

Bruxelles, 6. prosinca 2022.
(OR. en)

15664/22

**Međuinstitucijski predmet:
2021/0420(COD)**

**TRANS 772
CODEC 1934**

ISHOD POSTUPAKA

Od:	Glavno tajništvo Vijeća
Za:	Delegacije
Br. preth. dok.:	15058/22 + Addenda
Br. dok. Kom.:	ST 15109/21 + ADD 1 - 55
Predmet:	Prijedlog UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže, izmjeni Uredbe (EU) 2021/1153 i Uredbe (EU) br. 913/2010 te stavljanju izvan snage Uredbe (EU) br. 1315/2013 – opći pristup

Za delegacije se u Prilogu nalazi tekst navedenog prijedloga o kojem je Vijeće (promet, telekomunikacije i energetika) na sastanku 5. prosinca 2022. postiglo opći pristup.

Opći pristup uključuje i priloge kako su navedeni u dopunama dokumentu ST 15058/22 koji ostaju nepromijenjeni.

2021/0420 (COD)

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže, izmjeni Uredbe (EU) 2021/1153 i Uredbe (EU) br. 913/2010 te stavljanju izvan snage Uredbe (EU) br. 1315/2013

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 172.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacrtu zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora¹,

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija²,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,

budući da:

¹ SL C [...].

² SL C [...].

- (1) U komunikaciji Komisije naslovljenoj „Europski zeleni plan”³ iz prosinca 2019. utvrđen je cilj klimatske neutralnosti koji Unija treba ostvariti do 2050., kao i jasan cilj smanjenja neto emisija stakleničkih plinova do 2030. za najmanje 55 % u odnosu na razine iz 1990. Za te su ciljeve u Uredbi (EU) 2021/1119 Europskog parlamenta i Vijeća⁴ navedene konkretne vrijednosti koje treba postići.
- (2) Emisije iz prometa, koje su se posljednjih godina povećale, čine otprilike 25 % ukupnih emisija stakleničkih plinova Unije. Stoga se u europskom zelenom planu poziva na smanjenje emisija stakleničkih plinova iz prometa za 90 % kako bi Unija do 2050. postala klimatski neutralno gospodarstvo i pritom radila na ostvarenju cilja nulte stope onečišćenja⁵.
- (3) U komunikaciji Komisije o strategiji za održivu i pametnu mobilnost⁶ utvrđene su ključne etape koje pokazuju put kojim europski prometni sustav mora ići kako bi se ostvarili ciljevi održive, pametne i otporne mobilnosti. U skladu sa strategijom tržišni udio željezničkog teretnog prometa trebao bi se povećati za 50 % do 2030. i udvostručiti do 2050.; tržišni udio prijevoza unutarnjim plovnim putovima i pomorski prijevoz na kraćim relacijama trebao bi se povećati za 25 % do 2030. i za 50 % do 2050.; promet željeznicom velikih brzina trebao bi se udvostručiti do 2030. i utrostručiti do 2050.; do 2030. na cestama Unije u upotrebi bi trebalo biti najmanje 30 milijuna automobila s nultim emisijama i 80 000 kamiona s nultim emisijama, a do 2050. gotovo svi automobili, kombiji, autobusi i nova teška vozila trebali bi imati nultu stopu emisija; planirana zajednička putovanja unutar Unije kraća od 500 km trebala bi biti ugljično neutralna do 2030.; do 2030. u Europi bi trebalo biti najmanje 100 klimatski neutralnih gradova.

³ Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Europskom vijeću, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija „Europski zeleni plan”, COM(2019) 640 final.

⁴ Uredba (EU) 2021/1119 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. lipnja 2021. o uspostavi okvira za postizanje klimatske neutralnosti i o izmjeni uredaba (EZ) br. 401/2009 i (EU) 2018/1999 (SL L 243, 9.7.2021., str. 1.).

⁵ Komunikacija Komisije „Put prema zdravom planetu za sve Akcijski plan EU-a: Prema postizanju nulte stope onečišćenja zraka, vode i tla” od 12. svibnja 2021., COM(2021) 400 final.

⁶ Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija „Strategija za održivu i pametnu mobilnost – usmjeravanje europskog prometa prema budućnosti”, COM(2020) 789 final.

- (4) Realizacijom transeuropske prometne mreže stvaraju se uvjeti povezani s temeljnom infrastrukturom koji omogućuju veću održivost, cjenovnu pristupačnost i uključivost svih vrsta prijevoza, široku dostupnost održivih alternativa u multimodalnom prometnom sustavu i uvođenje odgovarajućih poticaja kojima će se poduprijeti tranzicija, odnosno kojima će se osigurati pravedna tranzicija, u skladu s ciljevima iz Preporuke Vijeća (EU) [...] od 16. lipnja 2022. o osiguravanju pravedne tranzicije prema klimatskoj neutralnosti⁷.
- (5) Planiranje i razvoj transeuropske prometne mreže te upravljanje njome trebali bi omogućiti održive oblike prijevoza, poboljšana rješenja za multimodalni i interoperabilni promet te poboljšanu intermodalnu integraciju cijelog logističkog lanca i tako doprinijeti neometanom funkcioniranju unutarnjeg tržišta uspostavom glavnih pravaca potrebnih za neometane tokove putničkog i teretnog prijevoza u cijeloj Uniji. Osim toga, mreža bi trebala biti usmjerena na jačanje gospodarske, socijalne i teritorijalne kohezije osiguravanjem pristupačnosti i povezivosti svim regijama Unije, uključujući bolju povezivost najudaljenijih regija i drugih udaljenih, ruralnih, otočnih, perifernih i planinskih regija te rijetko naseljenih područja. Razvoj transeuropske prometne mreže trebao bi omogućiti i neometanu, sigurnu i održivu mobilnost najraznovrsnije robe i osoba te doprinijeti daljnjem gospodarskom rastu i konkurentnosti u svjetskim razmjerima međusobnim povezivanjem i uspostavom interoperabilnosti nacionalnih prometnih mreža na resursno učinkovit i održiv način.
- (6) Povećanje prometa dovelo je do većeg zagušenja u međunarodnom prometu. Kako bi se osigurala međunarodna mobilnost putnika i robe, kapacitet transeuropske prometne mreže i upotrebu tog kapaciteta trebalo bi optimizirati i, prema potrebi, proširiti uklanjanjem infrastrukturnih uskih grla i premošćivanjem infrastrukturnih veza koje nedostaju unutar država članica, među državama članicama i, prema potrebi, sa susjednim zemljama te uzimanjem u obzir kontinuiranih pregovora sa zemljama kandidatkinjama i potencijalnim zemljama kandidatkinjama.

⁷ [ST 9107/22], (SL C 243, 27.6.2022., str. 35.).

- (7) Transeuropsku prometnu mrežu u velikoj mjeri čini postojeća infrastruktura. Kako bi se u potpunosti ostvarili ciljevi nove politike transeuropske prometne mreže, trebalo bi utvrditi jedinstvene zahtjeve u pogledu infrastrukture.
- (8) Projekti od zajedničkog interesa trebali bi doprinositi razvoju transeuropske prometne mreže izgradnjom nove prometne infrastrukture, održavanjem i nadogradnjom postojeće infrastrukture te mjerama kojima se promiče njezina resursno učinkovita upotreba. Projekti od zajedničkog interesa trebali bi imati europsku dodanu vrijednost. Takvi bi projekti također trebali biti ekonomski isplativi. Projekti u rijetko naseljenim područjima, čija bi se ekonomska isplativost teško mogla dokazati jer bi koristi od socijalne i teritorijalne kohezije mogle biti veće, trebali bi barem pozitivno doprinijeti razvoju mreže na temelju socioekonomske analize troškova i koristi, uzimajući u obzir posebne značajke i ograničenja dotičnog područja.
- (9) Pri provedbi projekata od zajedničkog interesa trebalo bi uzeti u obzir posebne okolnosti dotičnog pojedinačnog projekta. Ako je moguće, trebalo bi iskoristiti sinergije s drugim politikama, na primjer u području turizma, uključivanjem biciklističke infrastrukture za biciklističke staze, uključujući biciklističke rute mreže EuroVelo, u objekte niskogradnje kao što su mostovi ili tuneli ili u području sigurnosti ugradnjom novih tehnologija, na primjer senzora u mostovima.
- (10) Kako bi se uspostavila visokokvalitetna i učinkovita prometna infrastruktura za sve vrste prijevoza, u razvoju transeuropske prometne mreže trebalo bi uzeti u obzir zaštitu i sigurnost kretanja putnika i tereta, doprinos klimatskim promjenama te učinak klimatskih promjena i potencijalnih prirodnih opasnosti i katastrofa uzrokovanih ljudskim djelovanjem na infrastrukturu i pristupačnost za sve korisnike prijevoza, posebno u regijama koje su osobito pogođene negativnim učincima klimatskih promjena.
- (11) Briše se.

- (12) Države članice i drugi nositelji projekata pri planiranju infrastrukture trebali bi uzeti u obzir procjene rizika i mjere prilagodbe namijenjene poboljšanju otpornosti, na primjer na klimatske promjene, prirodne opasnosti i katastrofe uzrokovane ljudskim djelovanjem. Realizacijom transeuropske prometne mreže poduprijet će se načelo „nenanošenja bitne štete” u smislu članka 17. Uredbe o taksonomiji⁸ jer će se pružiti dodatni poticaji za razvoj održivih oblika prijevoza i provesti visoki standardi za zelenu prometnu infrastrukturu.
- (13) S obzirom na promjene potreba infrastrukture Unije i ciljeve dekarbonizacije te zaključke Europskog vijeća iz srpnja 2020., u skladu s kojima bi rashodi Unije trebali biti usklađeni s ciljevima Pariškog sporazuma i načelom „nenanošenja bitne štete”, trebalo bi ocijeniti projekte od zajedničkog interesa kako bi politika mreže TEN-T bila dosljedna s ciljevima prometne, okolišne i klimatske politike Unije. Države članice i drugi nositelji projekata trebali bi provoditi procjene učinka na okoliš planova i projekata koji bi za projekte za koje postupak nabave za procjenu učinka na okoliš nije pokrenut na dan stupanja na snagu ove Uredbe trebali uključivati procjenu načela „nenanošenja bitne štete” na temelju najnovijih dostupnih smjernica i najboljih praksi.

⁸ Uredba (EU) 2020/852 Europskog parlamenta i Vijeća od 18. lipnja 2020. o uspostavi okvira za olakšavanje održivih ulaganja i izmjeni Uredbe (EU) 2019/2088 (Tekst značajan za EGP) (SL L 198, 22.6.2020., str. 13.).

- (14) Infrastrukturni projekti na temelju Uredbe o mreži TEN-T trebali bi biti otporni na moguće negativne učinke klimatskih promjena utvrđene procjenom ranjivosti na klimatske promjene i procjenom rizika, što će se među ostalim postići odgovarajućim mjerama prilagodbe. Projekti za koje se mora provesti procjena učinka na okoliš trebali bi biti predmet prilagodbe na klimatske promjene, a u njihovu analizu troškova i koristi trebalo bi uključiti troškove emisija stakleničkih plinova i pozitivne učinke mjera za ublažavanje klimatskih promjena. Prilagodbu na klimatske promjene trebalo bi provesti na temelju najnovijih dostupnih najboljih praksi i smjernica. Time se doprinosi uključivanju rizika povezanih s klimatskim promjenama te procjena ranjivosti na klimatske promjene i procjena prilagodbe na njih u odluke o ulaganjima i planiranju u okviru proračuna Unije. Ne dovodeći u pitanje odredbe utvrđene u drugim aktima EU-a, osobito u provedbenim aktima koji se odnose na uvjete dodjele financijske potpore Unije za projekte od zajedničkog interesa na temelju Uredbe (EU) 2021/1153, zahtjev u pogledu provedbe prilagodbe na klimatske promjene trebao bi se primjenjivati samo na projekte za koje postupak nabave u okviru procjene učinka na okoliš još nije pokrenut na datum stupanja na snagu ove Uredbe.
- (15) Države članice i drugi nositelji projekata trebali bi provesti procjenu učinka planova i projekata na okoliš u skladu s relevantnim zakonodavstvom kako bi se izbjegli ili, ako se ne mogu izbjeći, kako bi se ublažili ili nadoknadili negativni učinci na okoliš, kao što su usitnjavanje krajobraza, prekrivanje tla, onečišćenje zraka i vode i buka te kako bi se djelotvorno zaštitila bioraznolikost.
- (16) U fazi planiranja i izgradnje projekata trebalo bi na odgovarajući način uzeti u obzir interese regionalnih i lokalnih tijela te javnosti na koju utječe određeni projekt od zajedničkog interesa.
- (17) Definicija transeuropske prometne mreže trebala bi se temeljiti na zajedničkoj i transparentnoj metodologiji te bi trebalo biti riječ o najvišoj razini infrastrukturnog planiranja u Uniji. Trebala bi biti multimodalna, odnosno trebala bi uključivati sve vrste prijevoza i njihove veze te relevantne sustave za upravljanje informacijama o stanju u prometu i putnim informacijama.

- (18) Kako bi se postigao opći cilj realizacije multimodalne i interoperabilne europske mreže visokih standarda kvalitete, uz poštovanje općih ciljeva klimatske neutralnosti i okolišnih ciljeva Unije, transeuropska prometna mreža trebala bi se postupno razvijati u tri koraka, a to su: dovršetak osnovne mreže do 2030., proširene osnovne mreže do 2040. i sveobuhvatne mreže do 2050., osim ako je u ovoj Uredbi navedeno drukčije.
- (19) Uz rokove do 2030. i 2050., koji su već uvedeni Uredbom (EU) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća⁹, trebalo bi dodati prijelazni rok do 2040., do kojeg bi se proširena osnovna mreža, koja je dio europskih prometnih koridora, trebala uskladiti s ovom Uredbom. Isti prijelazni rok trebao bi se primjenjivati i za nove standarde osnovne mreže, koji su uvedeni uz zahtjeve iz Uredbe (EU) br. 1315/2013 kako bi se potrebna ulaganja mogla pravodobno provesti. Za provedbu zahtjeva, posebno onih koji proizlaze iz novouvedenih standarda za željezničku infrastrukturu, mogu biti potrebna znatna financijska ulaganja.
- (20) Transeuropska prometna mreža trebala bi biti prometna mreža na razini cijele Europe koja osigurava pristupačnost i povezivost svih regija u Uniji, uključujući najudaljenije regije i druge udaljene, ruralne, otočne, periferne i planinske regije te rijetko naseljena područja, i jača socijalnu, ekonomsku i teritorijalnu koheziju među njima. Za promicanje razvoja visokokvalitetne mreže u cijeloj Uniji trebalo bi utvrditi zahtjeve u pogledu infrastrukture transeuropske prometne mreže.

⁹ Uredba (EU) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2013. o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže i stavljanju izvan snage Odluke br. 661/2010/EU (SL L 348, 20.12.2013., str. 1.).

- (21) Transeuropska prometna mreža trebala bi biti dostatno opremljena infrastrukturom za alternativna goriva kako bi se osiguralo da djelotvorno podupire tranziciju na mobilnost s nultim emisijama u skladu s rokovima utvrđenima u Uredbi (EU) [...] Europskog parlamenta i Vijeća [o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva]¹⁰.
- (22) Uz osnovnu mrežu trebalo bi utvrditi proširenu osnovnu mrežu na temelju prioriternih dionica sveobuhvatne mreže koje su dio europskih prometnih koridora.
- (23) Osnovna mreža utvrđena je na temelju objektivne metodologije planiranja. Tom su metodologijom utvrđeni najvažniji gradski čvorovi, luke i zračne luke te granični prijelazi. Kad god je to moguće, ti čvorovi trebaju biti povezani željeznicom i/ili cestom transeuropske prometne mreže sve dok su ekonomski isplativi i izvedivi. Metodologijom se osigurava međupovezanost svih država članica i integracija glavnih otoka u osnovnu mrežu.
- (24) Osnovna mreža s rokom do 2030. i proširena osnovna mreža s rokom do 2040., osim ako je drukčije navedeno u ovoj Uredbi, trebale bi biti temelj održive multimodalne prometne mreže i obuhvaćati strateški najvažnije čvorove i veze transeuropske prometne mreže u skladu s prometnim potrebama. Trebale bi poticati razvoj cijele sveobuhvatne mreže i omogućiti usmjeravanje djelovanja Unije na sastavnice transeuropske prometne mreže s najvećom europskom dodanom vrijednošću, posebno na prekogranične dionice, veze koje nedostaju, multimodalne točke povezivanja i najvažnija uska grla.
- (25) Određene postojeće standarde osnovne mreže trebalo bi proširiti na proširenu osnovnu mrežu i sveobuhvatnu mrežu kako bi se iskoristile sve prednosti mreže, povećala interoperabilnost među vrstama mreža i omogućilo da se više aktivnosti obavlja održivijim oblicima prijevoza, među ostalim povećanjem digitalizacije i uvođenjem drugih tehnoloških rješenja.

¹⁰ Uredba Europskog parlamenta i Vijeća od [...] o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva i stavljanju izvan snage Direktive 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća (SL L [...]).

- (26) Izuzeća od zahtjeva u pogledu infrastrukture primjenjivih na osnovnu, proširenu osnovnu i sveobuhvatnu mrežu trebala bi biti moguća samo u opravdanim slučajevima i pod određenim uvjetima. To bi trebalo uključivati slučajeve u kojima se ulaganje ne može opravdati ili ako postoje određena geografska ili znatna fizička ograničenja, na primjer u najudaljenijim regijama i drugim udaljenim, otočnim, perifernim i planinskim regijama ili rijetko ili gusto naseljenim područjima.
- (26a) Izolirana mreža za potrebe ove Uredbe trebala bi značiti željeznička mreža države članice, ili njezin dio, čija se širina kolosijeka razlikuje od europske standardne nominalne širine kolosijeka. Nametanje određenih standarda i zahtjeva iz ove Uredbe za takve mreže ili njihove dijelove ne bi bilo opravdano u smislu ekonomskih troškova i koristi zbog posebnosti takvih mreža koje proizlaze iz njihove odvojenosti od drugih mreža različite širine kolosijeka. Određeni željeznički standardi i zahtjevi stoga se ne bi trebali primjenjivati na te mreže.
- (27) Kopnena infrastrukturna mreža, uspostavljena u okviru osnovne mreže, proširene osnovne mreže i sveobuhvatne mreže, trebala bi biti povezana s pomorskom dimenzijom transeuropske prometne mreže. U tu bi svrhu trebalo uspostaviti doista održiv, pametan, neometan i otporan europski pomorski prostor, koji treba provesti u bliskoj suradnji s europskim makroregionalnim strategijama i strategijama morskih bazena i koji bi trebao obuhvatiti bivše „autoceste mora”. On bi trebao obuhvatiti sve sastavnice pomorske infrastrukture transeuropske prometne mreže.
- (28) Briše se.

- (29) Željeznički teretni koridori uspostavljeni na temelju Uredbe (EU) br. 913/2010 Europskog parlamenta i Vijeća¹¹ i koridori osnovne mreže definirani u Uredbi (EU) br. 1315/2013 komplementarni su instrumenti politike kojima se nastoje ostvariti usko povezani ciljevi, a posebno cilj poticanja održivih, učinkovitih i sigurnih usluga prijevoza. Iako su brojni aspekti suradnje bili plodonosni, u nekim je slučajevima utvrđeno da se aktivnosti preklapaju i da postoji potreba za boljom razmjenom informacija. Osim toga, željeznički teretni koridori i koridori osnovne mreže nisu u potpunosti geografski trasirani, čime se ograničava mogućnost koordinacije, na primjer u pogledu pitanja kao što su uvođenje zahtjeva u pogledu infrastrukture transeuropske prometne mreže ili poboljšanje kvalitete željezničkih usluga. Stoga postoji važan neiskorišteni potencijal za racionalizaciju, povećanje djelotvornosti i sinergije.

¹¹ Uredba (EU) br. 913/2010 Europskog parlamenta i Vijeća od 22. rujna 2010. o europskoj željezničkoj mreži za konkurentni prijevoz robe (SL L 276, 20.10.2010., str. 22.).

- (30) Kako je navedeno u komunikaciji Komisije o strategiji za održivu i pametnu mobilnost, potrebno je integrirati koridore osnovne mreže i željezničke teretne koridore u „europske prometne koridore” kako bi se povećale sinergije između planiranja infrastrukture i upravljanja prometom. U skladu s tim ciljem Komisija se potiče da, prema potrebi, pravodobno donese prijedlog za reviziju pravila o dodjeli kapaciteta u željezničkom teretnom prijevozu koja su trenutačno ugrađena u Uredbu br. 913/2010 kako bi se osiguralo neometano funkcioniranje teretnog prijevoza na koridorima. Europski prometni koridori trebali bi postati instrument za razvoj održivih i multimodalnih tokova teretnog i putničkog prijevoza u Europi te za razvoj visokokvalitetne interoperabilne infrastrukture i operativne učinkovitosti. Kao takvi trebali bi biti alat za ostvarivanje vizije stvaranja vrlo konkurentne željezničke mreže diljem Unije.
- (30a) Novi operativni zahtjevi za željezničke teretne koridore trebali bi se primjenjivati kako bi se osigurala visoka kvaliteta usluga. Konkretno, države članice trebale bi uložiti sve moguće napore kako bi osigurale da vrijeme zadržavanja teretnih vlakova koji prelaze granicu između dviju država članica u prosjeku ne prelazi 25 minuta i da većina vlakova koji prelaze najmanje jednu granicu teretnog koridora stigne na odredište ili na vanjsku granicu Unije u predviđeno vrijeme ili sa zakašnjenjem od manje od 30 minuta. Rok za vrijeme zadržavanja ne bi se trebao primjenjivati u slučaju promjene širine kolosijeka. Ne bi se trebao primjenjivati ni na granicama između dviju država članica na kojima još nisu ukinute kontrole zbog primjene Uredbe (EU) 2016/399, kojom se posebno nameće provedba kontrola putnika u vlakovima i željezničkog osoblja u putničkim i teretnim vlakovima koji prelaze vanjske granice, i ako kontrole u vlakovima zbog primjene te Uredbe onemogućuju poštovanje tog roka. Te promjene širine kolosijeka i kontrole u vlakovima mogu dovesti do zagušenja i duljeg vremena čekanja na granici. Također ne bi trebalo uzeti u obzir kašnjenja nastala u trećim zemljama i koja se mogu pripisati trećim zemljama kojima prolaze teretni vlakovi.

- (30b) Na temelju prvotne verzije Uredbe (EU) br. 913/2010 države članice koje imaju željezničku mrežu sa širinom kolosijeka različitom od one na glavnoj željezničkoj mreži u Uniji nisu bile obvezne sudjelovati u uspostavi teretnih koridora ili produljenju postojećih koridora na temelju te uredbe. Takvim državama članicama trebalo bi dopustiti da u privremenom razdoblju od najviše 10 godina odluče da upravitelj infrastrukture ili više njih koji su odgovorni za željezničku infrastrukturu na njihovu državnom području ne sudjeluju u upravnom odboru teretnih koridora na njihovu državnom području.
- (30c) Uredba (EU) br. 913/2010 uglavnom je usmjerena na organizaciju i upravljanje međunarodnim željezničkim koridorima za konkurentni željeznički prijevoz robe. Budući da se radi o otoku, Irska s drugim državama članicama nije povezana željeznicom. Štoviše, na temelju prvotne verzije te uredbe države članice koje imaju željezničku mrežu sa širinom kolosijeka različitom od one na glavnoj željezničkoj mreži u Uniji nisu bile obvezne sudjelovati u uspostavi teretnih koridora ili produljenju postojećih koridora na temelju te uredbe. Irska je iskoristila tu mogućnost. U skladu s tim, na državnom području Irske nije uspostavljen nijedan željeznički teretni koridor na temelju Uredbe (EU) br. 913/2010 u njezinoj prvotnoj verziji. U tim okolnostima, s obzirom na ograničenu dodanu vrijednost sudjelovanja u upravljanju teretnim koridorima na temelju Uredbe (EU) br. 913/2010 za irska tijela i njezina upravitelja infrastrukture ili više njih, Irskoj bi trebalo dopustiti da odluči da predstavnici njezinih tijela i upravitelj infrastrukture ili više njih koji su odgovorni za željezničku infrastrukturu na njezinu državnom području ne sudjeluju u izvršnom odboru i/ili upravnom odboru teretnih koridora na njezinu državnom području.
- (31) Europski prometni koridori trebali bi obuhvaćati najvažnije tokove prometa na velike udaljenosti i trebali bi se sastojati od ključnih europskih multimodalnih prometnih osovina, koje se temelje na dijelovima transeuropske prometne mreže, prelaziti granice, biti multimodalni i otvoreni za uključivanje svih vrsta prijevoza obuhvaćenih ovom Uredbom.

- (32) Kako bi se koordinirano i pravodobno uspostavila transeuropska prometna mreža i time omogućilo maksimalno iskorištavanje učinaka mreže, dotične države članice trebale bi osigurati da se poduzmu odgovarajuće mjere za dovršenje projekata od zajedničkog interesa za osnovnu, proširenu osnovnu i sveobuhvatnu mrežu do zadanih rokova, do 2030., 2040. odnosno 2050., osim ako je drukčije navedeno u ovoj Uredbi. U tu bi svrhu države članice trebale osigurati da su nacionalni planovi za promet i ulaganja usklađeni s prioritetima utvrđenima u ovoj Uredbi. Države članice također bi trebale uzeti u obzir, među ostalim, prioritete utvrđene u planovima rada europskih koordinatora. Međutim, područje primjene, metodologija ili vremenski okvir nacionalnih planova i programa i dalje su u isključivoj nadležnosti država članica.
- (33) Potrebno je utvrditi projekte od zajedničkog interesa koji će doprinijeti realizaciji transeuropske prometne mreže i koji doprinose ostvarenju ciljeva te su u skladu s prioritetima utvrđenima u ovoj Uredbi. Njihova bi provedba trebala ovisiti o stupnju zrelosti, usklađenosti s pravnim postupcima Unije i nacionalnim pravnim postupcima te raspoloživosti financijskih sredstava, ne dovodeći u pitanje financijsku obvezu države članice ili Unije.
- (34) Projekti od zajedničkog interesa za razvoj transeuropske prometne mreže u skladu sa zahtjevima utvrđenima u ovoj Uredbi imaju europsku dodanu vrijednost jer doprinose visokokvalitetnoj, interoperabilnoj i multimodalnoj europskoj mreži, čime se povećavaju održivost, kohezija, učinkovitost ili koristi za korisnike. Europska dodana vrijednost veća je ako uz potencijalnu vrijednost za određenu državu članicu dovode do znatnog poboljšanja prometnih veza ili prometnih tokova među državama članicama ili između države članice i treće zemlje. Takvi prekogranični projekti trebali bi biti predmet prioritetne intervencije Unije kako bi se osigurala njihova provedba.
- (35) Države članice i drugi nositelji projekata trebali bi osigurati da se procjene projekata od zajedničkog interesa provode učinkovito i bez nepotrebne odgode.
- (36) Briše se.
- (37) Briše se.

(38) Potrebna je suradnja s trećim zemljama, uključujući susjedne zemlje, kako bi se osigurale veze i interoperabilnost između infrastrukturnih mreža Unije i tih zemalja. Unija bi, prema potrebi, trebala promicati projekte od zajedničkog interesa s tim zemljama, osiguravajući usklađenost s ciljevima i zahtjevima u pogledu interoperabilnosti transeuropske prometne mreže. Takvi bi projekti također trebali biti usklađeni s ciljem postizanja klimatske neutralnosti u EU-u do 2050. i osiguravanja jednakih uvjeta u prometu, posebno sprečavanjem istjecanja ugljika.

(38a) Premješteno iz uvodne izjave 39.a:

Otpornost europske prometne mreže dovedena je u pitanje i ugrožena razornim učincima ruskog agresivnog rata protiv Ukrajine. Tim je činom agresije preoblikovano geopolitičko okružje i na vidjelo iznesena osjetljivost Unije na nepredviđene štetne događaje izvan njezinih granica. Znatni učinci te agresije na globalna tržišta, primjerice na sigurnost opskrbe hranom, u prvi su plan doveli činjenicu da se unutarnje tržište Unije i njezina prometna mreža pri oblikovanju politike Unije ne mogu promatrati odvojeno. Bolje veze sa susjednim partnerskim zemljama Unije potrebnije su nego ikad.

(38b) Premješteno iz uvodne izjave 39.b:

S obzirom na taj novi geopolitički kontekst, u komunikaciji Komisije od 12. svibnja 2022. o trakama solidarnosti¹² utvrđeno je nekoliko velikih izazova povezanih s prometnom infrastrukturom koje Unija i njezine susjedne zemlje moraju riješiti kako bi poduprle gospodarstvo i oporavak Ukrajine, omogućile da poljoprivredni proizvodi i druga roba stigne do tržišta Unije i svjetskog tržišta te osigurale da se poveća povezanost s Unijom u pogledu izvoza i uvoza. Kako bi se pružila veća povezanost s Unijom, u toj komunikaciji predlaže se razmatranje proširenja europskih prometnih koridora na Ukrajinu i Republiku Moldovu.

¹² COM(2022) 217 final.

(38c) Premješteno iz uvodne izjave 39.c:

Zbog ruskog agresivnog rata protiv Ukrajine i stajališta koje je Bjelarus zauzeo u tom sukobu, suradnja između Unije s Rusijom i Bjelarusom u području politike TEN-T-a nije primjerena niti je u interesu Unije. Stoga bi mrežu TEN-T u tim dvjema trećim zemljama trebalo ukinuti. Posljedično, poboljšana prekogranična povezanost s Rusijom i Bjelarusom više nije visoki prioritet na državnom području država članica. Veze s te dvije treće zemlje trenutačno postoje u Finskoj, Estoniji, Latviji, Litvi i Poljskoj. Kako bi se odrazio smanjeni prioritet izgradnje i nadogradnje tih veza, posljednje kilometre svih prekograničnih veza s Rusijom i Bjelarusom koji su trenutačno dio osnovne mreže na zemljovidima uključenima u ovu Uredbu trebalo bi degradirati s osnovne na sveobuhvatnu mrežu za koju je predviđen tek kasniji rok za provedbu do 2050. Međutim, ako dođe do demokratske tranzicije u Bjelarusu, izgradnja i nadogradnja njegovih prekograničnih veza s EU-om u skladu sa sveobuhvatnim gospodarskim planom za demokratski Bjelarus bila bi visoki prioritet, među ostalim ponovnim uključivanjem te zemlje u Uredbu.

(38d) Premješteno iz uvodne izjave 39.a:

Novi geopolitički kontekst proizašao iz ruskog agresivnog rata protiv Ukrajine pokazao je i koliko su važne neometane prometne veze unutar područja Unije i sa susjednim trećim zemljama. Širina kolosijeka koja se razlikuje od europske standardne nominalne širine kolosijeka od 1 435 mm ozbiljno otežava interoperabilnost željezničkih mreža diljem Unije te čak utječe na konkurentnost tih izoliranih željezničkih mreža. Stoga bi nove željezničke pruge osnovne ili proširene osnovne mreže trebalo izgraditi prema europskoj standardnoj nominalnoj širini kolosijeka od 1 435 mm. Osim toga, države članice koje imaju mrežu s različitom širinom kolosijeka trebale bi razmotriti mogućnost prelaska postojećih pruga europskih prometnih koridora. Ta se obveza ne bi trebala primjenjivati na otoke i najudaljenije regije jer je zbog njihova geografskog položaja njihova mreža u potpunosti odvojena od bilo koje kopnene veze na području Unije.

(39) Kako bi se prometni sektor pretvorio u istinski multimodalni sustav usluga održive i pametne mobilnosti, Unija bi trebala izgraditi visokokvalitetnu prometnu mrežu s prugama projektiranim za minimalnu brzinu od 100 km/h. Konkurentan željeznički putnički prijevoz može imati važnu ulogu u dekarbonizaciji prijevoza. Postoji potreba za razvojem usklađene i interoperabilne europske željezničke mreže velikih brzina koja će povezivati glavne i najveće gradove Europe. Dopunjavanje postojećih pruga velikih brzina prugama projektiranim za minimalnu brzinu od 160 km/h trebalo bi dovesti do učinaka mreže, usklađenije mreže i većeg broja putnika koji putuju željeznicom. Međutim, ti bi zahtjevi u pogledu brzine trebali biti ograničeni na određeni postotak dotičnih željezničkih dionica kako bi se uzela u obzir potreba za fleksibilnošću na željezničkim dionicama s posebnim značajkama zbog topografskih, reljefnih ili urbanističkih ograničenja kojima se brzina mora prilagoditi u svakom pojedinom slučaju, uključujući, među ostalim, pruge za međusobno povezivanje, pruge kroz kolodvore, pristupe terminalima i objektima za željezničke usluge ili depoima. Komisija bi trebala odobriti izuzeća na zahtjev države članice kako bi se omogućila dodatna fleksibilnost iznad određenih postotnih vrijednosti utvrđenih u ovoj Uredbi ako je to potrebno i opravdano. Pri nadogradnji infrastrukture države članice potiču se da ispituju mogućnosti projektiranja za veću brzinu, kako je predviđeno u Prilogu I. Direktivi 2016/797.

