

Bruxelles, 17. prosinca 2021.
(OR. en)

15109/21

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

**TRANS 760
CODEC 1669
IA 210**

PRIJEDLOG

Od:	Glavna tajnica Europske komisije, potpisala direktorica Martine DEPREZ
Datum primitka:	15. prosinca 2021.
Za:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, glavni tajnik Vijeća Europske unije
Br. dok. Kom.:	COM(2021) 812 final
Predmet:	Prijedlog UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže, izmjeni Uredbe (EU) 2021/1153 i Uredbe (EU) br. 913/2010 te stavljanju izvan snage Uredbe (EU) br. 1315/2013

Za delegacije se u prilogu nalazi dokument COM(2021) 812 final.

Priloženo: COM(2021) 812 final



EUROPSKA
KOMISIJA

Strasbourg, 14.12.2021.
COM(2021) 812 final

2021/0420 (COD)

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

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

(Tekst značajan za EGP)

{SEC(2021) 435 final} - {SWD(2021) 471 final} - {SWD(2021) 472 final} -
{SWD(2021) 473 final}

OBRAZLOŽENJE

1. KONTEKST PRIJEDLOGA

• Razlozi i ciljevi prijedloga

Ovaj zakonodavni prijedlog revizije Uredbe (EU) br. 1315/2013 o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže (TEN-T) ključno je djelovanje u okviru europskog zelenog plana i strategije za održivu i pametnu mobilnost. Cilj je Uredbe o mreži TEN-T na razini EU-a uspostaviti djelotvornu multimodalnu mrežu željezničke infrastrukture, unutarnjih plovni putova, ruta za kratku obalnu plovību i cesta povezanih s gradskim čvorovima, morskim lukama i lukama unutarnjih plovni putova, zračnim lukama i terminalima u EU-u. Pri reviziji su se nastojali riješiti problemi nedovoljnih i/ili nepotpunih standarda za infrastrukturu mreže TEN-T i neintegriranosti standarda za infrastrukturu za alternativna goriva u okviru mreže TEN-T koja negativno utječe na klimu i okoliš. U mreži TEN-T usto su problem uska grla u pogledu kapaciteta i nedovoljna mrežna povezivost sa svim regijama, što onemogućuje multimodalnost. Nadalje je potrebno riješiti problem nedovoljne sigurnosti i pouzdanosti infrastrukture mreže TEN-T. Konačno, instrumenti upravljanja ne odgovaraju novim potrebama, a oblikovanje mreže TEN-T potrebno je preispitati kako bi se povećala usklađenost s drugim politikama.

U skladu s tim revizijom Uredbe o mreži TEN-T nastoje se ostvariti četiri glavna cilja. Prvi je cilj učiniti promet ekološki prihvatljivijim uspostavom odgovarajuće temeljne infrastrukture kako bi se smanjili prometno zagušenje, emisije stakleničkih plinova te onečišćenje zraka i vode tako što će se svaka vrsta prijevoza učiniti učinkovitijom i omogućiti da se aktivnosti prijevoza sve više obavljaju održivijim oblicima prijevoza. Posebno se namjerava olakšati povećanje udjela željezničkog prijevoza, kratke obalne plovību i prijevoza unutarnjim plovni putovima kako bi modalni sastav prometnog sustava bilo održiviji, čime bi se smanjili njegovi negativni vanjski učinci. Drugi je cilj olakšati neometani i učinkoviti promet, poticati multimodalnost i interoperabilnost među vrstama prijevoza u mreži TEN-T i bolje integrirati gradske čvorove u mrežu. Uklanjanjem uskih grla i premošćivanjem veza koje nedostaju te poboljšanjem multimodalnosti i interoperabilnosti u europskom prometnom sustavu pridonijet će se dovršenju unutarnjeg tržišta. Treći je cilj povećati otpornost mreže TEN-T na klimatske promjene i druge prirodne opasnosti ili katastrofe uzrokovane ljudskim djelovanjem. TEN-T mora biti otporan na moguće negativne učinke klimatskih promjena kako bi se zaštitila javna ulaganja i osigurala mogućnost njihova daljnjeg korištenja u novim klimatskim uvjetima; osim toga, trebalo bi podupirati klimatsku neutralnost uključivanjem troškova emisija stakleničkih plinova u analizu troškova i koristi. Posljednji je cilj poboljšati učinkovitost alata za upravljanje mrežom TEN-T, racionalizirati instrumente za izvješćivanje i praćenje te preispitati oblikovanje mreže TEN-T.

