



# EUROPSKA UNIJA

EUROPSKI PARLAMENT

VIJEĆE

Bruxelles, 22. studenog 2013.  
(OR. en)

2011/0294 (COD)

PE-CONS 42/13

TRANS 316  
ECOFIN 533  
ENV 546  
RECH 265  
CODEC 1403

## ZAKONODAVNI AKTI I DRUGI INSTRUMENTI

Predmet: UREDBA EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže i stavljanju izvan snage Odluke br. 661/2010/EU

**UREDBA(EU) br. .../2013**  
**EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA**

**od**

**o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže i  
stavljanju izvan snage Odluke br. 661/2010/EU**

**(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 odbora<sup>1</sup>,

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija<sup>2</sup>,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom<sup>3</sup>,

---

<sup>1</sup> SL C 143, 22.5.2012, str. 130.

<sup>2</sup> SL C 225, 22.7.2012, str. 150.

<sup>3</sup> Stajalište Europskog parlamenta od ... (još nije objavljeno u Službenom listu) i odluka Vijeća od...

budući da:

- (1) Odluka br. 1692/96/EZ Europskog parlamenta i Vijeća<sup>1</sup> preinačena je u interesu jasnoće Odlukom br. 661/2010/EU Europskog parlamenta i Vijeća<sup>2</sup>
- (2) Planiranje, razvoj i djelovanje transeuropskih prometnih mreža doprinose ostvarivanju glavnih ciljeva Unije, kao što je navedeno u, inter alia, Strategiji Europa 2020. i Bijeloj knjizi Komisije pod nazivom „Plan za jedinstveni europski prometni prostor – Prema natjecateljskom sustavu prometa učinkovitim spram resursa” („Bijela knjiga”), kao što su neometano funkcioniranje unutarnjeg tržišta i jačanje gospodarske, socijalne i teritorijalne kohezije. Njihovi specifični ciljevi također uključuju omogućavanje jednostavne, sigurne i održive mobilnosti ljudi i robe, osiguranje dostupnosti i povezivosti u svim regijama Unije, te doprinose daljnjem gospodarskom rastu i konkurentnosti u svjetskim razmjerima. Spomenuti specifični ciljevi trebali bi se ostvariti uspostavom međusobne povezanosti i interoperabilnosti nacionalnih prometnih mreža te uz učinkovito i održivo korištenje resursa. Na primjer, interoperabilnost željeznice može se poboljšati inovativnim rješenjima kojima se nastoji poboljšati kompatibilnost između sustava, kao što je oprema na vozilu i željezničke pruge s različitim širinom kolosijeka.

---

<sup>1</sup> Odluka br. 1692/96/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. srpnja 1996. o smjernicama Zajednice za razvoj transeuropske prometne mreže (SL L 228, 9.9.1996., str. 1.).

<sup>2</sup> Odluka br. 661/2010/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 7. srpnja 2010. o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže (SL L 204, 5.8.2010., str. 1.).

- (3) Rast prometa rezultirao je povećanjem prometnog zagušenja u međunarodnom prometu. Kako bi se osigurala međunarodna mobilnost putnika i robe, kapacitet transeuropske prometne mreže, kao i korištenje tog kapaciteta, trebali bi se optimizirati i po potrebi proširiti na način da se uklone infrastrukturna uska grla i premoste infrastrukturne veze koje nedostaju unutar i između država članica i, ovisno o slučaju, susjednih zemalja uzimajući u obzir kontinuirane pregovore sa zemljama kandidatkinjama i potencijalnim zemljama kandidatkinjama.
- (4) Kao što je navedeno u Bijeloj knjizi, učinkovitost i djelotvornost prijevoza moguće je značajno unaprijediti na način da se osigura bolja modalna integracija diljem mreže, u smislu infrastrukture, protoka informacija i postupaka.
- (5) Bijelom knjigom poziva se na uvođenje informacijsko-komunikacijske tehnologije vezane uz promet, čime bi se osiguralo poboljšano i integrirano upravljanje prometom i pojednostavili administrativni postupci kroz unaprijeđenu logistiku tereta, praćenje i sljedivost tereta te optimizaciju voznih redova i protoka prometa. Budući da se takvim mjerama promiče učinkovito upravljanje i korištenje prometne infrastrukture, one bi trebale pripadati u okviru područja primjene ove Uredbe.

- (6) Politika transeuropske prometne mreže mora uzeti u obzir tijekom nastanka prometne politike i vlasništva nad infrastrukturom. Države članice su još uvijek glavni subjekt zadužen za stvaranje i održavanje prometne infrastrukture. Međutim, drugi subjekti, uključujući partnere iz privatnog sektora, također su postali značajni za provedbu multimodalne transeuropske prometne mreže i povezanih ulaganja, uključujući tijela regionalne i lokane vlasti, upravitelje infrastrukturom, koncesionare ili lučke uprave i uprave zračnih luka.
- (7) Transeuropsku prometnu mrežu u velikoj mjeri čini postojeća infrastruktura. Kako bi se u potpunosti ispunili ciljevi nove politike transeuropske prometne mreže, u Uredbi bi se trebali uspostaviti jedinstveni zahtjevi vezani uz infrastrukturu koje moraju ispunjavati svi subjekti odgovorni za infrastrukturu transeuropske prometne mreže.
- (8) Transeuropske prometne mreže trebalo bi razviti izgradnjom nove prometne infrastrukture, obnovom i nadogradnjom postojeće prometne infrastrukture te pomoću mjera koje promiču učinkovito korištenje resursa. U posebnim slučajevima, zbog nedostatka redovitog održavanja u prošlosti, potrebna je obnova željezničke infrastrukture. Obnova je proces kojim se ponovno uspostavljaju prvobitni građevinski parametri postojeće željezničke infrastrukture zajedno s dugoročnim poboljšanjem njezine kvalitete s obzirom na njezino trenutno stanje u skladu sa zahtjevima i odredbama ove Uredbe.

- (9) Pri provedbi projekata od zajedničkog interesa, trebalo bi uzeti u obzir posebne okolnosti pojedinih dotičnih projekata. Ako je to moguće, trebalo bi iskoristiti sinergiju s drugim politikama, na primjer sa stajališta turizma, uključivanjem u objekte niskogradnje, kao što su mostovi ili tuneli biciklističke infrastrukture, duge biciklističke staze, kao što su biciklističke rute EuroVelo.
- (10) Transeuropska prometna mreža najbolje bi se trebala razviti primjenom dvoslojne strukture koji se sastoji od sveobuhvatne mreže i osnovne mreže na temelju zajedničke i transparentne metodologije, pri čemu ta dva sloja predstavljaju najvišu razinu infrastrukturnog planiranja unutar Unije.
- (11) Sveobuhvatna mreža trebala bi biti prometna mreža koja pokriva cijelu Europu, osiguravajući tako dostupnost i povezivost u svim regijama Unije, uključujući zabačene, otočne i najudaljenije regije, čime se također bavi Integrirana pomorska politika uspostavljena Uredbom (EU) br. 1255/2011 Europskog parlamenta i Vijeća<sup>1</sup>, te jačajući njihovu međusobnu socijalnu i gospodarsku koheziju. Smjernice utvrđene ovom Uredbom („smjernice”) bi trebale postaviti zahtjeve za infrastrukturu sveobuhvatne mreže radi promicanja izgradnje visokokvalitetne mreže na području cijele Unije do 2050.

---

<sup>1</sup> Uredba (EU) br. 1255/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. studenog 2011. o uspostavi Programa za potporu daljnjem razvoju integrirane pomorske politike (SL L 321, 5.12.2011., str. 1).

- (12) U Bijeloj knjizi također je navedeno da su preostale razlike u prometnoj infrastrukturi među istočnim i zapadnim dijelovima Unije. Te razlike treba ukloniti kako bi se postigla u potpunosti integrirana europska prometna infrastrukturna mreža.
- (13) Trebalo bi a utvrditi osnovnu mrežu i poduzeti odgovarajuće mjere za njezinu izgradnju do 2030. kao prioritet u okviru predviđenom sveobuhvatnom mrežom. Osnovna mreža trebala bi predstavljati okosnicu razvoja održive multimodalne prometne mreže te bi trebala poticati razvoj cjelokupne sveobuhvatne mreže. Trebala bi omogućiti usmjeravanje mjera Unije na one komponente transeuropske prometne mreže s najvećom europskom dodanom vrijednošću, osobito prekogranične dionice, veze koje nedostaju, multimodalne točke povezivanja i najvažnija uska grla, čime bi se ostvario cilj naveden u Bijeloj knjizi, odnosno smanjivanje do 2050. emisije stakleničkih plinova iz prometa za 60 % u odnosu na razine iz godine 1990.
- (14) U adekvatno opravdanim slučajevima trebala bi biti moguća odstupanja od infrastrukturnih zahtjeva primjenjiva na osnovne mreže. To bi trebalo uključivati slučajeve kada investicija ne može biti opravdana, na primjer u rijetko naseljenim područjima.
- (15) Treba utvrditi posebnu situaciju izoliranih i djelomično izoliranih željezničkih mreža na način da se za njih dozvole odstupanja od određenih infrastrukturnih zahtjeva.

- (16) Pri obavljanju revizije provedbe osnovne mreže do 2013., Komisija bi trebala uzimati u obzir nacionalne provedbene planove i buduća proširenja.
- (17) Transeuropska prometna mreža obuhvaća samo dio postojećih prometnih mreža. U okviru preispitivanja provedbe osnovne mreže do 2023., Komisija bi trebala ocijeniti u suradnji s dotičnim državama članicama trebaju li drugi dijelovi, kao što su unutarnji plovni putovi klase III., biti uključeni u mrežu. U kontekstu tog preispitivanja, Komisija bi također trebala ocijeniti napredak projekata te bi trebala imati mogućnost, prema potrebi, ponovno razmotriti rokove, uzimajući u obzir sva događanja koja bi mogla utjecati na vjerojatnost njihovog ostvarenja.
- (18) Pri obavljanju preispitivanja provedbe osnovne mreže do 2023., Komisija bi, nakon savjetovanja s državama članicama, trebala ocijeniti treba li uključiti druge dijelove u mrežu, posebice prioritetne projekte uključene u Odluku br. 661/2010/EU.
- (19) Kako bi se koordinirano i pravovremeno uspostavila osnovna i sveobuhvatna mreža, čime se omogućuje maksimalna iskorištenost prednosti mreže, dotične bi države članice trebale osigurati poduzimanje odgovarajućih mjera radi dovršenja projekata od zajedničkog interesa do 2030. S obzirom na sveobuhvatnu mrežu, države članice bi trebale uložiti maksimalne napore radi dovršenja te mreže i usklađenosti s relevantnim odredbama smjernica do 2050.

- (20) Nužno je odrediti projekte od zajedničkog interesa koji će doprinijeti ostvarivanju transeuropske prometne mreže i koji doprinose ostvarenju ciljeva i u skladu su s prioritetima utvrđenim u smjernicama. Njihova bi provedba trebala ovisiti o stupnju zrelosti, njihovoj usklađenosti s pravnim postupcima Unije i nacionalnim pravom te raspoloživosti financijskih sredstava, ne dovodeći u pitanje financijsku obvezu države članice ili Unije.
- (21) Projekti od zajedničkog interesa trebali bi imati europsku dodanu vrijednost. Prekogranični projekti u pravilu imaju visoku europsku dodanu vrijednost, no mogu imati slabije ekonomske učinke u usporedbi s isključivo nacionalnim projektima. Takvi prekogranični projekti trebali bi biti predmet prioritete intervencije Unije kako bi se osigurala njihova provedba.
- (22) Projekti od zajedničkog interesa za koje se traži financiranje od strane Unije trebali bi biti, na temelju priznate metodologije, predmetom društveno-ekonomske analize troškova i koristi, uzimajući u obzir odgovarajuće društvene, ekonomske, klimatske i okolišne koristi i troškove. Analiza troškova vezanih uz klimu i okolišnih troškova i koristi trebala bi se temeljiti na procjeni utjecaja na okoliš koja je provedena prema Direktivi 2011/92/EU Europskog parlamenta i Vijeća<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> 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.).

- (23) Kako bi se doprinijelo postizanju ciljeva na području klimatskih promjena iz bijele knjige o prometu, koji predviđaju smanjenje od 60 % emisije stakleničkih plinova do 2050. u odnosu na razine iz 1990., treba procijeniti utjecaje projekata od zajedničkog interesa, koji predviđaju izgradnju nove prometne infrastrukture, njezino proširenje ili poboljšanje, na emisije stakleničkih plinova.
- (24) Nekim dijelovima mreže upravljaju subjekti koji nisu države članice. Međutim, države članice odgovorne su za osiguranje ispravne primjene pravila o upravljanju mrežom na svojem državnom području. Budući da razvoj i provedba transeuropske prometne mreže zahtijevaju zajedničku primjenu ove Uredbe, na sve bi se dijelove mreže trebala primjenjivati prava i obveze koja proizlaze iz ove Uredbe, kao i ona utvrđena drugo odgovarajućim pravom Unije i nacionalnim pravom..
- (25) Suradnja sa susjednim i trećim zemljama je neophodna kako bi se osigurala povezanosti interoperabilnosti među pojedinim infrastrukturnim mrežama. Stoga bi Unija trebala, gdje je primjereno, promicati projekte od zajedničkog interesa s tim zemljama.

- (26) Kako bi se ostvarila modalna integracija duž cijele mreže, potrebno je provesti odgovarajuće planiranje transeuropske prometne mreže. To također zahtijeva provedbu posebnih zahtjeva diljem mreže u smislu infrastrukture, telematskih aplikacija, opreme i usluga. Stoga je neophodno osigurati odgovarajuće i usklađeno uvođenje takvih zahtjeva diljem Europe za svaki oblik prometa i za njihovu međusobnu povezanost na cijeloj transeuropskoj prometnoj mreži i šire, kako bi se iskoristile prednosti učinka mreže i omogućio djelotvoran i dalekosežan transeuropski prijevoz.
- (27) Kako bi se odredila postojeća i planirana prometna infrastruktura za sveobuhvatnu i osnovnu mrežu, trebalo bi osigurati i tijekom vremena prilagoditi zemljovide koji će uzeti u obzir razvoj protoka prometa. Tehničku osnovu za izradu tih zemljovida je omogućio interaktivni geografski i tehnički informacijski sustav za transeuropske prometne mreže (TENtec) koji sadrži više pojedinosti vezanih uz transeuropsku prometnu infrastrukturu.
- (28) Smjernice bi trebale odrediti prioritete kako bi se omogućio razvoj transeuropske prometne mreže unutar određenog vremenskog roka.

