izboljšanje varnosti v cestnem prometu v skladu z mejnikom iz Strategije za trajnostno in pametno mobilnost je treba **zagotoviti vzdrževanje cestne infrastrukture in jo** izboljšati z vidika varnosti **za vse uporabnike**.

podeželskimi/primestnimi območji ter zagotovili bolj teritorialno uravnotežen pristop.

Predlog spremembe 30

Predlog uredbe

Uvodna izjava 50 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(50b) Urbana vozlišča bi morala v upravljanje omrežja TEN-T vključiti evropska mesta, da bi zmanjšali ozka grla na ravni mest, ter podpirati vsa prizadevanja za dostopnost mestnih območij. Države članice bi morale sprejeti hitre in ambiciozne ukrepe, da bi mesta postala bolj vključujoča ter da bi se pri tem upoštevala vsa koristna vozlišča, in tako pospešiti napredek pri doseganju ciljev za leti 2030 in 2050 za dokončanje jedrnega in celovitega omrežja.

Predlog spremembe 31

Predlog uredbe

Uvodna izjava 52

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(52) Države članice bi morale vzpostaviti nacionalni program podpore načrtom za trajnostno mobilnost v mestih, namenjen spodbujanju uporabe takih načrtov ter izboljšanju usklajevanja med regijami in mesti. Program bi moral regije in mestna območja podpirati pri pripravi visokokakovostnih načrtov za trajnostno mobilnost v mestih ter okrepiti spremljanje in ocenjevanje izvajanja teh načrtov na podlagi zakonodajnih ukrepov, smernic, krepitve zmogljivosti, pomoči in po možnosti finančne podpore.

(52) Države članice bi morale vzpostaviti nacionalni program podpore načrtom za trajnostno mobilnost v mestih, namenjen spodbujanju uporabe takih načrtov ter izboljšanju usklajevanja med regijami in mesti. Program bi moral regije, **mesta** in **funkcionalna** mestna območja podpirati pri pripravi visokokakovostnih načrtov za trajnostno mobilnost v mestih ter okrepiti spremljanje in ocenjevanje izvajanja teh načrtov na podlagi zakonodajnih ukrepov, smernic, krepitve zmogljivosti, pomoči in po možnosti finančne podpore.

Predlog spremembe 32

Predlog uredbe Uvodna izjava 53

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(53) Na podlagi okvirnega programa Obzorje Evropa je bila ustanovljena misija za podnebno nevtralna in pametna mesta, katere cilj je zagotoviti, da bo do leta 2030 v Uniji 100 podnebno nevtralnih mest. Mesta, ki sodelujejo pri misiji, bodo delovala kot eksperimentalna in inovacijska vozlišča, ki naj bi jih druga mesta posnemala do leta 2050.

Predlog spremembe

(53) Na podlagi okvirnega programa Obzorje Evropa je bila ustanovljena misija za podnebno nevtralna in pametna mesta, katere cilj je zagotoviti, da bo do leta 2030 v Uniji 100 podnebno nevtralnih mest. Mesta, ki sodelujejo pri misiji, bodo delovala kot eksperimentalna in inovacijska vozlišča, ki naj bi jih druga mesta posnemala do leta 2050. ***Ker je bila misija za podnebno nevtralna in pametna mesta zelo dobro sprejeta po vsej Uniji, bi bilo treba znotraj istega programa začeti novo, ki bi zajemala nova mesta in imela bolj velikodušen proračun.***

Predlog spremembe 33

Predlog uredbe Uvodna izjava 54

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(54) Multimodalne digitalne storitve mobilnosti pomagajo okrepiti vključevanje različnih načinov prevoza z združevanjem več ponudb prevoza v eno. Njihov nadaljnji razvoj bi moral prispevati k spodbujanju vedenjskega prehoda na najbolj trajnostne načine, javni prevoz in aktivne načine, kot sta pešačenje in kolesarjenje.

Predlog spremembe

(54) Multimodalne digitalne storitve mobilnosti pomagajo okrepiti vključevanje različnih načinov prevoza z združevanjem več ponudb prevoza v eno. Njihov nadaljnji razvoj bi moral ***biti zagotovljen tudi na oddaljenih območjih in po možnosti*** prispevati k spodbujanju vedenjskega prehoda na najbolj trajnostne načine, javni prevoz in aktivne načine, kot sta pešačenje in kolesarjenje.

Predlog spremembe 34

Predlog uredbe Uvodna izjava 58

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(58) Vseevropsko prometno omrežje bi moralo zagotoviti podlago za obsežno uvajanje novih tehnologij in inovacij, kot *je* infrastruktura 5G, ki lahko pomagajo okrepiti splošno učinkovitost evropskega prometnega sektorja in zmogljivost za omogočanje varnih tokov potnikov z uporabo učinkovitih sredstev, povečati privlačnost javnih ali okolju prijaznejših prevoznih sredstev za potnike ter zmanjšati ogljični odtis omrežja. To bo prispevalo k uresničevanju ciljev evropskega zelenega dogovora, hkrati pa tudi k uresničevanju cilja povečanja energetske varnosti Unije. Za doseganje teh ciljev bi bilo treba v celotnem vseevropskem prometnem omrežju povečati razpoložljivost alternativnih goriv in s tem povezane infrastrukture.

Predlog spremembe 35

Predlog uredbe Uvodna izjava 59

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(59) V celotnem vseevropskem prometnem omrežju bi bilo treba vzpostaviti zadostno število javno dostopnih hitrih polnilnih mest za lahka in težka vozila. Ta cilj bi moral zagotoviti popolno čezmejno povezljivost in omogočiti promet električnih vozil v vsej Uniji. Cilji za vseevropsko prometno omrežje, ki temeljijo na razdalji, kot so opredeljeni v Uredbi (EU) [...] [o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva], naj bi zagotovili **najmanjšo** zadostno pokritost **glavnih** cestnih omrežij Unije z električnimi polnilnimi mesti.

(58) Vseevropsko prometno omrežje bi moralo zagotoviti podlago za obsežno uvajanje novih tehnologij in inovacij, kot ***so digitalna infrastruktura in infrastruktura 5G ter internet stvari***, ki lahko pomagajo okrepiti splošno učinkovitost evropskega prometnega sektorja in zmogljivost za omogočanje varnih tokov potnikov z uporabo učinkovitih sredstev, povečati privlačnost javnih ali okolju prijaznejših prevoznih sredstev za potnike ter zmanjšati ogljični odtis omrežja. To bo prispevalo k uresničevanju ciljev evropskega zelenega dogovora, hkrati pa tudi k uresničevanju cilja povečanja energetske varnosti Unije. Za doseganje teh ciljev bi bilo treba v celotnem vseevropskem prometnem omrežju povečati razpoložljivost alternativnih goriv in s tem povezane infrastrukture.