(39a) Premješteno u uvodnu izjavu 38.d.

(40) Trebalo bi uspostaviti održiviju, otporniju i pouzdaniju željezničku teretnu mrežu u Europi kako bi kombinirani prijevoz postao konkurentniji. Infrastrukturu za kombinirani željeznički prijevoz i infrastrukturu terminala trebalo bi nadograditi kako bi se intermodalni prijevoz u prvom redu odvijao željeznicom, unutarnjim plovnim putovima ili pomorskim prijevozom na kraćim relacijama te kako bi prve i/ili posljednje etape koje zahtijevaju cestovni prijevoz bile što kraće.

(40a) Intermodalni prijevoz čini otprilike polovinu željezničkog teretnog prijevoza, u tonskim kilometrima, u Europi, a njegov udio raste. Kako bi se ostvarili ciljevi utvrđeni u komunikaciji Komisije o strategiji za održivu i pametnu mobilnost da se udvostruči dio prijevoza tereta željeznicom, posebnu pozornost trebalo bi posvetiti prijevozu u kojem se kombinira željeznica za glavni dio putovanja i kamion za prvi i posljednji kilometar. Kako bi se doprinijelo povećanju intermodalnog prometa, infrastruktura bi trebala omogućiti prometovanje teretnih vlakova koji prevoze standardne poluprikolice visine do 4 metra na vagonima visine od najmanje 27 centimetara. Međutim, ispunjavanje tog zahtjeva podrazumijeva brojne i katkad skupe prilagodbe. Stoga je važno pronaći uravnotežen pristup provedbi tog zahtjeva i osigurati njegovu provedbu na troškovno učinkovit način. U tom pogledu države članice trebale bi osigurati da se taj zahtjev provodi tako da se osigura najmanje jedna domaća izravna pruga, jedna izravna željeznička teretna pruga sa susjednom državom članicom ili više njih i jedna veza s najmanje jednim željezničko-cestovnim terminalom ili multimodalnim teretnim terminalom koji se nalazi u morskoj luci koja je dio europskog prometnog koridora na državnom području države članice ili uz nju. Nadalje, ako se jedna ili više krajnjih točaka koridora nalaze na državnom području države članice, trebala bi postojati barem jedna izravna pruga koja ispunjava taj zahtjev do barem jedne od tih krajnjih točaka. Pri odabiru relevantnih pruga države članice trebale bi uzeti u obzir trenutačne i buduće tokove željezničkog teretnog prijevoza. Pri procjeni zahtjeva za izuzeća od zahtjeva u pogledu prijevoza poluprikolica na temelju ove Uredbe Komisija bi trebala posebno uzeti u obzir rezultat socioekonomske analize troškova i koristi, kao i moguće poremećaje u pružanju usluga uzrokovane radom potrebnim za ispunjavanje tog standarda. Nadalje, pri procjeni zahtjeva za izuzeća od zahtjeva koji se primjenjuju na željezničku infrastrukturu proširene osnovne mreže, Komisija bi posebno trebala uzeti u obzir sva velika ulaganja dotične države članice na paralelnoj pruzi u neposrednoj blizini onih koje će se tek izgraditi.

(41) Briše se.

- (42) Države članice trebale bi osigurati uvođenje Europskog sustava upravljanja željezničkim prometom (ERTMS) u sveobuhvatnu mrežu do 2050., u proširenu osnovnu mrežu do 2040. i u osnovnu mrežu do 2030. Pri uvođenju ERTMS-a u sveobuhvatnu mrežu prednost u smislu vremenskog rasporeda trebalo bi dati prugama koje mogu doprinijeti sigurnom i učinkovitom prekograničnom međunarodnom željezničkom prijevozu. Budući da uvođenje ERTMS-a koji se temelji na radijskim frekvencijama dodatno doprinosi ukidanju nacionalnih pravila koja utječu na upravljanje, države članice trebale bi osigurati da se od 2030. na novim prugama uvodi samo ERTMS koji se temelji na radijskim frekvencijama i da do 2050. cijela transeuropska prometna mreža bude opremljena tim sustavom.
- (43) Premješteno u uvodnu izjavu 42. (zadnja rečenica).
- (44) Stavljanje pružnih sustava razreda B izvan pogona dovest će do znatnih ušteda troškova održavanja za upravitelje infrastrukture jer je uvođenje ERTMS-a i istodobno održavanje dodatnih pružnih sustava tijekom duljeg razdoblja vrlo skupo i složeno. Države članice trebale bi nastojati, prema potrebi, staviti izvan pogona pružne sustave razreda B do 2050.
- (45) Unutarnji plovni putovi u Europi imaju heterogenu hidromorfologiju, što onemogućuje usklađenu razinu učinkovitosti na svim dionicama plovnog puta. Klimatski i vremenski uvjeti mogu znatno utjecati na unutarnje plovne putove, a posebno na dionice sa slobodnim protokom. Kako bi se osigurao pouzdan međunarodni promet u skladu s hidromorfologijom i mjerodavnim zakonodavstvom u području zaštite okoliša, u zahtjevima koji se odnose na mrežu TEN-T trebalo bi uzeti u obzir hidromorfologiju svakog plovnog puta (npr. rijeke slobodnog toka ili regulirane rijeke) te ciljeve politika u području zaštite okoliša i bioraznolikosti. U tu bi svrhu trebalo utvrditi referentne razine vode za svaki europski prometni koridor, plovni put ili dio plovnog puta. U postupku utvrđivanja referentnih razina vode Komisija bi trebala blisko surađivati s dotičnim državama članicama i dotičnim povjerenstvima za riječnu plovidbu uspostavljenima međunarodnim sporazumima kako bi se osigurao dosljedan pristup u pogledu zahtjeva za infrastrukturu unutarnjih plovnih putova s ciljem promicanja te vrste prijevoza.

- (46) Kao ulazne i izlazne točke za kopnenu infrastrukturu transeuropske prometne mreže, morske luke imaju važnu ulogu kao prekogranični multimodalni čvorovi koji nisu samo prometna čvorišta, već mogu služiti i kao pristupne točke za trgovinu, industrijske klastere i energetska čvorišta. Kako je istaknuto u planu RePowerEU koji je donijela Komisija, postoji potreba za raznolikošću opskrbe energijom i ubrzanim uvođenjem energije iz obnovljivih izvora. Morske luke mogu doprinijeti tom cilju uvođenjem odobalnih vjetroelektrana, proizvodnjom zelenog vodika te transportom i skladištenjem ukapljenog prirodnog plina. Kako bi se ojačale sinergije između prometnog i energetskog sektora u naporima da se dekarbonizira gospodarstvo Unije, morske luke mogu imati ulogu i u prijevozu ugljikova dioksida cjevovodima ili drugim vrstama prijevoza.
- (47) Pomorski prijevoz na kraćim relacijama može znatno doprinijeti dekarbonizaciji prometa prijevozom više tereta i putnika morem, među ostalim kako bi se smanjilo zagušenje na cestama na području Unije i poboljšao pristup perifernim i otočnim regijama i državama. Međutim, postoji potreba za boljom integracijom veza pomorskog prijevoza na kraćim relacijama, koje čine pomorsku dimenziju transeuropske prometne mreže, s kopnom mrežom te za stavljanjem većeg naglaska na cijeli prometni i logistički lanac, i na moru i u zaleđu. Nedavno uspostavljeni sveobuhvatni europski pomorski prostor trebalo bi promicati uspostavom ili nadogradnjom ruta za pomorski prijevoz na kraćim relacijama te razvojem morskih luka i njihovih veza sa zaleđem kako bi se postigla učinkovita i održiva integracija s drugim vrstama prijevoza. Štoviše, tim novim konceptom trebale bi se poticati održive veze u pomorskom prijevozu na kraćim relacijama s ciljem usmjeravanja tokova tereta na morske logističke linije tako da se poboljšaju postojeće pomorske veze ili uspostave nove održive, redovite i česte pomorske veze.
- (48) Tri četvrtine ukupnog unutarnjeg teretnog prijevoza (na temelju ostvarenih tonskih kilometara) i otprilike 90 % ukupnog unutarnjeg putničkog prijevoza (na temelju ukupnog broja putničkih kilometara) u Uniji odnosi se na cestovni prijevoz. S obzirom na važnost cestovnog prijevoza i obvezu poboljšanja sigurnosti na cestama preuzetu u skladu s ključnom etapom iz komunikacije Komisije o strategiji za održivu i pametnu mobilnost, postoji potreba za povećanjem sigurnosti cestovne infrastrukture.

- (48a) Države članice trebale bi osigurati povezivanje zračnih luka osnovne mreže određenog opsega prometa s gradskim čvorovima željeznicom, podzemnom željeznicom, lakom željeznicom ili tramvajima kako bi se poboljšala povezivost, osigurali odgovarajući kapaciteti i pogodnosti za korisnike, osim ako određena geografska ili znatna fizička ograničenja sprečavaju takvo povezivanje. Kad je riječ o zračnim lukama u Uniji koje su globalna čvorišta, države članice potiču se da razviju ili poboljšaju veze sa željeznicom na velike udaljenosti ili željeznicom velikih brzina kako bi osigurale alternative kraćim letovima.
- (48b) Kako bi se potaknule inovacije u području zračnog prijevoza, na popis sastavnica infrastrukture za zračni prijevoz trebalo bi uključiti svemirske centre. Međutim, to uključivanje ne bi trebalo dovoditi u pitanje nadležnost Unije u području svemira na temelju članka 4. stavka 3. UFEU-a i članka 189. UFEU-a kojim se isključuje svako usklađivanje zakona i drugih propisa država članica. Nadalje, uključivanje svemirskih centara na popis sastavnica infrastrukture za zračni prijevoz na temelju ove Uredbe ne bi trebalo dovesti do primjene postojećeg ili budućeg zakonodavstva EU-a koje se odnosi na infrastrukturu za zračni prijevoz na svemirske centre, osim ako je to izričito predviđeno takvim zakonodavstvom.
- (49) Transeuropska prometna mreža trebala bi osigurati učinkovitu multimodalnost kako bi se mogle odabrati bolje i održivije vrste putničkog i teretnog prijevoza i kako bi se konsolidirao velik opseg prometa za prijevoz na velike udaljenosti. Ključnu ulogu u postizanju tog cilja trebali bi imati multimodalni terminali.
- (49a) Države članice trebale bi provesti analizu tržišta i prognostičku analizu multimodalnih teretnih terminala na svojem državnom području i izraditi akcijski plan za razvoj mreže multimodalnih teretnih terminala. U tu se svrhu mogu referirati na postojeće studije i planove. Akcijskim planom koji su pripremile države članice trebao bi se promicati razvoj multimodalnih teretnih terminala. Međutim, države članice ne bi trebale biti obvezne provesti akcijski plan. Nadalje, akcijski plan ne bi trebao dovesti do obveze za privatne sektore da ulažu u terminale. Akcijski plan ne bi trebao podlijevati strateškoj procjeni učinka na okoliš.

- (50) Gradski čvorovi važni su za transeuropsku prometnu mrežu kao početna točka ili završno odredište („posljednji kilometar”) za putnike i teret koji se kreću po transeuropskoj prometnoj mreži i točke su presjedanja/pretovara u okviru jedne vrste prijevoza ili s jedne na drugu vrstu prijevoza. Trebalo bi osigurati da uska grla u pogledu kapaciteta i nedovoljna mrežna povezivost u gradskim čvorovima više ne onemogućavaju multimodalnost diljem transeuropske prometne mreže. Politika transeuropske prometne mreže trebala bi biti usmjerena na promicanje neometanih prometnih tokova iz gradskih čvorova na mreži., prema njima i preko njih. Pitanja lokalne povezivosti u gradskim čvorovima trebala bi rješavati nadležna lokalna, regionalna ili nacionalna tijela, posebno putem relevantnih mjera u okviru planova održive gradske mobilnosti.
- (51) Za svaki gradski čvor trebalo bi donijeti plan održive gradske mobilnosti, dugoročan i sveobuhvatan integrirani plan za mobilnost tereta i putnika za cijelo funkcionalno gradsko područje, kao djelotvoran jedinstveni okvir za rješavanje izazova u pogledu gradske mobilnosti. Taj bi plan mogao uključivati ciljeve, ciljne vrijednosti i pokazatelje na kojima se temelji trenutačna i buduća uspješnost sustava gradskog prijevoza.
- (52) Države članice trebale bi promicati primjenu planova održive gradske mobilnosti s ciljem poboljšanja koordinacije među regijama, gradovima i mjestima. U tu bi svrhu države članice mogle poduprijeti lokalne vlasti u razvoju visokokvalitetnih planova održive gradske mobilnosti i ojačati praćenje i evaluaciju provedbe planova održive gradske mobilnosti bilo kojim odgovarajućim mjerama, smjernicama, izgradnjom kapaciteta te pružanjem pomoći i eventualne financijske potpore.
- (52a) Planovi održive gradske mobilnosti mogu se uključiti u postojeće planove, koji se mogu dodatno razviti kako bi se ispunile smjernice planova održive gradske mobilnosti, i/ili u šire planove u kojima se također integriraju planovi korištenja zemljišta, primjerice s obzirom na međusobnu povezanost korištenja zemljišta i mobilnosti. U slučaju gusto naseljenih gradskih čvorova trebalo bi dopustiti nekoliko planova održive gradske mobilnosti.
- (53) Cilj je misije za klimatski neutralne i pametne gradove, koja je dio okvirnog programa Obzor Europa, da do 2030. u Uniji postoji 100 klimatski neutralnih gradova. Gradovi uključeni u tu misiju bit će čvorišta za ispitivanja i inovacije, a drugi gradovi trebali bi se do 2050. povesti za njihovim primjerom.

- (54) Usluge multimodalne digitalne mobilnosti pomažu u poboljšavanju integracije različitih vrsta prijevoza objedinjavanjem nekoliko ponuđenih usluga prijevoza u jednu. Njihov daljnji razvoj trebao bi potaknuti prelazak na najodrživije vrste prijevoza, javni prijevoz i aktivne vrste prijevoza, kao što su pješaćenje i vožnja bicikla.
- (55) Sustavi informacijske i komunikacijske tehnologije (IKT) u području prijevoza potrebni su kako bi se stvorila osnova za optimizaciju prometa i prijevoza te sigurnosti prometa i poboljšanje povezanih usluga. Trebalo bi olakšati protok informacija u prometnoj mreži i mreži za mobilnost, među ostalim uspostavom Unijinog prostora za podatke o mobilnosti. Putnici bi trebali imati pristup informacijama, uključujući informacije o sustavima za izdavanje karata i rezervacije.
- (56) Inteligentni prometni sustavi i usluge te tehnologije u nastajanju trebali bi ubrzati uvođenje inteligentnih prometnih sustava i usluga na svim cestama transeuropske prometne mreže.

- (57) Transeuropsku prometnu mrežu potrebno je planirati na odgovarajući način. To podrazumijeva i da se u cijeloj mreži primjenjuju posebni zahtjevi u pogledu infrastrukture, sustavâ IKT-a, opreme i usluga, uključujući zahtjeve u pogledu uvođenja infrastrukture za alternativna goriva kako je definirana u Uredbi (EU) [...] Europskog parlamenta i Vijeća [o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva]¹³. Stoga je potrebno osigurati odgovarajuće i usklađeno uvođenje tih zahtjeva u cijeloj Europi za svaku vrstu prijevoza i za njihovu međupovezanost u cijeloj transeuropskoj prometnoj mreži i šire kako bi se iskoristile prednosti učinka mreže i omogućio učinkovit i dalekosežan transeuropski prijevoz. Kako bi se osiguralo uvođenje alternativnih goriva na cijeloj cestovnoj mreži u okviru transeuropske prometne mreže u skladu s ciljevima iz Uredbe (EU) [...] [o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva], upućivanja na „osnovnu mrežu” u Uredbi (EU) [...] [o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva] trebala bi se smatrati upućivanjima na „osnovnu mrežu” kako je definirana u ovoj Uredbi. Upućivanja na „sveobuhvatnu mrežu” u Uredbi (EU) [...] [o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva] trebala bi se smatrati upućivanjima na „proširenu osnovnu mrežu” i „sveobuhvatnu mrežu” kako su definirane u ovoj Uredbi.
- (58) Transeuropska prometna mreža trebala bi služiti kao temelj za opsežno uvođenje novih tehnologija i inovacija, što može pomoći u povećanju ukupne učinkovitosti europskog prometnog sektora i kapaciteta koji učinkovitim sredstvima omogućuju sigurne tokove putnika, čine javna ili ekološki prihvatljivija prijevozna sredstva privlačnijima za putnike i smanjuju ugljični otisak prijevoza. To će doprinijeti ciljevima europskog zelenog plana, ali i cilju povećanja energetske sigurnosti u Uniji. Kako bi se ti ciljevi ostvarili, trebalo bi poboljšati dostupnost alternativnih goriva i s njima povezane infrastrukture u cijeloj transeuropskoj prometnoj mreži.

¹³ Uredba Europskog parlamenta i Vijeća od [...] o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva i stavljanju izvan snage Direktive 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća (SL L [...]).

- (59) U transeuropskoj prometnoj mreži trebalo bi postaviti dovoljno javno dostupnih mjesta za brzo punjenje lakih i teških vozila. Time bi se trebala osigurati potpuna prekogranična povezivost i omogućiti električnim vozilima da prometuju po cijeloj Uniji. Ciljevima za transeuropsku prometnu mrežu koji se temelje na udaljenosti kako su definirani u Uredbi (EU) [...] [o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva] trebala bi se osigurati minimalna dostatna pokrivenost glavnih cestovnih mreža Unije mjestima za punjenje električnom energijom.
- (60) Javno dostupnu infrastrukturu za punjenje duž transeuropske prometne mreže kako je definirana u Uredbi (EU) [...] [o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva] trebalo bi dopuniti zahtjevima u pogledu uvođenja infrastrukture za punjenje na multimodalnim terminalima i za multimodalna putnička čvorišta kako bi se autobusima ili kamionima za prijevoz na velike udaljenosti tijekom utovara ili istovara ili dok se vozač odmara osigurale mogućnosti punjenja na multimodalnim putničkim čvorištima. Za potrebe slobodnog prometa infrastrukturi za punjenje u terminalima ili putničkim čvorištima koji primaju potporu Unije ili javnu potporu trebalo bi se moći pristupiti na poštenoj, transparentnoj i nediskriminirajućoj osnovi kako bi se izbjeglo blokiranje tržišta za određena poduzeća ili moguće narušavanje tržišnog natjecanja.
- (61) Infrastruktura koja nije dovoljno sigurna i pouzdana zbog prirodnih opasnosti, uključujući klimatske pojave i druge izvanredne pojave kao što su pandemije, katastrofe uzrokovane ljudskim djelovanjem, kao što su nesreće, ili poremećaji uzrokovani namjernim djelovanjem, na primjer terorizam i kibernapadi, velik je problem za učinkovitost i funkcioniranje transeuropske prometne mreže. Na primjer, nesreće zbog nekoliko prirodnih katastrofa prouzročenih ekstremnim vremenskim uvjetima znatno su prekidale prometne tokove u posljednjih nekoliko godina. Stoga bi trebalo povećati otpornost prometne mreže na klimatske promjene, prirodne opasnosti, katastrofe uzrokovane ljudskim djelovanjem i druge poremećaje na temelju procjene rizika i mjera za poboljšanje otpornosti koje provode kritični subjekti za prometni sektor na temelju Direktive [...] o otpornosti kritičnih subjekata¹⁴.

¹⁴ U ovoj se Direktivi upućuje na Komisijin Prijedlog direktive Europskog parlamenta i Vijeća o otpornosti kritičnih subjekata, COM/2020/829 final.

- (62) Na temelju iskustva u upravljanju kriznim situacijama stečenog u kontekstu pandemije bolesti COVID-19¹⁵ te kako bi se u budućnosti izbjegli poremećaji i nepredviđene okolnosti u prometu, države članice trebale bi pri planiranju infrastrukture uzeti u obzir sigurnost prometne infrastrukture i njezinu otpornost na klimatske promjene, prirodne opasnosti, katastrofe uzrokovane ljudskim djelovanjem i druge poremećaje koji utječu na funkcioniranje prometnog sustava Unije. U tu bi svrhu europski prometni koridori trebali sadržavati i važne zaobilazne linije koje se mogu upotrijebiti u slučaju zagušenja ili drugih problema na glavnim rutama. Osim toga, zahvaljujući multimodalnosti, u hitnim slučajevima jedna vrsta prijevoza može zamijeniti drugu.
- (63) Sudjelovanje poduzeća, uključujući ona u vlasništvu ili pod kontrolom fizičke osobe iz treće zemlje ili poduzeća iz treće zemlje, uključujući ona s poslovnim nastanom u trećoj zemlji, mogu ubrzati realizaciju transeuropske prometne mreže. Međutim, u posebnim okolnostima sudjelovanje poduzeća u vlasništvu ili pod kontrolom fizičke osobe iz treće zemlje ili poduzeća iz treće zemlje u projektima od zajedničkog interesa ili njihov doprinos tim projektima mogli bi ugroziti sigurnost i javni red u EU-u. Ne dovodeći u pitanje mehanizam suradnje na temelju Uredbe (EU) 2019/452¹⁶ i dodatno uz taj mehanizam, veća informiranost o takvom sudjelovanju ili doprinosu nužna je kako bi javna tijela mogla intervenirati ako se čini da bi to sudjelovanje ili doprinos mogli utjecati na sigurnost ili javni red u Uniji i nisu obuhvaćeni područjem primjene Uredbe (EU) 2019/452¹⁷.

¹⁵ Komunikacija o uvođenju zelenih traka u okviru mjera upravljanja granicama radi zaštite zdravlja i dostupnosti robe i osnovnih usluga; C(2020) 1897 final (SL C 96I, 24.3.2020., str. 1.) i Komunikacija Komisije od 28. listopada 2020. Europskom parlamentu, Europskom vijeću i Vijeću „Poboljšanje zelenih prometnih traka radi održavanja gospodarske aktivnosti tijekom ponovnog širenja zaraze bolešću COVID-19”; COM(2020) 685 final.

¹⁶ Uredba (EU) 2019/452 Europskog parlamenta i Vijeća od 19. ožujka 2019. o uspostavi okvira za provjeru izravnih stranih ulaganja u Uniji (SL L 79I, 21.3.2019., str. 1.).

¹⁷ Ova se uvodna izjava može dodatno prilagoditi kako bi odražavala izmjene u članku 47.

- (64) Iako održavanje jest i ostat će glavna odgovornost država članica i ne dovodeći u pitanje nadležnost država članica, posebno u pogledu financiranja održavanja i upravljanja održavanjem, važno je da se transeuropska prometna mreža, nakon što bude izgrađena, na odgovarajući način održava kako bi se pri planiranju i ugovaranju infrastrukturnih projekata osigurala visoka kvaliteta usluga, u skladu s pristupom koji se temelji na životnom ciklusu. Države članice posebno bi trebale uložiti sve moguće napore kako bi osigurale uspostavu dugoročnog planiranja u pogledu održavanja cestovne infrastrukture i, prema potrebi, infrastrukture unutarnjih plovni putova.
- (65) Kako bi se dijelovi transeuropske prometne mreže od najveće strateške važnosti realizirali u danom roku, pristup koji se temelji na koridorima trebao bi se upotrijebiti kao instrument za koordinaciju različitih projekata na transnacionalnoj osnovi i sinkronizaciju razvoja koridora, čime bi se ostvarila najveća korist od mreže.
- (66) Europski prometni koridori trebali bi pomoći u razvoju infrastrukture transeuropske prometne mreže uklanjanjem uskih grla, unapređenjem prekogranične povezanosti i poboljšanjem učinkovitosti i održivosti. Trebali bi doprinijeti koheziji poboljšanom teritorijalnom suradnjom. Osim toga, trebali bi doprinijeti ostvarenju širih ciljeva prometne politike te olakšati interoperabilnost, modalnu integraciju i multimodalni promet. Pristup koji se temelji na koridorima trebao bi biti transparentan i jasan, a upravljanje takvim koridorima ne bi trebalo dovesti do dodatnih administrativnih opterećenja ili troškova.
- (67) Kako bi se olakšala koordinirana provedba europskih prometnih koridora i dvaju horizontalnih prioriteta, ERTMS-a i europskog pomorskog prostora, Komisija bi u dogovoru s dotičnim državama članicama trebala imenovati europske koordinate. Oni bi trebali olakšati provedbu mjera za oblikovanje odgovarajuće strukture upravljanja i osiguravanje usklađenog određivanja prioriteta za planiranje infrastrukture i ulaganja u okviru europskih prometnih koridora i dvaju horizontalnih prioriteta.

- (68) Europski i nacionalni okviri za planiranje i provedbu prometne infrastrukture te planovi rada koje su izradili europski koordinatori trebali bi doprinijeti pravodobnom rasporedu i planiranju ulaganja potrebnih za ostvarivanje ciljeva ove Uredbe.
- (69) Planovi rada europskih koordinatora trebali bi se upotrebljavati za promicanje suradnje među svim relevantnim dionicima, jačanje komplementarnosti s djelovanjima država članica i upravitelja infrastrukture te osobito za utvrđivanje ključnih etapa za provedbu i prioriteta ulaganja glavnih veza koje nedostaju i prekograničnih dionica te za uklanjanje uskih grla.
- (70) Tehnička osnova zemljovida transeuropske prometne mreže pružena je interaktivnim geografskim i tehničkim informacijskim sustavom za transeuropsku prometnu mrežu (TENtec).
- (71) Uzimajući u obzir komunikaciju Komisije o akcijskom planu Unije za vojnu mobilnost iz ožujka 2018.¹⁸, Komisija bi trebala ocijeniti potrebu za prilagodbom transeuropske prometne mreže kako bi se odrazila vojna upotreba infrastrukture. Na temelju analize razlika između zahtjeva transeuropske mreže i vojnih zahtjeva¹⁹ u transeuropsku mrežu uključene su dodatne ceste i željezničke pruge kako bi se unaprijedile sinergije između civilnih i vojnih prometnih mreža.

¹⁸ Zajednička komunikacija Europskom parlamentu i Vijeću o Akcijskom planu za vojnu mobilnost (JOIN(2018) 05 final).

¹⁹ Zajednički radni dokument službi o ažuriranoj analizi razlika između vojnih zahtjeva i zahtjeva transeuropske prometne mreže, 17. srpnja 2020. (SWD(2020) 144 final).

- (72) Radi što veće dosljednosti između smjernica i programiranja relevantnih financijskih instrumenata dostupnih na razini Unije financiranje transeuropske prometne mreže trebalo bi biti usklađeno s ovom Uredbom i posebno se temeljiti na Uredbi (EU) 2021/1153 Europskog parlamenta i Vijeća²⁰. Osim toga, financiranje mreže trebalo bi se temeljiti i na instrumentima financiranja predviđenima u drugim propisima Unije, uključujući InvestEU, Mehanizam za oporavak i otpornost, kohezijsku politiku, Obzor Europa i druge instrumente financiranja koje je uspostavila Europska investicijska banka. Kako bi se omogućilo financiranje projekata od zajedničkog interesa, upućivanja na „multimodalne logističke platforme”, „autoceste mora” i „telematske aplikacije” u Uredbi (EU) 2021/1153 trebala bi se smatrati upućivanjima na „multimodalne teretne terminale”, „europski pomorski prostor” odnosno „sustave IKT-a u području prijevoza” kako su definirani u ovoj Uredbi. U tu svrhu trebalo bi i za upućivanja na „osnovnu mrežu” u Uredbi (EU) 2021/1153 smatrati da uključuju „proširenu osnovnu mrežu” kako je definirana u ovoj Uredbi.
- (73) Za ostvarivanje ciljeva transeuropske prometne mreže, posebno onih koji se odnose na dekarbonizaciju i digitalizaciju prometnog sustava u Uniji, potreban je čvrst regulatorni okvir. Države članice trebale bi provesti ambiciozne reforme kako bi riješile izazove u pogledu održivog prometa utvrđene u okviru europskog semestra. Mehanizmom za oporavak i otpornost podupiru se i reforme i ulaganja usmjereni na veću održivost prometa, smanjenje emisija te poboljšanje sigurnosti i učinkovitosti. S tim povezane relevantne mjere uključene su u odobrene planove za oporavak i otpornost.

²⁰ Uredba (EU) 2021/1153 Europskog parlamenta i Vijeća od 7. srpnja 2021. o uspostavi Instrumenta za povezivanje Europe i stavljanju izvan snage uredaba (EU) br. 1316/2013 i (EU) br. 283/2014 (SL L 249, 14.7.2021., str. 38.).

- (74) Kako bi se ažurirali zemljovid i popisi luka, zračnih luka, terminala i gradskih čvorova u prilogima I. i II. te uzele u obzir moguće promjene posebno zbog stvarne upotrebe određenih elemenata prometne infrastrukture analiziranih u odnosu na prethodno utvrđene kvantitativne granične vrijednosti i izmijenila trasiranja europskih prometnih koridora iz Priloga III., Komisiji bi se trebala dodijeliti ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije u vezi s izmjenama priloga I., II. i III. Posebno je važno da Komisija tijekom svojeg pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući ona na razini stručnjaka, te da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.²¹ Osobito, s ciljem osiguravanja ravnopravnog sudjelovanja u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće primaju sve dokumente istodobno kada i stručnjaci iz država članica te njihovi stručnjaci sustavno imaju pristup sastancima stručnih skupina Komisije koji se odnose na pripremu delegiranih akata.
- (75) Nekim dijelovima mreže upravljaju subjekti koji nisu države članice. Međutim, države članice trebaju osigurati da se pravila kojima se uređuje mreža pravilno primjenjuju na njihovu državnom području.
- (76) Kako bi se osigurala neometana i djelotvorna provedba obveza utvrđenih u ovoj Uredbi, Komisija podupire države članice Instrumentom za tehničku potporu²², u okviru kojeg im stavlja na raspolaganje prilagođeno tehničko stručno znanje za oblikovanje i provedbu reformi, uključujući one kojima se promiče razvoj transeuropske prometne mreže.

²¹ Međuinstitucijski sporazum Europskog parlamenta, Vijeća Europske unije i Europske komisije o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016. (SL L 123, 12.5.2016., str. 1.).

²² Uredba (EU) 2021/240 Europskog parlamenta i Vijeća od 10. veljače 2021. o uspostavi Instrumenta za tehničku potporu.

- (77) Kako bi se osigurali jedinstveni uvjeti za provedbu ove Uredbe, Komisiji bi trebalo dodijeliti provedbene ovlasti za odobravanje izuzeća od određenih zahtjeva iz ove Uredbe, kao i za donošenje provedbenih akata kojima se utvrđuju referentne razine vode i metodologija kojom se države članice trebaju koristiti za prikupljanje podataka o gradskoj mobilnosti, za donošenje provedbenih akata za provedbu prekograničnih dionica europskih prometnih koridora i za dva horizontalna prioriteta. Provedbeni akti također se mogu donijeti za određene dionice europskih prometnih koridora na zahtjev dotičnih država članica. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća²³.
- (77a) Odredbe koje se odnose na željeznice, a posebno svaki zahtjev u pogledu povezivanja zračnih luka i luka sa željeznicom, kao i odredbe koje se odnose na multimodalne teretne terminale ne bi se trebale primjenjivati na Cipar, Maltu i najudaljenije regije sve dok se na njihovu državnom području ne uspostavi željeznički sustav. Odredbe koje se odnose na sigurna i zaštićena parkirališta također se ne bi trebale primjenjivati na te države članice i regije jer takva parkirna mjesta nisu ključna s obzirom na to da na njihovu državnom području ne postoji tranzitni cestovni teretni promet.
- (78) S obzirom na to da ciljeve ove Uredbe, a posebno koordiniranu uspostavu i razvoj transeuropske prometne mreže, ne mogu dostatno ostvariti države članice, već se zbog potrebe za koordinacijom tih ciljeva na bolji način mogu ostvariti na razini Unije, Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti utvrđenim u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku, ova Uredba ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tih ciljeva.

²³ Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.).

- (79) Potrebno je izmijeniti Uredbu (EU) 2021/1153 radi prilagodbe njezinih odredaba u svrhu integracije koridora osnovne mreže u europske prometne koridore. U ovoj Uredbi definirat će se i trasirati europski prometni koridori te će oni zamijeniti koridore osnovne mreže kako su definirani u toj uredbi.
- (80) Potrebno je izmijeniti Uredbu (EU) br. 913/2010 radi prilagodbe njezinih odredaba u svrhu integracije željezničkih teretnih koridora u europske prometne koridore.
- (81) Uredbu (EU) br. 1315/2013 trebalo bi staviti izvan snage.

POGLAVLJE I.

OPĆA NAČELA

Članak 1.

Predmet

1. Ovom se Uredbom utvrđuju smjernice za razvoj transeuropske prometne mreže koja se sastoji od sveobuhvatne mreže te od osnovne i proširene osnovne mreže, koje su uspostavljene na temelju sveobuhvatne mreže.
2. U ovoj se Uredbi utvrđuju:
 - (a) europski prometni koridori od najveće strateške važnosti na temelju prioriternih dionica transeuropske prometne mreže;
 - (b) projekti od zajedničkog interesa i zahtjevi koji se moraju ispuniti pri razvoju i provedbi infrastrukture transeuropske prometne mreže.
3. U ovoj Uredbi utvrđuju se prioriteti za razvoj transeuropske prometne mreže i predviđaju mjere za provedbu transeuropske prometne mreže.