U okviru te revidirane politike mreže TEN-T trebali bismo težiti izgradnji pouzdane, neometane i visokokvalitetne transeuropske prometne mreže koja će do 2050. osigurati održivu povezivost u cijeloj Europskoj uniji bez fizičkih praznina, uskih grla ili veza koje nedostaju. Ta mreža pridonijet će dobrom funkcioniranju unutarnjeg tržišta, ekonomskoj, socijalnoj i teritorijalnoj koheziji EU-a i ciljevima europskog zelenog plana. Trebala bi se razvijati postupno, uz prijelazne rokove do 2030. i 2040.

Ova je inicijativa dio Programa rada Komisije za 2021., odnosno njegova Priloga I. (Nove inicijative).

- **Dosljednost s postojećim odredbama politike u tom području**

Kao glavni stup politike prometne infrastrukture EU-a Uredba o mreži TEN-T omogućuje donošenje komplementarnih politika i ovisi o njima. Standardi i zahtjevi utvrđeni u Uredbi o mreži TEN-T izravno su povezani s relevantnim ciljevima i potrebama u drugim prometnim sektorima/područjima, a time i s drugim zakonodavstvom koje je usmjerenije na pojedinačne sektore. To na primjer znači da željeznička infrastruktura mreže TEN-T mora biti u skladu sa zakonodavstvom o interoperabilnosti utvrđenim u željezničkoj politici kako bi se osigurali neometani prekogranični promet i mobilnost. Slično tomu, cestovna infrastruktura mreže TEN-T mora se temeljiti na zakonodavstvu EU-a o cestovnoj sigurnosti i biti u skladu s njim. Snažan okvir Uredbe o mreži TEN-T potreban je i za provedbu sektorskih politika jer TEN-T služi kao infrastrukturna mreža za provedbu drugih sektorskih mjera ili zakonodavnih akata, od kojih su neki usmjereni na druga područja osim mreže TEN-T.

Uspješnost Uredbe o mreži TEN-T u pogledu pokazatelja kao što su oni povezani s modalnim udjelima, kvalitetnijom uslugom ili upotrebom infrastrukture za punjenje/opskrbu gorivom ovisi o koordinaciji s povezanim područjima politike. To se posebno odnosi na sinergije između mreže TEN-T i uvođenja infrastrukture za alternativna goriva (Prijedlog uredbe o infrastrukturi za alternativna goriva (Uredba AFIR)) te između mreže TEN-T i inteligentnih prometnih sustava (ITS) jer su oni u suštini međuovisni. Na primjer, Uredbom AFIR uređeno je osiguravanje mjesta za punjenje/opskrbu gorivom u mreži TEN-T, dok je Uredbom o mreži TEN-T predviđena temeljna infrastruktura za njihovo šire uvođenje iz perspektive europske mreže. Slično tomu, Direktivom o ITS-u uređena je uspostava inteligentnih prometnih sustava u mreži TEN-T u okviru opsežnijeg paketa mjera. Za provedbu Uredbe AFIR i Direktive o ITS-u potrebno je definirati mrežu TEN-T (tj. geografsko područje primjene) na temelju zemljovida koji se nalaze u Uredbi o mreži TEN-T. Ta razmatranja primjenjuju se i na druge inicijative koje su dio akcijskog plana strategije za održivu i pametnu mobilnost, kao što su revizija Uredbe o željezničkim teretnim koridorima, revizija paketa mjera za gradsku mobilnost ili akcijski plan NAIADES III. Uredbom o mreži TEN-T trasirat će se europski prometni koridori koji trebaju zamijeniti željezničke teretne koridore i koridore osnovne mreže. Time će se osigurati usklađenost razvoja mreže i pridonijeti uspostavi sinergija između infrastrukture i operativnih aspekata mreže.