Predlog spremembe

(59) V celotnem vseevropskem prometnem omrežju bi bilo treba vzpostaviti zadostno število javno dostopnih hitrih polnilnih mest za lahka in težka vozila. Ta cilj bi moral zagotoviti popolno čezmejno povezljivost in omogočiti promet električnih vozil v vsej Uniji. Cilji za vseevropsko prometno omrežje, ki temeljijo na razdalji, kot so opredeljeni v Uredbi (EU) [...] [o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva], naj bi zagotovili zadostno pokritost cestnih omrežij Unije z električnimi polnilnimi mesti, ***tudi območij, ki se soočajo z geografskimi in demografskimi izzivi, ter najbolj oddaljenih regij.***

Predlog spremembe 36

Predlog uredbe

Uvodna izjava 59 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(59a) Podpreti bi bilo treba močna in inteligentna omrežja za oskrbo z električno energijo, da bi omogočili postaje za hitro polnjenje na koridorjih TEN-T.

Predlog spremembe 37

Predlog uredbe

Uvodna izjava 62

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(62) Ob upoštevanju izkušenj v zvezi s kriznim upravljanjem med pandemijo COVID-19²⁵ bi morale države članice pri načrtovanju infrastrukture upoštevati varnost in odpornost prometne infrastrukture proti podnebnim spremembam, naravnim nevarnostim, nesrečam, ki jih povzroči človek, in drugim motnjam, ki vplivajo na delovanje prometnega sistema Unije, da se preprečijo motnje v prometu in izredni dogodki v prihodnosti. V ta namen bi morali evropski prometni koridorji vključevati tudi pomembne obvozne poti, ki jih je mogoče uporabiti v primeru zastojev ali drugih težav na glavnih poteh. Poleg tega lahko zaradi njihove multimodalne narave v izrednih razmerah en način nadomesti drugega.

(62) Ob upoštevanju izkušenj v zvezi s kriznim upravljanjem med pandemijo COVID-19²⁵ bi morale države članice pri načrtovanju infrastrukture upoštevati varnost in odpornost prometne infrastrukture proti podnebnim spremembam, naravnim nevarnostim, nesrečam, 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. **Komisija bi morala vzpostaviti stalen in samodejen mehanizem za aktiviranje „zelenih voznih pasov“ vzdolž notranjih meja vseevropskega prometnega omrežja, ki bi od zadevnih držav članic in regij zahteval, da na stabilen način določijo prednostne tranzitne točke, za katere ne veljajo nobene omejitve.** V ta namen bi morali evropski prometni koridorji vključevati tudi pomembne obvozne poti, ki jih je mogoče uporabiti v primeru zastojev ali drugih težav na glavnih poteh. Poleg tega lahko zaradi njihove multimodalne narave v izrednih razmerah en način nadomesti drugega.

²⁵ Sporočilo Komisije o izvajanju zelenih vozniških pasov iz Smernic glede ukrepov za upravljanje meja za zaščito zdravja in zagotovitev razpoložljivosti blaga in bistvenih storitev (C(2020) 1897 final) (UL C 96I, 24.3.2020, str. 1) in Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Evropskemu svetu in Svetu z dne 28. oktobra 2020 – Posodobitev zelenih pasov za ohranitev delovanja gospodarstva v času ponovnega izbruha pandemije COVID-19 (COM(2020) 685 final).

²⁵ Sporočilo Komisije o izvajanju zelenih vozniških pasov iz Smernic glede ukrepov za upravljanje meja za zaščito zdravja in zagotovitev razpoložljivosti blaga in bistvenih storitev (C(2020) 1897 final) (UL C 96I, 24.3.2020, str. 1) in Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Evropskemu svetu in Svetu z dne 28. oktobra 2020 – Posodobitev zelenih pasov za ohranitev delovanja gospodarstva v času ponovnega izbruha pandemije COVID-19 (COM(2020) 685 final).

Obrazložitev

Poglavitno načelo zelenih pasov je zagotoviti neprekinjeno delovanje dobavnih verig na enotnem trgu in preprečiti nezadostno oskrbo na posameznih območjih ali za podjetja.

Predlog spremembe 38

Predlog uredbe Uvodna izjava 63

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(63) Sodelovanje podjetij, vključno s podjetji, ki so v lasti ali pod nadzorom fizične osebe ali podjetja iz tretje države, vključno s podjetji s sedežem v tretji državi, lahko pospeši realizacijo vseevropskega prometnega omrežja. Vendar lahko v specifičnih okoliščinah sodelovanje podjetij, ki so v lasti ali pod nadzorom fizične osebe ali podjetja iz tretje države, pri projektih skupnega interesa ali prispevek navedenih podjetij k takšnim projektom ogrozi varnost in javni red v EU. Brez poseganja v mehanizem sodelovanja v skladu z Uredbo (EU) 2019/452²⁶ in poleg tega mehanizma je potrebna tudi večja ozaveščenost o takšnem sodelovanju ali prispevku, da bi lahko javni organi posredovali, če se zdi, da lahko takšno sodelovanje ali prispevek vpliva na varnost ali javni red v Uniji, hkrati pa ne spada na področje uporabe Uredbe (EU) 2019/452.

Predlog spremembe

(63) Sodelovanje podjetij, vključno s podjetji, ki so v lasti ali pod nadzorom fizične osebe ali podjetja iz tretje države, vključno s podjetji s sedežem v tretji državi, lahko pospeši realizacijo vseevropskega prometnega omrežja. Vendar lahko v specifičnih okoliščinah sodelovanje podjetij, ki so v lasti ali pod nadzorom fizične osebe **iz tretje države** ali podjetja iz **tretje države ali z javno oziroma državno udeležbo** tretje države, pri projektih skupnega interesa ali prispevek navedenih podjetij k takšnim projektom ogrozi varnost in javni red v EU. Brez poseganja v mehanizem sodelovanja v skladu z Uredbo (EU) 2019/452²⁶ in poleg tega mehanizma je potrebna tudi večja ozaveščenost o takšnem sodelovanju ali prispevku, da bi lahko javni organi posredovali, če se zdi, da lahko takšno sodelovanje ali prispevek vpliva na varnost

ali javni red v Uniji, hkrati pa ne spada na področje uporabe Uredbe (EU) 2019/452.

²⁶ Uredba (EU) 2019/452 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. marca 2019 o vzpostavitvi okvira za pregled neposrednih tujih naložb v Uniji (UL L 79I, 21.3.2019, str. 1).

²⁶ Uredba (EU) 2019/452 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. marca 2019 o vzpostavitvi okvira za pregled neposrednih tujih naložb v Uniji (UL L 79I, 21.3.2019, str. 1).

Predlog spremembe 39

Predlog uredbe Uvodna izjava 66

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(66) Evropski prometni koridorji bi morali prispevati k razvoju infrastrukture vseevropskega prometnega omrežja tako, da bi se odpravila ozka grla, okrepile čezmejne povezave ter izboljšali učinkovitost in trajnostnost. **Koridorji bi morali z izboljšanim teritorialnim sodelovanjem** prispevati h koheziji. Poleg tega bi morali upoštevati tudi širše cilje prometne politike ter olajšati interoperabilnost, povezovanje različnih načinov prevoza in multimodalne dejavnosti. Koridorski pristop bi moral biti pregleden in jasen, upravljanje takšnih koridorjev pa ne bi smelo povzročiti dodatnih upravnih obremenitev ali stroškov.