- (29) Telematske aplikacije su nužne kako bi stvorile osnove za optimizaciju prometa i prijevoza isigurnosti prometa te poboljšanje s njima povezanih usluga. Informacije za putnike, uključujući informacije o sustavima za izdavanje karata i rezervacije, trebalo bi osigurati u skladu s Uredbom Komisije (EU) br. 454/2011<sup>1</sup>.
- (30) Smjernice bi trebale omogućiti razvoj sveobuhvatne mreže u gradskim čvorovima, u skladu s cijevima Unije koji se odnose na održivu gradsku mobilnost, budući da su ti čvorovi polazište ili odredište (“zadnji kilometar”) za putnike i teret koji se kreću po transeuropskoj prometnoj mreži i predstavljaju mjesta presjedanja unutar ili između različitih oblika prijevoza.
- (31) Zahvaljujući svojoj veličini, transeuropska prometna mreža, trebala bi pružiti osnovu za opsežno uvođenje novih tehnologija i inovacija koje, primjerice, mogu pomoći u jačanju sveukupne učinkovitosti europskog prometnog sektora i suzbijanju otisak ugljika. To će doprinijeti ostvarenju ciljevima Strategije Europa 2020. i cilja Bijele knjige o smanjenju 60 % emisija stakleničkih plinova do 2050. (na osnovu razina iz 1990.) i u isto vrijeme će doprinijeti cilju povećanja sigurnosti opskrbe gorivom za Uniju. Kako bi se ti ciljevi ostvarili, potrebno je poboljšati dostupnost alternativnih čistih goriva uzduž transeuropske prometne mreže. Dostupnost alternativnih čistih goriva treba se temeljiti na potražnji za tim gorivima te se ne bi trebalo zahtijevati osiguravanje pristupa svakom alternativnom čistom gorivu na svakoj benzinskoj crpki.

---

<sup>1</sup> Uredba Komisije (EU) br. 454/2011 od 5. svibnja 2011. o tehničkim specifikacijama za interoperabilnost podsustava „telematske aplikacije za prijevoz putnika” transeuropskog željezničkog sustava (SL L 123, 12.5.2011., str. 11.).

- (32) Transeuropska prometna mreža mora osigurati učinkovitu multimodalnost kako bi se omogućio bolji i održiviji izbor oblika prijevoza i kako bi se objedinio veliki opseg prometa za transfere na dugim relacijama za putnike i teret. To će multimodalnost učiniti ekonomski privlačnijom za putnike, korisnike i špeditere.
- (33) Kako bi se uspostavila kvalitetna i učinkovita prometna infrastruktura za sve oblike prometa, 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 ili katastrofa koje je izazvao čovjek na infrastrukturu i dostupnost svim korisnicima prometa.
- (34) Tijekom planiranja infrastrukture, države članice i drugi promicatelji projekta trebaju posvetiti pozornost procjenama rizika i mjerama prilagodbe koje na primjeren način poboljšavaju spremnost na klimatske promjene i ekološke katastrofe.

- (35) Države članice i drugi promicatelji projekta trebali bi provoditi procjenu utjecaja planova i projekata na okoliš kako je određeno u Direktivi Vijeća 92/43/EEZ<sup>1</sup>, Direktivi 2000/60/EZ Europskog parlamenta i Vijeća<sup>2</sup>, Direktivi 2001/42/EZ Europskog parlamenta i Vijeća<sup>3</sup>, Direktivi 2009/147/EZ Europskog parlamenta i Vijeća<sup>4</sup> i Direktivom 2011/92/EU kako bi se izbjegli ili, ako to izbjegavanje nije moguće, ublažili ili nadoknadili negativni učinci na okoliš, kao što su usitnjavanje krajobrazu, prekrivanje tla, i onečišćenje zraka i vode, kao i buka, te kako bi se djelotvorno zaštitila biološka raznolikost.
- (36) Treba uzeti u obzir zaštitu okoliša i bioraznolikost, kao i strateške zahtjeve za promet unutarnjim plovnim putovima.
- (37) Države članice i drugi promicatelji projekta trebali bi osigurati da se ocjene projekata od zajedničkog interesa provode djelotvorno, bez nepotrebne odgode.

---

<sup>1</sup> Direktiva Vijeća 92/43/EEZ od 21. svibnja 1992. o očuvanju prirodnih staništa divlje faune i flore (SL L 206, 22.7.1992. str. 7.).

<sup>2</sup> Direktiva Europskog parlamenta i Vijeća 2000/60/EZ od 23. listopada 2000. o uspostavi okvira za djelovanje Zajednice u području vodne politike (SL L 327, 22.12.2000., str. 1.).

<sup>3</sup> 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.).

<sup>4</sup> Direktiva 2009/147/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 30. studenoga 2009. o očuvanju divljih ptica (SL L 20, 26.1.2010., str. 7.).

- (38) Prometna infrastruktura treba promicati neometano kretanje i dostupnost svim korisnicima, posebice starijim ljudima, osobama smanjenje pokretljivosti i putnicima s invaliditetom.
- (39) Države članice trebale bi provoditi ex ante procjene dostupnosti infrastrukture i s njima povezanih usluga.
- (40) Osnovna bi mreža trebala biti podskup sveobuhvatne mreže koja je prekriva. Trebala bi predstavljati strateški najznačajnije čvorove i veze transeuropske prometne mreže, u skladu s potrebama prometa. Trebala bi biti multimodalna, točnije, trebala bi uključivati sve oblike prijevoza i njihove poveznice, kao i relevantne sustave za upravljanje prometom i informacijama.
- (41) Osnovna je mreža utvrđena na temelju objektivne metodologije planiranja. Ovom su metodologijom utvrđeni najznačajniji gradski čvorovi, luke i zračne luke kao i granični prijelazi. Kad god je to moguće, ti se čvorovi povezuju s multimodalnim vezama sve dok su ekonomski opravdani, ekološki održivi i izvedivi do 2030. Metodologija je osigurala međusobno povezivanje svih država članica i integraciju glavnih otoka u osnovnu mrežu.

- (42) Kako bi se osnovna mreža realizirala unutar danog vremenskog roka, koncept koridora bi se mogao primijeniti kao instrument za usklađivanje različitih projekata na transnacionalnoj osnovi i sinkronizaciju razvoja koridora, koristeći tako pogodnosti mreže u najvećoj mogućoj mjeri. Taj instrument ne treba shvatiti kao osnovu za određivanje nekih projekata osnovne mreže kao prioriternih. Koridori osnovne mreže trebali bi pomoći u razvijanju infrastrukture osnovne mreže tako da otklanjaju uska grla, unapređuju prekograničnu povezanost i poboljšavaju djelotvornost i održivost. Oni bi trebali doprinijeti koheziji kroz poboljšanu teritorijalnu suradnju.
- (43) Koridori osnovne mreže bi se također trebali pozabaviti širim ciljevima prometne politike, olakšati interoperabilnost, modalnu integraciju i multimodalni promet. To bi trebalo omogućiti razvitak posebnih koridora koji su optimizirani u smislu emisija plinova, čime se smanjuju utjecaji na okoliš i povećava konkurentnost, a koji su također privlačni zbog svoje pouzdanosti, ograničenog prometnog preopterećenja i niskih operativnih i administrativnih troškova. Pristup koridora trebao bi biti transparentan i jasan, a upravljanje takvim koridorima ne bi trebalo stvoriti dodatnih administrativnih opterećenja ili troškova.

- (44) U dogovoru s dotičnom državom članicom, europski koordinatori određeni u ovoj Uredbi trebali bi olakšati mjere za oblikovanje pravilne upravljačke strukture i utvrditi izvore financiranja, javnih i privatnih, za složene prekogranične projekte za svaki takav koridor osnovne mreže. Europski bi koordinatori trebali olakšati usklađenu realizaciju koridora osnovne mreže.
- (45) Uloga europskih koordinatora od velikog je značaja za razvoj i suradnju u koridorima.
- (46) Koridori osnovne mreže trebali bi biti u skladu sa željezničkim teretnim koridorima uspostavljenim u skladu s Uredbom (EU) br. 913/2010 Europskog parlamenta i Vijeća<sup>1</sup> kao i Europskom razvojnom planu za Europski sustav upravljanja željezničkim prometom (ERTMS) u skladu s Odlukom Komisije 2009/561/EZ<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> 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.).

<sup>2</sup> Odluka Komisije 2009/561/EZ od 22. srpnja 2009. o izmjeni Odluke 2006/679/EZ u odnosu na provedbu tehničkih specifikacija za interoperabilnost prometno-upravljačkog i signalno-sigurnosnog podsustava transeuropskog konvencionalnog željezničkog sustava (SL L 194, 25.7.2009., str. 60.).

- (47) Kako bi se maksimalno iskoristila dosljednost između smjernica i programiranja relevantnih financijskih instrumenata dostupnih na razini Unije, financiranje transeuropske prometne mreže trebalo bi biti usklađeno s ovom Uredbom i trebalo bi se temeljiti, posebno, na Uredbi (EU) br. ...\*/2013 Europskog parlamenta i Vijeća<sup>1</sup>, Prema tome trebalo bi imati za cilj usklađivanje i kombiniranje financiranja iz relevantnih unutarnjih i vanjskih instrumenata, kao što su strukturni i kohezijski fondovi, Fond za poticanje ulaganja u susjedstvu (NIF) i Instrument pretpristupne pomoći (IPA)<sup>2</sup> te financiranja od Europske investicijske banke, Europske banke za obnovu i razvoj i drugih financijskih institucija.

---

\* SL: Molimo unesite broj uredbe iz dokumenta PE-CONS 76/13 i dovršite bilješku 1.

<sup>1</sup> Uredba (EU) br. .../2013 Europskog parlamenta i Vijeća od ... o uspostavljanju Instrumenta za povezivanje Europe, izmjeni Uredbe (EU) br. 913/2010 te stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 680/2007 i /EZ br. 67/2010 (SL L...).

<sup>2</sup> Uredba Vijeća (EZ) br. 1085/2006 od 17. srpnja 2006. o uspostavljanju Instrumenta pretpristupne pomoći (IPA), SL L 210, 31.7.2006., str. 82.

- (48) Kako bi se ažurirali zemljovidi uključeni u Prilog I. koji će uzeti u obzir moguće izmjene koje proizlaze iz stvarne upotrebe određenih elemenata prometne infrastrukture analiziranih u odnosu na prethodno utvrđene kvantitativne granične vrijednosti, ovlasti za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije ("UFEU"), podložno njegovom članku 172., trebale bi se dodijeliti Komisiji, vezano uz izmjene i dopune Priloga I. i II. Od posebne je važnosti da Komisija u okviru svog pripremnog rada provodi odgovarajuće konzultacije, uključujući i one na stručnoj razini. Komisija bi u pripremi i izradi delegiranih akata trebala osigurati istovremeno, pravovremeno i odgovarajuće prosljeđivanje relevantnih dokumenata Europskom parlamentu i Vijeću.
- (49) U fazi planiranja i izrade projekata treba na odgovarajući način uzeti u obzir interese regionalnih i lokalnih vlasti kao i interese lokalnog civilnog društva na koje utječe određeni projekt od zajedničkog interesa.
- (50) Europski i nacionalni okviri za planiranje i provedbu prometne infrastrukture, kao i za pružanje usluga prijevoza, nude mogućnost zainteresiranim stranama da doprinose ostvarivanju ciljeva ove Uredbe. Novi instrument za provedbu transeuropske prometne mreže, tj. koridori osnovne mreže, snažan je alat za ostvarenje određenih potencijala zainteresiranih strana, promicanje suradnje između njih i jačanje usklađenosti s djelovanjima država članica.

- (51) Kako bi se osigurali jedinstveni uvjeti za provedbu ove Uredbe, Komisiji bi se trebale dodijeliti provedbene ovlasti. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća<sup>1</sup>.
- (52) Budući da ciljeve ove Uredbe, posebno usklađeno uspostavljanje i razvoj transeuropske prometne mreže, države članice ne mogu dostatno ostvariti, već se oni mogu, zbog potrebe za usklađivanjem tih ciljeva, na bolji način ostvariti na razini Unije, Unija može usvojiti mjere, u skladu s načelom supsidijarnosti kako je određeno u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti, kako je navedeno u tom članku, ova Uredba ne prekoračuje okvire koji su neophodni za postizanje navedenih ciljeva.
- (53) Odluku br. 661/2010/EU trebalo bi staviti izvan snage,
- (54) Ova Uredba bi trebala stupiti na snagu sljedećeg dana od dana objave u Službenom listu Europske unije kako bi se omogućilo pravovremeno donošenje delegiranih i provedbenih akata predviđenih ovom Uredbom.

DONIJELI SU OVU UREDBU:

---

<sup>1</sup> Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. 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.).

# POGLAVLJE I.

## OPĆA NAČELA

### *Članak 1.*

#### *Sadržaj*

1. Ovom se Uredbom uspostavljaju smjernice za razvoj transeuropske prometne mreže koja obuhvaća dvoslojnu strukturu koja se sastoji od sveobuhvatne mreže i od osnovne mreže koja je uspostavljena na temelju sveobuhvatne mreže
2. Ova Uredba utvrđuje projekte od zajedničkog interesa i određuje zahtjeve kojih se mora pridržavati za upravljanje infrastrukturom transeuropske prometne mreže.
3. Ova Uredba utvrđuje prioritete razvoja transeuropske prometne mreže.
4. Ova Uredba predviđa mjere za realizaciju transeuropske prometne mreže. Provedba projekata od zajedničkog interesa trebala bi ovisiti o njihovom 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.

## *Članak 2.*

### *Područje primjene*

1. Ova se Uredba primjenjuje na transeuropsku prometnu mrežu, kako je prikazana na zemljovidima sadržanima u Prilogu I. Transeuropska prometna mreža obuhvaća prometnu infrastrukturu i telematske aplikacije kao i mjere koje promiču djelotvorno upravljanje i upotrebu takve infrastrukture i dozvoljavaju uspostavu i djelovanje održive i djelotvorne usluge prijevoza.
2. Infrastruktura transeuropske prometne mreže sastoji se od infrastrukture za željeznički promet, promet unutarnjim plovnim putovima, cestovni promet, pomorski promet, zračni promet te multimodalni prijevoz, kao što je utvrđeno relevantnim odjeljcima Poglavlja II.