Članak 2.

Područje primjene

1. Ova se Uredba primjenjuje na transeuropsku prometnu mrežu kako je prikazana na zemljovidima u Prilogu I. i na popisima u Prilogu II. Transeuropska prometna mreža obuhvaća prometnu infrastrukturu, uključujući infrastrukturu za uvođenje alternativnih goriva, sustave IKT-a u području prijevoza i mjere kojima se promiče učinkovito upravljanje takvom infrastrukturom i njezina upotreba te omogućuje uspostava održivih i učinkovitih usluga prijevoza i upravljanje njima.
2. Infrastruktura transeuropske prometne mreže sastoji se od infrastrukture za željeznički prijevoz, prijevoz unutarnjim plovnim putovima, pomorski prijevoz, cestovni prijevoz, zračni prijevoz i multimodalni prijevoz, među ostalim u gradskim čvorovima, kako je utvrđeno u relevantnim odjeljcima poglavlja II., III. i IV.

Članak 3.

Definicije

Za potrebe ove Uredbe primjenjuju se sljedeće definicije:

- (a) „projekt od zajedničkog interesa” znači svaki projekt koji se provodi na temelju ove Uredbe;
- (b) „susjedna zemlja” znači treća zemlja obuhvaćena područjem primjene europske politike susjedstva odnosno politike proširenja ili koja je dio Europskog gospodarskog prostora, članica Europskog udruženja slobodne trgovine ili stranka Sporazuma o trgovini i suradnji između EU-a i Ujedinjene Kraljevine;
- (c) „regija NUTS” znači regija kako je klasificirana u Uredbi (EZ) br. 1059/2003 o uspostavi zajedničkog razvrstavanja prostornih jedinica za statistiku;

- (d) „prekogranična dionica” znači dionica koja osigurava kontinuitet projekta od zajedničkog interesa na obje strane granice, između gradskih čvorova koji su najbliži granici dviju država članica ili između države članice i susjedne zemlje;
- (e) „usko grlo” znači fizička, tehnička, funkcionalna, operativna ili administrativna prepreka koja dovodi do sloma sustava što utječe na kontinuitet prometa pri protoku na velike udaljenosti ili prekograničnom protoku;
- (f) „gradski čvor” znači gradsko područje u kojem su elementi prometne infrastrukture transeuropske prometne mreže, kao što su luke s putničkim terminalima, zračne luke, željeznički kolodvori, autobusni kolodvori, logističke platforme i objekti te teretni terminali smješteni u gradskom području i oko njega, povezani su s drugim elementima te infrastrukture i s infrastrukturuom za regionalni i lokalni promet, uključujući infrastrukturu povezanu s aktivnim vrstama prijevoza;
- (g) „izolirana mreža” znači željeznička mreža države članice, ili njezin dio, čija se širina kolosijeka razlikuje od europske standardne nominalne širine kolosijeka (1 435 mm);
- (h) briše se;
- (i) „multimodalni prijevoz” znači putnički ili teretni prijevoz, ili oboje, koji se odvija upotrebom dviju ili više vrsta prijevoza;
- (j) „usluge multimodalne digitalne mobilnosti” znači usluge kako su definirane u članku [...] Direktive 2010/40 (EU) o okviru za uvođenje inteligentnih prometnih sustava²⁴;

²⁴ DirektivaXXX (EU/... o reviziji Direktive 2010/40/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 7. srpnja 2010. o okviru za uvođenje inteligentnih prometnih sustava u cestovnom prometu i za veze s ostalim vrstama prijevoza (SL L [...])).

- (k) „interoperabilnost” znači sposobnost, uključujući sve regulatorne, tehničke i operativne uvjete, infrastrukture, uključujući digitalnu infrastrukturu u okviru određene vrste ili segmenta prijevoza, da se osiguraju sigurni i neprekinuti tokovi prometa i protok informacija kojima se postiže potrebna razina učinkovitosti za tu vrstu ili segment infrastrukture;
- (l) „multimodalno putničko čvorište” znači mjesto na kojem se spajaju najmanje dvije vrste putničkog prijevoza, na kojem se pružaju putne informacije, osigurava pristup javnom prijevozu i omogućuje presjedanje s jedne na drugu vrstu prijevoza, uključujući aktivne vrste prijevoza, te koje služi kao veza između gradskih čvorova i prometnih mreža na veće udaljenosti;
- (m) „multimodalni teretni terminal” znači objekt koji je opremljen za pretovar između najmanje dviju vrsta prijevoza ili dvaju različitih željezničkih sustava te za privremeno skladištenje tereta, kao što su terminali u lukama unutarnjih plovni putova ili u morskim lukama, duž unutarnjih plovni putova, u zračnim lukama te željezničko-cestovni terminali;
- (n) „logistička platforma” znači područje koje je izravno povezano s prometnom infrastrukturom transeuropske prometne mreže, koja uključuje najmanje jedan teretni terminal i omogućuje obavljanje logističkih aktivnosti;
- (o) „plan održive gradske mobilnosti” znači dokument za strateško planiranje mobilnosti usmjeren na održivo poboljšanje pristupačnosti funkcionalnog gradskog područja i mobilnosti na tom području za ljude, poduzeća i robu, osobito u cilju poboljšanja kvalitete života;
- (p) „aktivne vrste prijevoza” znači prijevoz ljudi ili robe sredstvima bez motora, koja zahtijevaju tjelesnu aktivnost čovjeka, uključujući sredstva s električnim pomoćnim pogonom iz članka 2. stavka 2. točke (h) Uredbe (EU) br. 168/2013;

- (q) „sustavi IKT-a u području prijevoza” znači sustavi i aplikacije informacijske i komunikacijske tehnologije koji upotrebljavaju informacijske, komunikacijske ili navigacijske tehnologije odnosno tehnologije za određivanje položaja/lokalizaciju koje omogućuju obradu, pohranu i razmjenu podataka i informacija potrebnih za djelotvorno upravljanje infrastrukturom, mobilnošću i prometom u transeuropskoj prometnoj mreži, izvješćivanje nadležnih tijela o relevantnim informacijama i pružanje usluga s dodanom vrijednošću građanima, otpremnicima i prijevoznicima, uključujući sustave za otpornu, sigurnu, zaštićenu, okolišno prihvatljivu upotrebu mreže uz učinkovito iskorištavanje kapaciteta. To uključuje sustave, tehnologije i usluge iz točaka od (r) do (x) te može uključivati i uređaje na vozilu s odgovarajućim sastavnicama infrastrukture ili digitalnim komponentama;
- (r) „inteligentni prometni sustav” (ITS) znači sustav kako je definiran u članku 4. točki 1. Direktive (EU) 2010/40/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 7. srpnja 2010. o okviru za uvođenje inteligentnih prometnih sustava u cestovnom prometu i za veze s ostalim vrstama prijevoza²⁵;
- (s) „sustav nadzora plovidbe i informacijski sustav” (VTMIS) znači sustavi uspostavljeni Direktivom 2002/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća²⁶;
- (t) „riječni informacijski servisi” (RIS) znači informacijske i komunikacijske tehnologije na unutarnjim plovnim putovima kako su definirane u članku 3. točki (a) Direktive 2005/44/EZ Parlamenta i Vijeća²⁷;

²⁵ Direktiva 2010/40/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 7. srpnja 2010. o okviru za uvođenje inteligentnih prometnih sustava u cestovnom prometu i za veze s ostalim vrstama prijevoza (SL L 207, 6.8.2010., str. 1.).

²⁶ Direktiva 2002/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 27. lipnja 2002. o uspostavi sustava nadzora plovidbe i informacijskog sustava Zajednice i stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 93/75/EEZ (SL L 208, 5.8.2002., str. 10.).

²⁷ Direktiva 2005/44/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 7. rujna 2005. o usklađenim riječnim informacijskim servisima (RIS) na unutarnjim vodnim putovima u Zajednici (SL L 255, 30.9.2005., str. 152.).

- (u) „europsko okružje jedinstvenog pomorskog sučelja” (EMSWe) znači pravni i tehnički okvir kako je definiran u Uredbi (EU) 2019/1239 Europskog parlamenta i Vijeća²⁸;
- (v) „sustav upravljanja zračnim prometom / sustav za usluge u zračnoj plovidbi” (sustav ATM-a/ANS-a) znači sustav ATM-a/ANS-a kako je definiran u članku 3. točki 7. Uredbe (EU) 2018/1139;
- (w) „Europski sustav upravljanja željezničkim prometom” (ERTMS) znači sustav iz Direktive (EU) 2016/797 i točke 2.2. Priloga Uredbi Komisije (EU) 2016/919²⁹;
- (x) „ERTMS koji se temelji na radijskim frekvencijama” znači ERTMS razine 2 ili 3 kojim se odobrenja za vožnju vlaku šalju putem radijskih frekvencija, na temelju Uredbe Komisije (EU) 2016/919³⁰;
- (y) „sustavi razreda B” znači naslijeđeni sustavi za zaštitu vlaka i glasovnu radijsku komunikaciju kako su definirani u točki 2.2. Priloga Uredbi Komisije (EU) 2016/919;
- (z) „morska luka” znači morska luka kako je definirana u članku 2. točki 16. Uredbe (EU) 2017/352;
- (aa) „pomorski prijevoz na kraćim relacijama” znači kretanje tereta i putnika morem između luka koje se nalaze u geografskim vodama jedne ili više država članica ili između luke koja se nalazi u vodama države članice i luke koja se nalazi u vodama susjedne treće zemlje koja ima obalu na morima koja graniče s vodama jedne ili više država članica;

²⁸ Uredba (EU) 2019/1239 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2019. o uspostavi europskog okružja jedinstvenog pomorskog sučelja i stavljanju izvan snage Direktive 2010/65/EU (SL L 198, 25.7.2019., str. 64.).

²⁹ Uredba Komisije (EU) 2016/919 od 27. svibnja 2016. o tehničkoj specifikaciji za interoperabilnost u vezi s „prometno-upravljačkim i signalno-sigurnosnim” podsustavima željezničkog sustava u Europskoj uniji (SL L 158, 15.6.2016., str. 1.).

³⁰ Uredba Komisije (EU) 2016/919 od 27. svibnja 2016. o tehničkoj specifikaciji za interoperabilnost u vezi s „prometno-upravljačkim i signalno-sigurnosnim” podsustavima željezničkog sustava u Europskoj uniji (SL L 158, 15.6.2016., str. 1.).

- (ab) „elektroničke informacije o prijevozu tereta” (eFTI) znači elektronički prijenos regulatornih informacija između gospodarskih subjekata i nadležnih tijela u skladu s Uredbom (EU) 2020/1056 Europskog parlamenta i Vijeća³¹;
- (ac) „jedinstveno europsko nebo” znači sustavi uspostavljeni na temelju uredaba (EZ) br. 549/2004³², (EZ) 550/2004³³, (EZ) br. 551/2004³⁴ i (EU) 2018/1139³⁵ Europskog parlamenta i Vijeća radi jačanja sigurnosnih standarda za zračni prijevoz, doprinosa održivom razvoju sustava zračnog prijevoza te poboljšanja ukupne učinkovitosti upravljanja zračnim prometom i usluga u zračnoj plovidbi za opći zračni promet u Europi;
- (ad) „vertiport” znači područje koje se upotrebljava za uzlijetanje i slijetanje zrakoplova s vertikalnim uzlijetanjem i slijetanjem;
- (ae) „parkirališno mjesto za zrakoplov s kontaktom” znači parkirališno mjesto na određenom dijelu stajanke zračne luke opremljeno mostom za ukrcaj putnika;

³¹ Uredba (EU) 2020/1056 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2020. o elektroničkim informacijama o prijevozu tereta (SL L 249, 31.7.2020., str. 33.).

³² Uredba (EZ) br. 549/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 10. ožujka 2004. o utvrđivanju okvira za stvaranje jedinstvenog europskog neba (SL L 96, 31.3.2004., str. 1.).

³³ Uredba (EZ) br. 550/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 10. ožujka 2004. o pružanju usluga u zračnoj plovidbi u jedinstvenom europskom nebu (SL L 96, 31.3.2004., str. 10.).

³⁴ Uredba (EZ) br. 551/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 10. ožujka 2004. o organizaciji i korištenju zračnog prostora u jedinstvenom europskom nebu (SL L 96, 31.3.2004., str. 20.).

³⁵ Uredba (EU) 2018/1139 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. srpnja 2018. o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i osnivanju Agencije Europske unije za sigurnost zračnog prometa (SL L 212, 22.8.2018., str. 1.).

- (af) „projekt u okviru SESAR-a” znači projekt modernizacije upravljanja zračnim prometom u Europi kojim se Uniji nastoji pružiti visokoučinkovita, standardizirana i interoperabilna infrastruktura za upravljanje zračnim prometom i koji se sastoji od inovacijskog ciklusa koji uključuje fazu definiranja SESAR-a, fazu razvoja SESAR-a i fazu uvođenja SESAR-a;
- (af2) „svemirski centar” znači postrojenje za ispitivanje i lansiranje svemirskih letjelica;
- (ag) „europski željeznički projekt” znači projekt u okviru Zajedničkog poduzeća za europske željeznice ili njegova prethodnika Shift2Rail;
- (ah) „Glavni plan upravljanja europskim zračnim prometom” znači plan odobren Odlukom Vijeća 2009/320/EC³⁶ te kako je kasnije izmijenjena³⁷;
- (ai) „tijela za upravljanje željezničkim teretnim prijevozom” znači upravljačka tijela iz članka 8. Uredbe (EU) br. 913/2010;
- (aj) „održavanje” znači radovi namijenjeni održavanju stanja i sposobnosti postojeće infrastrukture tijekom njezina vijeka trajanja;
- (ak) „socioekonomska analiza troškova i koristi” znači kvantificirana *ex ante* ocjena vrijednosti projekta koja se temelji na priznatoj metodologiji, uzimajući u obzir sve relevantne socijalne, ekonomske, zdravstvene, klimatske i okolišne troškove i koristi. Analiza klimatskih i okolišnih troškova i koristi temelji se na procjeni utjecaja na okoliš provedenoj na temelju Direktive 2011/92/EU Europskog parlamenta i Vijeća³⁸;
- (al) „alternativna goriva” znači alternativna goriva kako su definirana u članku 2. točki 3. Uredbe (EU) [...] [o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva];

³⁶ SL L 95, 9.4.2009., str. 41.

³⁷ Odluka Vijeća 2009/320/EZ od 30. ožujka 2009. o odobravanju Glavnog plana upravljanja europskim zračnim prometom projekta ATM-a jedinstvenog europskog neba (SESAR) (SL L 95, 9.4.2009., str. 41.).

³⁸ Direktiva 2011/92/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 13. prosinca 2011. o procjeni učinaka određenih javnih i privatnih projekata na okoliš (SL L 26, 28.1.2012., str. 1.).

- (am) „sigurno i zaštićeno parkiralište” znači parkiralište dostupno vozačima koji obavljaju prijevoz tereta ili putnika, koje ispunjava zahtjeve iz članka 8.a stavka 1. Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća³⁹ i certificirano je u skladu sa standardima i postupcima Unije na temelju članka 8.a stavka 2. te uredbe;
- (an) „sustav vaganja u pokretu” znači automatski sustav na cestovnoj infrastrukturi namijenjen prepoznavanju vozila ili skupova vozila u prometu koji vjerojatno premašuju relevantna ograničenja mase, u skladu s Direktivom 96/53/EZ Europskog parlamenta i Vijeća⁴⁰;
- (ao) „odluka o odobrenju projekta” znači odluka ili skup odluka koje mogu biti upravne prirode, koje u skladu s nacionalnim pravnim sustavom i nacionalnim upravnim pravom istodobno ili uzastopno donose tijelo ili tijela države članice, ne uključujući upravna i sudska žalbena tijela, kojima se utvrđuje ima li nositelj projekta pravo provesti projekt na dotičnom zemljopisnom području na osnovnoj mreži, proširenoj osnovnoj mreži ili sveobuhvatnoj mreži, ne dovodeći u pitanje nijednu odluku donesenu u kontekstu upravnog ili sudskog žalbenog postupka.

Članak 4.

Ciljevi transeuropske prometne mreže

1. Opći je cilj razvoja transeuropske prometne mreže uspostaviti jednu visokokvalitetnu multimodalnu mrežu na razini Unije.

³⁹ Uredba (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. ožujka 2006. o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet (SL L 102, 11.4.2006., str. 1.).

⁴⁰ Direktiva Vijeća 96/53/EZ od 25. srpnja 1996. o utvrđivanju najvećih dopuštenih dimenzija u unutarnjem i međunarodnom prometu te najveće dopuštene mase u međunarodnom prometu za određena cestovna vozila koja prometuju unutar Zajednice (SL L 235, 17.9.1996., str. 59.).

2. Transeuropska prometna mreža jača socijalnu, ekonomsku i teritorijalnu koheziju Unije i doprinosi stvaranju jedinstvenog europskog prometnog prostora koji je održiv, siguran, učinkovit i otporan te koji povećava koristi za svoje korisnike i podupire uključiv rast. Ima europsku dodanu vrijednost i doprinosi ciljevima razvrstanim u sljedeće četiri kategorije:

(a) održivost kroz:

- i. promicanje mobilnosti s nultim i niskim emisijama u skladu s relevantnim ciljevima Unije u pogledu smanjenja emisija CO₂;
- ii. omogućivanje veće upotrebe održivijih vrsta prijevoza, posebno daljnjim razvojem željezničke putničke mreže na velike udaljenosti, među ostalim one velikih brzina, interoperabilne željezničke teretne mreže te pouzdane mreže za prijevoz unutarnjim plovnim putovima i pomorski prijevoz na kraćim relacijama diljem Unije te također promicanjem aktivnih vrsta prijevoza;
- iii. veću zaštitu okoliša;
- iv. smanjenje negativnih vanjskih učinaka, uključujući one povezane s okolišem, zdravljem, zagušenjem i nesrećama;
- v. veću energetska sigurnost;

(b) kohezija kroz:

- i. postizanje pristupačnosti i povezivosti svih regija Unije, uključujući najudaljenije regije i druge udaljene, otočne, periferne i planinske regije te rijetko naseljena područja;
- ii. smanjenje razlika u kvaliteti infrastrukture među regijama i među državama članicama;

- iii. u području putničkog i teretnog prijevoza, učinkovitu koordinaciju i međusobno povezivanje infrastrukture za promet na velike udaljenosti s jedne strane te infrastrukture za regionalni i lokalni promet i usluga prijevoza u gradskim čvorovima s druge strane;
 - iv. uspostavu prometne infrastrukture koja odražava posebno stanje u različitim dijelovima Unije i omogućava ujednačenu pokrivenost svih europskih regija;
- (c) učinkovitost kroz:
- i. uklanjanje infrastrukturnih uskih grla i premošćivanje veza koje nedostaju u prometnoj infrastrukturi i na točkama povezivanja između njih, na državnim područjima država članica i između njih;
 - ii. uklanjanje uskih grla u području interoperabilnosti, uključujući nedostatke u digitalizaciji;
 - iii. interoperabilnost nacionalnih, regionalnih i lokalnih prometnih mreža;
 - iv. optimalnu integraciju i međusobno povezivanje svih vrsta prijevoza, među ostalim u gradskim čvorovima;
 - v. promicanje ekonomski učinkovitog, visokokvalitetnog prometa koji doprinosi daljnjem gospodarskom rastu i konkurentnosti;
 - vi. učinkovitiju upotrebu nove i postojeće infrastrukture;
 - vii. troškovno učinkovitu primjenu inovativnih tehnoloških i operativnih koncepata;
- (d) povećanje koristi za korisnike kroz:
- i. osiguravanje pristupačnosti za korisnike i ispunjavanje njihovih potreba u pogledu mobilnosti i prijevoza, posebno uzimajući u obzir potrebe osoba u ranjivom položaju, uključujući osobe s invaliditetom ili smanjenom pokretljivošću, i osoba koje žive u udaljenim regijama, uključujući najudaljenije regije i otoke;

- ii. osiguravanje standarda sigurnosti, zaštite i visoke kvalitete, uključujući kvalitetu usluga koje se pružaju korisnicima, za putnički i teretni prijevoz;
- iii. podupiranje kvalitete, učinkovitosti i održivosti dostupnih i cjenovno pristupačnih usluga prijevoza;
- iv. podupiranje mobilnosti koja je prilagođena klimatskim promjenama, otporna na prirodne opasnosti i katastrofe uzrokovane ljudskim djelovanjem te olakšava učinkovitu i brzu mobilizaciju hitnih službi i službi za spašavanje, među ostalim za osobe s invaliditetom ili smanjenom pokretljivošću;
- v. osiguravanje otpornosti infrastrukture, posebno na prekograničnim dionicama;
- vi. pružanje alternativnih rješenja za prijevoz, uključujući druge vrste prijevoza, u slučaju poremećaja u mreži;
- vii. podupiranje aktivnih načina mobilnosti poboljšanjem dostupnosti i kvalitete povezane infrastrukture, čime se poboljšava sigurnost i zdravlje aktivnih korisnika infrastrukture i potiču koristi tih vrsta prijevoza za okoliš.

Članak 5.

Resursno učinkovita mreža i zaštita okoliša

1. Transeuropska prometna mreža planira se, razvija i njome se upravlja na resursno učinkovit način te u skladu s primjenjivim Unijinim i nacionalnim zahtjevima u pogledu zaštite okoliša, i to na sljedeće načine:
 - (a) razvojem nove infrastrukture, poboljšanjem i održavanjem postojeće prometne infrastrukture, posebno tako što će se održavanje tijekom cijelog vijeka trajanja infrastrukture uključiti u fazu planiranja izgradnje ili poboljšanja infrastrukture i tako što će se ona održavati funkcionalnom;

- (b) optimizacijom integracije i međupovezanosti infrastrukture;
- (c) uvođenjem infrastrukture za punjenje i opskrbu alternativnim gorivima;
- (d) uvođenjem novih tehnologija i sustava IKT-a u području prijevoza kako bi se očuvala ili poboljšala učinkovitost infrastrukture, ako je to uvođenje gospodarski opravdano ili potrebno za poboljšanje sigurnosti i zaštite;
- (e) optimizacijom upotrebe infrastrukture, posebno učinkovitim upravljanjem kapacitetima i prometom te prelaskom na održivije obrasce mobilnosti, uključujući razvoj održivih, privlačnih i učinkovitih usluga multimodalnog prijevoza;
- (f) vođenjem računa o mogućim sinergijama s drugim mrežama, osobito s transeuropskom energetsom ili telekomunikacijskom mrežom ili telekomunikacijskim mrežama ili mrežom s dvojnou namjenom utvrđenima u vojnim zahtjevima u pogledu vojne mobilnosti unutar i izvan EU-a;
- (g) razvojem zelene i održive infrastrukture otporne na klimatske promjene oblikovane tako da u najvećoj mogućoj mjeri smanji negativan učinak na zdravlje građana koji žive u blizini mreže i na okoliš te degradaciju ekosustavâ;
- (h) primjerenim uzimanjem u obzir otpornosti prometne mreže i njezine infrastrukture, osobito na prekograničnim dionicama, na klimatske promjene, prirodne opasnosti i katastrofe uzrokovane ljudskim djelovanjem te namjerno ili nenamjerno uzrokovane poremećaje, među ostalim i za promet, kako bi se odgovorilo na te izazove.
- (i) briše se.

2. Pri planiranju i razvoju transeuropske prometne mreže države članice mogu prilagoditi detaljno trasiranje dionica uzimajući u obzir posebne okolnosti različitih dijelova Unije, kao što su topografska obilježja dotičnih regija i okolišna pitanja, pri čemu osiguravaju usklađenost s ovom Uredbom. Takva prilagodba ne prelazi ono što je dopušteno na temelju relevantne odluke o odobrenju projekta.

3. Procjena utjecaja planova i projekata na okoliš provodi se u skladu s Direktivom Vijeća 92/43/EEZ⁴¹ te direktivama 2000/60/EZ⁴², 2001/42/EZ⁴³, 2002/49/EZ⁴⁴, 2009/147/EZ⁴⁵ i 2011/92/EU Europskog parlamenta i Vijeća⁴⁶. Za projekte od zajedničkog interesa za koje do datuma stupanja ove Uredbe na snagu još nije pokrenuta procjena utjecaja na okoliš trebalo bi procijeniti i usklađenost s načelom „nenanošenja bitne štete”.

Članak 6.

Postupni razvoj transeuropske prometne mreže

1. Ne dovodeći u pitanje članak 8. stavak 4.a, transeuropska prometna mreža postupno se razvija u tri koraka, a to su: dovršetak osnovne mreže do 31. prosinca 2030., proširene osnovne mreže do 31. prosinca 2040. te sveobuhvatne mreže do 31. prosinca 2050., osim ako je drukčije navedeno u ovoj Uredbi. To se ponajprije mora ostvariti provedbom strukture za tu mrežu koherentnim i transparentnim metodološkim pristupom, koja obuhvaća sveobuhvatnu mrežu te osnovnu i proširenu osnovnu mrežu, s prometnim i gradskim čvorovima koji služe kao multimodalne točke povezivanja mreže za promet na velike udaljenosti te regionalne i lokalne prometne mreže.

⁴¹ Direktiva Vijeća 92/43/EEZ od 21. svibnja 1992. o očuvanju prirodnih staništa i divlje faune i flore (SL L 206, 22.7.1992., str. 7.).

⁴² Direktiva 2000/60/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2000. o uspostavi okvira za djelovanje Zajednice u području vodne politike (SL L 327, 22.12.2000., str. 1.).

⁴³ Direktiva 2001/42/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 27. lipnja 2001. o procjeni učinaka određenih planova i programa na okoliš (SL L 197, 21.7.2001., str. 30.).

⁴⁴ Direktiva 2002/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 25. lipnja 2002. o procjeni i upravljanju bukom iz okoliša (SL L 189, 18.7.2002., str. 12.).

⁴⁵ Direktiva 2009/147/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 30. studenoga 2009. o očuvanju divljih ptica (SL L 20, 26.1.2010., str. 7.).

⁴⁶ Direktiva 2011/92/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 13. prosinca 2011. o procjeni učinaka određenih javnih i privatnih projekata na okoliš (SL L 26, 28.1.2012., str. 1.).

2. Sveobuhvatna mreža sastoji se od svih postojećih i planiranih prometnih infrastruktura transeuropske prometne mreže te od mjera kojima se promiče učinkovita i društveno i okolišno održiva upotreba takve infrastrukture.
3. Osnovna i proširena osnovna mreža sastoje se od onih dijelova transeuropske prometne mreže koji se prioritetno razvijaju kako bi se ostvarili ciljevi razvoja transeuropske prometne mreže.

Članak 7.

Europski prometni koridori

Europski prometni koridori sastoje se od dijelova osnovne ili proširene osnovne mreže od najveće strateške važnosti za razvoj održivih i multimodalnih tokova teretnog i putničkog prijevoza u Europi te za razvoj visokokvalitetne interoperabilne infrastrukture i operativne učinkovitosti.

Članak 8.

Projekti od zajedničkog interesa

1. Projekti od zajedničkog interesa doprinose razvoju transeuropske prometne mreže izgradnjom nove prometne infrastrukture, nadogradnjom postojeće prometne infrastrukture ili mjerama kojima se promiče resursno učinkovita upotreba mreže.
2. Projekt od zajedničkog interesa:
 - (a) pokazuje europsku dodanu vrijednost doprinosom ciljevima razvrstanim u barem dvije od četiriju kategorija utvrđenih u članku 4.; i

- (b) ekonomski je isplativ na temelju socioekonomske analize troškova i koristi ili, u slučaju rijetko naseljenih područja, daje pozitivan doprinos razvoju mreže na temelju socioekonomske analize troškova i koristi.
 - (c) briše se.
- 3. Projekt od zajedničkog interesa obuhvaća cijeli ciklus, uključujući studije izvedivosti i postupke za izdavanje dozvola, izgradnju, upravljanje i evaluaciju.
- 4. Države članice poduzimaju sve potrebne mjere kako bi osigurale da se projekti provode u skladu s relevantnim pravom Unije i nacionalnim pravom, osobito u skladu s pravnim aktima Unije o okolišu, zaštiti klime, sigurnosti, zaštiti, tržišnom natjecanju, državnim potporama, javnoj nabavi, javnom zdravlju i pristupačnosti te zakonodavstvom o nediskriminaciji.
- 4.a Provedba projekata od zajedničkog interesa ovisi o njihovu stupnju zrelosti, usklađenosti s nacionalnim zakonskim postupcima i zakonskim postupcima Unije te o raspoloživosti financijskih sredstava, ne dovodeći u pitanje financijsku obvezu države članice ili Unije.
- 5. Komisija može preporučiti državama članicama da uspostave jedinstvene subjekte za koordinaciju, izgradnju prekograničnih infrastrukturnih projekata od zajedničkog interesa i/ili upravljanje tim projektima, posebno za opsežne i složene projekte. Relevantni europski koordinator ima status promatrača u nadzornom odboru ili sličnom upravljačkom tijelu tog jedinstvenog subjekta.

Članak 9.

Suradnja s trećim zemljama

- 1. Unija može surađivati s trećim zemljama kako bi se transeuropska prometna mreža povezala s njihovim infrastrukturnim mrežama putem projekata od zajedničkog interesa, prema potrebi, radi povećanja održivog gospodarskog rasta i konkurentnosti, a posebno radi:

- (a) promicanja proširenja politike transeuropske prometne mreže u treće zemlje zajedno s drugim povezanim politikama Unije, posebno u području zaštite okoliša i klime;
- (b) osiguravanja veze između transeuropske prometne mreže i prometnih mreža trećih zemalja na graničnim prijelazima, među ostalim na državnom području treće zemlje kako bi se zajamčili neometani prometni tokovi, granične provjere, nadzor granica i drugi postupci granične kontrole;
- (ba) osiguravanja veze između transeuropske prometne mreže i prometnih mreža trećih zemalja na državnom području treće zemlje;
- (c) dovršetka prometne infrastrukture u trećim zemljama koje služe kao poveznica između dijelova transeuropske prometne mreže u Uniji;
- (d) promicanja interoperabilnosti između transeuropske prometne mreže i mreža trećih zemalja;
- (e) olakšavanja pomorskog prijevoza i promicanja pomorskog prijevoza na kraćim relacijama s trećim zemljama, pod uvjetom da ne doprinose istjecanju ugljika;
- (f) olakšavanja prijevoza unutarnjim plovnim putovima prema trećim zemljama;
- (g) olakšavanja zračnog prijevoza prema trećim zemljama kako bi se promicali učinkovit i održiv gospodarski rast i konkurentnost, uključujući proširenje jedinstvenog europskog neba i poboljšanu suradnju u upravljanju zračnim prometom;
- (h) povezivanja i provedbe sustava IKT-a u području prijevoza u tim zemljama;
- (i) promicanja dekarbonizacije prijevoza, posebno uvođenjem infrastrukture za alternativna goriva u trećim zemljama s ciljem uspostave stalne mreže povezane s transeuropskom prometnom mrežom.

2. U Prilogu IV. utvrđeni su okvirni zemljovidi transeuropske prometne mreže prošireni na određene susjedne zemlje, u kojima se prema potrebi upućuje na osnovnu i sveobuhvatnu mrežu na temelju kriterija iz ove Uredbe.
3. Ovim se člankom ne prejudicira nikakav financijski doprinos Unije projektima u trećim zemljama na temelju drugih pravnih akata EU-a.

POGLAVLJE II.

OPĆE ODREDBE

Članak 10.

Opće odredbe za osnovnu mrežu, proširenu osnovnu mrežu i sveobuhvatnu mrežu

1. Osnovna mreža, proširena osnovna mreža i sveobuhvatna mreža:
 - (a) naznačene su na zemljovidima iz Priloga I. i u popisima iz Priloga II.;
 - (b) detaljnije su određene opisom sastavnica infrastrukture;
 - (c) ispunjavaju zahtjeve u pogledu prometnih infrastruktura utvrđenih u ovom poglavlju i poglavljima III. i IV.;
 - (d) čine osnovu za utvrđivanje projekata od zajedničkog interesa.

2. Osnovna mreža i proširena osnovna mreža sastoje se od onih dijelova sveobuhvatne mreže koji se prioritetno razvijaju radi ostvarivanja ciljeva politike transeuropske prometne mreže. Za upućivanja na „osnovnu mrežu” u Uredbi (EU) 2021/1153 smatra se da uključuju „proširenu osnovnu mrežu” kako je definirana u ovoj Uredbi. Upućivanja na „osnovnu mrežu” u Uredbi (EU) [...] [o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva] smatraju se upućivanjima na „osnovnu mrežu” kako je definirana u ovoj Uredbi. Upućivanja na „sveobuhvatnu mrežu” u Uredbi (EU) [...] [o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva] smatraju se upućivanjima na „proširenu osnovnu mrežu” i „sveobuhvatnu mrežu” kako su definirane u ovoj Uredbi.