Predlog spremembe

(66) Evropski prometni koridorji bi morali prispevati k razvoju infrastrukture vseevropskega prometnega omrežja tako, da bi se odpravila ozka grla, okrepile čezmejne povezave ter izboljšali učinkovitost in trajnostnost. **Z izboljšanjem teritorialnega sodelovanja, ki uporablja pristop od spodaj navzgor in upošteva potrebe lokalnih skupnosti ter lokalnih in regionalnih oblasti, bi morali** prispevati h koheziji. Poleg tega bi morali upoštevati tudi širše cilje prometne politike ter olajšati interoperabilnost, povezovanje različnih načinov prevoza in multimodalne dejavnosti, **obenem pa spoštovati geografski pristop**. Koridorski pristop bi moral biti pregleden in jasen, upravljanje takšnih koridorjev pa ne bi smelo povzročiti dodatnih upravnih obremenitev ali stroškov. **Vendar je treba opozoriti, da je pomembno zagotoviti dodatna finančna sredstva iz večletnega finančnega okvira, saj tista, dodeljena v okviru Instrumenta za povezovanje Evrope, ne zadostujejo za dokončanje jedrnega in celovitega omrežja. To je potrebno tudi zaradi finančnega bremena, ki ga za vzdrževanje in razvoj omrežja že nosijo državni, lokalni in regionalni organi.**

Predlog spremembe 40

Predlog uredbe

Uvodna izjava 67 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(67a) V okviru tega usklajevanja in če ni izvedljivih logističnih in modalnih alternativ, bi morala Komisija države članice odvrniti od vseh oblik enostranskih čezmejnih blokad vzdolž omrežja in zlasti na osrednjih vozliščih, da se prepreči blokiranje mejnega tranzita.

Obrazložitev

Za večjo celovitost notranjega trga in glede na strateško vlogo tovornega in potniškega prometa ter logistike kot nenadomestljivega gonila za podporo domači oskrbi in za prosti pretok blaga po EU je bistveno, da se odvrta enostranski ukrepi za omejitev prometa, zato je treba izboljšati instrumente upravljanja TEN-T, da se prepreči blokiranje mejnega tranzita na osrednjih vozliščih ter omogoči usklajeno aktiviranje in upravljanje alternativnih železniških ali cestnih poti.

Predlog spremembe 41

Predlog uredbe

Uvodna izjava 73

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

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

(73) Za doseganje ciljev vseevropskega prometnega omrežja, zlasti v zvezi z razogljičenjem in digitalizacijo prometnega sistema v Uniji, je potreben zanesljiv regulativni okvir. Države članice bi morale izvesti ambiciozne reforme za obravnavanje izzivov trajnostnega prometa, opredeljenih v evropskem semestru. Mehanizem za okrevanje in odpornost podpira reforme in naložbe za povečanje trajnostnosti prometa, zmanjšanje emisij ter izboljšanje varnosti in učinkovitosti. ***Potrebni so instrumenti finančne in nefinančne podpore, kot so namenska proračunska sredstva Instrumenta za povezovanje Evrope za podporo lokalnim in regionalnim***

oblastem pri izpolnjevanju novih zahtev, ki veljajo za urbana vozlišča. Ustrezni ukrepi za to so vključeni v odobrene načrte za okrepanje in odpornost.

Predlog spremembe 42

Predlog uredbe

Člen 3 – odstavek 1 – točka f

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

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

Predlog spremembe

(f) „urbano vozlišče“ pomeni mestno območje, na katerem so elementi prometne infrastrukture vseevropskega prometnega omrežja, kot so pristanišča, vključno s potniškimi terminali, letališča, železniške postaje, avtobusni terminali, logistične platforme in objekti ter tovorni terminali, ki se nahajajo na mestnem območju in v njegovi okolici, **vključno s funkcionalnim mestnim območjem**, povezani z drugimi elementi te infrastrukture ter z infrastrukturo za regionalni in lokalni promet;

Predlog spremembe 43

Predlog uredbe

Člen 3 – odstavek 1 – točka g

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(g) „izolirano omrežje“ pomeni železniško omrežje države članice ali del tega omrežja, katerega tirna širina se razlikuje od standardne evropske nazivne tirne širine (1 435 mm) in za katero **zaradi njegovih posebnosti, povezanih z geografsko odmaknjenostjo ali obrobno lego, z vidika stroškov in koristi ni mogoče upravičiti nekaterih večjih naložb v infrastrukturo**;

Predlog spremembe

(g) „izolirano omrežje“ pomeni železniško omrežje države članice ali del tega omrežja, katerega tirna širina se razlikuje od standardne evropske nazivne tirne širine (1 435 mm) in za katero **ni mogoče upravičiti nekaterih večjih naložb v infrastrukturo, če niso usmerjene v zblíževanje z evropskimi standardi**;

Predlog spremembe 44

Predlog uredbe

Člen 4 – odstavek 2 – uvodni del

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

2. Vseevropsko prometno omrežje krepí socialno, ekonomsko in teritorialno kohezijo Unije ter prispeva k vzpostavitvi enotnega evropskega prometnega prostora, ki je trajnosten, 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:

Predlog spremembe

2. Vseevropsko prometno omrežje krepí socialno, ekonomsko in teritorialno kohezijo Unije ter prispeva k vzpostavitvi enotnega evropskega prometnega prostora, ki je trajnosten, učinkovit in odporen ter povečuje koristi za svoje uporabnike, podpira vključujočo rast **in omogoča razširjeno povezljivost na nadnacionalni, pa tudi lokalni in regionalni ravni**. Vseevropsko prometno omrežje izkazuje evropsko dodano vrednost, in sicer s prispevanjem k ciljem, določenim v okviru naslednjih štirih kategorij:

Predlog spremembe 45

Predlog uredbe

Člen 4 – odstavek 2 – točka a – točka ii

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

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

Predlog spremembe

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

Predlog spremembe 46

Predlog uredbe

Člen 4 – odstavek 2 – točka b – točka i

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

i) dostopnosti in povezljivosti vseh

Predlog spremembe

(i) **boljše** dostopnosti in povezljivosti

regij Unije, vključno z najbolj oddaljenimi regijami, drugimi oddaljenimi, otoškimi, obrobni in gorskimi regijami ter redko poseljenimi območji;

vseh regij Unije, vključno z najbolj oddaljenimi regijami, drugimi oddaljenimi, otoškimi, obrobni in gorskimi regijami ter redko poseljenimi območji;

Predlog spremembe 47

Predlog uredbe

Člen 4 – odstavek 2 – točka b – točka ii

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(ii) zmanjšanja razlik v kakovosti infrastrukture med državami članicami;

Predlog spremembe

(ii) zmanjšanja razlik v kakovosti infrastrukture med državami članicami, **zlasti med mestnimi in industrijskimi območji, obmejnimi regijami Unije ter najbolj oddaljenimi in drugimi oddaljenimi, podeželskimi, gorskimi, otoškimi in redko poseljenimi območji;**

Predlog spremembe 48

Predlog uredbe

Člen 4 – odstavek 2 – točka b – točka iii

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(iii) učinkovitega usklajevanja in medsebojne povezanosti v potniškem in tovornem prometu med prometno infrastrukturo za promet na dolge razdalje na eni strani ter za regionalni in lokalni promet ter prevozne storitve v urbanih vozliščih na drugi;

Predlog spremembe

(iii) učinkovitega usklajevanja in medsebojne povezanosti v potniškem in tovornem prometu med prometno infrastrukturo za promet na dolge razdalje na eni strani ter za regionalni in lokalni promet ter prevozne storitve v urbanih vozliščih **ter na notranjih, obalnih in gorskih območjih** na drugi;