## *Članak 3.*

### *Definicije*

Za potrebe ove Uredbe primjenjuju se sljedeće definicije:

- (a) „projekt od zajedničkog interesa” znači svaki projekt koji se provodi na temelju zahtjeva i poštujući odredbe ove Uredbe;

- (b) „susjedna zemlja” znači zemlja koja potpada pod područje primjene Europske politike susjedstva, uključujući Strategijsko partnerstvo, Politike proširenja te Europskog gospodarskog prostora ili Europskog udruženja slobodne trgovine;
- (c) „treća zemlja” znači bilo koja susjedna zemlja ili bilo koja druga zemlja s kojom Unija može surađivati na postizanju ciljeva kojima se bavi ova Uredba;
- (d) „europska dodana vrijednost” znači vrijednost projekta koja, osim moguće vrijednosti samo za određenu državu članicu, dovodi do značajnog poboljšanja bilo prometnih veza ili prometnih tokova između država članica, što je moguće potvrditi upućivanjem na poboljšanu djelatnost, održivost, konkurentnost ili koheziju, u skladu s ciljevima navedenima u članku 4.;
- (e) „upravitelj infrastrukture” znači svako tijelo ili poduzeće koje je posebno odgovorno za uspostavu ili održavanje prometne infrastrukture. To također može uključivati upravljanje sustavima kontrole i sigurnosti infrastrukture;

- (f) „telematske aplikacije” znači sustavi koji koriste informacijske, komunikacijske, navigacijske tehnologije ili tehnologije za pozicioniranje/lokalizaciju radi djelotvornog upravljanja infrastrukturom, mobilnošću i prometom na transeuropskoj prometnoj mreži i radi pružanja usluga dodane vrijednosti građanima i operatorima, uključujući sustave za sigurnu, zaštićenu, okolišno prihvatljivu upotrebu mreže uz učinkovito korištenje kapaciteta. One također mogu uključivati ugrađene uređaje, pod uvjetom da uspostave nedjeljiv sustav s pratećim komponentama infrastrukture. Uključuju sustave, tehnologije i usluge iz točaka od (ga) do (l);
- (g) „inteligentan prometni sustav” (ITS) znači sustav kako je definiran u Direktivi 2010/40/EU Europskog parlamenta i Vijeća<sup>1</sup>;
- (h) „sustav upravljanja zračnim prometom” znači sustav kako je utvrđeno u Uredbi (EZ) br. 552/2004 Europskog parlamenta i Vijeća<sup>2</sup> i u Glavnom planu upravljanja europskim zračnim prometom (ATM) kako je definirano u Uredbi Vijeća (EZ) br. 219/2007<sup>3</sup>;

---

<sup>1</sup> Direktiva 2010/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.).

<sup>2</sup> Uredba (EZ) br. 552/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 10. ožujka 2004. o interoperabilnosti Europske mreže za upravljanje zračnim prometom (Uredba o interoperabilnosti) (SL L 96, 31.3.2004., str. 26.).

<sup>3</sup> Uredba Vijeća (EZ) br. 219/2007 od 27. veljače 2007. o uspostavljanju zajedničkog poduzeća za razvoj nove generacije Europskog sustava upravljanja zračnim prometom (SESAR) (SL L 64, 2.3.2007., str. 1.).

- (i) „sustavi nadzora plovidbe i informacijski sustavi” (VTMIS) znači sustavi angažirani za nadzor i upravljanje prometom i pomorskim prijevozom, uz korištenje informacija iz Automatskog sustava identifikacije brodova (AIS), Sustava praćenja i identifikacije brodova na velikoj udaljenosti (LRIT), i obalne radarske sustave i radijske komunikacije, kako je predviđeno u Direktivi br. 2002/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća<sup>1</sup> i uključuje integraciju nacionalnih sustava za pomorske informacije putem SafeSeaNet-a;
- (j) „Riječni informacijski servisi (RIS)” znači informacijske i komunikacijske tehnologije o unutarnjim plovnim putovima kako su utvrđeni u Direktivi 2005/44/EZ Parlamenta i Vijeća<sup>2</sup>;
- (k) „e-pomorski servisi” znači servisi koji koriste napredne i interoperabilne informacijske tehnologije u sektoru pomorskog prijevoza radi pojednostavljenja administrativnih postupaka i olakšavanja prihvata i otpreme tereta na moru i u lučkim područjima, uključujući servise putem jedinstvenog prozora, kao što je integrirani pomorski jedinstveni prozor, u skladu s Direktivom 2010/65/EU Europskog parlamenta i Vijeća<sup>3</sup>, sustavi lučke zajednice i odgovarajući carinski informacijski sustavi;

---

<sup>1</sup> Direktiva br. 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 br. 93/75/EEZ (SL L 208, 5.8.2002., str. 10.).

<sup>2</sup> Direktiva 2005/44/EZ Parlamenta i Vijeća od 7. rujna 2005. o usklađenim riječnim informacijskim servisima (RIS) na unutarnjim vodenim putovima u Zajednici (SL L 255, 30.9.2005., str. 152.).

<sup>3</sup> Direktiva 2010/65/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 20. listopada 2010. o službenom postupku prijave za brodove koji dolaze u luke i/ili odlaze iz luka država članica i stavljanju izvan snage Direktive 2002/6/EZ (SL L 283, 29.10.2010., str. 1.).

- (l) „Europski sustav upravljanja željezničkim prometom” (ERTMS) znači sustav utvrđen u Odluci Komisije 2006/679/EZ<sup>1</sup> i u Odluci Komisije 2006/860/EZ<sup>2</sup>;
- (m) „prekogranična dionica” znači dionica koja osigurava kontinuitet projekta od zajedničkog interesa između najbližih gradskih čvorova na obje strane granice dviju država članica ili između države članice i susjedne zemlje;
- (n) „multimodalni prijevoz” znači prijevoz putnika ili tereta, ili oboje, uz korištenje jednog ili više oblika prijevoza;
- (o) „interoperabilnost” znači sposobnost, uključujući sve regulatorne, tehničke i operativne uvjete, infrastrukture u određenom obliku prijevoza za osiguravanje sigurnih i neprekinutih protoka prometa koji ostvaruju zahtijevanu razinu uspješnosti za tu infrastrukturu ili oblik prijevoza;

---

<sup>1</sup> Odluka komisije 2006/679/EZ od 28. ožujka 2006. o tehničkoj specifikaciji interoperabilnosti prometno-upravljačkog i signalno-sigurnosnog podsustava transeuropskog konvencionalnog željezničkog sustava (SL L 284, 16.10.2006., str. 1.).

<sup>2</sup> Odluka komisije 2006/860/EZ od 7. studenoga 2006. o tehničkoj specifikaciji interoperabilnosti za prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav transeuropskog sustava željezničkog sustava velikih brzina i izmjeni Priloga A Odluci 2006/679/EZ o tehničkoj specifikaciji interoperabilnosti prometno-upravljačkog i signalno-sigurnosnog podsustava transeuropskog konvencionalnog željezničkog sustava (SL L 342, 7.12.2006., str. 1.).

- (p) „gradski čvor” znači gradsko područje gdje je prometna infrastruktura transeuropske prometne mreže, kao što su luke koje obuhvaćaju putničke terminale, zračne luke, željeznički kolodvori, logističke platforme i teretne terminale smještene u gradskom području i oko njega, povezana s drugim dijelovima te infrastrukture i s infrastrukturom za regionalni i lokalni promet;
- (g) „usko grlo” znači fizičke, tehničke ili funkcionalne prepreke koje dovode do sloma sustava, što utječe na kontinuitet protoka na velike udaljenosti ili prekograničnih protoka, te koje je moguće nadvladati stvaranjem nove infrastrukture ili značajnim unapređenjem postojeće infrastrukture, čime se mogu ostvariti značajna poboljšanja koja će otkloniti ograničenja uskog grla;
- (r) „logistička platforma” znači područje koje je direktno povezano s prometnom infrastrukturom transeuropske prometne mreže, uključujući najmanje jedan teretni terminal, te koje omogućuje provođenje logističkih aktivnosti;
- (s) „teretni terminal” znači objekt koji je opremljen za prekrcaj između najmanje dva oblika prijevoza ili između dva različita željeznička sustava te za privremeno skladištenje tereta, kao što su luke, luke unutarnjih plovnih putova, zračne luke i željezničko-cestovni terminali;

- (t) „društveno-ekonomska analiza troškova i koristi” znači kvantificiranu ex ante ocjenu, koja se temelji na priznatoj metodologiji, vrijednosti projekta, uzimajući u obzir sve relevantne društvene, gospodarske troškove i koristi, troškove i koristi vezane uz klimu i okolišne troškove i koristi. Analiza troškova i koristi vezanih uz klimu i okolišnih troškova i koristi trebala bi se temeljiti na procjeni utjecaja na okoliš koja je provedena prema Direktivi 2011/92/EU;
- (u) „izolirana mreža” znači željeznička mreža države članice, ili njezinog dijela, u kojoj se širina kolosijeka razlikuje od europske standardne nominalne širine kolosijeka (1 435 mm), za koju određena velika infrastrukturna ulaganja ne mogu biti opravdana s aspekta ekonomskih troškova i koristi, zbog posebnosti te mreže koje proizlaze iz njezine geografske odvojenosti ili periferne lokacije;
- (v) „NUTS regija” znači regija kako je definirano u Nomenklaturi prostornih jedinica za statistiku;
- (w) „alternativna čista goriva” znači goriva kao što su električna energija, vodik, biogoriva (tekuća), sintetička goriva, metan (zemni plin (CNG i LNG) i biometan) i benzinski tekući plin (LPG) koja služe, barem djelomično, kao zamjena za fosilna ulja u opskrbi energijom u prometu, doprinose dekarbonizaciji prometa i unapređuju ekološki učinak prometnog sektora.

#### *Članak 4.*

##### *Ciljevi transeuropske prometne mreže*

Transeuropska prometna mreža jača socijalnu, ekonomsku i teritorijalnu koheziju Unije i doprinosi stvaranju jedinstvenog europskog prometnog prostora koji je djelotvoran i održiv, povećava koristi za svoje korisnike i podupire uključiv rast. Odlikuje se europskom dodanom vrijednošću doprinoseći ciljevima koji su utvrđeni u sljedeće četiri kategorije:

- (a) kohezija kroz:
  - i. dostupnost i povezivost svih regija Unije, uključujući zabačene, najudaljenije, otočne, periferne i planinske regije, kao i rijetko naseljena područja;
  - ii. smanjenje razlika u kvaliteti infrastrukture između država članica;
  - iii. neometanu međupovezanost između prometne infrastrukture, kako za putnički, tako i za teretni promet, s jedne strane za promet na velike udaljenosti i s druge strane za regionalni i lokalni promet;
  - iv. prometnu infrastrukturu koja odražava posebne situacije u različitim dijelovima Unije i omogućava ujednačenu pokrivenost europskih regija;

(b) djelotvornost kroz:

- i. otklanjanje uskih grla i premošćivanje veza koje nedostaju, kako unutar prometne infrastrukture, tako i na točkama povezivanja među njima, unutar državnih područja država članica i među njima;
- ii. međupovezanost i interoperabilnost nacionalnih prometnih mreža;
- iii. optimalnu integraciju i međupovezanost svih oblika prijevoza;
- iv. promicanje ekonomski učinkovitog, visokokvalitetnog prometa koji doprinosi daljnjem gospodarskom rastu i konkurentnosti;
- v. učinkovito korištenje nove i postojeće infrastrukture;
- vi. troškovno isplativu primjenu inovativnih tehnoloških i operativnih koncepata;

(c) održivost kroz:

- i. razvoj svih oblika prijevoza na način koji je dosljedan osiguravanju dugoročno održivog i ekonomski učinkovitog prijevoza;
- ii. doprinos ciljevima niske emisije stakleničkih plinova, nisko-ugljičnog i čistog prijevoza, sigurnosti opskrbe gorivom, smanjenja vanjskih troškova i zaštite okoliša;
- iii. promicanje nisko-ugljičnog prijevoza s ciljem ostvarenja do 2050. značajnog smanjenja emisija CO<sub>2</sub>, u skladu s odgovarajućim ciljevima smanjenja CO<sub>2</sub> u Uniji.;

- (d) povećanje koristi za korisnike kroz:
- i. zadovoljavanje potreba za mobilnošću i prijevozom svojih korisnika unutar Unije i u odnosu s trećim zemljama;
  - ii. osiguravanje standarda sigurnosti, zaštite i visoke kvalitete, kako za putnički, tako i za teretni prijevoz;
  - iii. potporu mobilnosti čak i u slučaju prirodnih katastrofa ili katastrofa koje je izazvao čovjek i osiguravajući dostupnost službama za hitnu pomoć i službama za spašavanje;
  - iv. uspostavu infrastrukturnih zahtjeva, posebice u području interoperabilnosti, sigurnosti i zaštite, kojima se osigurava kvaliteta, učinkovitost i održivost usluga prijevoza;
  - v. dostupnost starijim ljudima, osobama smanjene pokretljivosti i putnicima s invaliditetom.

#### *Članak 5.*

##### *Mreža koja učinkovito koristi resurse*

1. Transeuropska prometne mreže planira se, razvija i djeluje uz učinkovito korištenje resursa, kroz:
  - (a) razvoj, poboljšanje i održavanje postojeće prometne infrastrukture;
  - (b) optimizaciju integracije i međupovezanosti infrastrukture;

- (c) razvoj novih tehnologija i telematskih aplikacija, ako je takav razvoj ekonomski opravdan;
- (d) vođenje računa o mogućim sinergijama s drugim mrežama, naročito s transeuropskom energetsom ili telekomunikacijskom mrežom;
- (e) procjenu strateških utjecaja na okoliš, uz izradu odgovarajućih planova i programa, te procjene utjecaja na ublažavanje utjecaja klimatskih promjena;
- (f) mjere za planiranje i povećanje kapaciteta infrastrukture gdje je to potrebno;
- (g) primjereno razmatranje ranjivosti prometne infrastrukture s obzirom na klimatske promjene, kao i prirodne katastrofe ili katastrofe koje je izazvao čovjek, s ciljem odgovaranja na te izazove.

2. U planiranju i razvoju transeuropske prometne mreže, države članice uzimaju u obzir posebne okolnosti u različitim dijelovima Unije, kao što su, naročito, turistički aspekti i topografska obilježja dotičnih regija. One mogu prilagoditi detaljno usklađenje na trasi voznog puta u okviru ograničenja iz članka 49. stavka 4. točke (c), pri čemu osiguravaju usklađenost sa tamo navedenim zahtjevima.

## *Članak 6.*

### *Dvoslojna struktura transeuropske prometne mreže*

1. Postupni se razvoj transeuropske prometne mreže osobito postiže primjenom dvoslojne strukture za tu mrežu uz dosljedan i transparentan metodološki pristup te obuhvaća sveobuhvatnu i osnovnu mrežu.
2. Sveobuhvatna mreža sastoji se od svih postojećih i planiranih prometnih infrastruktura transeuropske prometne mreže, kao i od mjera kojima se promiče učinkovita i društveno i ekološki održiva upotreba takve infrastrukture. Utvrđuje se i razvija u skladu s poglavljem II.
3. Osnovna mreža se sastoji od onih dijelova sveobuhvatne mreže koji su od najveće strateške važnosti za postizanje ciljeva za razvoj transeuropske prometne mreže. Utvrđuje se i razvija u skladu s poglavljem III.