3. Čvorovi mreže navedeni su u Prilogu II. i uključuju gradske i prometne čvorove (zračne luke, morske luke, luke unutarnjih plovnih putova, željezničko-cestovne terminale i terminale duž unutarnjih plovnih putova).
4. Države članice poduzimaju odgovarajuće mjere za razvoj osnovne mreže, proširene osnovne mreže i sveobuhvatne mreže radi usklađivanja s odgovarajućim odredbama ove Uredbe do datuma navedenih u članku 6. stavku 1., osim ako je drukčije navedeno u ovoj Uredbi.

Članak 11.

Opće odredbe za europske prometne koridore

1. Devet europskih prometnih koridora, odnosno:
 - i. Atlantik;
 - ii. Baltičko more – Crno more – Egejsko more;
 - iii. Baltičko more – Jadransko more;
 - iv. Sredozemlje;
 - v. Sjeverno more – Rajna – Sredozemlje;
 - vi. Sjeverno more – Baltik;
 - vii. Rajna – Dunav;
 - viii. Skandinavija – Sredozemlje;
 - ix. Zapadni Balkan – istočno Sredozemlje;

navedeno je na zemljovidima u Prilogu III.

2. Države članice poduzimaju odgovarajuće mjere za razvoj europskih prometnih koridora radi usklađivanja s odredbama ove Uredbe do 31. prosinca 2030. za vlastitu infrastrukturu koja je dio osnovne mreže te do 31. prosinca 2040. za vlastitu infrastrukturu koje je dio proširene osnovne mreže, osim ako je drukčije navedeno u ovoj Uredbi.
3. Podložno članku 172. stavku 2. UFEU-a Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 60. ove Uredbe radi izmjene, unutar ograničenja članka 7., trasiranja europskih prometnih koridora iz Priloga III. ovoj Uredbi kako bi se uzeo u obzir razvoj glavnih trgovinskih tokova i prometa te bitne promjene u mreži. U pogledu izmjena trasiranja koridora koje utječu na dijelove državnog područja susjednih zemalja, takvi delegirani akti temelje se na sporazumima na visokoj razini o prometnim infrastrukturnim mrežama između Unije i dotičnih susjednih zemalja.

Članak 12.

Opći prioriteti za osnovnu, proširenu osnovnu i sveobuhvatnu mrežu

1. Pri razvoju osnovne, proširene osnovne i sveobuhvatne mreže opći prioritet daje se mjerama koje su potrebne za:
 - (a) povećanje udjela održivijih vrsta prijevoza tereta i putnika, posebno u cilju smanjenja emisija stakleničkih plinova i onečišćenja te povećanja socioekonomskih koristi prijevoza;
 - (b) povećanje pristupačnosti i povezivosti svih regija Unije, uzimajući u obzir teritorijalnu i socijalnu koheziju te posebne slučajeve najudaljenijih regija i drugih udaljenih, otočnih, perifernih i planinskih regija te rijetko naseljenih područja;
 - (c) osiguravanje optimalne integracije vrsta prijevoza i interoperabilnosti među vrstama prijevoza, uključujući aktivne načine mobilnosti u gradskim područjima;

- (d) premošćivanje veza koje nedostaju i uklanjanje uskih grla, posebno u pogledu interoperabilnosti i na prekograničnim dionicama;
- (e) uspostavu infrastrukture potrebne za osiguravanje neometanog prometa vozila, plovila i zrakoplova s nulnim i niskim emisijama;
- (f) promicanje učinkovite i održive upotrebe infrastrukture i, prema potrebi, povećanje kapaciteta;
- (g) održavanje postojeće infrastrukture funkcionalnom te poboljšanje ili održavanje njezine kvalitete u smislu sigurnosti, zaštite, učinkovitosti prometnog sustava i prijevoza, otpornosti na klimatske promjene i katastrofe, okolišne učinkovitosti te kontinuiteta prometnih tokova;
- (h) poboljšanje kvalitete usluga i socijalnih uvjeta za prometne radnike, pristupačnosti za sve korisnike, uključujući osobe s invaliditetom ili smanjenom pokretljivošću i druge osobe u ranjivom položaju;
- (i) poboljšanje digitalizacije i razvoj automatizacije, posebno provedbom i uvođenjem sustava IKT-a u području prijevoza.

2. Kako bi se nadopunile mjere utvrđene u stavku 1., posebna se pozornost posvećuje mjerama koje su potrebne za:

- (a) doprinos ublažavanju izloženosti gradskih područja negativnim učincima tranzitnog željezničkog i cestovnog prijevoza; i
- (b) premješteno u točku (a);
- (c) briše se;⁴⁷

⁴⁷ Ovaj stavak, koji se odnosi na uklanjanje uskih grla, posebno u pogledu interoperabilnosti, spojen je sa stavkom 1. točkom (d).

- (d) optimizaciju upotrebe infrastrukture, posebno učinkovitim upravljanjem kapacitetima, upravljanjem prometom i većom operativnom učinkovitošću;
- (e) doprinos pozitivnim učincima na zdravlje i okoliš promicanjem upotrebe aktivnih načina mobilnosti razvojem odgovarajuće biciklističke i pješačke infrastrukture.

Članak 13.

Opći prioriteti za europske prometne koridore

Pri razvoju europskih prometnih koridora opći prioritet daje se mjerama koje su potrebne za:

- (a) razvoj visokoučinkovite i potpuno interoperabilne željezničke teretne mreže diljem Unije;
- (b) razvoj interoperabilne visokoučinkovite željezničke putničke mreže, uključujući mrežu velikih brzina, koja povezuje gradske čvorove diljem Unije;
- (c) razvoj učinkovite infrastrukture za zračni prijevoz i prijevoz unutarnjim plovnim putovima te infrastrukture za pomorski prijevoz koja je dobro integrirana u europski pomorski prostor;
- (d) razvoj sigurne i zaštićene cestovne mreže koja ima dostatnu infrastrukturu za alternativna goriva;
- (e) razvoj poboljšanih rješenja za multimodalni i interoperabilni promet;

- (f) promicanje intermodalne integracije cijelog logističkog lanca koji je učinkovito međusobno povezan u prometnim i gradskim čvorovima;
- (g) uspostavu infrastrukture potrebne za osiguravanje neometanog prometa vozila, plovila i zrakoplova s nultim i niskim emisijama.

POGLAVLJE III.
POSEBNE ODREDBE
ODJELJAK 1.

INFRASTRUKTURA ZA ŽELJEZNIČKI PRIJEVOZ

Članak 14.

Sastavnice infrastrukture

1. Infrastruktura za željeznički prijevoz osobito obuhvaća:
 - (a) željezničke pruge, uključujući:
 - i. pruge;
 - ii. skretnice;
 - iii. željezničko-cestovne prijelaze;
 - iv. sporedne kolosijeke;
 - v. tunele;
 - vi. mostove;
 - vii. infrastrukturu za ublažavanje utjecaja na okoliš;
 - (b) kolodvore duž pruga navedenih u Prilogu I. za presjedanje putnika u okviru željezničkog prijevoza i između željezničkog i drugih vrsta prijevoza;
 - (c) objekte za željezničke usluge duž pruga navedenih u Prilogu I. osim putničkih kolodvora, kako su definirani u članku 3. točki 11. Uredbe 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća⁴⁸, osobito ranžirne kolodvore, objekte za formiranje vlakova, objekte za manevriranje, garažne kolosijeke, objekte za održavanje, druge tehničke objekte kao što su objekti za čišćenje i pranje, objekti za servisiranje i objekti za opskrbu gorivom; uključuje i objekte za automatsko mijenjanje širine kolosijeka;

⁴⁸ Direktiva 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 21. studenoga 2012. o uspostavi jedinstvenog Europskog željezničkog prostora (SL L 343, 14.12.2012., str. 32.).

- (d) veze željezničkih pristupnih ruta do multimodalnih teretnih terminala povezanih željeznicom, uključujući željezničke pristupne rute do multimodalnih teretnih terminala u lukama unutarnjih plovni putova i morskim lukama te zračnim lukama i željezničke pristupne rute do ranžirnih kolodvora kako su definirani u točki 2. podtočki (c) Priloga II. Direktivi 2012/34/EU;
 - (e) pružne prometno-upravljačke i signalno-sigurnosne podsustave;
 - (f) pružnu energetska infrastrukturu;
 - (g) pripadajuću opremu;
 - (h) sustave IKT-a u području prijevoza.
2. Tehnička oprema za željezničke pruge može uključivati sustave za elektrifikaciju, opremu za ukrcaj i iskrcaj putnika te utovar i istovar tereta na kolodvorima i terminalima, kao i inovativne tehnologije u fazi njihova uvođenja.

Članak 15.

Zahtjevi u pogledu prometne infrastrukture za sveobuhvatnu mrežu

1. Države članice osiguravaju da je željeznička infrastruktura sveobuhvatne mreže:
- (a) usklađena s Direktivom (EU) 2016/797 Europskog parlamenta i Vijeća⁴⁹ i njezinim provedbenim mjerama radi postizanja interoperabilnosti sveobuhvatne mreže;
 - (b) usklađena sa zahtjevima u pogledu tehničkih specifikacija za interoperabilnost (TSI-ji) donesenih na temelju članka 4. i 5. Direktive (EU) 2016/797, ne dovodeći u pitanje izuzeća predviđena u članku 7. stavku 1. te direktive.
 - (c) briše se.

⁴⁹ Direktiva (EU) 2016/797 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o interoperabilnosti željezničkog sustava u Europskoj uniji (SL L 138, 26.5.2016., str. 44.).

2. Države članice osiguravaju da do 31. prosinca 2050. željeznička infrastruktura sveobuhvatne mreže, osim veza iz članka 14. stavka 1. točke (d):
- (a) bude potpuno elektrificirana u pogledu pruga i, u mjeri u kojoj je to potrebno za rukovanje električnim vlakom, sporednih kolosijeka;
 - (b) briše se;
 - (c) omogućuje, bez posebnih dopuštenja, osovinsko opterećenje od najmanje 22,5 tona;
 - (d) omogućuje, bez posebnih dopuštenja, upravljanje teretnim vlakovima duljine od najmanje 740 m (uključujući lokomotive). Ovaj je zahtjev ispunjen ako se u prosjeku dnevno na dvotračnim kolosijecima barem jedna trasa na sat i po smjeru može dodijeliti teretnim vlakovima duljine od najmanje 740 m ako to zatraži željeznički prijevoznik.
 - (e) briše se.

Zahtjevi navedeni u točkama (c) i (d) primjenjuju se samo na pruge sveobuhvatne mreže:

- koje povezuju multimodalni teretni terminal ili morsku luku ili luku unutarnjih plovni putova s najbližim graničnim prijelazom s osnovnom ili proširenom osnovnom mrežom za teretni prijevoz, ili
- koje čine liniju za preusmjeravanje pruge koja je dio osnovne ili proširene osnovne mreže za teretni prijevoz, ili
- kojima u prosjeku dnevno prometuje više od deset teretnih vlakova u oba smjera, na temelju podataka za godinu koja prethodi obavijesti.

Države članice najkasnije tri godine nakon stupanja na snagu ove Uredbe obavješćuju Komisiju o dotičnim prugama. Za prekogranične dionice takva se obavijest dostavlja u dogovoru s drugim dotičnim državama članicama.

- 2.a Države članice osiguravaju da do 31. prosinca 2050. željeznička infrastruktura sveobuhvatne mreže na vezama iz članka 14. stavka 1. točke (d) i koja je povezana sa željezničkim prugama koje se upotrebljavaju za teretni prijevoz kako je definirano u članku 15. stavku 2. ispunjava zahtjeve iz stavka 2. točaka (c) i (d), osim ako je, s obzirom na zahtjeve utvrđene u stavku 2. točki (d), Komisija na temelju članka 37. stavka 5. odobrila izuzeće od primjene članka 37. stavka 3.
3. Zahtjevi iz stavaka 2. i 2.a ne primjenjuju se na izolirane mreže.
- (b) briše se.
4. Ne dovodeći u pitanje stavak 3., Komisija u opravdanim slučajevima, na zahtjev države članice, donošenjem provedbenih akata odobrava izuzeća u pogledu zahtjeva iz ovog članka na temelju određenih geografskih ili znatnih fizičkih ograničenja, negativnih rezultata socioekonomske analize troškova i koristi ili mogućih negativnih učinaka na okoliš ili bioraznolikost. Svaki takav zahtjev dostatno se obrazlaže. U slučaju prekograničnih dionica zahtjev za izuzeća koordinira se sa susjednom državom članicom ili više njih. Susjedna država članica ili više njih može dostaviti mišljenje državi članici koja traži izuzeće. Država članica svojem zahtjevu prilaže mišljenje ili više njih susjedne države članice ili više njih. Država članica može zatražiti odobrenje nekoliko izuzeća u jednom zahtjevu.

Komisija procjenjuje zahtjev s obzirom na dano obrazloženje, kao i u smislu njegova znatnog učinka na interoperabilnost i kontinuitet željezničke mreže ako je to relevantno. Komisija na odgovarajući način uzima u obzir mišljenje ili više njih dotične susjedne države članice ili više njih.

Komisija može zatražiti dodatne informacije od države članice najkasnije trideset kalendarskih dana od primitka zahtjeva na temelju prvog podstavka. Ako Komisija smatra da su dostavljene informacije nedostatne, može zatražiti od države članice da ih dopuni u roku od trideset kalendarskih dana od primitka tih informacija.

Komisija donosi odluku o zatraženom izuzeću najkasnije šest mjeseci od primitka zahtjeva na temelju prvog podstavka ili, ako su dotične države članice dostavile dodatne informacije na temelju trećeg podstavka, najkasnije četiri mjeseca od posljednjeg primitka tih informacija, ovisno o tome koji je datum kasniji. Ako Komisija ne donese izričitu odluku unutar tih rokova, smatra se da je izuzeće odobreno.

Komisija obavješćuje druge države članice o iznimkama koje su odobrene na temelju ovog članka.

Članak 16.

Zahtjevi u pogledu prometne infrastrukture za osnovnu mrežu i proširenu osnovnu mrežu

1. Države članice osiguravaju da je željeznička infrastruktura osnovne mreže i proširene osnovne mreže usklađena s člankom 15. stavkom 1.
2. Države članice osiguravaju da do 31. prosinca 2040. željeznička infrastruktura proširene osnovne mreže, osim veza iz članka 14. stavka 1. točke (d) za pruge koje su dio mreže za teretni prijevoz:
 - (a) ispunjava zahtjeve iz članka 15. stavka 2. točaka (a) i (c);
 - (b) omogućuje, bez posebnih dopuštenja, upravljanje teretnim vlakovima duljine najmanje 740 m (uključujući lokomotive). Ovaj je zahtjev ispunjen ako su ispunjeni barem sljedeći uvjeti:
 - i. na dvotračnim kolosijecima barem jedna trasa po smjeru svaka dva sata te najmanje 24 trase dnevno mogu se dodijeliti teretnim vlakovima duljine od najmanje 740 m ako to zatraži željeznički prijevoznik;

- ii. na jednotračnim kolosijecima barem jedna trasa po smjeru svaka tri sata te najmanje 12 trasa dnevno mogu se dodijeliti teretnim vlakovima duljine od najmanje 740 m ako to zatraži željeznički prijevoznik;
 - (c) za željezničke dionice koje povezuju multimodalne teretne terminale dvaju gradskih čvorova ili multimodalni teretni terminal gradskog čvora i granični prijelaz, više od 75 % duljine svake dionice pruge projektirano je za brzinu od najmanje 100 km/h za teretne vlakove na teretnim prugama proširene osnovne mreže.
- 2.a Države članice osiguravaju da do 31. prosinca 2040. željeznička infrastruktura proširene osnovne mreže, osim veza iz članka 14. stavka 1. točke (d) za pruge koje su dio mreže za putnički prijevoz:
- (a) ispunjava zahtjeve utvrđene u članku 15. stavku 2. točki (a) na putničkim prugama proširene osnovne mreže;
 - (b) za željezničke dionice koje povezuju multimodalna putnička čvorišta dvaju gradskih čvorova ili multimodalna putnička čvorišta gradskog čvora i granični prijelaz, više od 75 % duljine svake željezničke dionice projektirano je za brzinu od najmanje 160 km/h za putničke vlakove na putničkim prugama proširene osnovne mreže.
- 2.b Države članice osiguravaju da do 31. prosinca 2040. željeznička infrastruktura proširene osnovne mreže na vezama iz članka 14. stavka 1. točke (d) ispunjava zahtjeve iz članka 15. stavka 2. točke (c) i članka 16. stavka 2. točke (b), osim ako je, s obzirom na zahtjeve utvrđene u članku 16. stavku 2. točki (b), Komisija na temelju članka 37. stavka 5. odobrila izuzeće od primjene članka 37. stavka 3.
3. Države članice osiguravaju da do 31. prosinca 2030. željeznička infrastruktura osnovne mreže, osim veza iz članka 14. stavka 1. točke (d):
- (a) za pruge koje su dio mreže za teretni prijevoz: ispunjavaju zahtjeve iz članka 16. stavka 2. točaka (a), (b) i (c);
 - (b) za pruge koje su dio mreže za putnički prijevoz: ispunjavaju zahtjeve iz članka 15. stavka 2. točke (a).

3.a Države članice osiguravaju da do 31. prosinca 2040. željeznička infrastruktura koja je dio osnovne mreže za putnički prijevoz, osim veza iz članka 14. stavka 1. točke (d), ispunjava zahtjev utvrđen u članku 16. stavku 2.a točki (b).

3.ab Države članice osiguravaju da do 31. prosinca 2040. pruge za teretni prijevoz koje su dio željezničke infrastrukture osnovne ili proširene mreže, uključujući veze iz članka 14. stavka 1. točke (d), omogućuju prometovanje teretnih vlakova koji prevoze standardne poluprikolice visine do 4 metra na vagonima visine najmanje 27 centimetara na europskim prometnim koridorima na njihovim državnim područjima.

Smatra se da je taj zahtjev ispunjen ako su ispunjeni barem sljedeći uvjeti na svakom europskom prometnom koridoru na državnom području države članice:

- postoji barem jedna izravna pruga koja ispunjava taj zahtjev kojim se omogućuje neprekinuto prometovanje vlakova na državnom području države članice, kao i na prekograničnim prugama prema svakoj susjednoj državi članici;
- postoji barem jedna izravna pruga koja ispunjava taj zahtjev prema najmanje jednom željezničko-cestovnom terminalu ili jednom multimodalnom teretnom terminalu smještenom u morskoj luci koja je dio europskog prometnog koridora na državnom području države članice ili u njezinoj blizini;
- postojati barem jedna izravna pruga koja ispunjava taj zahtjev do barem jedne od tih krajnjih točaka, ako se jedna ili više krajnjih točaka koridora nalaze na državnom području države članice.

Za prekogranične dionice dotične pruge utvrđuju se u dogovoru s dotičnom susjednom državom članicom ili više njih.

Države članice najkasnije tri godine nakon stupanja na snagu ove Uredbe obavješćuju Komisiju o dotičnim prugama.

- 3.b Države članice osiguravaju da do 31. prosinca 2030. željeznička infrastruktura osnovne mreže na vezama iz članka 14. stavka 1. točke (d) ispunjava zahtjeve iz članka 15. stavka 2. točke (c) i članka 16. stavka 2. točke (b), osim ako je, s obzirom na zahtjeve utvrđene u članku 16. stavku 2. točki (b), Komisija na temelju članka 37. stavka 5. odobrila izuzeće od primjene članka 37. stavka 3.
4. Zahtjevi iz stavaka 2. i 3.b ne primjenjuju se na izolirane mreže.
5. Ne dovodeći u pitanje stavak 4., Komisija u propisno opravdanim slučajevima na zahtjev države članice provedbenim aktima odobrava izuzeća u pogledu zahtjeva iz ovog članka na temelju posebnih geografskih ili znatnih fizičkih ograničenja, negativnih rezultata analize socioekonomskih troškova i koristi ili mogućih negativnih učinaka na okoliš ili bioraznolikost. Svaki takav zahtjev dostatno se obrazlaže. U slučaju prekograničnih dionica zahtjev za izuzeća koordinira se sa susjednom državom članicom ili više njih. Susjedna država članica ili više njih može dostaviti mišljenje državi članici koja traži izuzeće. Država članica svojem zahtjevu prilaže mišljenje ili više njih susjedne države članice ili više njih. Država članica može zatražiti odobrenje nekoliko izuzeća u jednom zahtjevu.

Komisija procjenjuje zahtjev s obzirom na dano obrazloženje, kao i u smislu njegova znatnog učinka na interoperabilnost i kontinuitet željezničke mreže ako je to relevantno. Komisija na odgovarajući način uzima u obzir mišljenje ili više njih dotične susjedne države članice ili više njih.

Pri procjeni zahtjeva za izuzeća od zahtjeva u pogledu prijevoza poluprikolica iz stavka 3.ab ovog članka Komisija posebno uzima u obzir rezultate socioekonomske analize troškova i koristi, kao i moguće poremećaje u pružanju usluga uzrokovane radovima potrebnima za ispunjavanje tog zahtjeva.

Pri procjeni zahtjeva za izuzeća od zahtjeva utvrđenih u ovom članku za proširenu osnovnu mrežu, Komisija uzima u obzir sva velika ulaganja dotične države članice na paralelnoj pruzi u neposrednoj blizini onih koje će se tek izgraditi.

Komisija može zatražiti dodatne informacije od države članice najkasnije trideset kalendarskih dana od primitka zahtjeva na temelju prvog podstavka. Ako Komisija smatra da su dostavljene informacije nedostadne, može zatražiti od države članice da ih dopuni u roku od trideset kalendarskih dana od primitka tih informacija.

Komisija donosi odluku o zatraženom izuzeću najkasnije šest mjeseci od primitka zahtjeva na temelju prvog podstavka ili, ako su dotične države članice dostavile dodatne informacije na temelju trećeg podstavka, najkasnije četiri mjeseca od posljednjeg primitka tih informacija, ovisno o tome koji je datum kasniji. Ako Komisija ne donese izričitu odluku unutar tih rokova, smatra se da je izuzeće odobreno.

Komisija obavješćuje druge države članice o iznimkama koje su odobrene na temelju ovog članka.

Članak 16.a

Europska standardna nominalna širina kolosijeka za željeznice

1. Države članice osiguravaju da sve nove željezničke pruge proširene osnovne mreže i osnovne mreže, uključujući veze iz članka 14. stavka 1. točke (d), odgovaraju europskoj standardnoj nominalnoj širini kolosijeka od 1 435 mm. Taj se zahtjev smatra ispunjenim kad infrastrukturom mogu prometovati vlakovi prilagođeni širini kolosijeka od 1 435 mm najkasnije do 2030. za osnovnu mrežu i do 2040. za proširenu osnovnu mrežu. Za potrebe ovog članka nova željeznička pruga znači pruga za koju građevinski radovi nisu započeli na dan stupanja na snagu ove Uredbe.

2. Odstupajući od stavka 1., države članice na čijem se državnom području na datum stupanja na snagu ove Uredbe ne planira povezati novu željezničku prugu s kopnenom granicom druge države članice u skladu s Prilogom I. ovoj Uredbi izrađuju plan u kojem se utvrđuje nova željeznička pruga koju treba izgraditi u skladu s europskom standardnom nominalnom širinom kolosijeka od 1 435 mm. Tim se planom u obzir uzima učinak na interoperabilnost sa susjednom državom članicom ili više njih, osobito uzimajući u obzir mogući prelazak postojećih željezničkih pruga u skladu sa stavkom 3. Plan uključuje socioekonomsku analizu troškova i koristi kojom se opravdava odluka države članice, prema potrebi, da ne izgradi novu željezničku infrastrukturu europske standardne nominalne širine kolosijeka od 1 435 mm i procjenu učinka na interoperabilnost. Taj plan podnosi se Komisiji najkasnije dvije godine od datuma stupanja na ove Uredbe.
3. Države članice s postojećom željezničkom mrežom ili dijelom mreže čija je širina kolosijeka različita od europske standardne nominalne širine kolosijeka od 1 435 mm, najkasnije dvije godine od stupanja na snagu ove Uredbe utvrđuju postojeće željezničke pruge na europskim prometnim koridorima u cilju njihova mogućeg prelaska na europsku standardnu nominalnu širinu kolosijeka od 1 435 mm. U slučaju prekograničnih dionica procjena se koordinira sa susjednom državom članicom ili više njih. Procjena uključuje socioekonomsku analizu troškova i koristi isplativosti mogućeg prelaska te procjenu učinka na interoperabilnost.

Na temelju procjene iz prvog podstavka države članice, prema potrebi, najkasnije godinu dana nakon dovršetka procjene izrađuju plan za prelazak u kojem utvrđuju postojeće željezničke pruge na europskim prometnim koridorima koje trebaju prijeći na europsku standardnu nominalnu širinu kolosijeka od 1 435 mm i navode vremenski raspored prelaska.

Podstavci 1. i 2. primjenjuju se mutatis mutandis na željezničke pruge za koje su građevinski radovi započeli na dan stupanja na snagu ove Uredbe.

4. Prioriteti za planiranje infrastrukture i ulaganja proizašli iz planova iz stavaka 2. i 3. uključuju se u prvi plan rada europskog koordinatora za europski prometni koridor kojem pripadaju teretne željezničke pruge čija se širina kolosijeka razlikuje od europske standardne nominalne širine kolosijeka, u skladu s člankom 53.
5. Komisija u opravdanim slučajevima, na zahtjev države članice, može odobrava privremeno izuzeće od zahtjeva iz stavka 1. putem provedbenih akata za nove željezničke pruge osnovne mreže ili proširene osnovne mreže ili za njihov dio, na temelju negativnih rezultata socioekonomske analize troškova i koristi. Svaki zahtjev za izuzeće dostatno je obrazložen. U slučaju prekograničnih dionica zahtjevi za izuzeće koordiniraju se sa susjednom državom članicom. Susjedna država članica može dostaviti mišljenje državi članici koja traži izuzeće. Država članica svojem zahtjevu prilaže mišljenja ili više njih susjednih država članica ili više njih. Država članica može zatražiti odobrenje nekoliko izuzeća u jednom zahtjevu.

Komisija procjenjuje zahtjev s obzirom na dano obrazloženje, kao i u smislu njegova znatnog učinka na interoperabilnost i kontinuitet željezničke mreže ako je to relevantno. Komisija na odgovarajući način uzima u obzir mišljenje ili više njih dotične susjedne države članice ili više njih.

Komisija može zatražiti dodatne informacije od države članice najkasnije trideset kalendarskih dana od primitka zahtjeva na temelju prvog podstavka. Ako Komisija smatra da su dostavljene informacije nedostatne, može zatražiti od države članice da ih dopuni u roku od trideset kalendarskih dana od primitka tih informacija.

Komisija donosi odluku o zatraženom izuzeću najkasnije šest mjeseci od primitka zahtjeva na temelju drugog podstavka ili, ako su dotične države članice dostavile dodatne informacije na temelju trećeg podstavka, najkasnije četiri mjeseca od posljednjeg primitka tih informacija, ovisno o tome koji je datum kasniji. U odluci se navodi razdoblje za koje je izuzeće odobreno.

Komisija obavješćuje druge države članice o iznimkama odobrenima na temelju četvrtog podstavka.

Članak 17.

Europski sustav upravljanja željezničkim prometom

1. Države članice osiguravaju sljedeće:

- ERTMS je uveden na željezničku infrastrukturu proširene osnovne mreže do 31. prosinca 2040. i na sveobuhvatnu mrežu do 31. prosinca 2050., osim veza iz članka 14. stavka 1. točke (d), uz istodobno osiguravanje sinkroniziranog i usklađenog uvođenja ERTMS-a na pruzi i u vlakovima;
- ERTMS se uvodi na veze iz članka 14. stavka 1. točke (d) proširene osnovne mreže do 31. prosinca 2040., a sveobuhvatne mreže do 31. prosinca 2050. ako dotična država članica u koordinaciji s relevantnim dionicima, posebno upraviteljem infrastrukture, ocijeni da je takva oprema potrebna.

(a) briše se;

(b) briše se.

2. Države članice osiguravaju da do 31. prosinca 2030.:

- željeznička infrastruktura osnovne mreže, osim veza iz članka 14. stavka 1. točke (d), ispunjava zahtjeve iz stavka 1.;
- ERTMS se uvodi na veze iz članka 14. stavka 1. točke (d) osnovne mreže ako dotična država članica u koordinaciji s relevantnim dionicima, posebno upraviteljem infrastrukture, ocijeni da je takva oprema potrebna.

2.a Države članice nastoje, prema potrebi, staviti izvan pogona pružne sustave razreda B do 31. prosinca 2050.

3. Briše se.

4. Države članice osiguravaju da do 31. prosinca 2050. željeznička infrastruktura osnovne mreže, proširene osnovne mreže i sveobuhvatne mreže bude opremljena ERTMS-om koji se temelji na radijskim frekvencijama.

5. Države članice osiguravaju da se od 31. prosinca 2030., u slučaju izgradnje nove pruge, u željezničkoj infrastrukturi osnovne mreže, proširene osnovne mreže i sveobuhvatne mreže upotrebljava ERTMS koji se temelji na radijskim frekvencijama.

5.a Države članice osiguravaju da se do 31. prosinca 2050. na veze iz članka 14. stavka 1. točke (d) osnovne mreže, proširene osnovne mreže i sveobuhvatne mreže uvede ERTMS koji se temelji na radijskim frekvencijama ako dotična država članica u koordinaciji s relevantnim dionicima, posebno upraviteljem infrastrukture, ocijeni da je takva oprema potrebna. U slučaju izgradnje nove pruge, takvo se uvođenje osigurava od 31. prosinca 2030.

5.b Zahtjevi iz stavaka od 1. i 5.a ne primjenjuju se na izolirane mreže.

6. Ne dovodeći u pitanje stavak 5.b, Komisija u opravdanim slučajevima, na zahtjev države članice, može odobriti izuzeća donošenjem provedbenih akata u pogledu zahtjevâ iz stavaka od 1. do 5.a. Zahtjevi u pogledu izuzeća temelje se na negativnim rezultatima analize socioekonomskih troškova i koristi te procjeni učinka na interoperabilnost. Svaki takav zahtjev dostatno je obrazložen. U slučaju prekograničnih dionica zahtjev u pogledu izuzeća koordinira se sa susjednom državom članicom ili više njih. Susjedna država članica ili više njih može dostaviti mišljenje državi članici koja traži izuzeće. Država članica svojem zahtjevu prilaže mišljenje ili više njih susjedne države članice ili više njih. Država članica može zatražiti odobrenje nekoliko izuzeća u jednom zahtjevu. Zatražena izuzeća u skladu su sa zahtjevima iz Direktive (EU) 2016/797 Europskog parlamenta i Vijeća⁵⁰.

Komisija procjenjuje zahtjev s obzirom na obrazloženje dano na temelju prvog podstavka, kao i u smislu njegova znatnog učinka na interoperabilnost. Komisija na odgovarajući način uzima u obzir mišljenje ili više njih dotične susjedne države članice ili više njih.

Komisija može zatražiti dodatne informacije od države članice najkasnije trideset kalendarskih dana od primitka zahtjeva na temelju prvog podstavka. Ako Komisija smatra da su dostavljene informacije nedostatne, može zatražiti od države članice da ih dopuni u roku od trideset kalendarskih dana od primitka tih informacija.

⁵⁰ Direktiva (EU) 2016/797 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o interoperabilnosti željezničkog sustava u Europskoj uniji (SL L 138, 26.5.2016., str. 44.).

Komisija donosi odluku o zatraženom izuzeću najkasnije šest mjeseci od primitka zahtjeva na temelju prvog podstavka ili, ako su dotične države članice dostavile dodatne informacije na temelju trećeg podstavka, najkasnije četiri mjeseca od posljednjeg primitka tih informacija, ovisno o tome koji je datum kasniji. Ako Komisija ne donese izričitu odluku u tim rokovima, smatra se da je izuzeće odobreno.

Komisija obavješćuje druge države članice o iznimkama koje su odobrene na temelju ovog članka.

Članak 18.

[Premješteno u članak 65.]

Članak 19.

Dodatni prioriteti za razvoj željezničke infrastrukture

Pri promicanju projekata od zajedničkog interesa koji se odnose na željezničku infrastrukturu i uz opće prioritete utvrđene u člancima 12. i 13., pozornost se posvećuje sljedećem:

- (a) prelasku na europsku standardnu nominalnu širinu kolosijeka (1 435 mm), prema potrebi;
- (b) ublažavanju utjecaja buke i vibracija uzrokovanih željezničkim prijevozom, posebno primjenom mjera za vozni park i infrastrukturu, uključujući pregrade za zaštitu od buke;
- (c) poboljšanju sigurnosti na željezničko-cestovnim prijelazima;
- (d) prema potrebi povezivanju infrastrukture za željeznički prijevoz s infrastrukturom luka unutarnjih plovnih putova;
- (e) razvoju infrastrukture za vlakove duljine između 740 m i 1 500 m te osovinskog opterećenja od 25,0 t pri izgradnji i modernizaciji željezničkih pruga važnih za teretni promet, ovisno o rezultatima analize socioekonomskih troškova i koristi;

- (f) razvoju i upotrebi inovativnih tehnologija za željeznice, nastavno osobito na rad Zajedničkog poduzeća Shift2Rail i Zajedničkog poduzeća za europsku željeznicu, posebno automatskog upravljanja vlakom, naprednog upravljanja prometom i digitalne povezivosti putnika na temelju ERTMS-a i digitalnog automatskog priključivanja vagona te 5G povezivosti;
- (g) pri izgradnji ili nadogradnji željezničke infrastrukture, osiguranju kontinuiteta i pristupačnosti pješačkih i biciklističkih staza i gradnji parkirališta za bicikle u blizini kolodvora kako bi se poticale aktivne vrste prijevoza;
- (h) razvoju inovativnih tehnologija alternativnih goriva za željeznice, kao što je vodik za dionice koje su izuzete od zahtjeva u pogledu elektrifikacije i željezničke pristupne putove;
- (i) za razvoj transeuropske prometne mreže, pružanje standarda kojim se osigurava prometovanje teretnih vlakova koji prevoze standardne poluprikolice visine do 4 metra na standardnim vagonima visine od 33 centimetara, bez dodatnih zahtjeva u pogledu posebnog odobrenja za pružanje usluga.