- **Dosljednost u odnosu na druge politike Unije**

Djelovanje u području klime u središtu je europskog zelenog plana, koji je Europska komisija donijela u prosincu 2019. i u kojem je postavljen cilj klimatske neutralnosti EU-a do 2050. Za područje prometa u europskom zelenom planu postavljen je cilj smanjenja emisija stakleničkih plinova iz prometa od 90 % kako bi EU do 2050. postao klimatski neutralno gospodarstvo i pritom radio na ostvarenju cilja nulte stope onečišćenja.

Osim toga, mreža TEN-T usko je povezana s politikama transeuropske prometne mreže u područjima energije i telekomunikacija, a odredbe o iskorištavanju sinergija među tim trima politikama sadržane su u zakonodavstvu. Slično tomu, mreža TEN-T usko je povezana i s pomorskom politikom, tj. s činjenicom da je pomorski prijevoz jedan od ključnih sektora održivog plavog gospodarstva¹.

Kad je riječ o financiranju EU-a, Uredba o mreži TEN-T izravno je povezana s Uredbom o Instrumentu za povezivanje Europe (CEF) jer se u njoj utvrđuju projekti od zajedničkog interesa prihvatljivi u okviru CEF-a. Osim toga, infrastruktura mreže TEN-T u velikoj se mjeri financira iz europskih strukturnih i investicijskih fondova, a odnedavno i iz Fonda za

¹ Komunikacija o novom pristupu za održivo plavo gospodarstvo u EU-u, COM(2021) 240.

oporavak i otpornost. Naposljetku, TEN-T je potpuno usklađen s okolišnim i klimatskim politikama EU-a, kao što je Strategija za bioraznolikost, te sa zakonodavstvom, uključujući Okvirnu Direktivu o vodama, direktive o pticama i staništima te strategija EU-a za prilagodbu klimatskim promjenama².

2. PRAVNA OSNOVA, SUPSIDIJARNOST I PROPORCIONALNOST

• Pravna osnova

U Ugovoru o funkcioniranju Europske unije (UFEU) (članci od 170. do 172.) propisani su uspostava i razvoj transeuropskih mreža u područjima prometa, telekomunikacija i energetske infrastrukture³. Unijin je cilj promicati međupovezanost i interoperabilnost nacionalnih mreža i pristup tim mrežama. Unija osobito vodi računa o potrebi povezivanja otoka, regija bez izlaza na more i rubnih regija sa središnjim regijama Unije (članak 170. UFEU-a). U tu svrhu Unija utvrđuje niz smjernica koje obuhvaćaju ciljeve, prioritete i osnovne crte mjera predviđenih u području transeuropskih mreža. U tim smjernicama utvrđuju se projekti od zajedničkog interesa i provode sve mjere koje se eventualno pokazuju potrebnima za omogućavanje interoperabilnosti mreža, osobito u području tehničke standardizacije, te se njima mogu poduprijeti projekti od zajedničkog interesa koje podupiru države članice. Osim toga, Komisija može i Kohezijskim fondom osnovanim u skladu s člankom 177. pridonijeti financiranju određenih projekata u državama članicama u području prometne infrastrukture. Jednako je tako predviđena suradnja s trećim zemljama kako bi se osigurala interoperabilnost mreža (članak 171. UFEU-a).

• Supsidijarnost (za neisključivu nadležnost)

U UFEU-u je utvrđeno da transeuropske mreže omogućuju građanima Unije, gospodarskim subjektima i regionalnim zajednicama da ostvare punu korist od područja bez unutarnjih granica. Osim toga, vodi se računa o potrebi za jačanjem gospodarske, socijalne i teritorijalne kohezije Unije i promicanjem njezina cjelokupno usklađenog razvoja.