## *Članak 7.*

### *Projekti od zajedničkog interesa*

1. Projekti od zajedničkog interesa doprinose razvoju transeuropske prometne mreže putem izgradnje nove prometne infrastrukture, putem obnove i nadogradnje postojeće prometne infrastrukture te pomoću mjera koje promiču učinkovito korištenje resursa mreže.
2. Projekt od zajedničkog interesa:
  - (a) doprinosi ciljevima koji su razvrstani u barem dvije od četiri kategorija navedenih u članku 4.;
  - (b) u skladu je s poglavljem II., a ako se radi o osnovnoj mreži, u skladu je i s poglavljem III.;
  - (c) ekonomski je opravdan na temelju društveno-ekonomske analize troškova i koristi;
  - (d) pokazuje europsku dodanu vrijednost.
3. Projekt od zajedničkog interesa može obuhvatiti cijeli ciklus, uključujući studije o izvedivosti i postupke za izdavanje dozvola, provedbu i evaluaciju.

4. Države članice poduzimaju sve potrebne mjere kako bi osigurale da se projekti provode u skladu s važećim pravom Unije i nacionalnim pravom, a osobito u skladu s pravnim propisima Unije o okolišu, zaštiti klime, sigurnosti, zaštiti, tržišnom natjecanju, državnoj pomoći, javnoj nabavi, javnom zdravstvu i dostupnosti.
5. Projekti od zajedničkog interesa zadovoljavaju kriterije za financijsku potporu Unije u okviru instrumenata koji su raspoloživi za transeuropsku prometnu mrežu.

#### *Članak 8.*

#### *Suradnja s trećim zemljama*

1. Unija može podržavati, pa i financijski, projekte od zajedničkog interesa kako bi se transeuropska prometna mreža povezala s infrastrukturnim mrežama susjednih zemalja ako takvi projekti:
  - (a) povezuju osnovnu mrežu na graničnim prijelazima i odnose se na infrastrukturu potrebnu kako bi se osigurao neometani protok prometa, granične provjere, nadzor granica i drugi postupci granične kontrole;
  - (b) osiguravaju povezanost između osnovne mreže i prometnih mreža trećih zemalja, s ciljem poboljšanja gospodarskog rasta i konkurentnosti;
  - (c) dovršavaju prometnu infrastrukturu u trećim zemljama koje služe kao poveznica između dijelova osnovne mreže u Uniji;

- (d) provode sustave upravljanja prometom u tim zemljama;
- (e) promiču pomorski promet i morske autoceste, isključujući financijsku potporu lukama trećih zemalja.
- (f) omogućuju promet unutarnjim plovnim putovima s trećim zemljama.

Takvi projekti povećavaju kapacitet ili korisnost transeuropske prometne mreže u jednoj ili više država članica.

2. Ne dovodeći u pitanje stavak 1., Unija može surađivati s trećim zemljama u promicanju drugih projekata bez osiguravanja financijske potpore, ako su ti projekti namijenjeni:
- (a) promicanju interoperabilnosti između transeuropske prometne mreže i mreža trećih zemalja;
  - (b) promicanju proširenja politike transeuropske prometne mreže u treće zemlje;
  - (c) omogućavanju zračnog prometa s trećim zemljama, kako bi se promicao učinkovit i održiv gospodarski rast i konkurentnost, uključujući proširenje jedinstvenog europskog neba i poboljšanu suradnju u upravljanju zračnim prometom.
  - (d) omogućavanju pomorskog prometa i promicanju morske autoceste s trećim zemljama.

3. Projekti iz stavka 2. točaka (a) i (d) u skladu su s relevantnim odredbama iz poglavlja II.
4. Prilog III. uključuje indikativne zemljovide transeuropske prometne mreže koji se protežu do određenih susjednih zemalja.
5. Unija može koristiti postojeće ili može uspostaviti i koristiti nove koordinacijske i financijske instrumente sa susjednim zemljama, kao što su Fond za poticanje ulaganja u susjedstvu (NIF) ili Instrument prepristupne pomoći (IPA), za promicanje projekata od zajedničkog interesa.
6. Na odredbe iz ovog članka primjenjuju se relevantni postupci za međunarodne sporazume, navedeni u članku 218. UFEU-a.

## **POGLAVLJE II.**

# **SVEOBUH VATNA MREŽA**

### *Članak 9.*

#### *Opće odredbe*

1. Sveobuhvatna mreža:
  - (a) je posebno naznačena u zemljovidima i popisima iz Priloga I. i 2. dijela Priloga II.;
  - (b) je detaljnije određena opisom dijelova infrastrukture;
  - (c) zadovoljava zahtjeve prometne infrastrukture navedene u ovom poglavlju;
  - (d) čini osnovu za utvrđivanje projekata od zajedničkog interesa;
  - (e) uzima u obzir fizička ograničenja i topografske posebnosti prometne infrastrukture država članica, kao što je određeno u tehničkim specifikacijama za interoperabilnost (TSI-u).
  
2. Države članice ulažu maksimalne napore s ciljem dovršenja sveobuhvatne mreže i usklađivanja s relevantnim odredbama ovog poglavlja do 31. prosinca 2050.

*Članak 10.*  
*Opći prioriteti*

1. U razvijanju sveobuhvatne mreže, općeniti prioritet daje se mjerama koje su potrebne za:
  - (a) osiguravanje veće dostupnosti i povezivosti u svim regijama Unije, uzimajući u obzir posebne slučajeve otoka, izoliranih mreža i rijetko naseljenih, zabačenih i najudaljenijih regija;
  - (b) osiguravanje optimalne integracije oblika prijevoza i interoperabilnosti unutar oblika prijevoza;
  - (c) premošćivanje veza koje nedostaju i otklanjanje uskih grla, osobito na prekograničnim dionicama;
  - (d) promicanje učinkovitog i održivog korištenja infrastrukture i, prema potrebi, povećanje kapaciteta;
  - (e) poboljšanje ili održavanje kvalitete infrastrukture u smislu sigurnosti, zaštite, učinkovitosti, klime i, po potrebi, odgovarajuće spremnosti na katastrofe, okolišnog učinka, socijalnih uvjeta, dostupnosti za sve korisnike, uključujući starije ljude, osobe smanjene pokretljivosti i osobe s invaliditetom, i kvalitetu usluga i kontinuitet protoka prometa;

(f) provedbu i primjenu telematskih aplikacija i promicanje inovativnog tehnološkog razvoja.

2. Kako bi se nadopunile mjere iz stavka 1., posebna se pažnja posvećuje mjerama koje su potrebne za:

(a) osiguravanje sigurnosti goriva pomoću veće energetske učinkovitosti, i promicanjem korištenja alternativnih izvora energije i osobito onih s niskim ili nultim omjerom ugljika i propulzivnih sustava;

(b) ublažavanje izloženosti urbanih područja negativnim učincima tranzitnog željezničkog i cestovnog prometa;

(c) otklanjanje administrativnih i tehničkih prepreka, naročito u odnosu na interoperabilnost transeuropske prometne mreže i tržišno natjecanje;

**ODJELJAK 1.**  
**INFRASTRUKTURA ŽELJEZNIČKOG PROMETA**

*Članak 11.*  
*Dijelovi infrastrukture*

1. Infrastruktura željezničkog prometa osobito obuhvaća:
  - (a) željezničke pruge velike brzine i konvencionalne željezničke pruge, uključujući:
    - i. sporedne kolosijeke;
    - ii. tunele;
    - iii. mostove;
  - (b) teretne terminale i logističke platforme za pretovar robe u okviru željezničkog prijevoza ili između željezničkog i drugih oblika prijevoza;
  - (c) kolodvore uz pruge navedene u Prilogu I. za presjedanje putnika unutar željezničkog oblika prijevoza ili između željezničkog i drugih oblika prijevoza;
  - (d) veze kolodvora, teretnih terminala i logističkih platformi s drugim oblicima prijevoza u transeuropskoj prometnoj mreži;

(e) pripadajuću opremu;

(f) telematske aplikacije.

2. Željezničke pruge su u jednom od sljedećih oblika:

(a) željezničke pruge za promet velikih brzina koje su:

- i. posebno izgrađene pruge velikih brzina, opremljene za brzine jednake ili veće od 250 km/h;
- ii. posebno modernizirane konvencionalne pruge velikih brzina opremljene za brzine od 200 km/h;
- iii. posebno modernizirane pruge velikih brzina koje imaju posebne značajke uslijed topografskih, reljefnih ili urbanističkih ograničenja, na kojima se brzina mora prilagoditi u svakom posebnom slučaju. Ta kategorija također uključuje pruge za međusobno povezivanje mreža pruga velikih brzina i konvencionalnih pruga, pruga kroz kolodvore, pristupe terminalima, depoima itd. po kojima vozila velikih brzina voze konvencionalnim brzinama.

(b) željezničke pruge za konvencionalni promet.

3. Tehnička oprema koja je povezana sa željezničkim prugama može uključivati sustave za elektrifikaciju, opremu za ukrcaj i iskrcaj putnika i utovar i istovar tereta na kolodvorima, logističke platforme i teretne terminale. Može uključivati sve objekte i opremu, između ostalog za automatsko mijenjanje širine kolosijeka, koji su nužni za osiguranje sigurnog, zaštićenog i učinkovitog prometovanja pružnih vozila, uključujući njihov smanjeni učinak na okoliš i povećanu interoperabilnost.

#### *Članak 12.*

##### *Zahtjevi prometne infrastrukture*

1. Teretni terminali povezuju se s cestovnom infrastrukturom ili, ako je to moguće, infrastrukturom unutarnjih plovnih putova sveobuhvatne mreže.
2. Države članice osiguravaju da je željeznička infrastruktura:
  - (a) osim u slučaju izoliranih mreža, opremljena ERTMS-om;
  - (b) usklađena s Direktivom 2008/57/EZ Europskog parlamenta i Vijeća<sup>1</sup> i njezinim provedbenim mjerama radi postizanja interoperabilnosti sveobuhvatne mreže;

---

<sup>1</sup> Direktiva 2008/57/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 2008. o interoperabilnosti željezničkog sustava unutar Zajednice (SL L 191, 18.7.2008., str. 1.).

- (c) udovoljava zahtjevima TSI-ja usvojenih na temelju članka 6. Direktive 2008/57/EZ, gdje to dopušta relevantni TSI ili u okviru postupka iz članka 9. Direktive 2008/57/EZ;
  - (d) osim u slučaju izoliranih mreža, potpuno elektrificirana u pogledu pruga i, u mjeri u kojoj je to potrebno za rukovanje električnim vlakom, sporednih kolosijeka;
  - (e) usklađena sa zahtjevima utvrđenima u Direktivi 2012/34/EU, u pogledu pristupa teretnim terminalima.
- 3 Na zahtjev države članice, Komisija u opravdanim slučajevima dopušta izuzeće u pogledu zahtjeva koji prelaze zahtjeve iz Direktive 2008/57/EZ koji se tiču ERTMS-a i elektrifikacije.

### *Članak 13.*

#### *Prioriteti za razvoj željezničke infrastrukture*

Pri promicanju projekata od zajedničkog interesa koji se odnose na željezničku infrastrukturu i osim općih prioriteta iz članka 10., prednost će se dati sljedećem:

- (a) primjeni ERTMS-a;
- (b) prelasku na standardne nominalne širine kolosijeka od 1 435 mm

- (c) ublažavanju utjecaja buke i vibracija uzrokovanih željezničkim prometom, posebice pomoću mjera za vozni park i infrastrukturu, uključujući pregrade za zaštitu od buke;
- (d) ispunjavanju zahtjeva za infrastrukturu i poboljšanju interoperabilnosti;
- (e) poboljšanju sigurnosti na pružnim prijelazima;
- (f) ovisno o slučaju, povezivanju infrastrukture željezničkog prometa s infrastrukturom luka unutarnjih plovnih putova.

## **ODJELJAK 2.**

### **INFRASTRUKTURA PROMETA NA UNUTARNJIM PLOVNIM PUTOVIMA**

#### *Članak 14.*

##### *Dijelovi infrastrukture*

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

- (d) pripadajuću infrastrukturu, kao što su ustave, dizala, mostovi, rezervoari te povezane mjere za sprečavanje poplava koje mogu imati pozitivan utjecaj na navigaciju unutarnjim plovnim putovima;
  - (e) luke unutarnjih plovnih putova uključujući infrastrukturu nužnu za prijevoz unutar lučkog područja;
  - (f) pripadajuću opremu;
  - (g) telematske aplikacije, uključujući RIS;
  - (h) veze luka unutarnjih plovnih putova s drugim oblicima prijevoza u transeuropskoj prometnoj mreži;
2. Da bi postale dio sveobuhvatne mreže, luke unutarnjih plovnih putova moraju imati godišnji obujam prekrcaja tereta koji prelazi 500 000 tona. Ukupni godišnji obujam prekrcaja tereta mora se temeljiti na najnovijem raspoloživom trogodišnjem prosjeku, prema objavi Eurostata.

3. Oprema povezana s unutarnjim plovnim putovima može uključivati opremu za utovar i istovar tereta u lukama unutarnjih plovnih putova. Povezana oprema može posebice uključivati propulziju i operativne sustave koji smanjuju onečišćenje okoliša, kao što je voda i onečišćenje zraka, potrošnju energije i emisije ugljika. Može također uključivati objekte za prihvat otpada, uređaje za opskrbu električnom energijom s kopna, uređaje za prikupljanje otpadnog ulja, kao i opremu za lomljenje leda, hidrološka snimanja, jaružanje luke i lučkih prilaza kako bi se osigurala plovnost tijekom cijele godine.

#### *Članak 15.*

##### *Zahtjevi prometne infrastrukture*

1. Države članice osiguravaju da luke unutarnjih plovnih putova budu povezane s cestovnom ili željezničkom infrastrukturom.
2. Luke unutarnjih plovnih putova nude najmanje jedan teretni terminal otvoren za sve prijevoznike na nediskriminirajući način i primjenjuju transparentne pristojbe.

3. Države članice osiguravaju da:

- (a) rijeke, kanali i jezera ispunjavaju minimalne zahtjeva za unutarnje plovne putove klase IV., kao što je utvrđeno u novoj klasifikaciji unutarnjih plovni putova uspostavljenoj Europskom konferencijom ministara prometa (ECMT) i osiguraju postojanje stalne visine mosta, ne dovodeći u pitanje članke 35. i 36. ove Uredbe;

Na zahtjev države članice, Komisija u opravdanim slučajevima dopušta izuzeće za minimalne zahtjeve za gaz (manji od 2,50 m) i minimalnu visinu ispod mosta (manju od 5,25 m);

- (b) rijeke, kanali i jezera održavaju se tako da se očuva dobar plovni status, istovremeno poštujući primjenjivo pravo okoliša.
- (c) rijeke, kanali i jezera su opremljeni RIS-om.