ODJELJAK 2.

INFRASTRUKTURA ZA PRIJEVOZ NA UNUTARNJIM PLOVNIM PUTOVIMA

Članak 20.

Sastavnice infrastrukture

1. Infrastruktura unutarnjih plovnih putova osobito obuhvaća:
 - (a) rijeke;
 - (b) kanale;
 - (c) jezera i lagune;

- (d) pripadajuću infrastrukturu, kao što su prevodnice, dizala, mostovi, rezervoari te povezane mjere za sprečavanje i ublažavanje poplava i suša koje mogu pozitivno utjecati na plovidbu unutarnjim plovnim putovima;
- (e) pristupne plovne putove i veze koje obuhvaćaju posljednji kilometar do multimodalnih teretnih terminala povezanih unutarnjim plovnim putovima, posebno u lukama unutarnjih plovnih putova i morskim lukama;
- (f) privezišta i odmorišta;
- (g) luke unutarnjih plovnih putova, uključujući osnovnu infrastrukturu luke poput unutarnjih bazena, obalnih zidova, vezova, gatova, dokova, nasipa, zemljišta dobivenih nasipanjem, platformama i melioracijom te infrastrukturu potrebnu za prijevoz unutar ili izvan lučkog područja;
- (h) povezanu opremu iz stavka 2.;
- (i) sustave IKT-a u području prijevoza, uključujući RIS;
- (j) veze od luka unutarnjih plovnih putova do drugih vrsta prijevoza u transeuropskoj prometnoj mreži;
- (k) infrastrukturu povezanu s objektima za alternativna goriva;
- (l) infrastrukturu potrebnu za gospodarenje otpadom s nultom stopom otpada i mjere kružnoga gospodarstva.

2. Oprema povezana s unutarnjim plovnim putovima može uključivati opremu za utovar i istovar tereta te skladištenje robe u lukama unutarnjih plovnih putova. Pripadajuća oprema posebno može uključivati pogonske i operativne sustave koji smanjuju onečišćenje okoliša, kao što je onečišćenje vode i zraka, potrošnju energije i intenzitet emisija ugljika. Može uključivati i uređaje za prihvat otpada, infrastrukturu za opskrbu električnom energijom s kopna i drugu infrastrukturu za opskrbu alternativnim gorivima i njihovu proizvodnju, kao i opremu za lomljenje leda, hidrološka snimanja, jaružanje plovnog puta, luke i prilaza luci kako bi se osigurala plovnost tijekom cijele godine.

3. Kako bi bila dio sveobuhvatne mreže, luka unutarnjih plovnih putova ispunjava barem jedan od sljedećih uvjeta:

- (a) godišnji opseg pretovara tereta veći je od 500 000 tona. Ukupni godišnji opseg pretovara tereta temelji se na najnovijem dostupnom trogodišnjem prosjeku izvedenom iz statističkih podataka koje objavljuje Eurostat;
- (b) nalazi se u mreži unutarnjih plovnih putova transeuropske prometne mreže.

Članak 21.

Zahtjevi u pogledu prometne infrastrukture za sveobuhvatnu mrežu

1. Države članice osiguravaju da do 31. prosinca 2050. luke unutarnjih plovnih putova unutar sveobuhvatne mreže:
 - (a) budu povezane s cestovnom ili željezničkom infrastrukturom;
 - (b) imaju barem jedan multimodalni teretni terminal koji je na raspolaganju svim prijevoznicima i putnicima bez diskriminacije i za koji se naplaćuju transparentne i nediskriminirajuće pristojbe;
 - (c) imaju objekte za poboljšanje okolišne učinkovitosti plovila u lukama, što može uključivati uređaje za prihvat otpada, objekte za otplinjavanje, mjere za smanjenje buke te mjere za smanjenje onečišćenja zraka i vode.
2. Države članice osiguravaju da je infrastruktura za alternativna goriva u luke unutarnjih plovnih putova uvedena u skladu s Uredbom (EU) [...] [o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva].

Članak 22.

Zahtjevi u pogledu prometne infrastrukture za osnovnu mrežu

1. Države članice osiguravaju da do 31. prosinca 2030. luke unutarnjih plovni putova osnovne mreže ispunjavaju zahtjeve iz članka 21. stavka 1. točaka (a) i (b) te da do 31. prosinca 2040. ispunjavaju zahtjeve utvrđene u članku 21. stavku 1. točki (c).
2. Države članice osiguravaju da se mreža unutarnjih plovni putova, uključujući veze iz članka 20. stavka 1. točke (e), održava kako bi se omogućila učinkovita, pouzdana i sigurna plovidba za putnike osiguravanjem minimalnih zahtjeva u pogledu plovni putova utvrđenih u stavku 3. točki (a) i minimalnih zahtjeva u pogledu plovni putova iz stavka 3. točaka (b), (c) i (d) (dobar plovni status).

Države članice sprečavaju pogoršanje tih minimalnih zahtjeva ili bilo kojeg od njihovih utvrđenih temeljnih kriterija. U slučaju da mreža unutarnjih plovni putova premaši te minimalne zahtjeve na datum stupanja na snagu ove Uredbe, države članice poduzimaju sve moguće napore kako bi spriječile pogoršanje njezina statusa.

3. Države članice do 31. prosinca 2030. posebno osiguravaju da:
 - (a) rijeke, kanali, jezera, lagune, luke unutarnjih plovni putova i njihovi pristupni putovi imaju plovnu dubinu kanala od najmanje 2,5 m i minimalnu visinu ispod fiksnih mostova od najmanje 5,25 m na utvrđenim referentnim razinama vode koje se premašuju određeni broj dana godišnje prema statističkom prosjeku.

Referentne razine vode određuju se na temelju broja dana u godini na koje stvarna razina vode premašuje navedene referentne razine vode. Podložno odobrenju dotičnih država članica u skladu s člankom 172. UFEU-a Komisija donosi provedbene akte, koje treba izraditi u bliskoj suradnji s tim državama članicama i, ako je primjenjivo, uz savjetovanje s povjerenstvima za riječnu plovidbu uspostavljenima međunarodnim sporazumima, u kojima se određuju referentne razine vode iz prethodnog podstavka za svaki koridor, plovni put ili dionicu plovnog puta. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 59. stavka 3. Usklađeni su sa zahtjevima utvrđenima u međunarodnim konvencijama, u sporazumima sklopljenima između država članica, uključujući propise koje donose povjerenstva za riječnu plovidbu osnovana takvim konvencijama i sporazumima;

- (b) države članice objavljuju na internetskim stranicama dostupnima javnosti broj dana u godini iz točke (a) u kojima stvarna razina vode premašuje ili ne dostiže referentnu razinu vode utvrđenu za plovnu dubinu kanala, kao i prosječno vrijeme čekanja na svakoj prevodnici;
- (c) operateri prevodnica osiguravaju da se prevodnicama upravlja i da ih se održava tako da je vrijeme čekanja što kraće;
- (d) rijeke, kanali, jezera i lagune opremljeni su RIS-om za sve usluge u skladu s Direktivom 2005/44/EZ⁵¹ kako bi se korisnicima preko granice pružale informacije u stvarnom vremenu.

⁵¹ Direktiva 2005/44/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 7. rujna 2005. o usklađenim riječnim informacijskim servisima (RIS) na unutarnjim vodnim putovima u Zajednici (SL L 255, 30.9.2005., str. 152.).

4. Na zahtjev države članice, Komisija u opravdanim slučajevima provedbenim aktima odobrava izuzeća od minimalnih zahtjeva iz stavka 3. točke (a) za svaki plovni put i, prema potrebi, svaku dionicu plovnog puta na temelju određenih geografskih ili znatnih fizičkih ograničenja ili negativnih rezultata socioekonomske analize troškova i koristi ili mogućih negativnih učinaka na okoliš ili bioraznolikost ili na kulturnu baštinu. Svaki takav zahtjev dostatno je obrazložen. Zahtjev za izuzeća prema potrebi se koordinira sa susjednom državom članicom ili više njih. Susjedna država članica ili više njih može dostaviti mišljenje državi članici koja traži izuzeće. Država članica svojem zahtjevu prilaže mišljenje ili više njih susjedne države članice ili više njih. Država članica može zatražiti odobrenje nekoliko izuzeća u jednom zahtjevu.

Komisija ocjenjuje zahtjev s obzirom na obrazloženje dano na temelju prvog podstavka. Komisija na odgovarajući način uzima u obzir mišljenje ili više njih dotične susjedne države članice ili više njih.

Komisija može zatražiti dodatne informacije od države članice najkasnije trideset kalendarskih dana od primitka zahtjeva na temelju prvog podstavka. Ako Komisija smatra da su dostavljene informacije nedostatne, može zatražiti od države članice da ih dopuni u roku od trideset kalendarskih dana od primitka tih informacija.

Komisija donosi odluku o zatraženom izuzeću najkasnije šest mjeseci od primitka zahtjeva na temelju prvog podstavka ili, ako su dotične države članice dostavile dodatne informacije na temelju trećeg podstavka, najkasnije četiri mjeseca od posljednjeg primitka tih informacija, ovisno o tome koji je datum kasniji. Ako Komisija ne donese izričitu odluku unutar tih rokova, smatra se da je izuzeće odobreno.

Komisija obavještuje druge države članice o iznimkama koje su odobrene na temelju ovog članka.

Pogoršanje minimalnih zahtjeva uzrokovano izravnim ljudskim djelovanjem ili nedostatkom pozornosti pri održavanju mreže unutarnjih plovnih putova ne smatra se opravdanim slučajem za odobrenje izuzeća.

- 4.a U slučaju više sile države članice ponovno uspostavljaju prijašnje uvjete plovnosti čim je to moguće.
5. Komisija može donijeti smjernice kojima se osigurava dosljedan pristup primjeni dobrog plovnog statusa u Uniji. Te smjernice posebno mogu obuhvaćati sljedeće:
- (a) komplementarne parametre za plovne putove na rijekama slobodnog toka;
 - (aa) dopunske parametre za plovnu širinu kanala;
 - (b) briše se;
 - (c) briše se;
 - (d) briše se;
 - (e) uvođenje infrastrukture za alternativnu energiju kako bi se osigurao pristup alternativnim gorivima u cijelom koridoru;
 - (f) upotrebu digitalnih aplikacija mreže i procesa automatizacije;
 - (g) otpornost infrastrukture na klimatske promjene, prirodne opasnosti, katastrofe uzrokovane ljudskim djelovanjem ili poremećaje uzrokovane namjernim djelovanjem;
 - (h) uvođenje i promicanje novih tehnologija i inovacija za goriva s nultim emisijama ugljika i pogonske sustave.
6. Briše se.

Članak 23.

Dodatni prioriteti za razvoj infrastrukture unutarnjih plovnih putova

Pri promicanju projekata od zajedničkog interesa koji se odnose na infrastrukturu unutarnjih plovnih putova, osim općim prioritetima utvrđenima u člancima 12. i 13., pozornost se posvećuje sljedećem:

- (a) prema potrebi, ostvarivanju viših standarda za modernizaciju postojećih plovnih putova i stvaranje novih plovnih putova kako bi se zadovoljili tržišni zahtjevi;
- (b) mjerama za sprečavanje i ublažavanje poplava i suša;
- (c) unapređenju procesâ digitalizacije i automatizacije, posebno u pogledu poboljšane sigurnosti, zaštite i održivosti u prijevozu unutarnjim plovnim putovima, među ostalim u gradskim čvorovima;
- (d) modernizaciji i proširenju kapaciteta infrastrukture, uključujući privezišta i odmorišta te njihove usluge potrebne za multimodalni prijevoz unutar i izvan lučkog područja te duž plovnog puta;
- (e) promicanju i razvoju mjera za poboljšanje okolišne učinkovitosti prijevoza unutarnjim plovnim putovima i prometne infrastrukture, uključujući plovila s nultim i niskim emisijama, i mjera za ublažavanje utjecaja na vodna tijela i bioraznolikost koja ovisi o vodi, u skladu s primjenjivim zahtjevima na temelju prava Unije ili relevantnih međunarodnih sporazuma;
- (f) razvoju i upotrebi plovila unutarnje plovidbe plitkog gaza prikladnih za niske razine vode;
- (g) pri izgradnji ili nadogradnji infrastrukture unutarnjih plovnih putova, osiguranju kontinuiteta i pristupačnosti pješačkih i biciklističkih staza radi promicanja aktivnih vrsta prijevoza;

- (h) promicanju djelovanja za sprečavanje pogoršanja zahtjeva u pogledu plovni putova.

ODJELJAK 3.

INFRASTRUKTURA ZA POMORSKI PRIJEVOZ I EUROPSKI POMORSKI PROSTOR

Članak 24.

Sastavnice infrastrukture

1. Europski pomorski prostor povezuje i integrira sastavnice pomorske infrastrukture opisane u stavku 2. s kopnenom mrežom izgradnjom ili nadogradnjom ruta za pomorski prijevoz na kraćim relacijama te razvojem morskih luka na državnom području država članica i njihovih veza sa zaleđem kako bi se omogućila učinkovita, isplativa i održiva integracija s drugim vrstama prijevoza.
2. Europski pomorski prostor obuhvaća:
 - (a) infrastrukturu za pomorski prijevoz unutar lučkog područja osnovne i sveobuhvatne mreže, uključujući povezivost sa zaleđem;
 - (b) šira korisna djelovanja koja nisu povezana s određenim lukama, a koja koriste europskom pomorskom prostoru i općenito pomorskoj industriji, kao što su podupiranje aktivnosti koje omogućuju plovnost tijekom cijele godine (lomljenje leda), olakšavanje prijelaza na održivi pomorski prijevoz, poboljšanje sinergija između prometa i energije, među ostalim poticanjem uloge luka kao energetske čvorišta i pomaganjem u energetske tranziciji, te sustavi IKT-a u području prijevoza i hidrografskih izmjera;

- (c) promicanje održivih i otpornih veza pomorskog prijevoza na kraćim relacijama, posebno onih kojima se koncentriraju tokovi tereta kako bi se smanjili negativni vanjski troškovi kao što su emisije i zagušenje koji proizlaze iz cestovnog prijevoza unutar Unije te onih kojima se poboljšava pristup najudaljenijim i drugim udaljenim, otočnim i perifernim regijama uspostavom ili nadogradnjom održivih, redovitih i čestih pomorskih usluga.

(d) briše se.

3. Infrastruktura za pomorski prijevoz iz stavka 2. točke (a) osobito obuhvaća:

- (a) morske luke, uključujući infrastrukturu potrebnu za prijevoz unutar lučkog područja;
- (b) osnovnu lučku infrastrukturu kao što su unutarnji bazeni, obalni zidovi, vezovi, platforme, gatovi, dokovi, nasipi te zemljišta dobivena nasipanjem i melioracijom;
- (c) morske kanale;
- (d) navigacijsku opremu;
- (e) prilaze luci, plovne putove i prevodnice;
- (f) lukobrane;
- (g) veze luka s transeuropskom prometnom mrežom;
- (h) sustave IKT-a u području prijevoza, uključujući EMSWe i VTMIŠ;
- (i) infrastrukturu povezanu s alternativnim gorivima;

- (j) povezanu opremu, koja posebno može uključivati opremu za upravljanje prometom i teretom, smanjenje negativnih učinaka na okoliš, među ostalim za gospodarenje otpadom s nultom stopom otpada i mjere kružnoga gospodarstva, poboljšanje energetske učinkovitosti, smanjenje buke i upotrebu alternativnih goriva, kao i opremu za osiguravanje plovnosti tijekom cijele godine, uključujući opremu za lomljenje leda, hidrološke izmjere, glavno jaružanje te zaštitu luke i prilazâ luci;
- (k) briše se;
- (l) infrastrukturu kojom se olakšavaju lučke djelatnosti povezane s odobalnim vjetroelektranama i energijom iz obnovljivih izvora.

4. Kako bi bila dio sveobuhvatne mreže, morska luka ispunjava barem jedan od sljedećih uvjeta:

- (a) ukupni godišnji opseg putničkog prometa premašuje 0,1 % ukupnog godišnjeg opsega putničkog prometa svih morskih luka u Uniji. Referentni iznos tog ukupnog opsega najnoviji je dostupan trogodišnji prosjek koji se temelji na statističkim podacima koje objavljuje Eurostat;
- (b) ukupni godišnji opseg tereta – bilo za pretovar rasutog ili nerasutog tereta – premašuje 0,1 % odgovarajućeg ukupnog godišnjeg opsega tereta pretovarenog u svim morskim lukama Unije. Referentni iznos tog ukupnog opsega najnoviji je dostupan trogodišnji prosjek koji se temelji na statističkim podacima koje objavljuje Eurostat;
- (ba) ukupni godišnji opseg tereta – za rukovanje rasutim i/ili nerasutim teretom – premašuje 500 000 tona godišnje, a njegov doprinos raznolikosti opskrbe energijom u EU-u i ubrzanju uvođenja obnovljivih izvora energije jedna je od glavnih djelatnosti luke. Referentni iznos tog ukupnog opsega najnoviji je dostupan trogodišnji prosjek koji se temelji na statističkim podacima koje objavljuje Eurostat;

- (c) morska luka nalazi se na otoku i jedina je točka pristupa regiji razine NUTS 3 u sveobuhvatnoj mreži u smislu članka 3. Uredbe 1059/2003⁵²;
- (d) morska luka nalazi se u najudaljenijoj regiji ili na perifernom području, izvan radijusa od 200 km od druge najbliže luke u sveobuhvatnoj mreži.

Članak 25.

Zahtjevi u pogledu prometne infrastrukture za sveobuhvatnu mrežu

1. Države članice osiguravaju:
 - (a) da se infrastruktura za alternativna goriva u morske luke sveobuhvatne mreže uvede u skladu s Uredbom (EU) [...] [o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva];
 - (b) da su morske luke sveobuhvatne mreže opremljene infrastrukturom potrebnom za poboljšanje okolišne učinkovitosti brodova u luci, posebno lučkim uređajima za prihvrat isporuke brodskog otpada u skladu s Direktivom (EU) 2019/883 Europskog parlamenta i Vijeća⁵³;
 - (c) da se VTMISS i SafeSeaNet provode u skladu s Direktivom 2002/59/EZ;
 - (d) da se jedinstvena nacionalna pomorska sučelja upotrebljavaju u skladu s Uredbom (EU) 2019/1239.

⁵² Uredba (EZ) br. 1059/2003 Europskog parlamenta i Vijeća od 26. svibnja 2003. o uspostavi zajedničke klasifikacije prostornih jedinica za statistiku (NUTS).

⁵³ Direktiva (EU) 2019/883 Europskog parlamenta i Vijeća od 17. travnja 2019. o lučkim uređajima za prihvrat isporuke brodskog otpada, izmjeni Direktive 2010/65/EU i stavljanju izvan snage Direktive 2000/59/EZ (SL L 151, 7.6.2019., str. 116.).

2. Države članice osiguravaju da do 31. prosinca 2050.:
- (a) morske luke sveobuhvatne mreže s ukupnim godišnjim opsegom tereta većim od dva milijuna tona budu povezane sa željezničkom i cestovnom infrastrukturom te, ako je to moguće, s unutarnjim plovnim putovima. Referentni iznos tog ukupnog opsega najnoviji je dostupan trogodišnji prosjek koji se temelji na statističkim podacima koje objavljuje Eurostat;
 - (b) svaka morska luka sveobuhvatne mreže za teretni promet ima barem jedan multimodalni teretni terminal koji je na raspolaganju svim prijevoznicima i korisnicima bez diskriminacije i za koji se naplaćuju transparentne i nediskriminirajuće pristojbe;
 - (c) morski kanali, lučki plovni putovi i estuariji koji povezuju dva mora ili omogućuju pristup s mora do morskih luka odgovaraju barem unutarnjim plovnim putovima koji ispunjavaju zahtjeve iz članka 22.;
 - (d) morske luke sveobuhvatne mreže povezane s unutarnjim plovnim putovima budu opremljene odgovarajućim kapacitetima za prihvrat plovila unutarnjih plovnih putova.

Obveza osiguravanja povezanosti iz točke (a) prvog podstavka ne primjenjuje se ako takva povezanost nije moguća zbog određenih geografskih ili znatnih fizičkih ograničenja.

3. Na zahtjev države članice, Komisija u opravdanim slučajevima odobrava izuzeća od minimalnih zahtjeva iz stavka 2. prvog podstavka donošenjem provedbenih akata na temelju određenih geografskih ili znatnih fizičkih ograničenja ili negativnog rezultata socioekonomske analize troškova i koristi ili mogućih negativnih učinaka na okoliš ili bioraznolikost. Svaki takav zahtjev dostatno je obrazložen. Država članica može zatražiti odobrenje nekoliko izuzeća u jednom zahtjevu.

Komisija ocjenjuje zahtjev s obzirom na obrazloženje dano na temelju prvog podstavka.

Komisija može zatražiti dodatne informacije od države članice najkasnije trideset kalendarskih dana od primitka zahtjeva na temelju prvog podstavka. Ako Komisija smatra da su dostavljene informacije nedostatne, može zatražiti od države članice da ih dopuni u roku od trideset kalendarskih dana od primitka tih informacija.

Komisija donosi odluku o zatraženom izuzeću najkasnije šest mjeseci od primitka zahtjeva na temelju prvog podstavka ili, ako su dotične države članice dostavile dodatne informacije na temelju trećeg podstavka, najkasnije četiri mjeseca od posljednjeg primitka tih informacija, ovisno o tome koji je datum kasniji. Ako Komisija ne donese izričitu odluku unutar tih rokova, smatra se da je izuzeće odobreno.

Komisija obavještuje druge države članice o iznimkama koje su odobrene na temelju ovog članka.

Članak 26.

Zahtjevi u pogledu prometne infrastrukture za osnovnu mrežu

1. Države članice osiguravaju da je infrastruktura za pomorski prijevoz u osnovnoj mreži usklađena s člankom 25. stavkom 1.
2. Države članice osiguravaju da do 31. prosinca 2030. infrastruktura za pomorski prijevoz u osnovnoj mreži ispunjava zahtjeve utvrđene u članku 25. stavku 2.

3. Na zahtjev države članice, Komisija u opravdanim slučajevima odobrava izuzeća od minimalnih zahtjeva iz stavka 2. donošenjem provedbenih akata na temelju određenih geografskih ili znatnih fizičkih ograničenja ili negativnog rezultata socioekonomske analize troškova i koristi ili mogućih negativnih učinaka na okoliš ili bioraznolikost. Svaki takav zahtjev dostatno je obrazložen. Država članica može zatražiti odobrenje nekoliko izuzeća u jednom zahtjevu.

Komisija ocjenjuje zahtjev s obzirom na obrazloženje dano na temelju prvog podstavka.

Komisija može zatražiti dodatne informacije od države članice najkasnije trideset kalendarskih dana od primitka zahtjeva na temelju prvog podstavka. Ako Komisija smatra da su dostavljene informacije nedostadne, može zatražiti od države članice da ih dopuni u roku od trideset kalendarskih dana od primitka tih informacija.

Komisija donosi odluku o zatraženom izuzeću najkasnije šest mjeseci od primitka zahtjeva na temelju prvog podstavka ili, ako su dotične države članice dostavile dodatne informacije na temelju trećeg podstavka, najkasnije četiri mjeseca od posljednjeg primitka tih informacija, ovisno o tome koji je datum kasniji. Ako Komisija ne donese izričitu odluku unutar tih rokova, smatra se da je izuzeće odobreno.

Komisija obavještuje druge države članice o iznimkama koje su odobrene na temelju ovog članka.

Dodatni prioriteti za razvoj pomorske infrastrukture i europski pomorski prostor

Pri promicanju projekata od zajedničkog interesa koji se odnose na pomorsku infrastrukturu i europski pomorski prostor i uz prioritete utvrđene u člancima 12. i 13., pozornost se posvećuje sljedećem:

- (a) nadogradnji pomorske pristupne infrastrukture, kao što su lukobrani, morski kanali, plovni putovi, prevodnice, glavno jaružanje i navigacijska oprema;
- (b) izgradnji ili nadogradnji osnovne lučke infrastrukture, kao što su unutarnji bazeni, obalni zidovi, vezovi, platforme, gatovi, dokovi, nasipi te zemljišta dobivena nasipanjem i melioracijom;
- (ba) poboljšanju infrastrukture za međusobno povezivanje, opreme i sustava utvrđenih u članku 36.;
- (c) unapređenju procesâ digitalizacije i automatizacije, posebno u pogledu poboljšane sigurnosti, zaštite, učinkovitosti i održivosti;
- (d) uvođenju i promicanju novih tehnologija i inovacija, kao i obnovljivih i niskougljičnih goriva;
- (e) poboljšanju otpornosti logističkih lanaca i međunarodne pomorske trgovine, među ostalim u pogledu prilagodbe na klimatske promjene;
- (f) mjerama za smanjenje buke i energetske učinkovitost;
- (g) promicanju plovila s nultim i niskim emisijama kojima se održavaju veze pomorskog prijevoza na kraćim relacijama i koja plove na njima te razvoju mjera za poboljšanje okolišne učinkovitosti pomorskog prijevoza radi optimizacije pristajanja u luci ili lanca opskrbe u skladu s primjenjivim zahtjevima na temelju prava Unije ili relevantnih međunarodnih sporazuma, uključujući upotrebu programa ekoloških poticaja;

- (h) djelovanjima iz članka 24. stavka 2. točaka (b) i (c).

ODJELJAK 4.

INFRASTRUKTURA ZA CESTOVNI PRIJEVOZ

Članak 28.

Sastavnice infrastrukture

1. Infrastruktura za cestovni prijevoz osobito obuhvaća:
 - (a) ceste, uključujući:
 - i. mostove;
 - ii. tunele;
 - iii. križanja;
 - iv. prijelaze;
 - v. petlje;
 - vi. zaustavne trake;
 - vii. briše se;
 - viii. briše se;
 - ix. briše se;
 - x. infrastrukturu za ublažavanje utjecaja na okoliš;

- (b) povezanu opremu, uključujući sustave vaganja u pokretu;
 - (c) digitalnu infrastrukturu i sustave IKT-a u području prijevoza;
 - (d) pristupne putove do multimodalnih teretnih terminala;
 - (e) veze teretnih terminala i logističkih platformi s drugim vrstama prijevoza u transeuropskoj prometnoj mreži;
 - (f) autobusne kolodvore;
 - (g) infrastrukturu povezanu s objektima za alternativna goriva;
 - (h) parkirališta i odmorišta, uključujući sigurna i zaštićena parkirališta za gospodarska vozila.
2. Ceste na koje se upućuje u stavku 1. točki (a) i koje su naznačene u Prilogu I. ceste su koje imaju važnu ulogu u teretnom i putničkom prometu na velike udaljenosti, integriraju glavna gradska i gospodarska središta i povezane su s drugim vrstama prijevoza.
3. Oprema povezana s cestama posebno može uključivati opremu za upravljanje prometom, informiranje i sustav vođenja prometa, naplatu cestarina i korisničkih naknada, sigurnost, smanjenje negativnih utjecaja na okoliš, opskrbu ili punjenje vozilâ na alternativni pogon te sigurna i zaštićena parkirališta za gospodarska vozila.

Članak 29.

Zahtjevi u pogledu prometne infrastrukture za sveobuhvatnu mrežu

1. Države članice osiguravaju:

- (a) da se sigurnost infrastrukture za cestovni prijevoz osigurava, prati i, prema potrebi, poboljšava u skladu s Direktivom 2008/96/EZ Europskog parlamenta i Vijeća⁵⁴;
- (b) da se ceste projektiraju, grade ili nadograđuju i održavaju uz visoku razinu sigurnosti prometa;
- (c) da se ceste projektiraju, grade ili nadograđuju i održavaju uz visoku razinu zaštite okoliša, među ostalim prema potrebi primjenom mjera za smanjenje buke te prikupljanjem, pročišćavanjem i odvodnjom vode;
- (d) da su cestovni tuneli dulji od 500 m u skladu s Direktivom 2004/54/EZ Europskog parlamenta i Vijeća⁵⁵;
- (e) da je, prema potrebi, interoperabilnost sustava za naplatu cestarine u skladu s Direktivom (EU) 2019/520 Europskog parlamenta i Vijeća⁵⁶ i s Provedbenom uredbom Komisije C/2019/9080⁵⁷ i Delegiranom uredbom Komisije C/2019/8369⁵⁸;

⁵⁴ Direktiva 2008/96/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 19. studenoga 2008. o upravljanju sigurnošću cestovne infrastrukture (SL L 319, 29.11.2008., str. 59.).

⁵⁵ Direktiva 2004/54/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o minimalnim sigurnosnim zahtjevima za tunele u transeuropskoj cestovnoj mreži (SL L 167, 30.4.2004., str. 39.).

⁵⁶ Direktiva (EU) 2019/520 Europskog parlamenta i Vijeća od 19. ožujka 2019. o interoperabilnosti elektroničkih sustava za naplatu cestarine i olakšavanju prekogranične razmjene informacija o neplaćanju cestarina u Uniji (SL L 91, 29.3.2019., str. 45.).

⁵⁷ Provedbena uredba Komisije (EU) 2020/204 od 28. studenoga 2019. o detaljnim obvezama pružatelja usluge Europske elektroničke naplate cestarine, minimalnom sadržaju izjave o području Europske elektroničke naplate cestarine, elektroničkim sučeljima, zahtjevima za sastavnice interoperabilnosti i stavljanju izvan snage Odluke 2009/750/EZ (SL L 43, 17.2.2020., str. 49.).

⁵⁸ Delegirana Uredba Komisije (EU) 2020/203 od 28. studenoga 2019. o klasifikaciji vozila, obvezama korisnika europske elektroničke naplate cestarine, zahtjevima za sastavnice interoperabilnosti i minimalnim kriterijima prihvatljivosti za prijavljena tijela (SL L 43, 17.2.2020., str. 41.).

- (f) da se, prema potrebi, cestarine i korisničke naknade naplaćuju u skladu s Direktivom 1999/62/EZ Europskog parlamenta i Vijeća⁵⁹;
- (g) da je svaki inteligentni prometni sustav u infrastrukturi za cestovni prijevoz u skladu s Direktivom (EU) [...] o okviru za uvođenje inteligentnih prometnih sustava i da je uveden u skladu s delegiranim aktima donesenima na temelju te direktive⁶⁰;
- (h) da se infrastruktura za alternativna goriva u cestovnu mrežu uvede u skladu s Uredbom (EU) [...] [o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva].

2. Države članice osiguravaju da do 31. prosinca 2050. ceste iz članka 28. stavka 1. točke (a) u sveobuhvatnoj mreži ispunjavaju sljedeće zahtjeve:

- (a) briše se;
- (b) odmorišta su dostupna na maksimalnoj međusobnoj udaljenosti od 100 km i imaju dovoljno parkirališnog prostora i odgovarajuće objekte za potrebe raznolike radne snage, kao što su sanitarni prostori;
- (c) briše se;
- (d) sustavi za vaganje u pokretu u prosjeku su postavljeni svakih 300 km u mreži države članice. Pri uvođenju tih sustava države članice mogu se usredotočiti na cestovne dionice s velikim intenzitetom teretnog prometa. Sustavi vaganja u pokretu omogućuju identificiranje vozila i skupova vozila koja vjerojatno premašuju najveće dopuštene mase utvrđene u Direktivi 96/53/EZ.

⁵⁹ Direktiva 1999/62/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 1999. o naknadama koje se naplaćuju za korištenje određenih infrastruktura za teška teretna vozila (SL L 187, 20.7.1999., str. 42.).

⁶⁰ Direktiva 2021/... o reviziji Direktive 2010/40/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 7. srpnja 2010. o okviru za uvođenje inteligentnih prometnih sustava u cestovnom prometu i za veze s ostalim vrstama prijevoza (SL L [...]).