Predlog spremembe 49

Predlog uredbe

Člen 4 – odstavek 2 – točka b – točka iv a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(iva) izboljšanja povezljivosti med državami članicami in s sosednjimi

tretjimi državami, zlasti državami tranzita, s krepitvijo in dokončanjem čezmejnih odsekov, potrebnih za polno delovanje koridorjev jedrnega omrežja na dolge razdalje;

Predlog spremembe 50

Predlog uredbe

Člen 4 – odstavek 2 – točka c – točka iii

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

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

Predlog spremembe

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

Predlog spremembe 51

Predlog uredbe

Člen 4 – odstavek 2 – točka d – točka ii

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

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

Predlog spremembe

(ii) zagotavljanja standardov varovanja, varnosti in visoke kakovosti, vključno s kakovostjo storitev za uporabnike, za potniški in tovorni promet, ***ter kakovostjo in vzdrževanjem omrežja, zlasti na regionalni in lokalni ravni;***

Predlog spremembe 52

Predlog uredbe

Člen 4 – odstavek 2 – točka d – točka vi a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(via) ***vzpostavitve ustrezne infrastrukture za dostop do čezmejnih odsekov;***

Predlog spremembe 53

Predlog uredbe

Člen 4 – odstavek 2 – točka d – točka vi b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(vib) vzpostavitve boljše povezljivosti tovarnega prometa med izoliranimi proizvodnimi območji in območji z visoko gostoto prebivalstva, da bi spodbudili učinkovito logistiko ter skrajšali čas prevoza in distribucije;

Predlog spremembe 54

Predlog uredbe

Člen 5 – odstavek 1 – točka b

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(b) optimizacije povezovanja in medsebojne povezanosti infrastrukture;

(b) optimizacije povezovanja in medsebojne povezanosti infrastrukture ***na ravni Unije in s tretjimi državami ter za čezmejne in tranzitne povezave;***

Predlog spremembe 55

Predlog uredbe

Člen 5 – odstavek 1 – točka b a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(ba) vzpostavitve varnih in varovanih parkirišč ter celovitih storitev za voznike in potnike;

Predlog spremembe 56

Predlog uredbe

Člen 6 – odstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

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

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

trajnostne uporabe te infrastrukture.

infrastrukture z vidika ekonomske, družbene, teritorialne in okoljske kohezije.

Predlog spremembe 57

Predlog uredbe Člen 6 – odstavek 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

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

Predlog spremembe

3. Jedrno in razširjeno jedrno omrežje sestavljajo tisti deli vseevropskega prometnega omrežja, katerih razvoj se obravnava prednostno zaradi doseganja ciljev za razvoj vseevropskega prometnega omrežja. **Države članice povežejo jedrna in razširjena omrežja z nacionalnimi, regionalnimi in lokalnimi omrežji za mobilnost.**

Predlog spremembe 58

Predlog uredbe Člen 8 – odstavek 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

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

Predlog spremembe

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

Predlog spremembe 59

Predlog uredbe Člen 8 – odstavek 5

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

5. Komisija lahko z izvedbenim aktom od držav članic zahteva, da ustanovijo enoten subjekt za izgradnjo in **upravljanje** čezmejnih infrastrukturnih projektov skupnega interesa. Ustrezni

Predlog spremembe

5. Komisija lahko z izvedbenim aktom od držav članic zahteva, da ustanovijo enoten subjekt za izgradnjo, **upravljanje in vzdrževanje** čezmejnih infrastrukturnih projektov skupnega

evropski koordinator ima status opazovalca v upravnem ali nadzornem odboru ali obeh odborih navedenega enotnega subjekta.

interesa. Ustrezni evropski koordinator ima status opazovalca v upravnem ali nadzornem odboru ali obeh odborih navedenega enotnega subjekta.

Predlog spremembe 60

Predlog uredbe

Člen 9 – odstavek 1 – točka b a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(ba) popolno infrastrukturo za dostop do čezmejnih odsekov, vključno z dodatnimi in podpornimi deli za povezljivost s tretjimi državami;

Predlog spremembe 61

Predlog uredbe

Člen 9 – odstavek 1 – točka f

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

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

(f) olajševanje prometa po celinskih plovnih poteh s tretjimi državami, **zlasti jezerskega prometa na obmejnih območjih, kjer je to potrebno;**

Predlog spremembe 62

Predlog uredbe

Člen 12 – odstavek 1 – točka b a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(ba) zagotavljanje, da se za otoške regije učinkovito izvaja načelo ozemeljske kontinuitete in da se vrzel v povezljivosti premosti z večjo razpoložljivostjo storitev in povezav ter ustreznimi ukrepi v korist prebivalcev in turistov;

Predlog spremembe 63

Predlog uredbe

Člen 12 – odstavek 1 – točka c

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(c) zagotavljanje optimalnega povezovanja različnih načinov prevoza in interoperabilnosti med njimi;

Predlog spremembe

(c) zagotavljanje optimalnega povezovanja različnih načinov prevoza in interoperabilnosti med njimi, ***zlasti med mestnimi in gosto poseljenimi območji, območji gospodarskega interesa ter obrobnimi, obalnimi, otoškimi in gorskimi območji,***

Predlog spremembe 64

Predlog uredbe

Člen 12 – odstavek 1 – točka d

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

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

Predlog spremembe

(d) vzpostavitev manjkajočih povezav, odpravo ozkih grl ***in dokončanje infrastrukture za dostop,*** zlasti na čezmejnih odsekih;

Predlog spremembe 65

Predlog uredbe

Člen 12 – odstavek 1 – točka g

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(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;

Predlog spremembe

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

Predlog spremembe 66

Predlog uredbe

Člen 12 – odstavek 2 – točka a

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(a) prispevanje k zmanjšanju emisij iz prometa in povečanju energetske varnosti s spodbujanjem uporabe brezemisijskih vozil in plovil ter obnovljivih in nizkoogljičnih goriv na podlagi vzpostavitve ustrezne infrastrukture za alternativna goriva;

Predlog spremembe

(a) prispevanje k zmanjšanju emisij iz prometa in povečanju energetske varnosti s spodbujanjem uporabe brezemisijskih vozil in plovil ter obnovljivih in nizkoogljičnih goriv na podlagi vzpostavitve ustrezne infrastrukture za alternativna, **obnovljiva in napredna** goriva;

Predlog spremembe 67

Predlog uredbe

Člen 12 – odstavek 2 – točka a a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(aa) zagotavljanje koristi za državljane in podjetja, da se jim omogoči učinkovita povezljivost, ki služi proizvodnji, razvoju in ustvarjanju delovnih mest, zlasti v regijah, ki se soočajo z večjimi težavami pri dostopu in povezovanju ter so zato še posebej prikrajšane pri dostopu do notranjega trga in konkurenčnosti;

Predlog spremembe 68

Predlog uredbe

Člen 12 – odstavek 2 – točka b

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(b) zmanjšanje izpostavljenosti mestnih območij negativnim učinkom tranzitnega železniškega in cestnega prometa;

Predlog spremembe

(b) zmanjšanje izpostavljenosti **mest in funkcionalnih** mestnih območij negativnim učinkom tranzitnega železniškega in cestnega prometa;