## Članak 16c

### *Prioriteti za razvoj infrastrukture unutarnjih plovnih putova*

Pri promicanju projekata od zajedničkog interesa koji se odnose na infrastrukturu unutarnjih plovnih putova, osim općih prioriteta iz članka 10., prednost se daje sljedećem:

- (a) za postojeće unutarnje plovne putove: provođenje mjera koje su nužne za postizanje standarda unutarnjih plovnih putova klase IV.;
- (b) prema potrebi, ostvarivanje viših standarda za modernizaciju postojećih plovnih putova i za stvaranje novih plovnih putova u skladu s tehnološkim aspektima infrastrukture ECMT-a kako bi se zadovoljili tržišni zahtjevi;
- (c) provođenje telematskih aplikacija, uključujući RIS;
- (d) povezivanje infrastrukture luke unutarnjih plovnih putova s infrastrukturom željezničkog teretnog i cestovnog prometa;
- (e) obraćanje posebne pažnje na rijeke slobodnog toka, koje su gotovo u prirodnom stanju, a za koje je moguće donijeti posebne mjere;
- (f) promicanje održivog prometa unutarnjim plovnim putovima;
- (g) modernizacija i proširenje kapaciteta infrastrukture potrebne za prijevoz unutar lučkog područja.

**ODJELJAK 3.**  
**INFRASTRUKTURA CESTOVNOG PROMETA**

*Članak 17.*  
*Dijelovi infrastrukture*

1. Infrastruktura cestovnog prometa osobito obuhvaća:

(a) kvalitetne ceste, uključujući:

i. mostove;

ii. tunele;

iii. raskrižja;

iv. prijelaze;

v. čvorišta;

vi. ojačane rubnike;

(b) parkirališta i odmorišta;

(c) pripadajuću opremu;

- (d) telematske aplikacije, uključujući ITS;
  - (e) teretne terminale i logističke platforme;
  - (f) veze teretnih terminala i logističkih platformi s drugim oblicima prijevoza u transeuropskoj prometnoj mreži;
  - (g) autobusne stanice.
2. Kvalitetne ceste navedene u stavku 1. točki (a) su one koje imaju važnu ulogu u međugradskom teretnom i putničkom prometu, ujedinjuju glavna gradska i gospodarska središta, međusobno su povezana s drugim oblicima prometa i povezuju planinske, zabačene, kontinentalne i rubne NUTS 2 regije sa središnjim regijama Unije. Te se ceste moraju adekvatno održavati kako bi omogućavale siguran i zaštićen promet.
3. Kvalitetne ceste su posebno projektirane i izgrađene za promet motornih vozila i one su ili autoceste, brze ceste ili konvencionalne strateške ceste.
- (a) Autocesta je cestovna prometnica posebno projektirana i namijenjena prometu motornih vozila, koja nema neposrednog pristupa susjednom zemljištu te koja:
    - i. sadrži, osim na posebnim mjestima ili privremeno, odvojene kolničke trakove za promet u dva smjera, međusobno odijeljene trakom koji nije namijenjen za promet ili, iznimno, nekim drugim sredstvom;

- ii. se ne križa u istoj razini niti s jednom drugom cestom, željezničkom ili tramvajskom prugom, biciklističkom stazom ili pješačkom stazom; te
    - iii. je posebnim prometnim znakom označena kao autocesta.
  - (b) Brza cesta je cestovna prometnica namijenjena za promet motornih vozila koja je dostupna prvenstveno putem priključnih ili kontroliranih raskrižja i koja:
    - i. zabranjuje zaustavljanje i parkiranje na kolničkom traku; te
    - ii. se ne križa u razini niti s jednom drugom željezničkom ili tramvajskom prugom;
  - (c) Konvencionalna strateška cesta je cestovna prometnica osim autoceste ili brze ceste, koja je još uvijek cesta visoke kvalitete, kao što je navedeno u stavcima 1. i 2.
4. Oprema povezana s cestama posebno može uključivati opremu za upravljanje prometom, informiranje i sustav vođenja prometa, ubiranje naknada korisnika, za sigurnost, za smanjenje negativnih učinaka na okoliš, za punjenje gorivom i napajanje vozila na alternativni pogon i za sigurna parkirališta za komercijalna vozila.

## Članak 18.

### *Zahtjevi prometne infrastrukture*

Države članice osiguravaju da:

- (a) ceste budu usklađene s odredbama članka 17. stavka 3. točaka (a), (b) ili (c);
- (b) sigurnost infrastrukture cestovnog prometa bude osigurana, nadzirana i, po potrebi, poboljšana u skladu s postupkom predviđenim u Direktivi 2008/96/EZ Europskog parlamenta i Vijeća<sup>1</sup>;
- (c) cestovni tuneli dulji od 500 m budu usklađeni s Direktivom 2004/54/EZ Europskog parlamenta i<sup>2</sup>.
- (d) gdje je to primjenjivo, interoperabilnost sustava naplate bude osigurana u skladu s Direktivom 2004/52/EZ Europskog parlamenta i Vijeća<sup>3</sup> i s Odlukom Komisije 2009/750/EZ<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> Direktiva 2008/96/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 19. studenog 2008. o upravljanju sigurnošću cestovne infrastrukture (SL L 319, 29.11.2008., str. 59.).

<sup>2</sup> 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.)

<sup>3</sup> Direktiva 2004/52/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o interoperabilnosti elektroničkih sustava za naplatu cestarine u Zajednici (SL L 166, 30.4.2004., str. 124.).

<sup>4</sup> Odluka Komisije 2009/750/EZ od 6. listopada 2009. o definiranju europske elektroničke naplate cestarine i njezinih tehničkih elemenata (SL L 268, 13.10.2009. str. 11.).

- (e) svaki inteligentni prometni sustavi koji uvede tijelo javne vlasti za infrastrukturu cestovnog prometa bude usklađen s Direktivom 2010/40/EU te da se uvede na način koji je u skladu s delegiranim aktima donesenima u okviru te Direktive.

### *Članak 19.*

#### *Prioriteti za razvoj cestovne infrastrukture*

Pri promicanju projekata od zajedničkog interesa koji se odnose na cestovnu infrastrukturu, osim općih prioriteta iz članka 10., prednost će se dati sljedećem:

- (a) poboljšanju i promicanju sigurnosti na cestama;
- (b) upotrebi ITS-a, osobito upravljanju sustavima multimodalnih informacija i prometa i integriranih sustava komunikacije i naplate;
- (c) uvođenju novih tehnologija i inovacija koje promiču prijevoz s niskom razinom ugljika;
- (d) osiguravanju odgovarajućeg parkirališta za komercijalne korisnike koje nudi dostatnu razinu sigurnosti i zaštite.
- (e) ublažavanju prometnog zagušenja na postojećim cestama.

## ODJELJAK 4.

### INFRASTRUKTURA POMORSKOG PROMETA I MORSKIH AUTOCESTA

#### *Članak 20.*

#### *Dijelovi infrastrukture*

1. Infrastruktura pomorskog prometa osobito obuhvaća:
  - (a) pomorski prostor;
  - (b) morske kanale;
  - (c) pomorske luke, uključujući infrastrukturu nužnu za prijevoz unutar lučkog područja;
  - (d) veze luka s drugim oblicima prijevoza u transeuropskoj prometnoj mreži;
  - (e) nasipe, ustave i dokove;
  - (f) navigacijsku opremu;
  - (g) lučke prilaze i otvorene dijelove luke;
  - (h) lukobrane;

- (i) morske autoceste
- (j) pripadajuću opremu;
- (k) telematske aplikacije, uključujući e-pomorske servise i VTMISS.

2. Pomorske luke su ulazne i izlazne točke za kopnenu infrastrukturu sveobuhvatne mreže. One zadovoljavaju najmanje jedan od sljedećih kriterija:

- (a) ukupni godišnji opseg putničkog prometa prelazi 0,1 % ukupnog godišnjeg opsega putničkog prometa svih pomorskih luka u Uniji. Referentni iznos tog ukupnog opsega je najnoviji dostupan trogodišnji prosjek, temeljen na statističkim podacima koje objavljuje Eurostat;
- (b) ukupni godišnji opseg tereta – za prekrcaj rasutog ili nerasutog tereta – prelazi 0,1 % odgovarajućeg ukupnog godišnjeg opsega tereta prekrcanog u svim pomorskim lukama Unije. Referentni iznos tog ukupnog opsega je najnoviji dostupan trogodišnji prosjek, temeljen na statističkim podacima koje objavljuje Eurostat.
- (c) Pomorska luka je smještena na otoku i omogućava jedinu točku pristupa NUTS 3 regiji u sveobuhvatnoj mreži.
- (d) Pomorska luka je smještena u najudaljenijoj regiji ili na rubnom području, izvan radijusa od 200 km od druge najbliže luke u sveobuhvatnoj mreži.

3. Oprema povezana s infrastrukturom pomorskog prometa može posebno uključivati opremu za upravljanje prometom i teretom, za smanjenje negativnih učinaka, uključujući negativnih učinaka na okoliš, i za korištenje alternativnih goriva, kao i opremu za osiguravanje plovnosti tijekom cijele godine, uključujući opremu za lomljenje leda, hidrološka snimanja, produbljenje luke (jaružanje), održavanje i zaštitu luke i lučkih prilaza.

#### *Članak 21.*

##### *Morske autoceste*

1. Morske autoceste, koje predstavljaju pomorsku dimenziju transeuropske prometne mreže te, doprinose ostvarivanju europskog pomorskog prometnog prostora bez prepreka. One se sastoje od prometa na kraćim relacijama, luka, pripadajuće pomorske infrastrukture, opreme te objekata, kao i pojednostavljenih administrativnih postupaka, koji omogućavaju kratku obalnu plovidbu ili pomorsko-riječne usluge prijevoza koje se pružaju između najmanje dvije luke, uključujući veze sa zaleđem. Morske autoceste uključuju:
  - (a) pomorske veze između pomorskih luka sveobuhvatne mreže ili između luke sveobuhvatne mreže i luke u trećoj zemlji, ako su takve veze strateški značajne za Uniju;

- (b) lučke objekte, teretne terminale, logističke platforme i logistička središta koja se nalaze izvan lučkog područja, no povezana su s lučkim djelatnostima, informacijske i komunikacijske tehnologije (ICT), kao što su sustavi elektronskog logističkog upravljanja i sigurnosno-zaštitne i upravno-carinske postupke u najmanje jednoj državi članici;
- (c) infrastrukturu za izravni kopneni i morski pristup.

2. Projekte od zajedničkog interesa za morske autoceste u transeuropskoj prometnoj mreži predlažu najmanje dvije države članice. One obuhvaćaju:

- (a) pomorsku vezu i njezine unutrašnje poveznice unutar osnovne mreže između dviju ili više luka osnovne mreže; ili
- (b) pomorsku vezu i njezine unutrašnje poveznice između luke osnovne mreže i luka sveobuhvatne mreže, s posebnim naglaskom na unutrašnje poveznice luka osnovne i sveobuhvatne mreže;

3. Projekti od zajedničkog interesa za morske autoceste u transeuropskoj prometnoj mreži također mogu uključivati aktivnosti koje imaju šire koristi i nisu vezane uz određene luke, kao što su usluge i djelovanja koja podupiru mobilnost ljudi i robe, aktivnosti za poboljšanje ekološkog učinka, kao što je opskrba električnom energijom s kopna, što bi brodovima omogućilo smanjenje emisije, stavljanje na raspolaganje opreme za razbijanje leda, aktivnosti koje osiguravaju plovnost tijekom cijele godine, jaružanje, objekti za alternativno napajanje gorivom, kao i optimizacija procesa, postupci i ljudski faktor, platforme ICT-a i informacijski sustavi, uključujući sustave za upravljanje prometom i elektroničke sustave za obavješćivanje.
4. Unutar dvije godine nakon svog imenovanja u skladu s člankom 51., europski koordinator za morske autoceste mora predstaviti detaljan provedbeni plan za morske autoceste, na temelju iskustva i kretanja u pomorskom prometu u Uniji, kao i predviđenog prometa na morskim autocestama.

## Članak 22.

### *Zahtjevi prometne infrastrukture*

1. Države članice osiguravaju da:
  - (a) pomorske luke budu povezane sa željezničkim prugama ili cestama i, gdje je to moguće, unutarnjim plovnim putovima sveobuhvatne mreže, osim ako fizički uvjeti ne dozvoljavaju takvu povezanost;
  - (b) svaka pomorska luka za teretni promet ima barem jedan terminal koji je na raspolaganju korisnicima na nediskriminirajući način i koji primjenjuje transparentne pristojbe;
  - (c) morski kanali, otvoreni dijelovi luke i estuariji povezuju dva mora ili omogućuju pristup s mora do pomorskih luka i odgovaraju najmanje unutarnjem plovnom putu klase IV.
2. Države članice dužne su osigurati da luke uključuju opremu nužnu za potporu ekološkom učinku brodova u lukama, osobito uređaje za prihvat broskog otpada i ostataka tereta u skladu s Direktivom 2000/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća<sup>1</sup> i poštujući drugo relevantno pravo Unije.
3. Države članice provode VTMISS i sustav SafeSeaNet, kao što je određeno u Direktivi 2002/59/EZ i uvode e-pomorske servise, posebice uključujući pomorske servise putem jedinstvenog prozora, kao što je navedeno u Direktivi 2010/65/EU.

---

<sup>1</sup> Direktiva 2000/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 27. studenog 2000. o lučkim uređajima za prihvat broskog otpada i ostataka tereta (SL L 332, 28.12.2000., str. 81.).

### *Članak 23.*

#### *Prioriteti za razvoj pomorske infrastrukture*

Pri promicanju projekata od zajedničkog interesa koji se odnose na pomorsku infrastrukturu i osim prioriteta iz članka 10., prioritet će se dati sljedećem:

- (a) promicanju morskih autocesta uključujući kratku priobalnu plovidbu, omogućavanju razvoja veza sa zaleđem i osobito razvoju mjera za poboljšanje ekološkog učinka pomorskog prometa u skladu s primjenjivim zahtjevima u okviru prava Unije ili odgovarajućih međunarodnih sporazuma;
- (b) međusobnoj povezanosti pomorskih luka s unutarnjim plovnim putovima;
- (c) provedbi VTMS-a i e-pomorskih servisa;
- (d) uvođenju novih tehnologija i inovacija za promicanje alternativnih goriva i energetski učinkovitog pomorskog prometa, uključujući LNG;
- (e) modernizaciji i proširenju kapaciteta infrastrukture potrebne za promet unutar lučkog područja.