3. Države članice osiguravaju uvođenje ili upotrebu sredstava za otkrivanje događaja ili uvjeta povezanih sa sigurnosti na cestama te prikupljanje relevantnih podataka o cestovnom prometu radi pružanja osnovnih općih prometnih informacija o sigurnosti na cestama kako su utvrđeni u Delegiranoj uredbi Komisije 886/2013⁶¹:
- za postojeću infrastrukturu sveobuhvatne mreže do 31. prosinca 2030.;
 - za novu infrastrukturu sveobuhvatne mreže do 31. prosinca 2050. ili, ako je dionica ceste dovršena prije, do datuma njezina dovršetka.
4. Na zahtjev države članice, Komisija u opravdanim slučajevima odobrava izuzeća od zahtjeva utvrđenog u stavku 2. donošenjem provedbenih akata ako gustoća prometa ne premašuje 10 000 vozila dnevno u oba smjera i/ili na temelju određenih geografskih ili znatnih fizičkih ograničenja ili negativnih rezultata socioekonomske analize troškova i koristi ili mogućih negativnih učinaka na okoliš ili bioraznolikost. Svaki takav zahtjev dostatno se obrazlaže. Zahtjev za izuzeća prema potrebi se koordinira sa susjednom državom članicom ili više njih. Susjedne države članice mogu dostaviti mišljenje državi članici koja traži izuzeće. Država članica svojem zahtjevu prilaže mišljenja susjednih država članica. Država članica može zatražiti odobrenje nekoliko izuzeća u jednom zahtjevu.

Komisija ocjenjuje zahtjev s obzirom na obrazloženje dano na temelju prvog podstavka. Komisija na odgovarajući način uzima u obzir mišljenje ili više njih dotične susjedne države članice ili više njih.

⁶¹ Delegirana uredba Komisije (EU) br. 886/2013 od 15. svibnja 2013. o dopuni Direktive 2010/40/EU Europskog parlamenta i Vijeća s obzirom na podatke i postupke za pružanje korisnicima, gdje je to moguće, besplatnih osnovnih općih prometnih informacija u vezi s cestovnom sigurnosti (SL L 247, 18.9.2013., str. 6.).

Komisija može zatražiti dodatne informacije od države članice najkasnije trideset kalendarskih dana od primitka zahtjeva na temelju prvog podstavka. Ako Komisija smatra da su dostavljene informacije nedostatne, može zatražiti od države članice da ih dopuni u roku od trideset kalendarskih dana od primitka tih informacija.

Komisija donosi odluku o zatraženom izuzeću najkasnije šest mjeseci od primitka zahtjeva na temelju prvog podstavka ili, ako su dotične države članice dostavile dodatne informacije na temelju trećeg podstavka, najkasnije četiri mjeseca od posljednjeg primitka tih informacija, ovisno o tome koji je datum kasniji. Ako Komisija ne donese izričitu odluku unutar tih rokova, smatra se da je izuzeće odobreno.

Komisija obavještuje druge države članice o iznimkama koje su odobrene na temelju ovog članka.

Članak 30.

Zahtjevi u pogledu prometne infrastrukture za osnovnu mrežu i proširenu osnovnu mrežu

1. Države članice osiguravaju da je cestovna infrastruktura osnovne mreže i proširene osnovne mreže usklađena s člankom 29. stavkom 1.
- 1.a Države članice osiguravaju da ceste iz članka 28. stavka 1. točke (a) ispunjavaju sljedeće zahtjeve, do 31. prosinca 2030. za cestovnu infrastrukturu osnovne mreže i do 31. prosinca 2040. za cestovnu infrastrukturu proširene osnovne mreže:
 - i. imaju, osim na posebnim mjestima ili privremeno, odvojene kolničke trake za promet u dva smjera međusobno odijeljene razdjelnim trakom koji nije namijenjen za promet ili nekim drugim sredstvom kojim se osigurava jednaka razina sigurnosti; i

ii. na istoj razini ne križaju se ni s jednom cestom, željezničkom ili tramvajskom prugom, biciklističkom stazom ili pješačkom stazom.

iii. briše se.

2. Države članice osiguravaju da je cestovna infrastruktura osnovne mreže i proširene osnovne mreže do 31. prosinca 2040. usklađena sa sljedećim:

(a) odmorišta duž cesta osnovne i proširene osnovne mreže budu dostupna na maksimalnoj međusobnoj udaljenosti od 60 km i imaju dovoljno parkirališnog prostora i odgovarajuće objekte za potrebe raznolike radne snage, kao što su sanitarni prostori;

(b) briše se;

(c) prometna infrastruktura ispunjava zahtjeve utvrđene u članku 29. stavku 2. točki (d).

3. Države članice ulažu sve moguće napore kako bi do 31. prosinca 2040. osigurale razvoj sigurnih i zaštićenih parkirališta smještenih na cestama osnovne i proširene osnovne mreže ili unutar udaljenosti od 3 km od najbližeg izlaza s ceste transeuropske prometne mreže, pri čemu je udaljenost između ta dva područja u prosjeku 150 km, u kojima se osigurava dovoljno parkirališnog prostora za gospodarska vozila i ispunjavaju zahtjevi utvrđeni u članku 8.a stavku 1. Uredbe (EZ) br. 561/2006⁶². Države članice mogu se usredotočiti na cestovne dionice s velikim intenzitetom teretnog prometa.

⁶² Uredba (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. ožujka 2006. o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet i o izmjeni uredbi Vijeća (EEZ) br. 3821/85 i (EZ) br. 2135/98 te o stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3820/85 (Tekst značajan za EGP) (*SL L 102, 11.4.2006., str. 1–14.*).

4. Države članice osiguravaju da cestovna infrastruktura ispunjava zahtjeve utvrđene u članku 29. stavku 3.:
- za postojeću infrastrukturu osnovne mreže do 31. prosinca 2025., a za postojeću infrastrukturu proširene osnovne mreže do 31. prosinca 2030.;
 - za novu infrastrukturu osnovne mreže do 31. prosinca 2030., a za novu infrastrukturu proširene osnovne mreže do 31. prosinca 2040. ili, ako je dionica ceste dovršena prije, do datuma njezina dovršetka.
5. Na zahtjev države članice, Komisija u opravdanim slučajevima odobrava izuzeća od zahtjeva utvrđenog u stavcima 1. a i 2. donošenjem provedbenih akata ako gustoća prometa ne premašuje 10 000 vozila dnevno u oba smjera i/ili na temelju određenih geografskih ili znatnih fizičkih ograničenja ili negativnih rezultata socioekonomske analize troškova i koristi ili mogućih negativnih učinaka na okoliš ili bioraznolikost. Svaki takav zahtjev dostatno se obrazlaže. Zahtjev za izuzeća prema potrebi se koordinira sa susjednom državom članicom ili više njih. Susjedna država članica ili više njih može dostaviti mišljenje državi članici koja traži izuzeće. Država članica svojem zahtjevu prilaže mišljenje ili više njih susjedne države članice ili više njih. Država članica može zatražiti odobrenje nekoliko izuzeća u jednom zahtjevu.
- Komisija ocjenjuje zahtjev s obzirom na obrazloženje dano na temelju prvog podstavka. Komisija na odgovarajući način uzima u obzir mišljenje ili više njih dotične susjedne države članice ili više njih.
- Komisija može zatražiti dodatne informacije od države članice najkasnije trideset kalendarskih dana od primitka zahtjeva na temelju prvog podstavka. Ako Komisija smatra da su dostavljene informacije nedostatne, može zatražiti od države članice da ih dopuni u roku od trideset kalendarskih dana od primitka tih informacija.

Komisija donosi odluku o zatraženom izuzeću najkasnije šest mjeseci od primitka zahtjeva na temelju prvog podstavka ili, ako su dotične države članice dostavile dodatne informacije na temelju trećeg podstavka, najkasnije četiri mjeseca od posljednjeg primitka tih informacija, ovisno o tome koji je datum kasniji. Ako Komisija ne donese izričitu odluku unutar tih rokova, smatra se da je izuzeće odobreno.

Komisija obavješćuje druge države članice o iznimkama koje su odobrene na temelju ovog članka.

Članak 31.

Dodatni prioriteti za razvoj cestovne infrastrukture

Pri promicanju projekata od zajedničkog interesa koji se odnose na cestovnu infrastrukturu, uz opće prioritete utvrđene u člancima 12. i 13., pozornost se posvećuje sljedećem:

- (a) poboljšanju i promicanju sigurnosti na cestama, uzimajući u obzir potrebe nezaštićenih i svih drugih sudionika u cestovnom prometu, posebno osoba sa smanjenom pokretljivošću;
- (b) ublažavanju zagušenja na postojećim cestama, posebno inteligentnim upravljanjem prometom, uključujući dinamične naknade ili cestarine zbog zagušenja ovisno o dobu dana, tjednu ili sezoni;
- (c) unapređenju procesa digitalizacije i automatizacije te uvođenju inovativnih tehnologija za poboljšanje kontrole usklađenosti s pravnim okvirom Unije za cestovni prijevoz, uključujući pametne i automatizirane provedbene alate i komunikacijsku infrastrukturu;

- (d) pri izgradnji ili nadogradnji cestovne infrastrukture osiguranju kontinuiteta i pristupačnosti pješačkih i biciklističkih staza radi promicanja aktivnih vrsta prijevoza;
- (e) razvoju sigurnih i zaštićenih parkirališta kojima se osigurava dovoljno parkirališnog prostora za gospodarska vozila i ispunjavaju zahtjevi utvrđeni u članku 8.a stavku 1. Uredbe (EZ) br. 561/2006⁶³ o sveobuhvatnoj mreži.

ODJELJAK 5.

INFRASTRUKTURA ZA ZRAČNI PRIJEVOZ

Članak 32.

Sastavnice infrastrukture

1. Infrastruktura za zračni prijevoz osobito obuhvaća:
 - (a) zračni prostor, rute i koridore;
 - (b) zračne luke, uključujući infrastrukturu i opremu potrebnu za zemaljske aktivnosti i prijevoz unutar područja zračne luke te vertiportove;
 - (c) veze od zračnih luka do drugih vrsta prijevoza u transeuropskoj prometnoj mreži;
 - (d) sustave ATM-a/ANS-a i povezanu opremu, uključujući satelitske uređaje;

⁶³ Uredba (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. ožujka 2006. o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet i o izmjeni uredbi Vijeća (EEZ) br. 3821/85 i (EZ) br. 2135/98 te o stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3820/85 (Tekst značajan za EGP) (*SL L 102, 11.4.2006., str. 1–14.*).

- (e) infrastrukturu povezanu s alternativnim gorivima i infrastrukturu za opskrbu električnom energijom zrakoplova u mirovanju;
- (f) infrastrukturu za proizvodnju alternativnih goriva na području zračne luke te poboljšanje energetske učinkovitosti i smanjenje emisija kojima se utječe na klimatske promjene, emisija u okoliš i emisija buke iz zračnih luka ili emisija iz povezanih aktivnosti kao što su zemaljske usluge, operacije zrakoplova i zemaljski prijevoz putnika;
- (g) infrastrukturu za odvojeno sakupljanje otpada, sprečavanje nastanka otpada i aktivnosti iz područja kružnoga gospodarstva;
- (h) svemirske centre.

2. Kako bi bila dio sveobuhvatne mreže, zračna luka ispunjava barem jedan od sljedećih uvjeta:

- (a) ukupni godišnji opseg tereta u teretnoj zračnoj luci iznosi najmanje 0,2 % ukupnog godišnjeg opsega tereta svih zračnih luka u Uniji;
- (b) ukupni godišnji putnički promet kroz putničku zračnu luku iznosi najmanje 0,1 % ukupnog godišnjeg putničkog prometa svih zračnih luka u Uniji, osim ako je dotična zračna luka udaljena više od 100 km od najbliže zračne luke u sveobuhvatnoj mreži ili više od 200 km ako u regiji u kojoj se nalazi zračna luka postoji željeznička pruga velikih brzina.

Ukupni godišnji promet putnika i ukupni godišnji promet tereta temelje se na najnovijem dostupnom trogodišnjem prosjeku koji se temelji na statističkim podacima koje objavljuje Eurostat.

Članak 33.

Zahtjevi u pogledu prometne infrastrukture za osnovnu i sveobuhvatnu mrežu

1. Države članice osiguravaju:

- (a) da su do 31. prosinca 2040. zračne luke osnovne mreže s ukupnim godišnjim opsegom putničkog prometa većim od četiri milijuna putnika povezane s transeuropskom željezničkom mrežom i odgovarajućim gradskim čvorovima, kako su utvrđeni u Prilogu II., željeznicom, podzemnom željeznicom, lakom željeznicom ili tramvajima, osim ako određena geografska ili znatna fizička ograničenja sprečavaju takvo povezivanje;
- (b) briše se;
- (c) da svaka zračna luka koja se nalazi na njihovu državnom području ima barem jedan terminal koji je na raspolaganju svim prijevoznicima i korisnicima bez diskriminacije i za koji se naplaćuju transparentne i nediskriminirajuće pristojbe u skladu s Direktivom (EZ) br. 2009/12⁶⁴;
- (d) da se zajednički osnovni standardi za zaštitu civilnog zračnog prometa od djela nezakonitog ometanja, koje je Unija donijela u skladu s Uredbom (EZ) br. 300/2008 Europskog parlamenta i Vijeća⁶⁵, primjenjuju na infrastrukturu za zračni prijevoz;
- (e) da infrastruktura za upravljanje zračnim prometom omogućuje provedbu jedinstvenog europskog neba, u skladu s uredbama (EZ) br. 549/2004, (EZ) br. 550/2004, (EZ) br. 551/2004 i (EU) 2018/1139, i zračnog prijevoza kako bi se poboljšala učinkovitost i održivost Europskog zrakoplovnog sustava te provedbenih pravila i specifikacija Unije;
- (f) da se infrastruktura za alternativna goriva u zračne luke uvede u skladu s Uredbom (EU) [...] [o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva];

⁶⁴ Direktiva 2009/12/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 11. ožujka 2009. o naknadama zračnih luka (SL L 70, 14.3.2009., str. 11.).

⁶⁵ Uredba (EZ) br. 300/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. ožujka 2008. o zajedničkim pravilima u području zaštite civilnog zračnog prometa i stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 2320/2002 (SL L 97, 9.4.2008., str. 72.).

- (g) da zračne luke osnovne i sveobuhvatne mreže s ukupnim godišnjim opsegom putničkog prometa od više od četiri milijuna putnika osiguravaju infrastrukturu za opskrbu pretkondicioniranim zrakom zrakoplova u mirovanju na parkirališnim mjestima s kontaktom koja se upotrebljavaju za komercijalni prijevoz, do 31. prosinca 2030. za zračne luke osnovne mreže i do 31. prosinca 2040. za zračne luke sveobuhvatne mreže.

2. Na zahtjev države članice, Komisija u opravdanim slučajevima odobrava izuzeća od zahtjeva utvrđenog u stavku 1 točkama (a) i (g) donošenjem provedbenih akata na temelju određenih geografskih ili znatnih fizičkih ograničenja, uključujući nepostojanje željezničkog sustava na državnom području, ili negativnih rezultata socioekonomske analize troškova i koristi ili mogućih negativnih učinaka na okoliš ili bioraznolikost. Svaki takav zahtjev dostatno je obrazložen. Država članica može zatražiti odobrenje nekoliko izuzeća u jednom zahtjevu.

Komisija ocjenjuje zahtjev s obzirom na obrazloženje dano na temelju prvog podstavka.

Komisija može zatražiti dodatne informacije od države članice najkasnije trideset kalendarskih dana od primitka zahtjeva na temelju prvog podstavka. Ako Komisija smatra da su dostavljene informacije nedostatne, može zatražiti od države članice da ih dopuni u roku od trideset kalendarskih dana od primitka tih informacija.

Komisija donosi odluku o zatraženom izuzeću najkasnije šest mjeseci od primitka zahtjeva na temelju prvog podstavka ili, ako su dotične države članice dostavile dodatne informacije na temelju trećeg podstavka, najkasnije četiri mjeseca od posljednjeg primitka tih informacija, ovisno o tome koji je datum kasniji. Ako Komisija ne donese izričitu odluku unutar tih rokova, smatra se da je izuzeće odobreno.

Komisija obavještuje druge države članice o iznimkama koje su odobrene na temelju ovog članka.

Dodatni prioriteti za razvoj infrastrukture za zračni prijevoz

Pri promicanju projekata od zajedničkog interesa koji se odnose na infrastrukturu za zračni prijevoz i uz prioritete utvrđene u člancima 12. i 13., pozornost se posvećuje sljedećem:

- (a) povećanju energetske i operativne učinkovitosti zračnih luka;
- (b) podupiranju provedbe jedinstvenog europskog neba i interoperabilnih sustava, posebno onih razvijenih u okviru projekta SESAR u skladu s Europskim glavnim planom upravljanja zračnim prometom, uključujući one kojima je cilj osigurati sigurnu i potpunu integraciju novih zračnih vozila s posadom i bez posade;
- (c) unapređenju procesâ digitalizacije i automatizacije, posebno u pogledu povećane sigurnosti i zaštite;
- (d) poboljšanju multimodalne međupovezanosti zračnih luka i infrastrukture drugih vrsta prijevoza te, prema potrebi zračnih luka i gradskih čvorova;
- (e) poboljšanju održivosti i ublažavanju utjecaja na klimatske promjene, utjecaja na okoliš i utjecaja buke, posebno uvođenjem novih tehnologija i inovacija, alternativnih goriva, zrakoplova s nultim i niskim emisijama te infrastrukture s nultim i niskim emisijama ugljika;
- (f) povezivanju zračnih luka sveobuhvatne mreže i osnovne mreže s ukupnim godišnjim opsegom putničkog prometa manjim od četiri milijuna putnika s mrežom i odgovarajućim gradskom čvorovima, kako su utvrđeni u Prilogu II., željeznicom, podzemnom željeznicom, lakom željeznicom ili tramvajima;
- (g) infrastrukturi za opskrbu zrakoplova u mirovanju pretkondicioniranim zrakom na parkirališnim mjestima bez kontakta i s kontaktom u zračnim lukama transeuropske prometne mreže s ukupnim godišnjim opsegom putničkog prometa manjim od četiri milijuna putnika.

ODJELJAK 6.

INFRASTRUKTURA ZA MULTIMODALNE TERETNE TERMINALE

Članak 35.

Određivanje multimodalnih teretnih terminala

1. Multimodalni teretni terminali transeuropske prometne mreže terminali su koji su na raspolaganju svim prijevoznicima i korisnicima bez diskriminacije i:
 - (a) koji se nalaze u morskim lukama ili uz morske luke transeuropske prometne mreže, kako su navedene u Prilogu II.;
 - (b) koji se nalaze u lukama ili uz luke unutarnjih plovni putova transeuropske prometne mreže, kako su navedene u Prilogu II.;
 - (ba) koji se nalaze u zračnim lukama transeuropske prometne mreže, kako su navedene u Prilogu II.; ili
 - (c) briše se;
 - (d) koji su klasificirani kao željezničko-cestovni terminali ili terminali duž unutarnjih plovni putova transeuropske prometne mreže, kako su navedeni u Prilogu II.
2. Države članice ulažu sve moguće napore kako bi osigurale dostatne kapacitete multimodalnih teretnih terminala za potrebe transeuropske prometne mreže, uzimajući u obzir aktualne i buduće prometne tokove, posebno tokove koji opslužuju gradske čvorove, industrijska središta, luke i logistička čvorišta.

3. Države članice provode analizu tržišta i prognostičku analizu multimodalnih teretnih terminala na svojem državnom području u roku od tri godine od stupanja na snagu ove Uredbe. U toj se analizi barem:
- (a) razmatraju aktualni i budući tokovi teretnog prometa, uključujući tokove teretnog cestovnog prometa;
 - (b) utvrđuju postojeći multimodalni teretni terminali transeuropske prometne mreže na njihovu državnom području i procjenjuju potrebe za novim multimodalnim teretnim terminalima ili dodatnim pretovarnim kapacitetima u postojećim terminalima;
 - (c) ispituje način osiguravanja odgovarajuće raspodjele multimodalnih teretnih terminala s odgovarajućim pretovarnim kapacitetom kako bi se zadovoljile potrebe utvrđene u točki (b). Time se uzimaju u obzir terminali koji se nalaze na graničnim područjima susjednih država članica.

Države članice savjetuju se s otpremnicima, prijevoznicima i pružateljima logističkih usluga koji djeluju na njihovu državnom području. U analizi uzimaju u obzir rezultate tih savjetovanja.

Države članice bez odgode obavješćuju Komisiju o rezultatima analize.

4. U slučaju da se analizom iz stavka 3. utvrdi potreba za novim multimodalnim teretnim terminalima ili dodatnim pretovarnim kapacitetima na postojećim terminalima, države članice izrađuju akcijski plan za razvoj mreže multimodalnih teretnih terminala, uključujući lokacije na kojima su takve potrebe utvrđene.
- 4.a Akcijski plan dostavlja se Komisiji najkasnije dvanaest mjeseci nakon dovršetka analize iz stavka 3.
- 4.b Na temelju tog akcijskog plana države članice Komisiji dostavljaju popis željezničko-cestovnih terminala i terminala duž unutarnjih plovni putova koje predlažu dodati u priloge I. i II.

5. Kako bi bili dio transeuropske prometne mreže i kako bi bili navedeni u Prilogu II., željezničko-cestovni terminal ili terminal duž unutarnjih plovni putova ispunjava barem jedan od sljedećih uvjeta:
- (a) godišnji pretovar premašuje 800 000 tona u slučaju nerasutog tereta ili 0,1 % odgovarajućeg ukupnog godišnjeg opsega tereta pretovarenog u svim morskim lukama Unije u slučaju rasutog tereta;
 - (b) riječ je o glavnom željezničko-cestovnom terminalu koji je država članica odredila za tu regiju razine NUTS 2 ako u regiji razine NUTS 2 nema željezničko-cestovnog terminala koji je u skladu s točkom (a);
 - (c) država članica predložila je da se nadoda u priloge I. i II. u skladu sa stavkom 4.

Članak 36.

Sastavnice infrastrukture

Multimodalni teretni terminali osobito obuhvaćaju:

- (a) infrastrukturu koja povezuje različite vrste prijevoza unutar područja terminala i u njegovoj blizini;
- (b) opremu kao što su dizalice, pokretne trake i drugi pretovarni uređaji za premještanje tereta s jedne na drugu vrstu prijevoza te opremu za pozicioniranje i skladištenje tereta;
- (c) područja posebne namjene, kao što su ulazno područje, međuskladište i područje za čekanje, pretovarno područje te vozne ili utovarne trake;
- (d) sustave IKT-a relevantne za učinkovito funkcioniranje terminala, kao što su sustavi koji olakšavaju planiranje infrastrukturnog kapaciteta, prijevoz, veze među vrstama prijevoza i pretovar;
- (e) infrastruktura za alternativna goriva.

Zahtjevi u pogledu prometne infrastrukture

1. Države članice ulažu sve moguće napore kako bi na pravedan i nediskriminirajući način osigurale da svi multimodalni teretni terminali, koji su na raspolaganju svim prijevoznicima i korisnicima bez diskriminacije i za koje se naplaćuju transparentne i nediskriminirajuće pristojbe u morskim lukama i lukama unutarnjih plovnih putova navedenima u Prilogu II. i na svim željezničko-cestovnim terminalima i terminalima duž unutarnjih plovnih putova koji su naznačeni u Prilogu I. i navedeni u Prilogu II., ispunjavaju sljedeće zahtjeve:
 - (a) povezani su s najmanje dvije vrste prijevoza koje su dostupne u tom području;
 - (b) do 31. prosinca 2030. opremljeni su u terminalu ili unutar udaljenosti od 3 km od terminala najmanje jednim mjestom za punjenje namijenjenom za teška vozila kako je utvrđeno u članku 2. točki 43. Uredbe (EU) [...] [o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva];
 - (c) do 31. prosinca 2030. opremljeni su digitalnim alatima kojima se olakšava:
 - i. učinkovito funkcioniranje terminala, uključujući, prema potrebi, alate kao što su svjetlosni senzori, sustav za upravljanje terminalom, sustavi za digitalnu prijavu i odjavu vozača, kamere ili drugi senzori na pretovarnoj opremi i pružni sustavi kamera;
 - ii. protok informacija unutar terminala te između vrsta prijevoza u logističkom lancu i terminala koji mogu razmjenjivati informacije s pomoću otvorenih i interoperabilnih sustava.
2. Države članice ulažu sve moguće napore kako bi na pravedan i nediskriminirajući način osigurale da do 31. prosinca 2030. ti multimodalni teretni terminali iz članka 37. stavka 1., koji su povezani sa željezničkom mrežom i u kojima se obavlja vertikalni pretovar, mogu primati sljedeće vrste intermodalnih utovarnih jedinica koje se prenose dizalicom: kontejner, izmjenjivi sanduk ili poluprikolicu prikladnu za intermodalni prijevoz.

3. Države članice ulažu sve moguće napore kako bi na pravedan i nediskriminirajući način osigurale da do 31. prosinca 2040. multimodalni teretni terminali iz članka 37. stavka 1. koji su povezani sa željezničkom mrežom mogu primiti vlakove duljine 740 m.

Ovaj se stavak ne primjenjuje na multimodalne teretne terminale koji su povezani samo s izoliranim željezničkim mrežama.

4. Briše se.

5. Na zahtjev države članice, Komisija u opravdanim slučajevima odobrava izuzeća iz stavaka od 1. do 3. donošenjem provedbenih akata na temelju određenih geografskih ili znatnih fizičkih ograničenja, posebno ako se terminal nalazi na prostorno ograničenom području, ili negativnih rezultata socioekonomske analize troškova i koristi ili mogućih negativnih učinaka na okoliš ili bioraznolikost. Svaki takav zahtjev dostatno je obrazložen. Država članica može zatražiti odobrenje nekoliko izuzeća u jednom zahtjevu.

Komisija ocjenjuje zahtjev s obzirom na obrazloženje dano na temelju prvog podstavka.

Komisija može zatražiti dodatne informacije od države članice najkasnije trideset kalendarskih dana od primitka zahtjeva na temelju prvog podstavka. Ako Komisija smatra da su dostavljene informacije nedostatne, može zatražiti od države članice da ih dopuni u roku od trideset kalendarskih dana od primitka tih informacija.

Komisija donosi odluku o zatraženom izuzeću najkasnije šest mjeseci od primitka zahtjeva na temelju prvog podstavka ili, ako su dotične države članice dostavile dodatne informacije na temelju trećeg podstavka, najkasnije četiri mjeseca od posljednjeg primitka tih informacija, ovisno o tome koji je datum kasniji. Ako Komisija ne donese izričitu odluku unutar tih rokova, smatra se da je izuzeće odobreno.

Komisija obavješćuje druge države članice o iznimkama koje su odobrene na temelju ovog članka.

Članak 38.

Dodatni prioriteti za razvoj infrastrukture za multimodalni prijevoz

Pri promicanju projekata od zajedničkog interesa koji se odnose na infrastrukturu za multimodalni prijevoz i uz opće prioritete utvrđene u člancima 12. i 13., pozornost se posvećuje sljedećem:

- (a) olakšavanju međusobnog povezivanja različitih vrsta prijevoza;
- (b) uklanjanju glavnih tehničkih i administrativnih prepreka multimodalnom prijevozu, među ostalim uvođenjem eFTI-ja;
- (c) razvoju neometanog protoka informacija koji omogućuje pružanje usluga prijevoza u cijelom transeuropskom prometnom sustavu;
- (d) olakšavanju interoperabilnosti za razmjenu podataka, pristup podacima i ponovnu upotrebu podataka unutar različitih vrsta prijevoza i među njima;
- (e) prema potrebi, promicanju sporednih kolosijeka i multimodalnih teretnih terminala u transeuropskoj prometnoj mreži koji omogućuju prihvat vlakova duljine 740 m bez manipulacije;
- (f) proširenju i elektrifikaciji sporednih kolosijeka za odlazak i dolazak, prilagodbama signalno-sigurnosnih sustava i poboljšanju konfiguracije kolosijeka;
- (g) prema potrebi, promicanju prelaska sporednih kolosijeka na europsku standardnu nominalnu širinu kolosijeka.

ODJELJAK 7.

GRADSKI ČVORovi

Članak 39.

Sastavnice gradskih čvorova

1. Gradski čvor osobito obuhvaća:
 - (a) prometnu infrastrukturu u gradskom čvoru koji je dio transeuropske prometne mreže, uključujući obilaznice;
 - (b) točke pristupa transeuropskoj prometnoj mreži, posebice željezničke stanice i autobusne kolodvore, multimodalne teretne terminale, luke ili zračne luke;
 - (c) briše se.
2. Gradovi u središtu svakog gradskog čvora transeuropske prometne mreže navedeni su u Prilogu II. Kako bi bio dio transeuropske prometne mreže i kako bi bio naveden u Prilogu II., gradski čvor ima 100 000 stanovnika ili više ili, ako takav gradski čvor ne postoji u regiji NUTS 2, on je glavni čvor te regije NUTS 2.

Članak 40.

Zahtjevi u pogledu gradskih čvorova

1. Kako bi se pri razvoju transeuropske prometne mreže u gradskim čvorovima osiguralo djelotvorno funkcioniranje cjelokupne mreže bez uskih grla, države članice osiguravaju:

- (a) dostupnost infrastrukture za punjenje i opskrbu alternativnim gorivima u skladu s Uredbom (EU) [...] [o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva];
- (b) do 31. prosinca 2027.:
 - i. donošenje i praćenje plana održive gradske mobilnosti za svaki gradski čvor koji, među ostalim, uključuje mjere za integraciju različitih vrsta prijevoza i prelazak na održivu mobilnost, promicanje učinkovite mobilnosti s niskim emisijama, uključujući gradsku logistiku, radi smanjenja onečišćenja zraka i onečišćenja bukom;
 - ii. prikupljanje i dostavljanje Komisiji pokazatelja gradske mobilnosti, kako su utvrđeni u stavku 2. ovog članka, za svaki gradski čvor;
- (c) do 31. prosinca 2030. razvoj multimodalnih putničkih čvorišta koja imaju barem jedno mjesto za punjenje namijenjeno za obične i turističke autobuse kako je utvrđeno u članku 2. točki 43. Uredbe (EU) [...] [o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva] kako bi se olakšalo povezivanje prvog i zadnjeg kilometra;
- (d) do 31. prosinca 2040. razvoj, ako je to ekonomski isplativo, barem jednog multimodalnog teretnog terminala, ako takav terminal još ne postoji, s dostatnim pretovarnim kapacitetom unutar ili u blizini gradskog čvora.

Jedan multimodalni teretni terminal može opsluživati nekoliko gradskih čvorova i nalaziti se u samom gradskom čvoru ili u njegovoj blizini. Države članice o tome na odgovarajući način obavješćuju Komisiju.

- 1.a Pri donošenju i praćenju planova održive gradske mobilnosti lokalna tijela, u suradnji s nacionalnim tijelima, ako je to relevantno, ulažu sve moguće napore kako bi osigurala da su planovi održive gradske mobilnosti u skladu sa smjernicama iz Priloga V., uzimajući pritom u obzir transeuropske prometne tokove na velike udaljenosti.
2. Najkasnije godinu dana nakon stupanja na snagu ove Uredbe Komisija donosi provedbeni akt kojim se utvrđuju, u ograničenom broju, pokazatelji povezani s održivosti i sigurnosti prijevoza na koje se upućuje u stavku 1. točki (b). U tom se provedbenom aktu navode i pojedinačni rokovi za podnošenje svakog pokazatelja. Ti su rokovi od 3 do 5 godina. Pri utvrđivanju detaljnog skupa pokazatelja u obzir se uzimaju dostupnost podataka i pristup podacima na regionalnoj i lokalnoj razini. Taj se provedbeni akt donosi u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 59. stavka 3.
3. Najkasnije godinu dana nakon stupanja na snagu ove Uredbe Komisija uspostavlja i internetsko sučelje koje relevantnim tijelima omogućuje podnošenje planova održive gradske mobilnosti i pokazatelja iz stavka 1. točke (b), a državama članicama omogućuje da osiguraju podnošenje planova održive gradske mobilnosti i pokazatelja.

Članak 41.

Dodatni prioriteti za gradske čvorove

Pri promicanju projekata od zajedničkog interesa koji se odnose na gradske čvorove i uz opće prioritete utvrđene u člancima 12. i 13., pozornost se posvećuje sljedećem:

- (a) vezama prvog i posljednjeg kilometra između i do točaka pristupa transeuropskoj prometnoj mreži iz članka 39. stavka 1. točke (b) kako bi se povećala učinkovitost transeuropske prometne mreže, kao što su podzemne željeznice ili tramvaji;

- (b) neometanoj međupovezanosti infrastrukture transeuropske prometne mreže i infrastrukture regionalnog i lokalnog održivog prometa; Za putnike to može uključivati mogućnost pristupa informacijama, rezerviranja, plaćanja putovanja i preuzimanja karata putem usluga multimodalne digitalne mobilnosti, a za prijevoz tereta gradsku logistiku kako bi se poboljšala konsolidacija isporuka u gradskim područjima, kao što su mikročvorišta i biciklistička logistička čvorišta, posebno ona povezana s infrastrukturom za željeznički i vodni prijevoz;
- (ba) održivoj, neometanoj i sigurnoj međupovezanosti infrastrukture za putnički prijevoz između željezničke infrastrukture, cestovne infrastrukture, infrastrukture za aktivne vrste prijevoze i, prema potrebi, infrastrukture unutarnjih plovni putova, infrastrukture za zračni prijevoz i pomorske infrastrukture;
- (bb) održivoj, neometanoj i sigurnoj međupovezanosti infrastrukture za teretni prijevoz između željezničke infrastrukture, cestovne infrastrukture i, prema potrebi, infrastrukture unutarnjih plovni putova, infrastrukture za zračni prijevoz i pomorske infrastrukture, kao i odgovarajućih veza s logističkim platformama i objektima;
- (c) ublažavanju izloženosti gradskih područja negativnim učincima tranzitnog željezničkog i cestovnog prijevoza;
- (d) promicanju učinkovitog prijevoza s niskom razinom buke i nultim emisijama, uključujući ozelenjivanje gradskih voznih parkova za putnike i teret;
- (e) povećanju modalnog udjela javnog prijevoza i aktivnih vrsta prijevoza te mjera usmjerenih prvenstveno na mobilnost putnika u korist tih vrsta prijevoza;
- (f) briše se;
- (g) promicanju učinkovite gradske isporuke tereta s niskom razinom buke i niskom razinom ugljika.