Predlog spremembe 69

Predlog uredbe

Člen 12 – odstavek 2 – točka d a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(da) izboljšanje ekonomske, socialne in teritorialne kohezije, zlasti s spodbujanjem povezljivosti z redko poseljenimi, oddaljenimi, podeželskimi, otoškimi, gorskimi in najbolj oddaljenimi regijami;

Predlog spremembe 70

Predlog uredbe

Člen 13 – odstavek 1 – točka d

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(d) razvoj varnega cestnega omrežja z **zadostno** infrastrukturo za alternativna goriva;

Predlog spremembe

(d) razvoj varnega cestnega omrežja z **zadostnimi varnimi in varovanimi parkirišči ter** infrastrukturo za alternativna goriva;

Predlog spremembe 71

Predlog uredbe

Člen 13 – odstavek 1 – točka g a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(ga) povezovanje infrastruktur IKT, zlasti elektronskega izdajanja vozovnic, in mobilnosti kot storitev za vse načine prevoza z uporabo jedrnega, razširjenega in celovitega omrežja ter njihovih povezav z nacionalnimi, regionalnimi in lokalnimi omrežji;

Predlog spremembe 72

Predlog uredbe

Člen 15 – odstavek 2 – točka b

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(b) zagotavlja nazivno tirno širino za nove železniške proge, enako 1 435 mm,

Predlog spremembe

(b) zagotavlja nazivno tirno širino za nove železniške proge, enako 1 435 mm;

razen kadar je nova proga zgrajena kot razširitev omrežja, v katerem se tirna širina razlikuje od tirne širine glavnih železniških prog v Uniji in z njimi ni povezana;

Predlog spremembe 73

Predlog uredbe

Člen 15 – odstavek 3 – točka b

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(b) na zahtevo države članice lahko Komisija v ustrezno utemeljenih primerih z izvedbenimi akti odobri še druga izvzetja iz zahtev iz odstavka 2. Vsaka zahteva za izvzetje temelji na socialno-ekonomski analizi stroškov in koristi ter oceni vpliva na interoperabilnost. Izvzetje je v skladu z zahtevami Direktive (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta⁵⁸ ter po potrebi predmet usklajevanja in dogovora s sosednjimi državami članicami.

⁵⁸ 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).

Predlog spremembe

(b) na zahtevo države članice lahko Komisija v ustrezno utemeljenih primerih z izvedbenimi akti odobri še druga izvzetja iz zahtev iz odstavka 2. Vsaka zahteva za izvzetje temelji na socialno-ekonomski analizi stroškov in koristi ter oceni vpliva na interoperabilnost ***in uporabe inovativnih tehnologij, na primer vodika.*** Izvzetje je v skladu z zahtevami Direktive (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta⁵⁸ ter po potrebi predmet usklajevanja in dogovora s sosednjimi državami članicami.

⁵⁸ 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).

Predlog spremembe 74

Predlog uredbe

Člen 22 – odstavek 3 – točka a – pododstavek 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Komisija pri določanju referenčnih vodostajev upošteva zahteve, določene v mednarodnih konvencijah in sporazumih, sklenjenih med državami članicami;

Predlog spremembe

Komisija pri določanju referenčnih vodostajev upošteva zahteve, določene v mednarodnih konvencijah in sporazumih, sklenjenih med državami članicami ***in ustreznimi deležniki;***

Predlog spremembe 75

Predlog uredbe

Člen 23 – odstavek 1 – točka c

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(c) spodbujanju trajnostnega, varnega in varovanega prometa po celinskih plovnih poteh, tudi v urbanih vozliščih;

Predlog spremembe

(c) spodbujanju trajnostnega, **multimodalnega**, varnega in varovanega prometa po celinskih plovnih poteh, tudi v urbanih vozliščih;

Predlog spremembe 76

Predlog uredbe

Člen 23 – odstavek 1 – točka e

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(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.

Predlog spremembe

(e) spodbujanju in razvoju ukrepov za izboljšanje okoljske uspešnosti prometa po celinskih plovnih poteh in prometne infrastrukture, vključno s **plovili na alternativna, obnovljiva in napredna goriva**, 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.

Predlog spremembe 77

Predlog uredbe

Člen 27 – odstavek 1 – točka b

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

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

Predlog spremembe

(b) izgradnji, **vzdrževanju** ali nadgradnji osnovne pristaniške infrastrukture, kot so notranje luke, privezni zidovi, privezi, pomoli, doki, nasipi, zasipi in melioracije zemljišč;

Predlog spremembe 78

Predlog uredbe

Člen 27 – odstavek 1 – točka b a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(ba) razširitev operativne zmogljivosti na območju pristanišča in zunaj njega v tesni povezavi z varstvom okolja in pravnimi pogoji za nove gradnje;

Predlog spremembe 79

Predlog uredbe

Člen 29 – odstavek 1 – točka c

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(c) so ceste zasnovane, zgrajene ali nadgrajene in se vzdržujejo **za najvišjo raven varstva okolja**, po potrebi tudi z nizkohrupnimi cestišči ter zbiranjem, čiščenjem in odvajanjem površinskega odtoka;

(c) so ceste zasnovane, zgrajene ali nadgrajene in se vzdržujejo z **materiali, ki so najbolj gospodarni z viri, okolju prijazni in odporni proti podnebnim spremembam**, po potrebi tudi z nizkohrupnimi cestišči ter zbiranjem, čiščenjem in odvajanjem površinskega odtoka;

Predlog spremembe 80

Predlog uredbe

Člen 31 – odstavek 1 – točka c

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(c) 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 5G;

(c) uvajanju inovativnih tehnologij za izboljšanje nadzora nad skladnostjo s pravnim okvirom Unije za cestni promet, vključno s pametnimi in avtomatiziranimi orodji za izvrševanje, komunikacijsko infrastrukturo 5G **in internetom stvari**;

Predlog spremembe 81

Predlog uredbe

Člen 31 – odstavek 1 – točka c a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(ca) izboljšanju povezanosti med mestnimi in gosto naseljenimi območji ter celinskimi in redko poseljenimi območji ob hkratnem zagotavljanju ustrezne varnosti in vzdrževanja povezovalnih odsekov;

Predlog spremembe 82

Predlog uredbe

Člen 35 – odstavek 3 – pododstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

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

Predlog spremembe

Države članice se posvetujejo z **lokalnimi in regionalnimi organi, odgovornimi za urbana vozlišča, ter** s pošiljatelji, prevozniki in izvajalci logističnih storitev, ki opravljajo dejavnosti na njihovem ozemlju. Pri svoji analizi upoštevajo rezultate posvetovanja.