**ODJELJAK 5.**  
**INFRASTRUKTURA ZRAČNOG PROMETA**

*Članak 24.*  
*Dijelovi infrastrukture*

1. Infrastruktura zračnog prometa posebno obuhvaća:
  - (a) zračni prostor, pravce i zračne linije
  - (b) zračne luke;
  - (c) veze od zračnih luka do drugih oblika prijevoza u transeuropskoj prometnoj mreži;
  - (d) pripadajuću opremu;
  - (e) sustave za zračnu navigaciju, uključujući novu generaciju Europskog sustava upravljanja zračnim prometom ("sustav SESAR").

2. Zračne luke moraju zadovoljavati jedan od sljedećih kriterija:

- (a) Za putničke zračne luke ukupni godišnji putnički promet je najmanje 0,1 % ukupnog godišnjeg putničkog prometa svih zračnih luka u Uniji, osim ako je dotična zračna luka smještena izvan radijusa od 100 km od najbliže zračne luke u sveobuhvatnoj mreži ili izvan radijusa od 200 km ako područje u kojem se zračna luka nalazi ima željezničku prugu velikih brzina.
- (b) Za teretne zračne luke ukupni godišnji obujam tereta je najmanje 0,2 % ukupnog godišnjeg obujma tereta svih zračnih luka u Uniji.

Ukupni godišnji obujam putnika i ukupni godišnji obujam tereta temelje se na zadnjem raspoloživom trogodišnjem prosjeku, prema objavi Eurostata.

#### *Članak 25.*

##### *Zahtjevi prometne infrastrukture*

- 1. Države članice osiguravaju da svaka zračna luka koja se nalazi na njihovom državnom području ima najmanje jedan terminal koji je otvoren za sve operatore bez diskriminacije i koja primjenjuje transparentne, relevantne i poštene naknade.

2. U okviru svojih odgovornosti, države članice, dužne su osigurati da se zajednički osnovni standardi zaštite civilnog zrakoplovstva od postupanja nezakonitog ometanja, kako je usvojeno od strane Unije u skladu s Uredbom (EZ) br. 300/2008 Europskog parlamenta i Vijeća<sup>1</sup>, primjenjuju na infrastrukturu zračnog prometa sveobuhvatne mreže.
3. Države članice osiguravaju da infrastruktura za upravljanje zračnim prometom je takva da omogući provedbu Jedinstvenog europskog neba u skladu s Uredbom (EZ) br. 549/2004 Europskog parlamenta i Vijeća<sup>2</sup>, Uredbom (EZ) br. 550/2004 Europskog parlamenta i Vijeća<sup>3</sup>, Uredbom (EZ) br. 551/2004 Europskog parlamenta i Vijeća<sup>4</sup> i Uredbom (EZ) br. 552/2004 i zračnog prometa, kako bi se poboljšala učinkovitost i održivost Europskog zrakoplovnog sustava, provedbenih pravila i propisa Unije.

---

<sup>1</sup> Uredba (EZ) br. 300/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. ožujka 2008. o zajedničkim pravilima u području sigurnosti civilnog zrakoplovstva stavljajući izvan snage stavlja Uredbe (EZ) br. 2320/2002 (SL L 97, 9.4.2008., str. 72.).

<sup>2</sup> Uredba (EZ) br. 549/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 10. ožujka 2004. o utvrđivanju okvira za stvaranje jedinstvenog europskog neba (okvirna Uredba) (SL L 96, 31.3.2004., str. 1.).

<sup>3</sup> Uredba (EZ) br. 550/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 10. ožujka 2004. o pružanju usluga u zračnoj plovidbi na jedinstvenom europskom nebu (Uredba o pružanju usluga) (SL L 96, 31.3.2004., str. 10.).

<sup>4</sup> Uredbom (EZ) br. 551/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 10. ožujka 2004. o organizaciji i korištenju zračnog prostora na jedinstvenom europskom nebu (Uredba o zračnom prostoru) (SL L 96, 31.3.2004., str. 20.).

## Članak 26.

### *Prioriteti za razvoj infrastrukture zračnog prometa*

Pri promicanju projekata od zajedničkog interesa koji se odnose na infrastrukturu zračnog prometa, osim prioriteta iz članka 10., prednost se daje sljedećem:

- (a) povećanju kapaciteta zračnih luka;
- (b) potpori realizacije Jedinog europskog neba i sustava upravljanja zračnim prometom, posebice onih koji provode sustav SESAR.
- (c) poboljšanju multimodalne međusobne povezanosti između zračnih luka i infrastrukture drugih oblika prijevoza;
- (d) poboljšanju održivosti i ublažavanju utjecaja zrakoplovstva na okoliš.

**ODJELJAK 6.**  
**INFRASTRUKTURA ZA MULTIMODALNI PRIJEVOZ**

*Članak 27.*  
*Dijelovi infrastrukture*

Teretni terminali ili logističke platforme zadovoljavaju najmanje jedan od sljedećih kriterija:

- (a) njihov godišnji pretovar za pakirani teret prelazi 800 000 tona ili, za rasuti teret 0,1 % od odgovarajućeg ukupnog godišnjeg volumena tereta pretovarenog u svim pomorskim lukama Unije;
- (b) u slučajevima kada niti jedan teretni terminal ili logistička platforma nije u skladu s točkom (a) u regiji NUTS 2, tada dotična država članica određuju dotični terminal ili platformu kao glavni teretni terminal ili logističku platformu koji su povezani barem cestama i željeznicom za tu regiju NUTS 2, ili u slučaju država članica bez željezničkog sustava, povezani samo cestama.

*Članak 28.*

*Zahtjevi prometne infrastrukture*

1. Države članice dužne su osigurati, na pošten način i bez diskriminacije, da:
  - (a) su prometni čvorovi povezani s bilo kojim od sljedećih mjesta: teretnim terminalima, putničkim kolodvorima, lukama na unutarnjim plovnim putovima, zračnim lukama i pomorskim lukama, radi omogućavanja multimodalnog prijevoza putnika i tereta;
  - (b) ne dovodeći u pitanje važeće pravo Unije i nacionalno pravo, teretni terminali i logističke platforme, luke unutarnjih plovnih putova i pomorske luke, zračne luke koje se bave prekrcajem tereta opremljene su za pružanje protoka informacija u okviru te infrastrukture i između različitih oblika prijevoza duž logističkog lanca. Takvi sustavi posebice trebaju omogućiti pružanje informacije u realnom vremenu o raspoloživom kapacitetu infrastrukture, protoku prometa i pozicioniranju, praćenju i sljedivosti, i osigurati sigurnost i zaštitu tijekom multimodalnih vožnji.
  - (c) ne dovodeći u pitanje važeće pravo Unije i nacionalno pravo, kontinuirani putnički promet diljem sveobuhvatne mreže olakšava se uz pomoć odgovarajuće opreme i raspoloživosti telematskih aplikacija na željezničkim kolodvorima, autobusnim kolodvorima, zračnim lukama i, gdje je relevantno, pomorskim lukama i lukama unutarnjih plovnih putova.

2. Teretni terminali opremljeni su dizalicama, pokretnim trakama i drugim uređajima za premještanje tereta između različitih oblika prijevoza i za pozicioniranje i skladištenje tereta.

### *Članak 29.*

#### *Prioriteti razvoj infrastrukture multimodalnog prijevoza*

Pri promicanju projekata od zajedničkog interesa koji se odnose na infrastrukturu multimodalnog prijevoza, osim općih prioriteta iz članka 10., prednost se daje sljedećem:

- (a) osiguranju učinkovite međupovezanosti i integracije infrastrukture sveobuhvatne mreže, uključujući prolaznu infrastrukturu gdje je to nužno i prolazne teretne terminale i logističke platforme;
- (b) uklanjanju glavnih tehničkih i administrativnih barijera u multimodalnom prometu;
- (c) razvijanju neometanog protoka informacija između različitih oblika prometa i omogućavanju multimodalnih i jednododalnih usluga koje se trebaju pružiti diljem europskog prometnog sustava.

**ODJELJAK 7.**  
**ZAJEDNIČKE ODREDBE**

*Članak 30.*  
*Gradska čvorovi*

Pri razvoju sveobuhvatne mreže u gradskim čvorovima, cilj je država članica, gdje je to moguće, osigurati:

- (a) za prijevoz putnika; međupovezanost između željezničke, cestovne, zračne i, prema potrebi, infrastrukture unutarnjih plovnih putova i pomorske infrastrukture sveobuhvatne mreže;
- (b) za prijevoz tereta: međupovezanost između željezničke, cestovne, i, prema potrebi, infrastrukture unutarnjih plovnih putova, zračne i pomorske infrastrukture sveobuhvatne mreže;
- (c) odgovarajuću povezanost između različitih željezničkih kolodvora, luka ili zračnih luka sveobuhvatne mreže unutar gradskog čvora;
- (d) neometanu povezanost između infrastrukture sveobuhvatne mreže i infrastrukture regionalnog i lokalnog prometa i dostavu tereta u urbanim mjestima, uključujući objedinjenje logističkih i distribucijskih centara;

- (e) ublažavanje izloženosti urbanih područja negativnim učincima tranzitnog željezničkog i cestovnog prometa, koje može uključivati zaobilaženje urbanih područja;
- (f) promicanje učinkovite gradske isporuke tereta s niskom razinom buke i niskom razinom ugljika.

*Članak 31.*

*Telematske aplikacije*

1. Telematske aplikacije moraju biti takve da omogućuju upravljanje prometom i razmjenu informacija unutar i između različitih oblika prijevoza za multimodalni promet i prijevozne usluge s dodanom vrijednošću, te unapređivanje sigurnosti, zaštite i okolišnog učinka, te pojednostavljuje administrativnih postupaka. Telematske aplikacije omogućavaju neometanu povezanost između infrastrukture sveobuhvatne mreže i infrastrukture regionalnog i lokalnog prometa.
2. Telematske aplikacije provode se, gdje je to izvodivo, diljem Unije, kako bi se omogućio postojanje niza interoperabilnih osnovnih kapaciteta u svim državama članicama.

3. Telematske aplikacije iz ovog članka, za pojedine oblike prijevoza, uključuju posebice:
- za željeznice: ERTMS;
  - za unutarnje plovne putove;
  - za cestovni prijevoz: ITS
  - za pomorski prijevoz: VTMIS i e-pomorski servis, uključujući usluge na jedinstvenom prozoru kao što je jedinstveni pomorski prozor, sustav lučke zajednice i odgovarajući carinski informacijski sustavi;
  - za zračni promet: sustave upravljanja zračnim prometom, osobito onih koji proizlaze iz sustava SESAR;

*Članak 32.*

*Održive usluge teretnog prijevoza*

Države članice posebnu pozornost obraćaju na projekte od zajedničkog interesa koji i pružaju djelotvorne usluge teretnog prijevoza koje koriste infrastrukturu sveobuhvatne mreže te doprinose smanjenju emisija ugljičnog dioksida i drugih negativnih utjecaje na okoliš i koji imaju za cilj:

- (a) poboljšanje održivog korištenja prometne infrastrukture, uključujući učinkovito upravljanje tom infrastrukturom;
- (b) promicanje upotrebe inovativnih prijevoznih usluga, uključujući morske autoceste, telematske aplikacije i razvoj pomoćne infrastrukture potrebne za postizanje ekoloških i sigurnosnih ciljeva koji su uglavnom srodni tim uslugama, kao i uspostavu odgovarajućih struktura upravljanja;
- (c) omogućavanje usluga multimodalnog prijevoza uključujući potrebne prateće informacijske tokove i poboljšanje suradnje između pružatelja usluga prijevoza;
- (d) poticanje učinkovitosti resursa i emisija ugljika, osobito u području vuče vozila, pogonskih/parnih sustava, planiranja sustava i poslovanja;

- (e) analiziranje i pružanje informacija okarakteristikama voznog parka i učinkovitosti, administrativnim zahtjevima i ljudskim resursima;
- (f) poboljšanje veza s najosjetljivijim i najizoliranijim dijelovima Unije, posebice s najudaljenijim, otočnim, nepristupačnim i planinskim regijama.

### *Članak 33.*

#### *Nove tehnologije i inovacije*

Kako bi sveobuhvatna mreža držala korak s inovativnim tehnološkim razvojem i njegovom primjenom, cilj je posebice:

- (a) podržavanje i promicanje dekarbonizacije prijevoza prelaskom na inovativne i održive prijevozne tehnologije;
- (b) omogućavanje dekarbonizacije svih oblika prijevoza kroz poticanje energetske učinkovitosti, uvođenje alternativnih propulzivnih sustava, uključujući sustave opskrbe električnom energijom, i osiguravanje pripadajuće infrastrukture. Takva infrastruktura može uključivati električne mreže i druga postrojenja nužna za opskrbu energije, može voditi računa o povezanosti infrastrukture i vozila i može obuhvatiti telematske aplikacije;
- (c) poboljšanje sigurnosti i održivosti kretanja osoba i prijevoza robe;

- (d) poboljšanje poslovanja, upravljanja, dostupnosti, interoperabilnosti, multimodalnosti i učinkovitosti mreže, uključujući putem multimodalnog izdavanja karata i koordinacije voznih redova;
- (e) promicanje učinkovitih načina za pružanje dostupnih i razumljivih informacija svim građanima u vezi međusobnog povezivanja, interoperabilnosti i multimodalnosti;
- (f) promicanje mjera za smanjenje vanjskih troškova, kao što su prometno zagušenje, narušavanje zdravlja i onečišćenje bilo kojeg oblika, uključujući buku i emisije;
- (g) uvođenje sigurnosne tehnologije i kompatibilnih standarda za identifikaciju na mrežama;
- (h) poboljšanje spremnosti na klimatske promjene;
- (i) daljnje unapređenje razvoja i primjene telematskih aplikacija unutar i između različitih oblika prijevoza.

#### *Članak 34.*

##### *Sigurna i zaštićena infrastruktura*

Države članice posvećuju dužnu pažnju kako bi osigurale da prijevozna infrastruktura pruža sigurnost i zaštitu za kretanje putnika i roba.

### *Članak 35.*

#### *Otpornost infrastrukture na klimatske promjene i okolišne katastrofe*

Tijekom planiranja infrastrukture, države članice trebale bi posvetiti dužnu pozornost poboljšanju spremnosti na klimatske promjene i na ekološke katastrofe.

### *Članak 36.*

#### *Zaštita okoliša*

Procjena utjecaja planova i projekata na okoliš provodi se u skladu s pravom Unije u pogledu okoliša koje je na snazi, uključujući direktive 92/43/EEZ, 2000/60/EZ, 2001/42/EZ 2009/147/EZ i 2011/92/EU.