POGLAVLJE IV.

ODREDBE O PAMETNOM I OTPORNOM PRIJEVOZU

Članak 42.

Sustavi IKT-a u području prijevoza

1. Sustavi IKT-a u području prijevoza omogućuju upravljanje kapacitetima i prometom te razmjenu informacija unutar različitih vrsta prijevoza i među njima za potrebe multimodalnog prijevoza i usluga povezanih s prijevozom s dodanom vrijednošću te radi poboljšanja otpornosti, sigurnosti, zaštite i operativne i okolišne učinkovitosti, smanjenja zagušenja, kao i pojednostavnjenja administrativnih postupaka. Sustavi IKT-a u području prijevoza olakšavaju i neometano povezivanje infrastrukture i pokretne imovine.
2. Sljedeći sustavi IKT-a u području prijevoza uvode se diljem Unije u skladu s posebnim odredbama utvrđenima pravom Unije i u okviru njih kako bi se osigurala prisutnost skupa interoperabilnih osnovnih kapaciteta u svim državama članicama:
 - (a) za željeznice: ERTMS, telematske aplikacije za usluge teretnog i putničkog prijevoza kako su definirane u tehničkim specifikacijama za interoperabilnost, posebno rezultate Zajedničkog poduzeća Shift2Rail i Zajedničkog poduzeća za europsku željeznicu;
 - (b) za unutarnje plovne putove: RIS;
 - (c) za cestovni prijevoz i njegove veze s drugim vrstama prijevoza: ITS;
 - (d) za pomorski prijevoz: usluge u okviru VTMS-a za upravljanje prometom brodova i europsko okruženje jedinstvenog pomorskog sučelja (EMSWe) za razmjenu informacija;
 - (e) za zračni prijevoz: sustavi ATM-a/ANS-a, posebno oni razvijeni u okviru projekta SESAR;
 - (f) za multimodalni prijevoz: eFTI.

3. Briše se.

Članak 43.

Održive usluge teretnog prijevoza

1. Države članice promiču projekte od zajedničkog interesa u okviru kojih se pružaju učinkovite usluge teretnog prijevoza za koje se upotrebljava infrastruktura transeuropske prometne mreže i koji doprinose smanjenju emisija stakleničkih plinova i drugih negativnih utjecaja na okoliš i socioekonomskih utjecaja te čiji je cilj:
 - (a) poboljšanje održive upotrebe prometne infrastrukture, uključujući učinkovito upravljanje tom infrastrukturom;
 - (b) promicanje uvođenja inovativnih usluga prijevoza, uključujući veze u pomorskom prijevozu na kraćim relacijama u okviru europskog pomorskog prostora, sustavâ IKT-a u području prijevoza te razvoja pomoćne infrastrukture potrebne za ostvarivanje uglavnom okolišnih i sigurnosnih ciljeva tih usluga;
 - (c) olakšavanje usluga multimodalnog prijevoza, uključujući potrebne prateće protoke informacija, i poboljšanje suradnje među sudionicima u logističkom lancu, što uključuje otpremnike, prijevoznike, pružatelje usluga i njihove korisnike;
 - (d) poticanje resursne učinkovitosti i prijevoza s nultim i niskim emisijama, posebno u području tehnologija, prijevoza, vuče vozila, pogonskih/parnih sustava te planiranja sustava i prijevoza; ili
 - (e) poboljšanje veza s najugroženijim i najizoliranijim dijelovima Unije, posebno najudaljenijim regijama i drugim udaljenim, otočnim, perifernim i planinskim regijama te rijetko naseljenim područjima kojima se promiču redovite i česte usluge.
2. Briše se.

Nove tehnologije i inovacije

Kako bi transeuropska prometna mreža pratila inovativni tehnološki razvoj i primjenu inovativnih tehnologija, cilj je posebno:

- (a) usklađeno i koordinirano podupiranje i promicanje dekarbonizacije prijevoza prelaskom na vozila, plovila i zrakoplove s nultim i niskim emisijama te druge inovativne i održive prijevozne i mrežne tehnologije;
- (b) poboljšanje dekarbonizacije svih vrsta prijevoza poticanjem energetske učinkovitosti, uvođenje rješenja s nultim i niskim emisijama, uključujući sustave za opskrbu vodikom i električnom energijom, kao i druga nova rješenja kao što su održiva goriva, te osiguravanje odgovarajuće infrastrukturu, ako je to moguće putem sinergija s transeuropskom energetsom mrežom (TEN-E). Takva infrastruktura može uključivati pristup električnoj mreži i druga postrojenja potrebna za opskrbu energijom, u njoj se može voditi računa o vezi između infrastrukture i vozila te može obuhvaćati sustave IKT-a u području prijevoza. Prometna infrastruktura može služiti kao energetska čvorišta za različite vrste prijevoza kako bi se lokalna proizvodnja čiste energije povezala s aplikacijama za mobilnost s nultim emisijama. Prometna infrastruktura može doprinijeti i uvođenju drugih tehnologija kojima se ubrzava dekarbonizacija gospodarstva;
- (c) podupiranje prihvatanja i uvođenja novih digitalnih tehnologija, posebno promicanje infrastrukture za razmjenu podataka i povezivost koja bi pokrivala sve mreže bez prekida kako bi se osigurala najviša razina i učinkovitost digitalne infrastrukture te postigle više razine automatizacije;
- (d) poboljšanje sigurnosti i održivost kretanja osoba i prijevoza robe;

- (e) poboljšanje poslovanja, upravljanja, dostupnosti, interoperabilnosti, multimodalnosti i učinkovitosti mreže, među ostalim putem razvoja usluga multimodalne digitalne mobilnosti;
- (f) promicanje učinkovitih načina pružanja dostupnih i razumljivih informacija o međupovezanosti, interoperabilnosti i multimodalnosti te o utjecajima na okoliš odabranih vrsta prijevoza svim korisnicima i pružateljima usluga prijevoza;
- (g) briše se;
- (h) promicanje mjera za smanjenje negativnih vanjskih učinaka, kao što su zagušenje, narušavanje zdravlja i onečišćenje bilo koje vrste, uključujući onečišćenje bukom i emisije;
- i. uvođenje sigurnosne tehnologije;
- (j) poboljšanje otpornosti prometne infrastrukture na poremećaje i klimatske promjene nadogradnjom i projektiranjem infrastrukture, kao i digitalnim kibersigurnim rješenjima za zaštitu mreže u slučaju prirodnih katastrofa i katastrofa uzrokovanih ljudskim djelovanjem;
- (k) daljnje unapređenje razvoja i uvođenja sustava IKT-a i novih tehnologija u području prijevoza unutar različitih vrsta prijevoza i među njima.

Članak 45.

Sigurna i zaštićena infrastruktura

Briše se.

Otpornost infrastrukture

1. Države članice ulažu sve moguće napore kako bi osigurale da se pri planiranju i provedbi projekata od zajedničkog interesa u obzir uzmu sigurnost i otpornost infrastrukture na klimatske promjene, prirodne opasnosti, katastrofe uzrokovane ljudskim djelovanjem, nesreće i prekidi u radu, kao i namjerni poremećaji koji utječu na funkcioniranje prometnog sustava Unije. Posebna pozornost posvećuje se:
 - (a) međuovisnostima i povezanostima s drugim mrežama, kao što su telekomunikacijska mreža i elektroenergetska mreža, i kaskadnim učincima od njih;
 - (b) sigurnosti, zaštiti i učinkovitosti u slučaju višestrukih opasnosti;
 - (c) konstrukcijskoj kvaliteti infrastrukture tijekom njezina cijelog životnog ciklusa, pri čemu se posebna pozornost posvećuje budućim predviđenim klimatskim uvjetima;
 - (d) potrebama civilne zaštite da odgovori na poremećaje;
 - (e) kibersigurnosti i otpornosti infrastrukture, pri čemu se posebna pozornost posvećuje prekograničnoj infrastrukturi.
2. Projekti od zajedničkog interesa za koje se mora provesti procjena utjecaja na okoliš u skladu s Direktivom 2011/92/EU podliježu prilagodbi na klimatske promjene. Prilagodba na klimatske promjene provodi se uzimajući u obzir najnoviju dostupnu najbolju praksu i smjernice kako bi se osigurala otpornost prometnih infrastruktura na negativne učinke klimatskih promjena, procjenom ranjivosti na klimatske promjene i procjenom rizika, među ostalim odgovarajućim mjerama prilagodbe, te uključivanjem troškova emisija stakleničkih plinova u analizu troškova i koristi. Ne dovodeći u pitanje odredbe utvrđene u drugim aktima EU-a, takav se zahtjev ne primjenjuje na projekte za koje je postupak nabave u okviru procjene utjecaja na okoliš pokrenut prije stupanja na snagu ove Uredbe.

Članak 47.

Rizici za sigurnost i javni red

1. Države članice ulažu sve moguće napore kako bi osigurale da je transeuropska prometna mreža zaštićena od mogućih rizika za sigurnost ili javni red koji proizlaze iz sudjelovanja ili doprinosa bilo kojeg poduzeća treće zemlje u projektu od zajedničkog interesa.
2. Ne dovodeći u pitanje Uredbu (EU) 2019/452, bilo koju državu članicu koja ima isključivu odgovornost za svoju nacionalnu sigurnost, kako je predviđeno u članku 4. stavku 2. UEU-a, i pravo svake države članice da zaštiti svoje osnovne sigurnosne interese u skladu s člankom 346. UFEU-a, kad god država članica smatra da bi sudjelovanje ili doprinos bilo koje fizičke osobe iz treće zemlje ili poduzeća iz treće zemlje mogli utjecati na infrastrukturu u transeuropskoj prometnoj mreži zbog sigurnosti ili javnog poretka, država članica obavješćuje Komisiju o svim odgovarajućim mjerama donesenima za ublažavanje takvog rizika.

Članak 48.

Održavanje i životni ciklus projekta

1. Ne dovodeći u pitanje odgovornost država članica u vezi s planiranjem održavanja infrastrukture i njihovu nadležnost u pogledu upravljanja održavanjem infrastrukture i financiranjem održavanja infrastrukture te proračunsko načelo jedne godine, ako je primjenjivo, države članice ulažu sve moguće napore kako bi osigurale:

- (a) da se infrastruktura transeuropske prometne mreže održava tako da tijekom svojeg vijeka trajanja pruža visoku razinu usluge i sigurnosti prilagođenu prometnom toku i poboljšava njihovu otpornost te da se u fazi planiranja izgradnje ili nadogradnje uzimaju u obzir potrebe za preventivnim održavanjem i procijenjeni troškovi tijekom vijeka trajanja transeuropske prometne infrastrukture;
- (b) planiranje dugoročnog održavanja cestovne infrastrukture i, prema potrebi, infrastrukture unutarnjih plovni putova;
- (c) briše se;
- (d) dosljednost između potreba za održavanjem i obnovom u slučaju željezničke infrastrukture koje su povezane s razvojem transeuropske prometne mreže za prijevoz i indikativne strategije razvoja željezničke infrastrukture iz članka 8. stavka 1. Direktive 2012/34/EU i ugovora iz članka 30. Direktive 2012/34/EU.

Članak 49.

Pristupačnost za sve korisnike

Transeuropska prometna infrastruktura omogućuje neometanu mobilnost i pristupačnost za sve korisnike, a posebno za:

- osobe u ranjivom položaju, uključujući osobe s invaliditetom ili osobe smanjene pokretljivosti; i
- osobe koje žive u najudaljenijim i drugim udaljenim, ruralnim, otočnim, perifernim i planinskim regijama, kao i rijetko naseljenim područjima.

POGLAVLJE V.

PROVEDBA INSTRUMENATA EUROPSKIH PROMETNIH KORIDORA I HORIZONTALNIH PRIORITETA

Članak 50.

Instrument europskih prometnih koridora i horizontalni prioriteti

1. Europski prometni koridori instrument su za olakšavanje koordinirane provedbe dijelova osnovne i proširene osnovne transeuropske prometne mreže te su osobito namijenjeni poboljšanju prekograničnih veza, dovršavanju veza koje nedostaju i uklanjanju uskih grla unutar Unije.
2. Kako bi doveli do resursno učinkovitog multimodalnog prometa i doprinijeli koheziji poboljšanom teritorijalnom suradnjom, europski prometni koridori usmjereni su na:
 - (a) modalnu integraciju, osobito radi jačanja vrsta prijevoza najpogodnijih za okoliš, prvenstveno željeznice, unutarnjih plovni putova i pomorskog prijevoza na kraćim relacijama;
 - (b) interoperabilnost;
 - (c) koordiniran razvoj infrastrukture, posebno na prekograničnim dionicama, prvenstveno radi razvoja interoperabilnog željezničkog teretnog sustava, kao i učinkovite željezničke putničke mreže na velike udaljenosti, među ostalim velikih brzina, u cijeloj Uniji;
 - (d) podupiranje koordiniranog i integriranog razvoja i uvođenja inovativnih rješenja za digitalizaciju i interoperabilnost prijevoza;
 - (e) promicanje uvođenja infrastrukture za alternativna goriva.

3. Europski prometni koridori omogućuju državama članicama da ostvare koordiniran i sinkroniziran pristup ulaganjima u infrastrukturu.
4. ERTMS i europski pomorski prostor dva su horizontalna prioriteta za provedbu transeuropske prometne mreže. Instrumenti uspostavljeni u skladu s ovim poglavljem olakšavaju pravodobno uvođenje ERTMS-a i integraciju infrastrukture i usluga pomorskog prijevoza u transeuropsku prometnu mrežu.

Članak 51.

Koordinacija europskih prometnih koridora i horizontalnih prioriteta

1. Kako bi se olakšala koordinirana provedba europskih prometnih koridora, ERTMS-a i europskog pomorskog prostora, Komisija imenuje, u dogovoru s dotičnim državama članicama, i nakon savjetovanja s Europskim parlamentom i Vijećem, jednog europskog koordinatora za svaki koridor i svaki horizontalni prioritet.
2. Europski koordinator bira se posebno na temelju njegova znanja iz područja prometa i/ili financiranja i/ili socioekonomske procjene velikih projekata i procjene njihova utjecaja na okoliš, kao i njegova iskustva s oblikovanjem politika Unije. Europski koordinator bira se na mandat od najviše četiri godine koji se može obnoviti. Europski koordinator nadležan je za provedbu jednog koridora ili horizontalnog prioriteta.
3. Odlukom Komisije kojom se imenuje europski koordinator određuje se kako koordinator treba obavljati zadaće iz stavaka 5., 6. i 7.
4. Europski koordinator djeluje u ime i za račun Komisije koja osigurava potrebnu tajničku podršku.

5. Europski koordinator:

- (a) podupire koordiniranu provedbu dotičnog europskog prometnog koridora ili horizontalnog prioriteta;
- (b) sastavlja zajedno s dotičnim državama članicama plan rada i prati njegovu provedbu u skladu s člankom 53.;
- (c) savjetuje se s forumom koridora u vezi s tim planom rada ili savjetodavnim forumom za horizontalne prioritete u vezi s njegovom provedbom te redovito izvješćuje forum o provedbi plana rada;
- (d) izvješćuje države članice, Komisiju i, prema potrebi, sve druge subjekte izravno uključene u razvoj europskog prometnog koridora o svim poteškoćama na koje se naišlo, a posebno kad se pojave prepreke razvoju koridora, kako bi pomogao u pronalasku odgovarajućih rješenja;
- (e) Europskom parlamentu, Vijeću, Komisiji i dotičnim državama članicama podnosi godišnje izvješće o stanju u vezi s napretkom postignutim u provedbi koridora osnovne mreže i horizontalnih prioriteta. U tom godišnjem izvješću o stanju naglasak je na napretku ostvarenom u vezi s ključnim prioritetima i ulaganjima, opisuje se vrsta problema nastalih tijekom njihove provedbe te se mogu predlagati potencijalna rješenja.

6. Ne dovodeći u pitanje nadležnosti tijela za upravljanje željezničkim teretnim prijevozom na temelju Uredbe (EU) 913/2010 i nadležnost država članica u pogledu upravljanja infrastrukturom i njezina financiranja, europski koordinatori europskih prometnih koridora:

- (a) blisko surađuju s tijelima za upravljanje željezničkim teretnim prijevozom i dotičnim državama članicama kako bi pomogli utvrditi prioritete i potrebe za ulaganjima za željeznički teretni prijevoz na željezničkim teretnim prugama europskih prometnih koridora;
- (b) prate uspješnost usluga željezničkog teretnog prijevoza, u bliskoj suradnji s tijelima za upravljanje željezničkim teretnim prijevozom i, prema potrebi, utvrđuju moguće prepreke, kao što su tehničke i operativne prepreke te u vezi s tim daju preporuke.

7. Europski koordinatori europskih prometnih koridora:

- (a) blisko surađuju s dotičnim državama članicama kako bi pomogli utvrditi prioritete i potrebe za ulaganjima za željezničke putničke pruge europskih prometnih koridora;
- (b) u bliskoj suradnji s upraviteljima infrastrukture prate uspješnost usluga željezničkog putničkog prijevoza.

8. Na temelju članka 14. stavka 4. Uredbe (EU) 2021/1153 Komisija pri pregledu zahtjeva za Unijino financiranje u okviru Instrumenta za povezivanje Europe (CEF) za europske prometne koridore ili horizontalne prioritete koji su u nadležnosti europskog koordinatora traži mišljenje europskog koordinatora kako bi se osigurala dosljednost i napredak svakog koridora ili horizontalnog prioriteta. Europski koordinator provjerava jesu li projekti koje države članice predlažu za sufinanciranje u okviru CEF-a u skladu s prioritetima iz plana rada.

9. Ako europski koordinator nije u mogućnosti obavljati svoj mandat na zadovoljavajući način i u skladu sa zahtjevima iz ovog članka, Komisija može u bilo kojem trenutku nakon savjetovanja s dotičnim državama članicama okončati taj mandat i imenovati novog europskog koordinatora u skladu s postupkom utvrđenim u stavku 1.

Članak 52.

Upravljanje europskim prometnim koridorima i horizontalnim prioritetima

1. Relevantnom europskom koordinatoru, za svaki europski prometni koridor i horizontalni prioritet, u obavljanju zadaća koje se odnose na plan rada pomaže tajništvo, odnosno „forum koridora”, dok mu u obavljanju zadaća koje se odnose na njegovu provedbu pomaže savjetodavni forum, odnosno „savjetodavni forum za horizontalni prioritet”.
2. Europski koordinator formalno osniva „forum koridora” i njime predsjedava. Dotične države članice dogovaraju članstvo u forumu koridora za svoj dio europskog prometnog koridora te osiguravaju da su u njemu zastupljena tijela za upravljanje željezničkim teretnim prijevozom.
3. U dogovoru s dotičnim državama članicama europski koordinator može osnovati i predsjedati radnim skupinama koridora koje su usredotočene na:
 - (a) interoperabilnost i uvođenje novih tehnologija i infrastrukture;
 - (b) koordiniran razvoj i provedbu infrastrukturnih projekata na prekograničnim dionicama;
 - (c) usluge prekograničnog željezničkog putničkog prijevoza;
 - (d) operativna uska grla;
 - (e) gradske čvorove;
 - (f) suradnju s trećim zemljama;
 - (g) druge teme koje se smatraju potrebnima.

Europski koordinator prema potrebi surađuje i koordinira se s tijelima za upravljanje željezničkim teretnim prijevozom u vezi s aktivnostima radnih skupina kako bi se izbjeglo udvostručavanje rada.

4. Europski koordinator osniva savjetodavni forum za horizontalni prioriteti i njime predsjedava. Dotične države članice i, prema potrebi i uz suglasnost s državama članicama, predstavnici relevantnih sektora mogu u njemu sudjelovati. Države članice imenuju predstavnika koji sudjeluje u savjetodavnom forumu za ERTMS. Europski koordinator može osnovati i *ad hoc* radne skupine.
5. Dotične države članice surađuju s europskim koordinatorom, sudjeluju u forumu koridora i savjetodavnom forumu za horizontalni prioritet te europskom koordinatoru dostavljaju informacije potrebne za obavljanje zadaća iz ovog članka, uključujući informacije o razvoju koridora iz relevantnih nacionalnih infrastrukturnih planova i programa kojima se doprinosi razvoju transeuropske prometne mreže.
6. Europski koordinator može se savjetovati s regionalnim i lokalnim vlastima, upraviteljima infrastrukture, prijevoznicima, posebno onima koji su članovi tijela za upravljanje željezničkim teretnim prijevozom, industrijom opskrbe, korisnicima prijevoza i relevantnim dionicima u vezi s planom rada i njegovom provedbom. Osim toga, europski koordinator odgovoran za ERTMS blisko surađuje s Agencijom Europske unije za željeznice i Zajedničkim poduzećem za europsku željeznicu, a europski koordinator za europski pomorski prostor s Europskom agencijom za pomorsku sigurnost.

Članak 53.

Plan rada europskog koordinatora

1. Svaki europski koordinator europskih prometnih koridora i dvaju horizontalnih prioriteta sastavlja najkasnije dvije godine nakon stupanja na snagu ove Uredbe, a nakon toga svake četiri godine, plan rada u kojem se detaljno analizira stanje provedbe koridora ili horizontalnog prioriteta u njegovoj nadležnosti i njezina usklađenost sa zahtjevima iz ove Uredbe te prioriteti za budući razvoj.
2. Plan rada priprema se u bliskoj suradnji s dotičnim državama članicama te uz savjetovanje s forumom koridora i tijelima za upravljanje željezničkim teretnim prijevozom ili savjetodavnim forumom za horizontalni prioritet. Dotične države članice odobravaju plan rada europskih prometnih koridora. Komisija informativno dostavlja plan rada Europskom parlamentu i Vijeću.

Pri sastavljanju plana rada europski koordinatori uzimaju u obzir provedbeni plan iz članka 9. Uredbe (EU) 913/2010.
3. U planu rada za europski prometni koridor detaljno se analizira provedba dotičnog koridora, što posebno uključuje:
 - (a) opis značajki koridora, posebno prekograničnih dionica;
 - (b) analizu usklađenosti koridora sa zahtjevima u pogledu prometne infrastrukture iz ove Uredbe te napredak ostvaren u vezi s tim;
 - (c) utvrđivanje veza koje nedostaju i uskih grla, uključujući operativne veze, što otežava razvoj i provedbu koridora, posebno na prekograničnim dionicama;

- (d) analizu potrebnih ulaganja, uključujući različite izvore financiranja namijenjene i/ili predviđene za provedbu projekata potrebnih za razvoj i dovršetak koridora, posebno prekograničnih dionica;
- (e) opis mogućih rješenja za potrebna ulaganja i uska grla, posebno za putničke i teretne pruge ili veze koridora;
- (f) plan, koji može sadržavati prijelazne neobvezujuće ključne etape i koji je usmjeren na uklanjanje fizičkih, tehničkih, digitalnih, operativnih i administrativnih prepreka unutar različitih vrsta prijevoza i među njima te na unapređenje učinkovitog multimodalnog prijevoza, pri čemu se posebna pozornost posvećuje prekograničnim dionicama i nacionalnim vezama koje nedostaju.

Za potrebe analize ulaganja i pripreme plana europski koordinator:

- surađuje s izvršnim odborom i upravnim odborom koridora iz članka 11. Uredbe (EU) br. 913/2010 u aspektima povezanim sa željezničkim teretnim prijevozom;
- uzima u obzir elemente analize relevantne za koridor, akcijske planove koje su izradile države članice na temelju članka 35. stavka 4. i popis iz članka 18. točke (b) Uredbe (EU) br. 913/2010 za aspekte povezane s multimodalnim teretnim terminalima;
- uzima u obzir rezultate praćenja provedenog u skladu s člankom 51. stavkom 7. točkom (b) za aspekt povezan s uslugama putničkog prijevoza;

- (g) rezultate praćenja učinkovitosti željezničkog teretnog prometa koji provode tijela za upravljanje željezničkim teretnim prijevozom u skladu s člankom 19. stavkom 2. Uredbe (EU) br. 913/2010 te popis ciljeva, ciljnih vrijednosti i mjera za koridore utvrđen u članku 9. stavku 1. Uredbe (EU) br. 913/2010, kako bi se ostvarili operativni zahtjevi iz članka 18. ove Uredbe;
- (h) u suradnji s dotičnim državama članicama i relevantnim lokalnim tijelima, utvrđivanje mjera u gradskim čvorovima koje mogu doprinijeti djelotvornom funkcioniranju teretnog i putničkog prijevoza na koridoru i postizanju ciljeva transeuropske prometne mreže, uz istodobno poštovanje relevantnih planova održive gradske mobilnosti;
- (i) utvrđivanje prioriteta za razvoj koridora, uspostavljeno u suradnji s dotičnim državama članicama;
- (j) analizu mogućih učinaka klimatskih promjena na infrastrukturu i, prema potrebi, predloženih mjera za jačanje otpornosti na klimatske promjene;
- (k) mjere koje je potrebno poduzeti kako bi se ublažile emisije stakleničkih plinova, buka i, prema potrebi, drugi negativni vanjski učinci.

4. Europski koordinator podupire države članice u provedbi plana rada, posebno u pogledu:

- (a) na zahtjev dotičnih država članica, određivanja prioriteta u nacionalnom planiranju, pomaganjem u utvrđivanju problema s provedbom i uskih grla, uključujući operativne probleme, na svakom koridoru ili za svaki horizontalni prioritet;
- (b) na zahtjev dotičnih država članica, planiranja projekata i ulaganja, povezanih troškova i vremenskog okvira provedbe za koje se procjenjuje da su potrebni za provedbu europskih prometnih koridora ili horizontalnog prioriteta;

- (c) rad nadzornog tijela ili sličnog upravljačkog tijela jednog subjekta, prema potrebi, na koordinaciji i izgradnji prekograničnih infrastrukturnih projekata i/ili upravljanju tim projektima, u skladu s odredbama iz članka 8. stavka 5.

Članak 54.

Provedbeni akti

1. Briše se.
2. Ne dovodeći u pitanje članak 8. stavak 4.a i podložno odobrenju dotičnih država članica u skladu s člankom 172. UFEU-a, Komisija može donijeti provedbene akte za provedbu prekograničnih dionica europskih prometnih koridora ili za provedbu horizontalnih prioriteta. Na zahtjev dotične države članice ili više njih Komisija može donijeti i provedbene akte za provedbu drugih posebnih dionica europskih prometnih koridora u dotičnim državama članicama kako bi se osiguralo dosljedno određivanje prioriteta tog planiranja infrastrukture i ulaganja utvrđivanjem okvirnih ključnih etapa za provedbu odgovarajućih glavnih veza koje nedostaju i uklanjanje uskih grla. Provedbeni akti izrađuju se u bliskoj suradnji s dotičnim državama članicama i ažuriraju svake četiri godine ili na zahtjev država članica.
3. Provedbeni akti iz stavka 2. donose se u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 59. stavka 3. Komisija mijenja provedbene akte u skladu s istim postupkom kako bi se uzeli u obzir ostvareni napredak, kašnjenja na koja se naišlo ili ažurirani nacionalni programi.
4. Do potpune provedbe mjera iz provedbenog akta i osim ako je drukčije određeno u provedbenom aktu, dotične države članice svake dvije godine Komisiji dostavljaju izvješće o ostvarenom napretku, u kojem posebno navode financijske obveze preuzete u planu nacionalnog proračuna. Izvješće se može odnositi na informacije prikupljene u skladu s člankom 55.

POGLAVLJE VI.

ZAJEDNIČKE ODREDBE

Članak 55.

Izvješćivanje i praćenje

1. Države članice obavješćuju Komisiju redovito, u potpunosti i transparentno o napretku ostvarenom u pogledu transeuropske prometne mreže putem provedbe projekata od zajedničkog interesa i ulaganja u tu svrhu.
 - 1.a Te informacije uključuju godišnje tehničke podatke povezane sa zahtjevima u pogledu prometne infrastrukture utvrđenima u poglavlju III. ove Uredbe, osim ako su takve informacije već prikupljene na razini transeuropske prometne mreže za potrebe drugih aplikacija ili baza podataka Unije.
 - 1.b To dostavljanje podataka osigurava se na automatski način putem interaktivnog geografskog i tehničkog informacijskog sustava za transeuropsku prometnu mrežu (TENtec). Dok funkcija automatske razmjene podataka u TENtec-u ne postane potpuno operativna, to se dostavljanje podataka osigurava svake dvije godine.
 - 1.c Kad je riječ o ulaganjima povezanim s projektima od zajedničkog interesa, države članice svake dvije godine dostavljaju financijske podatke u obliku godišnjih agregiranih podataka po vrsti prijevoza i mreži (osnovna, proširena osnovna i sveobuhvatna).
 - 1.d Komisija putem provedbenih akata donesenih u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 59. stavka 3. utvrđuje popis tehničkih podataka koje treba dostaviti na temelju stavka 1.a.

2. Komisija osigurava da je TENtec javno i lako dostupan i da omogućuje automatsku razmjenu podataka s nacionalnim sustavima i drugim relevantnim Unijinim aplikacijama i izvorima podataka. TENtec sadržava ažurirane podatke specifične za projekt o oblicima i iznosima Unijina sufinanciranja te napretku svakog projekta.

Komisija osigurava i da TENtec ne učini javno dostupnom nijednu informaciju koja je tajna ili koja bi mogla dovesti u pitanje ili neprimjereno utjecati na bilo koji postupak javne nabave u državi članici.

3. Komisija i države članice ulažu sve moguće napore kako bi osigurale kvalitetu, cjelovitost i dosljednost podataka u informacijskom sustavu TENtec. Suraduju kako bi se omogućila automatska razmjena podataka između nacionalnih sustava i izvora podataka i TENtec-a.

Članak 56.

Ažuriranje mreže

1. Podložno odobrenju dotične države članice u skladu s člankom 172. drugim stavkom UFEU-a, Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 60. radi izmjene priloga I. i II. kako bi:
 - (a) uzela u obzir promjene koje proizlaze iz kvantitativnih pragova utvrđenih u članku 20. stavku 3. točki (a), članku 24. stavku 4. točkama (a) i (b) te članku 32. stavku 2. i iz kvantitativnih pragova i kvalitativnih zahtjeva iz članka 24. stavka 4. točke (ba). U tom pogledu Komisija:
 - i. uključuje luke unutarnjih plovni putova, morske luke i zračne luke u sveobuhvatnu mrežu ako je dokazano da posljednji trogodišnji prosjek njihova opsega prometa premašuje relevantni prag;
 - ii. isključuje morske luke i zračne luke iz sveobuhvatne mreže ako je dokazano da je prosjek njihova opsega prometa u posljednjih šest godina manji od 85 % relevantnog praga ili na zahtjev dotične države članice;

- (b) uključuje gradske čvorove u transeuropsku prometnu mrežu ako se dokaže da ispunjavaju zahtjeve iz članka 39. stavka 2. ili isključuje gradske čvorove iz transeuropske prometne mreže na zahtjev dotične države članice;
- (c) uključuje u transeuropsku prometnu mrežu željezničko-cestovne terminale i terminale duž unutarnjih plovni putova koje je utvrdila država članica u skladu s člankom 35. stavkom 5., isključuje željezničko-cestovne terminale iz transeuropske prometne mreže na zahtjev dotične države članice ili isključuje multimodalne teretne terminale iz članka 35. stavka 1. točaka (a), (b) i (ba) na zahtjev dotičnih država članica;
- (d) prilagođava, na temelju informacija koje je dostavila dotična država članica u skladu s člankom 55. stavkom 1., zemljovide za cestovnu i željezničku infrastrukturu te infrastrukturu unutarnjih plovni putova na strogo ograničen način kako bi se odrazio napredak postignut u dovršetku mreže. Pri prilagodbi tih zemljovida Komisija ne smije prihvatiti nikakvu prilagodbu trasiranja dionice koja nadilazi ono što je dopušteno na temelju relevantne odluke o odobrenju projekta.

Prilagodbe iz prvog podstavka točaka (a) i (b) temelje se na najnovijim dostupnim statističkim podacima koje objavljuje Eurostat ili, ako ti statistički podaci nisu dostupni, na podacima nacionalnih statističkih ureda država članica.

1.a Delegiranim aktom koji uključuje gradski čvor u Prilogu II. na temelju stavka 1. točke (b):

- (a) produljuju se rokovi utvrđeni u članku 40. stavku 1. točkama (b) i (c) za tri godine, do 31. prosinca 2030. odnosno 31. prosinca 2033.; za gradske čvorove uključene u Prilog II. nakon isteka rokova utvrđenih u članku 40. stavku 1. točkama (b) ili (c) ti se rokovi produljuju za tri godine nakon stupanja na snagu tog delegiranog akta;
- (b) produljuje se primjenjivi rok za ispunjavanje zahtjeva iz članka 40. stavka 1. točke (d) za pet godina, do 31. prosinca 2045.; za gradske čvorove uključene u Prilog II. nakon isteka roka utvrđenog u članku 40. stavku 1. točki (d) taj se rok produljuje za pet godina nakon stupanja na snagu tog delegiranog akta.