Predlog spremembe 83

Predlog uredbe

Člen 37 – odstavek 1 – točka b

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(b) do 31. decembra 2030 opremljeni z vsaj eno polnilno postajo za težka vozila, kot je opredeljena v členu 2, točka 43, Uredbe (EU) [...] [o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva];

Predlog spremembe

(b) do 31. decembra 2030 opremljeni z vsaj eno **postajo za oskrbo in** polnilno postajo za težka vozila, kot je opredeljena v členu 2, točka 43, Uredbe (EU) [...] [o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva];

Predlog spremembe 84

Predlog uredbe

Člen 38 – odstavek 1 – točka a

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(a) olajševanju povezav med različnimi načini prevoza;

Predlog spremembe

(a) olajševanju povezav med različnimi načini prevoza **in dokončanju povezav med multimodalnimi platformami, letališkimi ter pristaniškimi vozlišči in zalednimi pristaniškimi območji, skupaj s povezavami na začetnem in zadnjem delu poti med temi vstopnimi in tranzitnimi točkami ter prek njih;**

Predlog spremembe 85

Predlog uredbe
Člen 39 – odstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

2. Urbana vozlišča vseevropskega prometnega omrežja so navedena v Prilogi II.

Predlog spremembe

2. Urbana vozlišča vseevropskega prometnega omrežja so navedena v Prilogi II. **Seznam se lahko dopolni po ustrezni okoljski in finančni oceni ter oceni tveganja in odobritvi države članice ter ustreznih nacionalnih, regionalnih in lokalnih deležnikov.**

Predlog spremembe 86

Predlog uredbe
Člen 40 – odstavek 1 – točka b – točka i

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(i) sprejetje načrta za trajnostno mobilnost v mestih v skladu s Prilogo V, ki vključuje predvsem ukrepe za povezovanje različnih načinov prevoza, spodbujanje učinkovite brezemisijske mobilnosti, vključno s trajnostno in brezemisijsko logistiko v mestih, ter zmanjšanje onesnaževanja zraka in obremenitve s hrupom ter v katerem se upoštevajo vseevropski prometni tokovi na dolgih razdaljah;

Predlog spremembe

(i) sprejetje **in objava** načrta za trajnostno mobilnost v mestih v skladu s Prilogo V, ki vključuje predvsem ukrepe za povezovanje različnih načinov prevoza, spodbujanje učinkovite brezemisijske mobilnosti, vključno s trajnostno in brezemisijsko logistiko v mestih, ter zmanjšanje onesnaževanja zraka in obremenitve s hrupom ter v katerem se upoštevajo vseevropski prometni tokovi na dolgih razdaljah, **da bi ocenili stroške in koristi, ki jih imata cenovna in druga dostopnost različnih načinov prevoza za**

uporabnike;

Predlog spremembe 87

Predlog uredbe

Člen 40 – odstavek 1 – točka c – točka i

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(i) za potniški promet: trajnostno, nemoteno in varno povezavo med železniško infrastrukturo, cestno infrastrukturo, infrastrukturo za zračni promet *in* infrastrukturo za aktivne načine potovanja, po potrebi pa tudi infrastrukturo celinskih plovnih poti in pomorsko infrastrukturo;

Predlog spremembe

(i) za potniški promet: trajnostno, nemoteno in varno povezavo med železniško infrastrukturo, cestno infrastrukturo, infrastrukturo za zračni promet, infrastrukturo za aktivne načine potovanja, *infrastrukturo za javni promet*, po potrebi pa tudi infrastrukturo celinskih plovnih poti in pomorsko infrastrukturo;

Predlog spremembe 88

Predlog uredbe

Člen 40 – odstavek 1 – točka c – točka iii

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(iii) za tovorni promet: trajnostno, nemoteno in varno povezavo med železniško infrastrukturo in cestno infrastrukturo, po potrebi pa tudi infrastrukturo celinskih plovnih poti, infrastrukturo za zračni promet in pomorsko infrastrukturo ter ustrezne povezave z logističnimi platformami in objekti;

Predlog spremembe

(iii) za tovorni promet: trajnostno, nemoteno in varno povezavo med železniško infrastrukturo in cestno infrastrukturo, po potrebi pa tudi infrastrukturo celinskih plovnih poti, infrastrukturo za zračni promet in pomorsko infrastrukturo ter ustrezne povezave z logističnimi platformami in objekti *ter varna in varovana parkirišča*;

Predlog spremembe 89

Predlog uredbe

Člen 40 – odstavek 1 – točka d

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(d) do 31. decembra 2040: razvoj vsaj enega multimodalnega tovornega terminala, ki zagotavlja zadostno zmogljivost za pretovarjanje v urbanem

Predlog spremembe

(d) do 31. decembra 2040: razvoj vsaj enega multimodalnega tovornega terminala, ki zagotavlja zadostno zmogljivost za pretovarjanje v urbanem

vozlišču ali njegovi bližini.

vozlišču ali njegovi bližini **oziroma v bližini več urbanih vozlišč, če zmogljivost to omogoča.**

Predlog spremembe 90

Predlog uredbe

Člen 41 – odstavek 1 – točka b a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(ba) podpora prehodu na druge oblike prevoza v mestih z umestitvijo aktivne mobilnosti in javnega prevoza v središče naslednjega okvira Unije za mobilnost v mestih;

Predlog spremembe 91

Predlog uredbe

Člen 41 – odstavek 1 – točka c

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(c) spodbujanju učinkovitega in nizkohrupnega brezemisijskega prometa in mobilnosti, vključno z zagotavljanjem okolju prijaznejših mestnih voznih parkov;

(c) spodbujanju učinkovitega in nizkohrupnega brezemisijskega prometa in mobilnosti, vključno z zagotavljanjem okolju prijaznejših **javnih in zasebnih** mestnih voznih parkov;

Predlog spremembe 92

Predlog uredbe

Člen 41 – odstavek 1 – točka d a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(da) izboljšanju dostopnosti in povezljivosti med mestnimi, primestnimi in podeželskimi območji ter neoviranemu dostopu do pametnega, trajnostnega in cenovno dostopnega prevoza;

Predlog spremembe 93

Predlog uredbe

Člen 41 – odstavek 1 – točka d b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(db) oblikovanju povezanosti med prometom na dolge razdalje ter regionalnim in lokalnim prometom s povezovanjem vozlišč, spodbujanjem novih inovativnih tehnologij ter zmanjševanjem emisij (onesnaževala in toplogredni plini) in zmanjševanjem zunanjih stroškov;

Predlog spremembe 94

Predlog uredbe

Člen 44 – odstavek 1 – točka a

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(a) podpirati in spodbujati razogljičenje prometa s preходом na brezemisijska in nizkoemisijska vozila, plovila in zrakoplove ter druge inovativne in trajnostne prometne tehnologije in tehnologije omrežja, kot **je** tehnologija hyperloop;

(a) podpirati in spodbujati razogljičenje prometa s preходом na brezemisijska in nizkoemisijska vozila, plovila in zrakoplove ter druge inovativne in trajnostne prometne tehnologije in tehnologije omrežja, kot **so: avtomatizirani vlaki, avtonomna vozila, brezpilotna zračna vozila, magnetno-lebdeči vlaki in** tehnologija hyperloop;

Predlog spremembe 95

Predlog uredbe

Člen 44 – odstavek 1 – točka d a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(da) omogočiti večji dostop do digitalnih in prevoznih storitev, zlasti na območjih z največjimi težavami pri dostopu, kot so redko poseljene regije, oddaljena, podeželska, otoška, gorska in najbolj oddaljena območja, s čimer bi olajšali širši dostop do različnih možnosti potovanja, vključno z multimodalnimi;

Predlog spremembe 96

Predlog uredbe

Člen 44 – odstavek 1 – točka e

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(e) izboljšati delovanje, upravljanje, dostopnost, interoperabilnost, multimodalnost in učinkovitost omrežja, med drugim z razvojem **multimodalnih digitalnih storitev mobilnosti** in infrastrukture, ki omogoča nemoteno multimodalnost, kot sta železnica za visoke hitrosti in povezava z mestnim vlakom/tramvajem na letališčih;

Predlog spremembe

(e) izboljšati delovanje, upravljanje, dostopnost, interoperabilnost, multimodalnost in učinkovitost omrežja, med drugim z razvojem **mobilnosti kot storitvene rešitve** in infrastrukture, ki omogoča nemoteno multimodalnost, kot sta železnica za visoke hitrosti in povezava z mestnim vlakom/tramvajem na letališčih;

Predlog spremembe 97

Predlog uredbe

Člen 45 – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Države članice zagotovijo, da prometna infrastruktura zagotavlja varne in varovane premike potnikov in tovora.