Politika mreže TEN-T stoga sama po sebi prelazi granice država članica jer je usmjerena na jedinstveni prekogranični sustav europske mreže. Očito je da jedna država članica sama ne može uspostaviti takvu mrežu na razini Europe. Da države članice isključivo same razvijaju infrastrukturu, nacionalni interesi često bi prevagnuli nad europskim interesom. Tako bi se izgubile prednosti održive i visokokvalitetne europske prometne mreže. Osim toga, u ovom se slučaju vjerojatno ne bi dovoljno razmotrila pitanja prekogranične povezivosti i interoperabilnosti jer države članice uglavnom daju prednost vezama unutar države čak i kad su prekogranični projekti ključni da bi se iskoristile prednosti cijele mreže i uklonila uska grla koja stvaraju prometno zagušenje. To ne bi samo ugrozilo neometano putovanje i povezivost u cijeloj Europi, već bi dovelo i do moguće neusklađenosti nacionalnih pristupa planiranju. S druge strane, različiti standardi i zahtjevi u pogledu interoperabilnosti u različitim državama članicama EU-a onemogućili bi neometane prometne tokove u EU-u i čak bi povećali troškove za korisnike prijevoza. Općenito, neometani TEN-T bez fizičkih praznina u koji su integrirana inteligentna i inovativna rješenja ključan je za funkcioniranje unutarnjeg tržišta, povećanje kohezije i doprinos ciljevima europskog zelenog plana.

Od njezine uspostave kao politike EU-a 1993. države članice, regije, gradovi i industrijski dionici kontinuirano potvrđuju ukupnu dodanu vrijednost politike mreže TEN-T. Osim toga,

² Stvaranje Europe otporne na klimatske promjene – nova strategija EU-a za prilagodbu klimatskim promjenama, COM(2021) 82 final.

³ Ugovor o funkcioniranju Europske unije, glava XVI., Transeuropske mreže (članci od 170. do 172.).

jedan je od glavnih zaključaka evaluacije postojeće Uredbe o mreži TEN-T da TEN-T donosi dodanu vrijednost EU-a. Usmjeravanje djelovanja na stvaranje zajedničke prometne mreže na razini cijele Europe jasno je prepoznato kao vizija čije koristi premašuju ono što se može postići isključivo nacionalnim djelovanjem. Osiguravanje zajedničkog i usklađenog temelja na razini EU-a za utvrđivanje „projekata od zajedničkog interesa”, a time i za usklađivanje rada širokog raspona dionika na planiranju i provedbi jasna je i naširoko prepoznata dodana vrijednost mreže TEN-T.

To vrijedi i za dimenziju gradskih čvorova jer je važno da je gradski promet dobro povezan s međuregionalnim i međunarodnim prometom. Naime, uloga gradskih čvorova u mreži TEN-T premašuje lokalnu razinu jer aktivnosti prijevoza u mreži TEN-T počinju i/ili završavaju u tim čvorovima ili prolaze kroz njih, što iziskuje dobru koordinaciju među različitim razinama kako bi se izbjegla uska grla.

No politika gradske mobilnosti ostaje uglavnom u nadležnosti država članica (lokalnih tijela). Djelovanje EU-a trebalo bi ostati ograničeno na aspekte gradske mobilnosti koji se odnose na međuregionalni i međunarodni promet. To vrijedi i za održavanje infrastrukture: održavanje infrastrukture ostat će glavna odgovornost država članica, no nužno je minimalnim pravilima u Uredbi o mreži TEN-T zajamčiti da će TEN-T nastaviti pružati kvalitetne usluge građanima i poduzećima.