### *Članak 37.*

#### *Dostupnost za sve korisnike*

Prometna infrastruktura omogućava neometano kretanje i dostupnost svim korisnicima, posebice starijim ljudima, osobama smanjenje pokretljivosti i putnicima s invaliditetom.

Projektiranje i izgradnja prometne infrastrukture mora biti u skladu s odgovarajućim zahtjevima propisanim pravom Unije.

## **POGLAVLJE III.**

### **OSNOVNA MREŽA**

#### *Članak 38.*

##### *Određivanje osnovne mreže*

1. Osnovna mreža prikazana na zemljovidima iz Priloga I. sastoji od onih dijelova sveobuhvatne mreže koji su od najvećeg strateškog značaja za postizanje ciljeva za razvoj politike transeuropske prometne mreže i odražava rastuće prometne zahtjeve i potrebu za multimodalnim prijevozom. Ona posebice pomaže u suočavanju s povećanom mobilnošću i osiguravanju visokog sigurnosnog standarda, kao i doprinosu razvijanja prometnog sustava s niskom razinom ugljika.
2. Osnovna mreža je međusobno povezana u čvorove i omogućava povezanost između država članica s prijevoznim infrastrukturnim mrežama susjednih zemalja.
3. Ne dovodeći u pitanje članak 1. stavak 4. i članak 47. stavke 2. i 3., države članice poduzimaju odgovarajuće mjere da se Osnovna mreža razvije u skladu s odredbama ovog poglavlja do 31. prosinca 2030.

U skladu s člankom 57., provedbu osnovne mreže ocjenjuje Komisija do 31. prosinca 2023.

## Članak 39.

### *Infrastrukturni zahtjevi*

1. Kako bi se omogućilo učinkovito korištenje resursa prometne infrastrukture i za putnike i za prijevoz tereta, te osigurali dostatni kapaciteti, moraju se uzeti u obzir inovativne tehnologije, telematske aplikacije i regulatorne mjere kao i mjere upravljanja za korištenje infrastrukture.
2. Infrastruktura osnovne mreže mora udovoljavati svim zahtjevima iz Poglavlja II. Osim toga, infrastruktura osnovne mreže zadovoljava sljedeće zahtjeve ne dovodeći u pitanje stavak 3:
  - (a) za infrastrukturu željezničkog prometa:
    - i. potpuna elektrifikacija pruga i, koliko je potrebno za rukovanje električnim vlakom, sporednih kolosijeka;
    - ii. teretne linije osnovne mreže kao što je navedeno u Prilogu I.: najmanje 22,5 t osovinsko opterećenje, 100 km/h brzina pruge i mogućnost vožnje vlakova duljine 740 m;
    - iii. puna primjena ERTMS-a;

- iv. nominalna širina kolosijeka za nove željezničke pruge: 1 435 mm, osim u slučajevima gdje je nova linija produžetak mreže čija je širina kolosijeka različita i koja je odvojena od glavnih željezničkih linija u Uniji.

Izolirane mreže izuzete su od zahtjeva i. do iii;

(b) za infrastrukturu unutarnjih plovnih putova i pomorskog prometa:

- dostupnost alternativnih čistih goriva;

(c) za infrastrukturu cestovnog prometa:

- zahtjevi iz članka 17. stavka 3. točke (a) ili (b);
- izgradnja odmorišta približno svakih 100 km na autocestama u skladu s potrebama društva, tržišta i okoliša, kako bi se, inter alia, omogućilo dovoljno parkirališta za komercijalne korisnike cesta uz odgovarajuću razinu sigurnosti i zaštite;
- dostupnost alternativnih čistih goriva;

(d) za infrastrukturu zračnog prometa:

- kapacitet za raspoloživost alternativnih čistih goriva.

3. Ne dovodeći u pitanje Direktivu 2008/57/EZ, na zahtjev države članice, što se tiče infrastrukture željezničkog prometa, izuzeća može odobriti Komisija u opravdanim slučajevima u pogledu duljine vlaka, ERTMS-a, osovinskog opterećenja, elektrifikacije i brzine vlakova.

Na zahtjev države članice, što se tiče infrastrukture cestovnog prometa, izuzeća od odredbi iz članka 17. stavka 3. točaka (a) ili (b) može odobriti Komisija u opravdanim slučajevima sve dok je osigurana odgovarajuća razina sigurnosti.

Opravdani slučajevi iz ovoga stavka moraju uključivati slučajeve u kojima investicija u infrastrukturu ne može biti opravdana društveno-ekonomskim uvjetima troškova i koristi.

#### *Članak 40.*

##### *Razvoj osnovne mreže*

Prometna infrastruktura uključena u osnovnu mrežu razvijena je u skladu s pripadajućim odredbama poglavlja II.

## *Članak 41.*

### *Čvorovi osnovne mreže*

1. Čvorovi osnovne mreže su određeni u Prilogu II. i uključuju:
  - (a) gradske čvorove, uključujući njihove luke i zračne luke;
  - (b) pomorske luke i luke unutarnjih plovni putova;
  - (c) granične prijelaze prema susjednim zemljama;
  - (d) željezničko-cestovne terminale;
  - (e) zračne luke za prijevoz tereta i putnika.
2. Pomorske luke osnovne mreže navedene u dijelu 2. Priloga II. moraju biti povezane s infrastrukturom željezničkog i cestovnog prometa i, gdje je to moguće, s unutarnjim plovni putovima transeuropske prometne mreže najkasnije do 31. prosinca 2030., osim ako to fizički uvjeti ne dozvoljavaju takvu povezanost.
3. Glavne zračne luke navedene u dijelu 2. Priloga II. moraju biti povezane s infrastrukturom željezničkog i cestovnog prometa transeuropske prometne mreže najkasnije do 31. prosinca 2050., osim ako fizički uvjeti ne dozvoljavaju takvu povezanost. Uzimajući u obzir potencijalne prometne zahtjeve, takve zračne luke su integrirane u željezničku mrežu velikih brzina gdje god je to moguće.

**POGLAVLJE IV.**  
**PROVEDBA OSNOVNE MREŽE**  
**PREKO KORIDORA OSNOVNE MREŽE**

*Članak 42.*

*Instrument osnovne mreže*

1. Koridori osnovne mreže su instrument za olakšavanje koordinirane provedbe osnovne mreže. Kako bi doveli do multimodalnog prometa koji učinkovito koristi resurse i time doprinosi koheziji putem poboljšanje teritorijalne suradnje, koridori osnovne mreže moraju biti usmjereni na
  - (a) modalnu integraciju,
  - (b) interoperabilnost i
  - (c) usklađeni razvoj infrastrukture, posebice u prekograničnim dionicama i uskim grlima.
  
2. Koridori osnovne mreže omogućavaju državama članicama da ostvare usklađen i sinkroniziran pristup s obzirom na investiciju u infrastrukturu, kako bi se na najučinkovitiji način upravljalo kapacitetima. Koridori osnovne mreže podupiru sveobuhvatnu primjenu interoperabilnih sustava upravljanja prometom i, ako je potrebno, korištenje inovacija i novih tehnologija.

### *Članak 43.*

#### *Definicija koridora osnovne mreže*

1. Koridori osnovnih mreža pokrivaju najvažnije promete na velike udaljenosti u osnovnoj mreži a namijenjeni su, posebice, za poboljšanje prekograničnih veza unutar Unije.
2. Koridori osnovne mreže su multimodalni i otvoreni za uključivanje svih oblika prijevoza obuhvaćenih ovom Uredbom. Oni prelaze najmanje dvije granice i, ako je moguće, uključuju najmanje tri vrsta prijevoza, uključujući, prema potrebi, morske autoceste.

### *Članak 44.*

#### *Popis koridora osnovne mreže*

1. Popis koridora osnovne mreže utvrđen je u dijelu I. Priloga Uredbi (EU) br. .../2013<sup>\*</sup>. Države članice moraju sudjelovati, kako je predviđeno u ovom poglavlju, u tim koridorima osnovne mreže.
2. Komisija je dužna staviti na raspolaganje shematski indikativne zemljovide koridora osnovne mreže u obliku lako dostupnom javnosti.

---

<sup>\*</sup> SL: molimo umetnite broj uredbe iz dokumenta PE-CONS 76/13.

## *Članak 45.*

### *Koordinacija koridora osnovne mreže*

1. Kako bi se olakšala koordinirana provedba koridora osnovne mreže, ERTMS-a i morskih autocesta, Komisija je dužna imenovati, u dogovoru s dotičnim državama članicama, i nakon savjetovanja s Europskim parlamentom i Vijećem, osobu ili jednog ili više europskih koordinatora.
2. Europski se koordinator odabire, posebno, na temelju njegovog/njenog iskustva vezanog uz pitanja koja se odnose na prijevoz i financiranje i/ili društveno i gospodarsko vrednovanje i vrednovanje utjecaja velikih projekata na okoliš, kao i njegovog/njenog iskustva vezanog uz europske institucije.
3. Odluka Komisije kojom se imenuje europski koordinator određuje kako on/ona moraju obavljati zadaće navedene u stavku 5.
4. Europski koordinator djeluje u ime i za račun Komisije koja osigurava potrebnu tehničku potporu. Zadaća europskog koordinatora odnosi se na jedinstveni koridor osnovne mreže odnosno na provedbu ERTMS-a ili na provedbu morskih autocesta.

5. Europski koordinator:

- (a) podupire koordiniranu provedbu dotičnog koridora osnovne mreže, a posebice pravodobnu provedbu plana rada za taj koridor osnovne mreže;
- (b) sastavlja zajedno s državama članicama plan rada za koridor i nadzire njegovu provedbu;
- (c) savjetuje se s forumom koridora u vezi s tim planom i njegovom provedbom;
- (d) izvještava države članice, Komisiju i, prema potrebi, sve druge subjekte izravno uključene u razvoj koridora osnovne mreže o svim teškoćama s kojima se susreću, a posebice kad se pojave prepreke za razvoj koridora, imajući u vidu pomoć pri pronalasku iznalaženju odgovarajućih rješenja;
- (e) svake godine sastavlja izvješće za Europski parlament, Vijeće, Komisiju i dotične države članice o napretku postignutom u provedbi koridora osnovne mreže;
- (f) razmatra potražnju za uslugama prijevoza, mogućnosti korištenja investicijskih fondova i financiranja te korake koje treba poduzeti i uvjete koje treba ispuniti kako bi se olakšao pristup takvim fondovima odnosno financiranju i daje odgovarajuće preporuke.

6. Europski koordinator može savjetovati, zajedno s drugim državama članicama, regionalne i lokalne vlasti, prijevoznike, korisnike prijevoza i predstavnike civilnog društva u vezi s planom rada i njegovom provedbom.
7. Dotične države članice surađuju s europskim koordinatorom i pružaju koordinatoru podatke potrebne radi izvršavanja zadaća iz ovog članka, uključujući podatke o razvoju koridora u svim relevantnim nacionalnim infrastrukturnim planovima.
8. Ne dovodeći u pitanje primjenjivo pravo Unije i nacionalno pravo, Komisija može zahtijevati mišljenje europskog koordinatora pri pregledavanju prijave za Unijino financiranje koridora osnovne mreže za koje je odgovoran europski koordinator kako bi se osigurala dosljednost i napredovanje svakog koridora.
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 koje vrijeme, u dogovoru s dotičnim državama članicama, okončati taj mandat. Zamjena se može imenovati u skladu s postupkom utvrđenim u stavku 1.

## Članak 46.

### *Upravljanje koridorima osnovne mreže*

1. U obavljanju njegovih/njenih zadataka koji se odnose na plan rada i njegovu provedbu, za svaki koridor osnovne mreže, relevantnom europskom koordinatoru pomažu tajništvo i savjetodavni forum (forum koridora). U dogovoru s dotičnim državama članicama, forum koridora osniva europski koordinator koji njime i predsjedava. Dotične države članice dogovaraju članstvo u forumu koridora za svoj dio koridora osnovne mreže.
2. U dogovoru s dotičnim državama članicama, koordinator može osnovati i predsjedavati radnim skupinama koridora koje se usredotočuju na:
  - (a) modalnu integraciju,
  - (b) interoperabilnost,
  - (c) usklađeni razvoj infrastrukture u prekograničnim dionicama.

*Članak 47.*

*Plan rada*

1. Do...<sup>\*</sup>, svaki europski koordinator dostavlja dotičnim državama članicama plan rada analizirajući razvoj koridora. Nakon što su ga odobrile države članice plan rada dostavlja se Europskom parlamentu, Vijeću i Komisiji kao informacija.

Plan rada obuhvaća posebice opis karakteristika, prekogranične dionice i ciljeve koridora osnovne mreže, primjenjujući ciljeve i prioritete navedene u člancima 4. i 10. Plan rada uključuje analizu:

- (a) provedbe interoperabilnih sustava upravljanja prometom;
- (b) plan za uklanjanje fizičkih, tehničkih, operativnih i administrativnih barijera između i unutar oblika prijevoza i za unapređenje učinkovitog multimodalnog prometa i usluga;
- (c) po potrebi, mjere za poboljšanje administrativnih i tehničkih kapaciteta za osmišljavanje, planiranje, projektiranje, ugovaranje, provedbu i nadzor projekata od zajedničkog interesa;

---

<sup>\*</sup> SL: molimo umetnite datum: godinu dana nakon stupanja na snagu ove Uredbe.

- (d) mogućih učinaka klimatskih promjena na infrastrukturu i, po potrebi, predloženih mjera za jačanje spremnosti na klimatske promjene;
- (e) mjera koje je potrebno poduzeti kako bi se ublažile emisije stakleničnih plinova, buke i, po potrebi, drugih negativnih utjecaja na okoliš;

Plan rada uključuje pojedinosti o javnim savjetovanjima koja podupiru razvoj plana rada i njegovu provedbu.

Plan rada također obuhvaća analizu zahtijevane investicije, uključujući:

- popis projekata za produljenje, obnovu ili ponovno uvođenje prometne infrastrukture iz članka 2. stavka 2. za svaki oblik prijevoza uključenog u koridor osnovne mreže;
- različite izvore predviđene u suradnji s dotičnim državama članicama za fondove i financiranje, na međunarodnoj, nacionalnoj, regionalnoj, lokalnoj razini i na razini Unije, uključujući, gdje god je moguće, predviđene sustave za unakrsno financiranje, kao i privatni kapital, zajedno s iznosom preuzetih obveza i, gdje je potrebno, upućivanje na doprinose Unije predviđene u okviru financijskih programa Unije.

2. Podložno članku 1. stavku 4. i članku 54., a nakon odobrenja dotičnih država članica, Komisija može donijeti provedbene akte za prekogranične i horizontalne dimenzije planova rada za koridor osnovne mreže.