- 1.b Delegiranim aktom koji uključuje željezničko-cestovni terminal u Prilozima I. i II. na temelju stavka 1. točke (c):
- a) produljuju se rokovi utvrđeni u članku 37. stavku 1. točki (c) i članku 37. stavku 2. za tri godine, do 31. prosinca 2033.; za željezničko-cestovne terminale uključene u priloge I. i II. nakon isteka rokova utvrđenih u članku 37. stavku 1. točki (c) i članku 37. stavku 2. ti se rokovi produljuju za tri godine nakon stupanja na snagu tog delegiranog akta;
 - b) produljuje se rok utvrđen u članku 37. stavku 3. za pet godina, do 31. prosinca 2045.; za željezničko-cestovne terminale uključene u priloge I. i II. nakon isteka roka utvrđenog u članku 37. stavku 3. taj se rok produljuje za pet godina nakon stupanja na snagu tog delegiranog akta.
2. Projekt od zajedničkog interesa koji se odnosi na infrastrukturu nedavno uključenu u transeuropsku prometnu mrežu putem delegiranog akta donesenog na temelju stavka 1. prihvatljivi su za financijsku pomoć Unije u okviru instrumenata dostupnih za transeuropsku prometnu mrežu od datuma stupanja na snagu tog delegiranog akta.
- Projekti od zajedničkog interesa koji se odnose na infrastrukturu koja je isključena iz transeuropske prometne mreže prestaju biti prihvatljivi od datuma stupanja na snagu delegiranih akata donesenih na temelju stavka 1. ovog članka. Prestanak prihvatljivosti ne utječe na financiranje ni na odluke o dodjeli sredstava koje je Komisija donijela prije tog datuma.
3. Podložno članku 172. stavku 2. UFEU-a Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 60. radi izmjene Priloga IV. kako bi uključila ili prilagodila indikativne zemljovide mreža prometne infrastrukture susjednih zemalja. Takvi delegirani akti temelje se na sporazumima na visokoj razini o mrežama prometne infrastrukture između Unije i dotičnih susjednih zemalja.

Članak 57.

Uključivanje javnih i privatnih dionika

U fazi planiranja i izgradnje projekta slijede se, prema potrebi, nacionalni postupci koji se odnose na uključivanje regionalnih i lokalnih vlasti te civilnog društva na koje utječe projekt od zajedničkog interesa i savjetovanje s njima. Komisija promiče razmjenu dobre prakse u tom pogledu, posebno u pogledu savjetovanja s osobama u ranjivom položaju i njihova uključivanja.

Članak 58.

Usklađivanje nacionalnih planova s prometnom politikom Unije

1. Države članice osiguravaju da su nacionalni planovi i programi koji doprinose razvoju transeuropske prometne mreže usklađeni s prometnom politikom Unije, prioritetima i rokovima utvrđenima u ovoj Uredbi. Također uzimaju u obzir, među ostalim, prioritete utvrđene u planovima rada za relevantne koridore i horizontalne prioritete dotičnih država članica.
2. Briše se.
3. Države članice dostavljaju Komisiji odgovarajuće nacрте nacionalnog plana ili programa ili više njih koji doprinose razvoju transeuropske prometne mreže ili njihov sažetak, kao i sve njihove značajne izmjene što je prije moguće nakon pokretanja javnog savjetovanja o tom planu ili programu. Države članice Komisiji dostavljaju i konačni nacionalni plan ili program ili više njih nakon njihova donošenja.

Članak 59.

Postupak odbora

1. Komisiji pomaže odbor. Navedeni odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011.
2. Za potrebe članka 22. stavaka 3. Komisiji pomaže odbor osnovan na temelju članka 7. Direktive Vijeća 91/672/EEZ⁶⁶.
3. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) br. 182/2011. Ako odbor ne da nikakvo mišljenje, Komisija ne donosi nacrt provedbenog akta i primjenjuje se članak 5. stavak 4. treći podstavak Uredbe (EU) br. 182/2011.

Članak 60.

Izvršavanje delegiranja ovlasti

1. Ovlast za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji podložno uvjetima utvrđenima u ovom članku.
2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 11. stavka 3. i članka 56. stavaka 1. i 3. dodjeljuje se Komisiji na razdoblje od pet godina počevši od [datuma stupanja na snagu ove Uredbe]. Komisija izrađuje izvješće o delegiranju ovlasti najkasnije devet mjeseci prije kraja razdoblja od pet godina. Delegiranje ovlasti prešutno se produljuje za razdoblja jednakog trajanja, osim ako se Europski parlament ili Vijeće tom produljenju usprotive najkasnije tri mjeseca prije kraja svakog razdoblja.

⁶⁶ Direktiva Vijeća 91/672/EEZ od 16. prosinca 1991. o uzajamnom priznavanju nacionalnih svjedodžbi zapovjednika za prijevoz putnika i robe unutarnjim vodnim putovima (SL L 373, 31.12.1991., str. 29.).

3. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 11. stavka 3. i članka 56. stavaka 1. i 3. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv počinje proizvoditi učinke sljedećeg dana od dana objave spomenute odluke u *Službenom listu Europske unije* ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.
- 3.a Prije donošenja delegiranog akta Komisija se savjetuje sa stručnjacima koje je imenovala svaka država članica u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.
4. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.
5. Delegirani akt donesen na temelju članka 11. stavka 3. i članka 56. stavaka 1. i 3. stupa na snagu samo ako ni Europski parlament ni Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne podnesu nikakav prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće podnijeti prigovore. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.

Članak 61.

Preispitivanje

1. Nakon savjetovanja, prema potrebi, s državama članicama i uz pomoć europskih koordinatora Komisija do 31. prosinca 2033. procjenjuje provedbu osnovne mreže, pri čemu posebno ocjenjuje njezinu usklađenost sa zahtjevima iz ove Uredbe.

U procjeni se uzima u obzir godišnje izvješće o stanju koje su europski koordinatori izradili u skladu s člankom 51. stavkom 5. točkom (e) i planovi rada koje su izradili u skladu s člankom 53. stavkom 1.

2. Nakon savjetovanja, prema, potrebi s državama članicama i uz pomoć europskih koordinatora Komisija do 31. prosinca 2033. preispituje provedbu proširene osnovne i sveobuhvatne mreže, pri čemu ocjenjuje:

- (a) usklađenost s ovom Uredbom;
- (b) napredak u provedbi ove Uredbe;
- (c) promjene u tokovima putničkog i teretnog prijevoza;
- (d) kretanja u nacionalnom ulaganju u prometnu infrastrukturu;
- (e) potrebu za izmjenom ove Uredbe.

U ocjenjivanju se uzima u obzir i utjecaj razvoja prometnih obrazaca i relevantnih kretanja u planovima ulaganja u infrastrukturu.

3. U okviru tog preispitivanja Komisija ocjenjuje može li se proširena osnovna mreža i sveobuhvatna mreža, kako su predviđene u ovoj Uredbi, uskladiti s odredbama iz poglavlja II., III. i IV. do 31. prosinca 2040. i 31. prosinca 2050., kako je primjenjivo, uzimajući u obzir gospodarsko stanje i stanje proračuna u Uniji i pojedinačnim državama članicama. Komisija, u dogovoru s državama članicama, ocjenjuje i bi li proširenu osnovnu mrežu i sveobuhvatnu mrežu trebalo mijenjati kako bi se uzela u obzir kretanja prometnih tokova i kretanja u planiranju nacionalnih ulaganja.

Članak 62.

Kašnjenje dovršetka osnovne mreže, proširene osnovne mreže i sveobuhvatne mreže

1. U slučaju znatnog kašnjenja početka ili dovršetka radova na osnovnoj mreži, proširenoj osnovnoj mreži i sveobuhvatnoj mreži Komisija od dotične države članice ili više njih može zatražiti da dostave razloge za kašnjenje. Država članica ili više njih dostavljaju te razloge u roku od tri mjeseca od zahtjeva. Na temelju danog odgovora Komisija se savjetuje s dotičnom državom članicom ili više njih radi rješavanja problema koji je prouzročio kašnjenje.
2. Ako je dionica s kojom se kasni povezana s europskim prometnim koridorom, uključuje se europski koordinator radi davanja potpore državama članicama u rješavanju problema.
3. Ne dovodeći u pitanje postupak utvrđen u članku 258. UFEU-a i članku 8. stavku 4.a, Komisija može, nakon što razmotri razloge koje je dostavila dotična država članica ili više njih na temelju prvog stavka, u slučaju da se znatno kašnjenje početka ili dovršetka radova na osnovnoj mreži, proširenoj osnovnoj mreži ili sveobuhvatnoj mreži može pripisati državi članici ili više njih bez odgovarajućeg obrazloženja, dotičnoj državi članici ili više njih dostaviti neobvezujuću preporuku u svrhu uklanjanja tog kašnjenja i/ili sprečavanja ili smanjenja daljnjih kašnjenja.
4. Briše se.

Članak 63.

Izuzeća

Odredbe koje se odnose na željeznice, a posebno svaki zahtjev u pogledu povezivanja zračnih luka i luka sa željeznicom, kao i odredbe koje se odnose na multimodalne teretne terminale ne primjenjuju se na Cipar, Maltu i najudaljenije regije sve dok se na njihovu državnom području ne uspostavi željeznički sustav. Odredbe koje se odnose na sigurna i zaštićena parkirališta ne primjenjuju se na te države članice i regije.

Odredbe članka 16.a koje se odnose na europsku standardnu nominalnu širinu kolosijeka ne primjenjuju se na otoke i najudaljenije regije.

Članak 64.

Izmjene Uredbe (EU) 2021/1153

Prilog Uredbi (EU) 2021/1153 mijenja se u skladu s Prilogom VI. ovoj Uredbi.

Članak 65.

Izmjene Uredbe (EU) br. 913/2010

Uredba (EU) br. 913/2010 mijenja se kako slijedi:

1. članak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 1.

Svrha i područje primjene

1. Ovom se Uredbom utvrđuju pravila za organizaciju međunarodnih željezničkih koridora za konkurentni prijevoz robe te upravljanje i rukovođenje njima s ciljem razvoja europske željezničke mreže za konkurentni prijevoz robe. Određuju se pravila za organizaciju teretnih koridora, upravljanje njima i planiranje okvirnih ulaganja u njih.

2. Ova se Uredba primjenjuje na upravljanje i rukovođenje željezničkom infrastrukturom uključenom u teretne koridore te na njezinu upotrebu, ne dovodeći u pitanje odgovornosti država članica u pogledu planiranja i financiranja takve infrastrukture.”;

1.a u članku 2. stavku 1. upućivanje na „članak 2. Direktive 2001/14/EZ” zamjenjuje se upućivanjem na „članak 3. Direktive 2012/34/EU”;

2. u članku 2. stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Pored definicija iz stavka 1.:

- (a) „teretni koridor” znači željezničke teretne pruge europskog prometnog koridora kako su definirane u članku 11. stavku 1. Uredbe [... nova Uredba o mreži TEN-T]* i u Prilogu III. toj uredbi, uključujući željezničku infrastrukturu i njezinu opremu te relevantne željezničke usluge u skladu s Direktivom 2012/34/EU;
- (b) „provedbeni plan” znači dokument u kojem su predstavljena sredstva, strategija i mjere koje dotične stranke imaju namjeru primijeniti, a koje su potrebne i dostatne za organizaciju i upravljanje teretnim koridorom;
- (c) „terminal” znači mjesto koje se nalazi na teretnom koridoru posebno predviđeno za utovar i/ili istovar robe na/iz teretnih vlakova, te za povezivanje željezničkih usluga za prijevoz robe s cestovnim, morskim, riječnim i zračnim prijevozom, kao i za sastavljanje ili izmjenu sastava teretnih vlakova; te, ako je potrebno, obavljanje graničnih postupaka na granicama s europskim trećim zemljama;

- (d) „europski koordinator” znači koordinator iz članka 51. Uredbe [... nova Uredba o mreži TEN-T].

* Uredba [...]”;

3. naslov poglavlja II. zamjenjuje se sljedećim:

„ORGANIZACIJA I UPRAVLJANJE TERETNIM KORIDORIMA”;

4. članak 3. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 3.

Organizacija i upravljanje teretnim koridorima

1. Briše se.
2. Od datuma stupanja na snagu Uredbe [... nova Uredba o mreži TEN-T] ili u slučaju izmjene trasiranja europskog prometnog koridora na temelju članka 11. stavka 3. te uredbe države članice i upravitelji infrastrukture odgovorni za teretni koridor u okviru tog europskog prometnog koridora usklađuju upravljanje teretnim koridorom u roku od 18 mjeseci od datuma izmjene. U opravdanim slučajevima i nakon suglasnosti Komisije to se razdoblje može produljiti na 24 mjeseca. Izvršni odbor i upravni odbor teretnog koridora donose mjere potrebne za prilagodbu organizacije koridora i upravljanja njime u skladu s člancima od 9. do 19. novom geografskom trasiranju.
3. Izvršni odbor teretnog koridora može odlučiti riješiti administrativne i operativne aspekte te aspekte interoperabilnosti usluga međunarodnog željezničkog putničkog prijevoza na koridoru. Odredbe iz članaka 11. i 14. ne primjenjuju se na te usluge.”;
5. brišu se članci od 4. do 7.;

6. članak 8. mijenja se kako slijedi:

(a) u stavku 1. dodaje se sljedeća rečenica:

„Izvršni odbor redovito procjenjuje usklađenost općih ciljeva i ciljeva koje je odredio upravni odbor u skladu s člankom 9. stavkom 1. točkom (c).”;

(ab) u stavku 2. upućivanje na „članak 14. stavak 2. Direktive 2001/14/EZ” zamjenjuje se upućivanjem na „članak 7. stavak 2. Direktive 2012/34/EU”;

(ac) dodaje se stavak 2.a kako slijedi:

„Država članica koja je primijenila članak 5. stavak 4. ove Uredbe, u njegovoj početnoj verziji, može odlučiti da u razdoblju od najviše 10 godina od [datuma stupanja na snagu revidirane Uredbe o TEN-T-u] upravitelj infrastrukture ili više njih odgovoran za željezničku infrastrukturu na njezinu državnom području ne sudjeluje u upravnom odboru osnovanom na temelju stavka 2. ovog članka. Dotična država članica o svojoj odluci bez odgode obavješćuje Komisiju i druge države članice koje sudjeluju u dotičnom teretnom koridoru.

U tom slučaju država članica i dotični upravitelj infrastrukture surađuju s upravnim odborom ako je to potrebno za izvršavanje funkcija tog odbora.

Država članica koja je primijenila prvi podstavak ovog stavka može u bilo kojem trenutku nakon toga tijekom desetogodišnjeg razdoblja iz tog podstavka odlučiti da upravitelj infrastrukture ili više njih odgovorni za željezničku infrastrukturu na njezinu državnom području sudjeluje u upravnom odboru osnovanom na temelju stavka 2. ovog članka. O svojoj odluci bez odgode obavješćuje Komisiju i druge države članice koje sudjeluju u dotičnom teretnom koridoru.”;

(ad) dodaje se stavak 2.a kako slijedi:

Irska može odlučiti da predstavnici njezinih tijela i upravitelj infrastrukture ili više njih odgovorni za željezničku infrastrukturu na njezinu državnom području ne sudjeluju u izvršnom odboru i/ili upravnom odboru osnovanom na temelju stavaka 1. i 2. ovog članka. Irska o svojoj odluci bez odgode obavještuje Komisiju i druge države članice koje sudjeluju u dotičnom teretnom koridoru.

U tom slučaju nadležna tijela i dotični upravitelj infrastrukture ili više njih surađuju s izvršnim odborom i upravnim odborom ako je to potrebno za izvršavanje funkcija tih odbora.

Irska u bilo kojem trenutku nakon toga može odlučiti da predstavnici njezinih tijela i upravitelj infrastrukture ili više njih odgovorni za željezničku infrastrukturu na njezinu državnom području sudjeluju u izvršnom odboru i/ili upravnom odboru osnovanom na temelju stavaka 1. i 2. ovog članka. O svojoj odluci bez odgode obavještuje Komisiju i druge države članice koje sudjeluju u dotičnom teretnom koridoru.”;

(ae) stavak 4. zamjenjuje se sljedećim:

„Izvršni odbor donosi odluke na temelju zajedničkog pristanka predstavnika državnih tijela dotičnih država članica koji sudjeluju u tom odboru.”;

(af) stavak 5. zamjenjuje se sljedećim:

„5. Upravni odbor donosi svoje odluke, uključujući odluke vezane uz pravni status, uspostavu organizacijske strukture, sredstva i zaposlenike, uz zajednički pristanak dotičnih upravitelja infrastrukture koji sudjeluju u tom odboru. Upravni odbor može biti neovisni pravni subjekt. Može imati oblik europskoga gospodarskog interesnog udruženja u smislu Uredbe Vijeća (EEZ) br. 2137/85 od 25. srpnja 1985. o Europskom gospodarskom interesnom udruženju (EEIG).”;

(ag) u stavku 6. upućivanje na „članak 4. stavak 2. Direktive 91/440/EEZ” zamjenjuje se upućivanjem na „članak 4. stavak 2. Direktive 2012/34/EU”;

(b) stavak 7. zamjenjuje se sljedećim:

„7. Upravni odbor osniva savjetodavnu skupinu koja se sastoji od upravitelja i vlasnika terminala na teretnom koridoru uključujući, ako je to potrebno, morske luke i luke unutarnjih plovnih putova. Ova savjetodavna skupina može dati mišljenje o bilo kojem prijedlogu upravnog odbora koje ima izravne posljedice za ulaganja u terminale i upravljanje njima. Ona može dati i samoinicijativna mišljenja. Upravni odbor mora uzeti u obzir svako od tih mišljenja. U slučaju neslaganja između upravnog odbora i savjetodavne skupine, savjetodavna skupina može se obratiti izvršnom odboru. Izvršni odbor obavješćuje dotičnog europskog koordinatora i djeluje kao posrednik te pravodobno daje mišljenje o tom pitanju. I dotični europski koordinator može pravodobno dati mišljenje o tom pitanju. Međutim, konačnu odluku donosi upravni odbor.”;

(c) u stavku 8. dodaje se sljedeća rečenica:

„U slučaju neslaganja između upravnog odbora i savjetodavne skupine, savjetodavna skupina može se obratiti izvršnom odboru. Izvršni odbor obavješćuje europskog koordinatora i regulatorna tijela iz članka 55. Direktive 2012/34 nadležna za teretni koridor. Izvršni odbor djeluje kao posrednik i pravodobno daje mišljenje o tom pitanju. I dotični europski koordinator može pravodobno dati mišljenje o tom pitanju. Konačnu odluku donosi upravni odbor.”;

(d) dodaje se sljedeći stavak 10.:

„10. Izvršni odbor i upravni odbor surađuju s europskim koordinatorom nadležnim za teretni koridor radi podupiranja razvoja željezničkog teretnog prometa duž koridora.”;

7. članak 9. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 9.

Mjere za razvoj teretnog koridora

1. Upravni odbor sastavlja i objavljuje provedbeni plan najkasnije šest mjeseci prije stavljanja u upotrebu teretnog koridora. Upravni odbor savjetuje se sa savjetodavnim skupinama iz članka 8. stavaka 7. i 8. o nacrtu provedbenog plana. Upravni odbor dostavlja provedbeni plan na odobrenje izvršnom odboru.

Taj plan sadržava:

- (a) opis značajki teretnog koridora, uključujući uska grla, te program mjera potreban za poboljšanje njegove organizacije i upravljanja;
- (b) osnovne elemente studije iz stavka 3.;
- (c) ciljeve teretnih koridora, posebno u pogledu učinkovitosti teretnog koridora izražene kroz kvalitetu usluge i kapacitet teretnog koridora u skladu s odredbama iz članka 19. ove Uredbe, i prema potrebi kvantitativne i kvalitativne ciljne vrijednosti povezane s tim ciljevima. U tim se ciljevima i ciljnim vrijednostima uzimaju u obzir zahtjevi utvrđeni u članku 12.a ove Uredbe;
- (d) mjere za provedbu odredaba iz članaka od 12. do 19. i mjere za poboljšanje učinkovitosti teretnog koridora, na temelju rezultata procjene iz članka 19. stavka 3., u svrhu ostvarivanja ciljeva i ciljnih vrijednosti iz točke (c);
- (e) stajališta i procjenu savjetodavnih skupina iz članka 8. stavaka 7. i 8. u pogledu razvoja koridora;
- (f) sažetak suradnje i rezultate savjetovanja iz članka 11., uključujući mišljenja savjetodavnih skupina iz članka 8. stavaka 7. i 8. te sažetak odgovorâ ostalih dionika.

Pri sastavljanju provedbenog plana upravni odbor uzima u obzir ciljeve i mjere iz plana rada europskog koordinatora iz članka 53. Uredbe [... nova Uredba o mreži TEN-T]. Provedbeni plan sadržava upućivanje na elemente plana rada koji su relevantni za željeznički teretni promet duž koridora.

Upravni odbor redovito preispituje i prilagođava ciljne vrijednosti iz točke (c) i mjere iz točke (d), na temelju procjene iz članka 19. stavka 3., nakon savjetovanja sa savjetodavnim skupinama iz članka 8. stavaka 7. i. 8. i s europskim koordinатором.

2. Upravni odbor redovito preispituje provedbeni plan, najmanje svake četiri godine, vodeći pritom računa o napretku ostvarenom u pogledu njegove provedbe, tržišta željezničkog teretnog prijevoza na teretnom koridoru i njegove učinkovitosti mjerene u skladu s ciljevima iz stavka 1. točke (c).
3. Upravni odbor provodi i redovito ažurira istraživanje prometnog tržišta vezano za uočene i očekivane promjene u prometu na teretnom koridoru, što obuhvaća različite vrste prometa, povezane i s prijevozom tereta i prijevozom putnika. U tom se istraživanju ujedno ispituju, kada je to potrebno, socioekonomski troškovi i koristi koji proizlaze iz uspostave teretnih koridora.
4. U provedbenom planu uzima se u obzir razvoj terminala, uključujući analizu tržišta i prognostičku analizu multimodalnih teretnih terminala, kao i akcijske planove država članica za teretni koridor iz članka 35. stavaka 3. i 4. Uredbe [... nova Uredba o mreži TEN-T].
5. Upravni odbor, kada je to potrebno, poduzima mjere s ciljem ostvarivanja suradnje s regionalnim i/ili lokalnim tijelima u pogledu provedbenog plana.”;

8. članak 11. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 11.

Planiranje ulaganja

1. Izvršni odbor i upravni odbor teretnog koridora surađuju s europskim koordinatorom nadležnim za teretni koridor u pogledu potreba za infrastrukturom i ulaganjima koje proizlaze iz željezničkog teretnog prometa kako bi pružili potporu sastavljanju plana rada iz članka 53. Uredbe (EU) [... nova Uredba o mreži TEN-T].
2. Upravni odbor savjetuje se sa savjetodavnim skupinama iz članka 8. stavaka 7. i 8. o razvoju infrastrukture i potrebama za ulaganjima. Savjetovanje se temelji na odgovarajućoj ažuriranoj dokumentaciji planiranja infrastrukture na razini koridora i na nacionalnoj razini. Mišljenja savjetodavnih skupina za ulaganja moraju biti potkrijepljena dostatnim obrazloženjem. Izvršni odbor osigurava odgovarajuću koordinaciju tih aktivnosti savjetovanja i mehanizama koordinacije na nacionalnoj razini kako je utvrđeno u članku 7.e Direktive 2012/34/EU.
3. Suradnja i savjetovanje posebno se odnose na:
 - (a) potrebe za kapacitetima za željeznički teretni prijevoz koje su relevantne za planiranje infrastrukture i ulaganja, posebno u pogledu teretnih vlakova čija duljina nije manja od 740 m, uzimajući u obzir potrebu za kapacitetima na temelju članka 14. stavka 2. i svu infrastrukturu proglašenu zakrčenom na temelju članka 47. Direktive 2012/34/EU;
 - (b) zahtjeve za infrastrukturu TEN-T-a relevantne za željeznički teretni prijevoz kako je utvrđeno u poglavljima II. i III. Uredbe (EU) [... nova Uredba o TEN-T-u];
 - (c) potrebu za ciljanim ulaganjima radi uklanjanja lokalnih uskih grla, poboljšanja čvorova i željezničkih pristupnih putova ili tehničku opremu za poboljšanje operativne učinkovitosti.”;

8.a dodaje se novi članak 12.a:

„Članak 12.a

Operativni zahtjevi za željezničke teretne koridore

1. Izvršni odbor, u bliskoj suradnji s upravnim odborom, ulaže sve moguće napore kako bi osigurao da do 31. prosinca 2030. kvaliteta usluga koje se pružaju željezničkim prijevoznicima te tehnički i operativni zahtjevi u pogledu upotrebe infrastrukture nisu prepreka operativnoj učinkovitosti željezničkih teretnih usluga duž teretnih koridora da se postignu sljedeće ciljne vrijednosti:
 - (a) vrijeme zadržavanja svih teretnih vlakova koji prelaze granicu između dvije države članice u prosjeku ne premašuje 25 minuta na svakoj unutarnjoj prekograničnoj dionici, osim na dionicama na kojima dolazi do promjene širine kolosijeka ili na kojima kontrole provedene na granici na kojoj još nisu ukinute kontrole vlakova u skladu s točkom 1.2. Priloga VI. Uredbi (EU) 2016/399⁶⁷ ne omogućuju poštovanje tog roka. Vrijeme zadržavanja vlaka na prekograničnoj dionici znači ukupno dodatno vrijeme provedeno na putu koje se može pripisati postojanju graničnog prijelaza, bez obzira na infrastrukturne, operativne, tehničke i administrativne postupke i čimbenike. Vrijeme zadržavanja ne obuhvaća vrijeme koje se ne može pripisati graničnom prijelazu, kao što su operativni postupci koji se provode u objektima koji se nalaze u blizini graničnog prijelaza, ali nisu neodvojivo povezani s njim;

⁶⁷ Uredba (EU) 2016/399 Europskog parlamenta i Vijeća od 9. ožujka 2016. o Zakoniku Unije o pravilima kojima se uređuje kretanje osoba preko granica (Zakonik o schengenskim granicama), SL L 77, 23.3.2016., str. 1–52.

- (b) najmanje 75 % teretnih vlakova koji prelaze barem jednu granicu teretnog koridora stiže na svoje odredište ili na vanjsku granicu Unije ako je njihovo odredište izvan Unije, u predviđeno vrijeme ili uz kašnjenje kraće od 30 minuta zbog razloga koji se mogu pripisati upravitelju ili upraviteljima infrastrukture Unije. Ne uzimaju se u obzir kašnjenja nastala u trećim zemljama i koja se mogu pripisati trećim zemljama kojima prolaze teretni vlakovi.

2. Briše se.”;

8.b članak 13. mijenja se kako slijedi:

(a) u stavku 3. upućivanje na „Direktivu 2001/14/EZ” zamjenjuje se upućivanjem na „Direktivu 2012/34/EU”;

(b) u stavku 4.:

– upućivanje na „članak 14. stavak 2. Direktive 2001/14/EZ” zamjenjuje se upućivanjem na „članak 7. stavak 2. Direktive 2012/34/EU”;

– upućivanje na „članak 13. i poglavlje III. te Direktive” zamjenjuje se upućivanjem na „članak 38. i poglavlje IV. odjeljak 3. te direktive”;

8.c članak 14. mijenja se kako slijedi:

(a) u stavku 1. upućivanje na „članak 14. stavak 1. Direktive 2001/14/EZ” zamjenjuje se upućivanjem na „članak 39. Direktive 2012/34/EU”;

(b) u stavku 3.:

– upućivanje na „članak 15. Direktive 2001/14/EZ” zamjenjuje se upućivanjem na „članak 40. Direktive 2012/34/EU”;

– upućivanje na „Prilog III. Direktivi 2001/14/EZ” zamjenjuje se upućivanjem na „Prilog VII. Direktivi 2012/34/EU”;

(c) u stavku 5. upućivanje na „članak 23. Direktive 2001/14/EZ” zamjenjuje se upućivanjem na „članak 48. Direktive 2012/34/EU”;

- (d) u stavku 8. upućivanje na „članak 19. stavak 1. Direktive 2001/14/EZ” zamjenjuje se upućivanjem na „članak 44. stavak 1. Direktive 2012/34/EU”;
- (e) u stavku 10. upućivanje na „članak 14. stavak 2. Direktive 2001/14/EZ” zamjenjuje se upućivanjem na „članak 7. stavak 2. Direktive 2012/34/EU”;

8.c u članku 15.:

- upućivanje na „članak 16. stavak 1. Direktive 2001/14/EZ” zamjenjuje se upućivanjem na „članak 41. stavak 1. Direktive 2012/34/EU”;
- upućivanje na „članak 10. stavak 5. Direktive 91/440/EEZ” zamjenjuje se upućivanjem na „članak 28. Direktive 2012/34/EU”;

8.d u članku 17. stavku 2. upućivanje na „članak 3. Direktive 2001/14/EZ” zamjenjuje se upućivanjem na „članak 27. Direktive 2012/34/EU”;

8.e u članku 18. točki (a) upućivanje na „članak 3. Direktive 2001/14/EZ” zamjenjuje se upućivanjem na „članak 27. Direktive 2012/34/EU”;

9. članak 19. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 19.

Kvaliteta usluga na teretnom koridoru

1. Upravni odbor teretnog koridora promiče usklađenost između programâ izvedbe duž teretnog koridora kako je naveden u članku 35. Direktive 2012/34/EU.

2. Upravni odbor nadzire učinkovitost usluga koje upravitelji infrastrukture pružaju podnositeljima zahtjeva u okviru obavljanja svojih osnovnih funkcija, ako je to obuhvaćeno područjem primjene članaka od 12. do 18., i učinkovitost željezničkih teretnih usluga na teretnom koridoru. Provođi se kvalitativni i kvantitativni nadzor učinkovitosti, prema potrebi na temelju pokazatelja učinkovitosti koji se odnose na ciljeve i ciljne vrijednosti teretnog koridora utvrđene u skladu s člankom 9. stavkom 1. točkom (c). Upravni odbor savjetuje se sa savjetodavnim skupinama iz članka 8. stavaka 7. i 8. te s europskim koordinatorom o relevantnim pokazateljima učinkovitosti.
3. Upravni odbor ocjenjuje rezultate nadzora učinkovitosti u odnosu na ciljeve i ciljne vrijednosti utvrđene u skladu s člankom 9. stavkom 1. točkom (c) te operativne zahtjeve iz članka 12.a.
4. Upravni odbor priprema i objavljuje godišnje izvješće o rezultatima aktivnosti provedenih u skladu s ovim člankom. U posebnom dijelu izvješća iznosi stajališta savjetodavnih skupina iz članka 8. stavaka 7. i 8. i njihovu procjenu učinkovitosti. Upravni odbor dostavlja godišnje izvješće na odobrenje izvršnom odboru.”;

9.a članak 20. mijenja se kako slijedi:

(a) u stavku 1.:

– upućivanje na „članak 30. Direktive 2001/14/EZ” zamjenjuje se upućivanjem na „članak 55. Direktive 2012/34/EU”;

– druga rečenica zamjenjuje se sljedećim: „Poglavito, ona osiguravaju nediskriminirajući pristup koridoru i odgovorna su za žalbe iz članka 56. stavka 1. te Direktive.”;

(b) u stavku 6. upućivanje na „članak 15. stavak 1. Direktive 2001/14/EZ” zamjenjuje se upućivanjem na „članak 40. stavke 1. i 2. Direktive 2012/34/EU”;

9.b briše se članak 21.;

10. članci 22. i 23. zamjenjuju se sljedećim:

„Članak 22.

Praćenje provedbe

Svake četiri godine od vremena uspostave teretnog koridora izvršni odbor iz članka 8. stavka 1. Komisiji predstavlja rezultate provedbenog plana za taj koridor. Komisija analizira te rezultate i obavješćuje Odbor iz članka 62. Direktive 2012/34 o svojoj analizi.

Članak 23.

Izvješće

Komisija redovito ispituje primjenu ove Uredbe. Ona dostavlja izvješće Europskom parlamentu i Vijeću najkasnije dvije godine nakon stupanja na snagu ove Uredbe, a nakon toga svake četiri godine.”;

11. briše se Prilog ovoj Uredbi.

Članak 66.

Stavljanje izvan snage

Uredba (EU) br. 1315/2013 stavlja se izvan snage s učinkom od [datum stupanja na snagu ove Uredbe].

Upućivanja na Uredbu (EU) br. 1315/2013 stavljenu izvan snage smatraju se upućivanjima na ovu Uredbu i čitaju se u skladu s korelacijskom tablicom iz Priloga VII.

Članak 67.

Stupanje na snagu

Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Strasbourgu

Za Europski parlament

Predsjednik/Predsjednica

Za Vijeće

Predsjednik/Predsjednica