Predlog spremembe

Države članice zagotovijo, da prometna infrastruktura zagotavlja varne in varovane premike potnikov in tovora **z izvajanjem načrtov za pravilno, kakovostno in pravočasno vzdrževanje skozi celotno življenjsko dobo prometne infrastrukture.**

Predlog spremembe 98

Predlog uredbe

Člen 46 – odstavek 1 – točka c

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

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

Predlog spremembe

(c) strukturno kakovost infrastrukture v njenem celotnem življenjskem ciklu, pri čemer posebno pozornost namenijo napovedanim prihodnjim podnebnim razmeram **in potrebnim naložbam v vzdrževanje kritične infrastrukture in infrastrukture s povečanim varnostnim tveganjem, kot so mostovi in predori;**

Predlog spremembe 99

Predlog uredbe

Člen 46 – odstavek 2 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

2a. Države članice zagotovijo neprekinjenost logističnih dobavnih verig prek omrežja TEN-T, da bi preprečile morebitne motnje in upočasnitve, tako da po potrebi uporabljajo tako imenovane zelene pasove in podporo evropskih koordinatorjev.

Predlog spremembe 100

Predlog uredbe

Člen 52 – odstavek 6

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

6. Evropski koordinator se **lahko** o delovnem načrtu in njegovem izvajanju posvetuje z regionalnimi in lokalnimi organi, upravljavci infrastrukture, prevozniki, zlasti tistimi, ki so člani uprav železniškega tovornega prometa, sektorjem dobave, uporabniki prevozov in predstavniki civilne družbe. Poleg tega evropski koordinator, pristojen za ERTMS, tesno sodeluje z Agencijo Evropske unije za železnice, Skupnim podjetjem za evropske železnice, evropskim koordinatorjem za evropski pomorski prostor in Evropsko agencijo za pomorsko varnost.

6. Evropski koordinator se 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 predstavniki civilne družbe. Poleg tega evropski koordinator, pristojen za ERTMS, tesno sodeluje z Agencijo Evropske unije za železnice, Skupnim podjetjem za evropske železnice, evropskim koordinatorjem za evropski pomorski prostor in Evropsko agencijo za pomorsko varnost.

Predlog spremembe 101

Predlog uredbe

Člen 53 – odstavek 4 – pododstavek 1 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

V primeru sporov med državami članicami, tudi v primeru enostranskih

ukrepov na nacionalni ravni, ki vodijo do blokiranja ali omejitve prostega pretoka oseb, blaga ali storitev, zadevne države članice o tem uradno obvestijo Komisijo, Komisija pa te države članice pozove, naj poiščejo hitro in izvedljivo rešitev za ponovno vzpostavitev prostega pretoka prek koridorjev jedrnega omrežja TEN-T.

Predlog spremembe 102

Predlog uredbe

Člen 53 – odstavek 4 – pododstavek 1 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

Če sporov iz odstavka 4a v šestih mesecih od datuma uradnega obvestila o sporu ni mogoče rešiti, Komisija sprejme ukrepe, s katerimi države članice odvrne od sprejemanja enostranskih ukrepov vzdolž koridorjev jedrnega omrežja TEN-T, zlasti v primeru čezmejnih odsekov, ki omejujejo tranzit oseb, blaga in storitev.

Predlog spremembe 103

Predlog uredbe

Člen 63 – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

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

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

Predlog spremembe 104

Predlog uredbe

Priloga I – točka 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

1. Cilji: Osrednji cilj načrta za trajnostno mobilnost v mestih je izboljšati dostopnost funkcionalnega mestnega območja ter zagotoviti visokokakovostno, varno in trajnostno nizkoemisijsko mobilnost do funkcionalnega mestnega območja, skozi njega in v njem. Zlasti podpira brezemisijsko mobilnost in izvajanje sistema mestnega prometa, ki prispeva k boljši splošni uspešnosti vseevropskega prometnega omrežja, predvsem z razvojem infrastrukture za nemoten promet brezemisijskih vozil, multimodalnih vozlišč potniškega prometa za olajšanje povezav na začetnem in zadnjem delu poti ter multimodalnih tovornih terminalov za urbana vozlišča.

Predlog spremembe 105

Predlog uredbe Priloga I – točka 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

2. Dolgoročna vizija in načrt za kratkoročno izvajanje: Načrt za trajnostno mobilnost v mestih vključuje dolgoročno strategijo za prihodnji razvoj prometne infrastrukture in multimodalnih storitev ali je povezan s tako obstoječo strategijo. Poleg tega vključuje še načrt za kratkoročno izvajanje strategije. Vključi se v integriran pristop za trajnostni razvoj mestnega območja ter poveže z ustreznim načrtovanjem rabe zemljišč in prostorskim načrtovanjem.

Predlog spremembe

1. Cilji: Osrednji cilj načrta za trajnostno mobilnost v mestih je izboljšati dostopnost funkcionalnega mestnega območja ter zagotoviti visokokakovostno, varno in trajnostno nizkoemisijsko mobilnost do funkcionalnega mestnega območja, skozi njega in v njem, **ob izpolnjevanju sedanjih in prihodnjih izzivov ter zagotavljanju pametnega, učinkovitega in trajnostnega prometa.** Zlasti podpira brezemisijsko mobilnost in izvajanje sistema mestnega prometa, ki prispeva k boljši splošni uspešnosti vseevropskega prometnega omrežja, predvsem z razvojem infrastrukture za nemoten promet brezemisijskih vozil, multimodalnih vozlišč potniškega prometa za olajšanje povezav na začetnem in zadnjem delu poti ter multimodalnih tovornih terminalov za urbana vozlišča.

Predlog spremembe

2. Dolgoročna vizija in načrt za kratkoročno izvajanje: Načrt za trajnostno mobilnost v mestih vključuje dolgoročno strategijo za prihodnji razvoj prometne infrastrukture in multimodalnih storitev ali je povezan s tako obstoječo strategijo. Poleg tega vključuje še načrt za kratkoročno izvajanje strategije. Vključi se v integriran pristop za trajnostni razvoj mestnega območja ter poveže z ustreznim načrtovanjem rabe zemljišč in prostorskim načrtovanjem. **Vključuje tudi naložbe v inovacije, s katerimi bi bili kos izzivom, povezanim z izgradnjo sodobnega integriranega prometnega sistema, ter izzivom razogljičenja, učinkovitosti in vključujoče rasti.**

Predlog spremembe 106

Predlog uredbe Priloga I – točka 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

3. Povezovanje različnih načinov prevoza: Načrt za trajnostno mobilnost v mestih spodbuja multimodalni promet s povezovanjem različnih načinov prevoza ter ukrepi za olajšanje nemotene in trajnostne mobilnosti. Vključuje ukrepe za povečanje modalnega deleža bolj trajnostnih oblik prevoza, kot so javni prevoz, aktivna mobilnost, po potrebi pa tudi promet po celinskih plovnih poteh in pomorski promet. Poleg tega vključuje še ukrepe za spodbujanje brezemisijske mobilnosti, zlasti v zvezi z zagotavljanjem okolju prijaznejšega mestnega voznega parka, za zmanjšanje zastojev in izboljšanje varnosti v cestnem prometu, predvsem za ranljive udeležence v prometu.