Nakon donošenja i po odobrenju država članica, Komisija prilagođava te provedbene akte, kako bi se uzeli u obzir ostvareni napredak, kašnjenja na koja se nailazilo odnosno ažurirani nacionalni programi.

Ti provedbeni akti donose se u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 52. stavka 2.

3. Europski koordinator podupire države članice u provedbi plana rada, posebice u vezi:
- (a) planiranja investicija, povezanih troškova i vremenskog slijeda provedbe za koje se procjenjuje da su potrebni za provedbu koridora osnovne mreže;
  - (b) određivanja mjera kojima je cilj promicanje uvođenja u promet novih tehnologija i upravljanje kapacitetima i, po potrebi, smanjenja vanjskih troškova, posebice emisije stakleničnih plinova i buke.

*Članak 48.*

*Suradnja sa željezničkim teretnim koridorima*

1. Mora se osigurati adekvatna suradnja između koridora osnovne mreže i željezničkih teretnih koridora kako je predviđeno u Uredbi (EU) br. 913/2010, kako bi se izbjeglo dupliciranje aktivnosti, posebice pri utvrđivanju plana rada ili osnivanju radnih skupina.
2. Odredbe ovog poglavlja ne dovode u pitanje upravljačke strukture navedene u Uredbi (EU) br. 913/2010.

**POGLAVLJE V.**  
**ZAJEDNIČKE ODREDBE**

*Članak 49.*

*Ažuriranje i izvješćivanje*

1. Države članice obavještavaju Komisiju redovito, cjelovito i transparentno o napretku ostvarenom u provedbi projekata i ulaganjima u ovu svrhu. To uključuje prenošenje godišnjih podataka, koliko god je to moguće, putem interaktivnog geografskog i tehničkog informacijskog sustava za transeuropsku prometnu mrežu (TENtec). To uključuje sve relevantne podatke o projektima od zajedničkog interesa koji primaju sredstva Unije.

Komisija osigurava da TENtec bude javno i lako dostupan i da sadrži specifične i ažurirane podatke o oblicima i iznosima sufinanciranja projekta od strane Unije, te o napretku svakog projekta.

Komisija osigurava da TENtec ne učini javno dostupnom niti jednu informaciju koja je komercijalno povjerljiv ili koja bi mogla dovesti u pitanje ili neprimjereno utjecati na bilo koji proces javne nabave u državi članici.

Komisija stavlja na raspolaganje informacije o financijskoj potpori koja se pruža u okviru drugih prava Unije, uključujući Kohezijski fond, Europski fond za regionalni razvoj i Horizont 2020. i u obliku kredita i instrumenata financiranja koje je utvrdila Europska investicijska banka.

2. Države članice dostavljaju Komisiji sažetke nacionalnih planova i programa koje one pripremaju s ciljem razvoja transeuropske prometne mreže. Kad su donesene, države članice šalju nacionalne planove i programe Komisiji radi obavijesti.

3. Svake dvije godine počevši s \*, Komisija objavljuje izvješće o napretku u njezinoj, provedbi koje se dostavlja Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija radi informacije. Izvješće pokriva korištenje različitih oblika financijske potpore iz stavka 1., za razne oblike prijevoza i druge elemente osnovne i sveobuhvatne mreže u svakoj državi članici.

Izvješće također analizira razvoj transeuropske prometne mreže. Također daje opći pregled Komisijinog usklađivanja svih oblika financijske pomoći s ciljem potpore dosljedne primjene smjernica u skladu s njihovim ciljevima i prioritetima.

4. Prema članku 172. stavku 2. UEFU-a, Komisija ima ovlasti donijeti delegirane akte u skladu s člankom 53. ove Uredbe o prilagodbi Priloga I. i II. kako bi se uzele u obzir eventualne promjene koje proizlaze iz kvantitativnih graničnih vrijednosti određenih člankom 14., člankom 20., člankom 24. i člankom 27. ove Uredbe. Kod prilagodbe tih Prilogâ, Komisija:

- (a) uključuje logističke platforme, teretne terminale, željezničko-cestovne terminale, riječne luke, pomorske luke i zračne luke u sveobuhvatnu mrežu, ako je dokazano da zadnji dvogodišnji prosjek opsega prometa prelazi relevantni prag;

---

\* SL: molimo unesite datum stupanja na snagu ove Uredbe

- (b) isključuje logističke platforme, teretne terminale, željezničko-cestovne terminale, luke unutarnjih plovnih putova, pomorske luke i zračne luke u sveobuhvatnu mrežu, ako je dokazano da je prosjek opsega prometa tijekom zadnjih šest godina ispod relevantnog praga;
- (c) usklađuje zemljovide za cestovnu, željezničku infrastrukturu i infrastrukturu unutarnjih plovnih putova, na strogo ograničen način kako bi se odrazio napredak u završetku mreže; Pri prilagodbi tih zemljovida, Komisija ne smije prihvatiti bilo kakvu prilagodbu na trasi voznog puta koja je iznad one dopuštene relevantnim postupkom odobrenja.

Prilagodbe u točkama (a) i (b) temelje se na zadnjim raspoloživim statističkim podacima koje objavljuje Eurostat ili, ako ti statistički podaci nisu dostupni, na podacima nacionalnih statističkih ureda država članica. Prilagodbe u točki (c) temelje se na podacima koje su, u skladu sa stavkom 1., pružile države članice.

- 5. Projekti od zajedničkog interesa koji se odnose na infrastrukturu koja je nedavno uključena putem delegiranog akta u transeuropsku prometnu mrežu prihvatljivi su za potrebe članka 7. stavka 5. od datuma stupanja na snagu tih delegiranih akata donesenih na temelju stavka 4. ovog članka.

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 4 ovog članka. Prestanak prihvatljivosti ne utječe na financiranje, niti na odluke o dodjeli sredstava koju donosi Komisija prije toga datuma.

6. Podložno članku 172. stavku 2. UFEU-a, Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 53. ove Uredbe u vezi prilagodbe Priloga III. kako bi uključila ili prilagodila indikativne zemljovide susjednih zemalja, temeljene na visokoj razini sporazuma o prometnim infrastrukturnim mrežama između Unije i susjednih zemalja o kojima je riječ.

#### *Članak 50.*

##### *Uključivanje javnih i privatnih zainteresiranih strana*

1. Projekti od zajedničkog interesa odnose se na sve izravno zainteresirane strane. One mogu biti druge subjekte, osim država članica, koje mogu uključivati regionalne i lokalne vlasti, rukovoditelje i korisnike infrastrukture kao i industriju i civilno društvo.
2. U planiranju i izvedbi faze nekog projekta moraju se zadovoljiti, kada je to prikladno, nacionalni postupci koji se odnose na regionalne i lokalne vlasti, kao i na civilno društvo, na koje utječe projekt od zajedničkog interesa. U tom pogledu, Komisija mora poticati razmjenu dobre prakse.

3. Ove zainteresirane strane navedene u stavku 1. mogu, u okviru svoje nadležnosti, osim instrumenta za povezivanje Europe i Kohezijskog fonda, također koristiti neke druge specifične europske programe, a posebice one koji podržavaju regionalni razvoj, „Europsku teritorijalnu suradnju”, „Istraživanje i inovacije” ili „Okoliš i djelovanje na klimu”. Te zainteresirane strane mogu tako doprinijeti ciljevima ove Uredbe i nadalje ih konkretno jačati:
- (a) poboljšanje regionalne mobilnosti, a time promicanje pristupa transeuropskoj prometnoj mreži za sve regije Unije;
  - (b) promicanje prekograničnih projekata;
  - (c) integraciju gradskih čvorova u transeuropsku prometnu mrežu (uključujući i promicanje održive gradske mobilnosti);
  - (d) promicanje održivih prometnih rješenja, kao što su poboljšane dostupnosti putem javnog prijevoza, telematskih aplikacija, intermodalnih terminala/ multimodalnih prijevoznih lanaca, niske razine ugljika i drugih inovativnih rješenja prijevoza, i poboljšanje utjecaja na okoliš;
  - (e) unapređenje suradnje između različitih zainteresiranih strana.

*Članak 51.*

*Temeljna načela za procjenu društveno-ekonomske analize troškova i koristi i europske dodane vrijednosti*

Na temelju ciljeva iz članka 4., Komisija objavljuje temeljna načela koja ona koristi za procjenu društveno-ekonomske analize troškova i koristi i europske dodane vrijednosti s obzirom na projekte od zajedničkog interesa, za koje se traže sredstva Unije.

*Članak 52.*

*Odbor*

1. Komisiji pomaže odbor. Taj odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011.
2. Kod upućivanja na ovaj stavak primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) br. 182/2011. Ako odbor ne dostavi mišljenje, Komisija ne donosi nacrt provedbenog akta i primjenjuje se članak 5. stavak 4. treći podstavak Uredbe (EU) br. 182/2011.

*Članak 53.*  
*Delegiranje ovlasti*

1. Ovlasti za donošenje delegiranih akata dodijeljene su Komisiji, a podložne uvjetima navedenim u ovom članku.
2. Ovlasti za donošenje delegiranih akata iz članka 49. stavka 4. i 6. dodjeljuju se Komisiji na razdoblje od pet godina od ..... \* Komisija izrađuje izvješće u vezi s delegiranim ovlastima ne kasnije od devet mjeseci prije isteka petogodišnjeg razdoblja. Delegiranje ovlasti prešutno se produljuje za razdoblja jednakog trajanja osim ako se Europski parlament ili Vijeće takvom produljenju ne usprotive ne kasnije od tri mjeseca prije isteka svakog razdoblja.
3. Europski parlament ili Vijeće mogu u bilo kojem trenutku opozvati delegiranje ovlasti iz članka 49. stavka 4. i 6. Odlukom o opozivu prestaje delegiranje ovlasti navedeno u toj odluci. Ta odluka stupa na snagu sljedećeg dana od dana objave u Službenom listu Europske unije ili na kasniji datum koji je u njoj utvrđen. Odluka ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već stupili na snagu.
4. Čim donese delegirani akt, Komisija o tome istovremeno šalje priopćenje Europskom parlamentu i Vijeću.

---

\* SL: Molimo umetnite datum stupanja na snagu ove Uredbe.

5. Delegirani akt donesen u skladu s člankom 49. stavkom 4. i 6. stupa na snagu samo ako se tome ne usprotive ni Europski parlament ni Vijeće u roku od dva mjeseca po priopćavanju Europskom parlamentu i Vijeću o tom aktu ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće izvijestili Komisiju da se ne protive. Ovo se razdoblje produžuje za 2 mjeseca na inicijativu Europskog parlament ili Vijeća.

#### *Članak 54.*

##### *Preispitivanje*

1. Do 31 prosinca 2023., Komisija, nakon savjetovanja prema potrebi s državama članicama i, prema potrebi, uz pomoć europskih koordinatora, obavlja preispitivanje provedbe osnovne mreže, vrednujući:
- (a) usklađenost s odredbama iz ove Uredbe;
  - (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 vrednovanju se uzima u obzir, inter alia, utjecaj razvoja prometnih obrazaca i relevantnih kretanja u infrastrukturnim investicijskim planovima.

Osim obavljanja tog preispitivanja, Komisija, u suradnji s državama članicama, ocjenjuje trebaju li novi dijelovi, kao što su neki bivši prekogranični prioritetni projekti navedeni u Odluci br. 661/2010/EU biti uključeni u osnovne mreže. Komisija predstavlja zakonski prijedlog ako je potrebno.

2. Kad obavljanja tog preispitivanja, Komisija procjenjuje hoće li osnovne mreže, kao što je predviđeno u ovoj Uredbi, biti usklađene s odredbama iz poglavlja III. do 2030. uzimajući u obzir gospodarsku i financijsku situaciju u Uniji i u pojedinim državama članicama. Komisija također vrednuje, u dogovoru s državama članicama, treba li osnovnu mrežu mijenjati kako bi se uzela u obzir kretanja prometnih tokova i nacionalna investicijska planiranja. Ako je potrebno, Komisija može podnijeti prijedlog za izmjenu ove Uredbe; za taj prijedlog, Komisija može također odrediti datum za završetak sveobuhvatne mreže kako je navedeno u članku 9. stavku 2.

### *Članak 55.*

#### *Jedinstveno tijelo za kontakt*

Države članice mogu imenovati jedinstveno tijelo za kontakt s ciljem omogućavanja i koordinacije postupaka izdavanja dozvola za projekte od zajedničkog interesa, osobito prekogranične projekte, u skladu s primjenjivim pravom Unije.

### *Članak 56.*

#### *Kašnjenje završetka osnovne mreže*

U slučaju značajnijeg kašnjenja početka ili završetka radova na osnovnoj mreži, Komisija može zatražiti od dotičnih država članica da dostave razloge za kašnjenje. Države članice dostavljaju takve razloge u roku od tri mjeseca. Na temelju danog odgovora Komisija se savjetuje s dotičnim državama članicama radi rješavanja problema koji je prouzročio kašnjenje.

### *Članak 57.*

#### *Izuzeca*

Odredbe koje se odnose na željeznice, a posebice svaki zahtjev za povezivanje zračnih i pomorskih luka sa željeznicom ne odnosi se na Cipar i Maltu, dok god se na njihovom državnom području ne uspostavi željeznički sustav.

## Članak 58.

### *Prijelazne odredbe*

1. Odluke o financiranju donesene na temelju Uredbe (EZ) br. 680/2007 Europskog parlamenta i Vijeća<sup>1</sup> temeljene na Odluci br. 661/2010/EU, čije donošenje je u tijeku u vrijeme stupanja na snagu ove Uredbe i dalje su predmet Odluke br. 661/2010/EU u verziji koja je bila na snazi na... \*.
2. Upućivanje na „prioritetne projekte” kako su nabrojani u Prilogu III. Odluci br. 661/2010/EU, tumači se kao pozivanje na „osnovnu mrežu” kao što je definirano u ovoj Uredbi.

## Članak 59.

### *Stavljanje izvan snage*

Ne dovodeći u pitanje članak 58.b ove Uredbe i članak 7. stavak 2. točku (d) Uredbe (EU) br. .../2013<sup>\*</sup>, Odluka br. 661/2010/EZ stavlja se izvan snage.

---

<sup>1</sup> Uredba (EZ) br. 680/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2007. o utvrđivanju općih pravila za dodjeljivanje financijske pomoći Zajednice u području transeuropskih prometnih i energetske mreže (SL L 162, 22.6.2007., str. 1.).

\* SL: Molimo umetnite datum: dan prije dana stupanja na snagu ove Uredbe.

\* SL: Molimo umetnite broj uredbe u dokumentu PE-CONS 76/13.

*Članak 60.*  
*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 ...

*Za Europski parlament*  
*Predsjednik*

*Za Vijeće*  
*Predsjednik*

---