Predlog spremembe

3. Povezovanje različnih načinov prevoza: Načrt za trajnostno mobilnost v mestih spodbuja multimodalni promet s povezovanjem različnih načinov prevoza ter ukrepi za olajšanje nemotene in trajnostne mobilnosti. Vključuje ukrepe za povečanje modalnega deleža bolj trajnostnih oblik prevoza, kot so javni prevoz, aktivna mobilnost, po potrebi pa tudi promet po celinskih plovnih poteh in pomorski promet. Poleg tega vključuje še ukrepe za spodbujanje brezemisijske mobilnosti, zlasti v zvezi z zagotavljanjem okolju prijaznejšega mestnega voznega parka, za zmanjšanje zastojev in izboljšanje varnosti v cestnem prometu, predvsem za ranljive udeležence v prometu. ***Poudarja socialno razsežnost, pri kateri je treba pri pripravi, izvajanju in ocenjevanju načrtov za trajnostno mobilnost v mestih upoštevati pravične in varne delovne pogoje delavcev v prometu.***

Predlog spremembe 107

Predlog uredbe Priloga I – točka 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

4. Učinkovito delovanje omrežja TEN-T: V načrtu za trajnostno mobilnost v mestih bi bilo treba ustrezno upoštevati vpliv različnih mestnih 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

Predlog spremembe

4. Učinkovito delovanje omrežja TEN-T: V načrtu za trajnostno mobilnost v mestih bi bilo treba ustrezno upoštevati vpliv različnih mestnih 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 vozila. Načrt za trajnostno mobilnost v mestih vključuje zlasti ukrepe za zmanjšanje zastojev, izboljšanje varnosti v cestnem prometu in odpravo ozkih grl, ki vplivajo na prometne tokove v omrežju TEN-T.

brezemisijska vozila. Načrt za trajnostno mobilnost v mestih **zagotavlja finančno in tehnično podporo mestom, ki štejejo za urbana vozlišča, da bi jim pomagali izpolniti prihodnje obveznosti, povezane z njihovim novim statusom.** Vključuje zlasti ukrepe za zmanjšanje zastojev, izboljšanje varnosti v cestnem prometu in odpravo ozkih grl, ki vplivajo na prometne tokove v omrežju TEN-T. **V zameno se pri ukrepih TEN-T upoštevajo učinki na regionalne in lokalne potniške in tovarne prometne tokove.**

Predlog spremembe 108

Predlog uredbe Priloga I – točka 5

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

5. Participativni pristop: Priprava in izvajanje načrta za trajnostno mobilnost v mestih temeljita na integriranem pristopu z visoko stopnjo sodelovanja, usklajevanja in posvetovanja med različnimi ravnmi države in ustreznimi organi. Vključijo se tudi državljanke in državljani ter predstavniki civilne družbe in gospodarskih akterjev.

Predlog spremembe

5. Participativni pristop: Priprava in izvajanje načrta za trajnostno mobilnost v mestih temeljita na integriranem pristopu z visoko stopnjo sodelovanja, usklajevanja in posvetovanja med različnimi ravnmi države in ustreznimi organi. Vključijo se tudi državljanke in državljani ter predstavniki civilne družbe in gospodarskih akterjev. **Podpira vzpostavitev platforme za sodelovanje na več ravneh na nacionalni ravni, da se opredelijo in odpravijo pomanjkljivosti v povezljivosti med podeželjem in mesti za funkcionalna mestna območja ter ocenijo možnosti, ki jih ponujajo regionalni načrti za mobilnost.**

POSTOPEK V ODBORU, ZAPROŠENEM ZA MNENJE

Naslov	Smernice za razvoj vseevropskega prometnega omrežja, sprememba Uredbe (EU) 2021/1153 in Uredbe (EU) št. 913/2010 ter razveljavitev Uredbe (EU) 1315/2013
Referenčni dokumenti	COM(2021)0812 – C9-0472/2021 – 2021/0420(COD)
Pristojni odbor Datum razglasitve na zasedanju	TRAN 7.3.2022
Mnenje pripravil Datum razglasitve na zasedanju	REGI 7.3.2022
Pripravljavec/-ka mnenja Datum imenovanja	Alessandro Panza 26.8.2022
Obravnavana v odboru	6.10.2022
Datum sprejetja	30.11.2022
Izid končnega glasovanja	+: 16 –: 7 0: 3
Poslanci, navzoči pri končnem glasovanju	Matteo Adinolfi, François Alfonsi, Pascal Arimont, Stéphane Bijoux, Franc Bogovič, Vlad-Marius Botoș, Rosa D'Amato, Christian Doleschal, Matthias Ecke, Chiara Gemma, Krzysztof Hetman, Peter Jahr, Ondřej Knotek, Nora Mebarek, Alin Mituța, Dan-Ștefan Motreanu, Denis Nesci, Niklas Nienaß, Andrej Novakov (Andrey Novakov), Younous Omarjee, Alessandro Panza, Caroline Roose, Marcos Ros Sempere, Susana Solís Pérez, Irène Tolleret, Monika Vana
Namestniki, navzoči pri končnem glasovanju	Álvaro Amaro, Karolin Braunsberger-Reinhold, Daniel Buda, Isabel Carvalhais, Isabel García Muñoz, Elena Lizzi, Mauri Pekkarinen, Bronis Ropè, Vera Tax, Stefania Zambelli
Namestniki (člen 209(7)), navzoči pri končnem glasovanju	Vasile Blaga, Carlo Fidanza, Łukasz Kohut

**POIMENSKO GLASOVANJE PRI KONČNEM GLASOVANJU
V ODBORU, ZAPROŠENEM ZA MNENJE**

16	+
ECR	Carlo Fidanza, Denis Nesci
ID	Matteo Adinolfi, Elena Lizzi, Alessandro Panza, Stefania Zambelli
NI	Chiara Gemma
PPE	Álvaro Amaro, Vasile Blaga, Franc Bogovič, Karolin Braunsberger-Reinhold, Daniel Buda, Christian Doleschal, Krzysztof Hetman, Dan-Ștefan Motreanu, Andrej Novakov (Andrey Novakov)

7	-
RENEW	Stéphane Bijoux, Ondřej Knotek, Alin Mituța, Irène Tolleret
VERTS/ALE	François Alfonsi, Bronis Ropė, Monika Vana

3	0
RENEW	Vlad-Marius Botoș, Susana Solís Pérez
S&D	Vera Tax

Uporabljeni znaki:

+ : za

- : proti

0 : vzdržani