- **Proporcionalnost**

Kako je detaljno opisano u poglavlju 7. procjene učinka uz ovaj Prijedlog, nijedna opcija politike ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje općih ciljeva politike. Predloženim djelovanjem potiče se preusmjeravanje prometa na održivije vrste prijevoza kako bi se mogle ostvariti povećane klimatske ambicije za 2030. i opći cilj postizanja klimatske neutralnosti do 2050. Opcije politike namijenjene su stvaranju usklađenog okvira politike i usklađene prometne mreže visokih standarda kao temelja za ostvarivanje ciljeva drugih sektorskih politika. Osmišljene su kako bi se izbjegli nerazmjerni učinci na javna tijela, upravitelje infrastrukture i pružatelje usluga mobilnosti, posebno na temelju postojećeg sustava upravljanja i njegova proširivanja. To je u cijelosti dokazano u evaluaciji Uredbe (EU) br. 1315/2013 i analizi osnovnog scenarija na kojoj se temelji procjena učinka revizije te uredbe. One su stoga potpuno u skladu s načelom proporcionalnosti.

- **Odabir instrumenta**

Budući da je riječ o prijedlogu revizije postojeće uredbe, čini se opravdanim zadržati taj instrument.

3. REZULTATI *EX POST* EVALUACIJA, SAVJETOVANJA S DIONICIMA I PROCJENA UČINKA

- Ex post* evaluacije/provjere primjerenosti postojećeg zakonodavstva**

Evaluacijom Uredbe o mreži TEN-T (SWD(2021) 117 final)⁴ zaključeno je da mreža TEN-T svim relevantnim dionicima (tj. države članice, regije, gradovi, prometna industrija, upravitelji infrastrukture za sve vrste prijevoza, korisnici) pruža zajednički okvir politike kojim se nastoji postupno dovršiti zajednička i dosljedna mreža europske prometne infrastrukture. To daje europsku perspektivu nacionalnom planiranju infrastrukture te više odgovara na potrebe i donosi više koristi od pojedinačnih nacionalnih pristupa. No evaluacijom se zaključilo i da treba još više raditi na ostvarivanju novih političkih ciljeva. Od donošenja Uredbe o mreži TEN-T 2013. kontekst politike znatno se promijenio, posebno donošenjem europskog zelenog plana, strategije za održivu i pametnu mobilnost i akcijskog plana za nultu stopu onečišćenja. Veze između zaključaka *ex post* evaluacije, uključujući utvrđene nedostatke, i Prijedloga navedene su u nastavku:

Glavni zaključci <i>ex post</i> evaluacije	Prijedlog
Zaključci o relevantnosti	
Sva četiri posebna cilja Uredbe o mreži TEN-T i dalje su relevantna, jednako važna i međusobno se dopunjuju.	Posebni ciljevi te uredbe zadržavaju se i proširuju Prijedlogom.
Dokazano je da su način oblikovanja i rokovi za dovršenje utvrđeni za 2030. i 2050. primjereni.	Prijedlogom se općenito zadržavaju struktura mreže i rokovi za dovršenje, ali se dodaje novi prijelazni rok (2040.) kako bi se ostvario postupni pristup do 2050.
U slučaju posebnih ciljeva „učinkovitost razvoja infrastrukture radi lakšeg funkcioniranja unutarnjeg tržišta” i „socijalna, ekonomska i teritorijalna kohezija” postoji velika potreba za unapređenjem zahtjeva kako bi se poboljšala kvaliteta infrastrukture mreže TEN-T.	Prijedlogom se namjerava povećati kvaliteta mreže TEN-T i osigurati očuvanje te kvalitete tijekom vijeka trajanja infrastrukture. Uvode se dodatne mjere za unapređenje interoperabilnosti i pristupačnosti mreže.
Za posebni cilj „održivost” potrebno je riješiti problem neprimjerenosti kako bi se omogućila dekarbonizacija u skladu s ciljem europskog zelenog plana. Smanjenje emisija iz prometa za 90 % do 2050. ne može se postići bez primjerene mreže TEN-T koja omogućuje ekološki prihvatljiviji promet.	Prijedlogom se potvrđuju zahtjevi u skladu s potrebnim doprinosom ciljevima europskog zelenog plana za sve vrste prijevoza.
Za posebni cilj „povećanje koristi za korisnike” Uredbom o mreži TEN-T trebalo bi unaprijediti utvrđivanje, kombiniranje i provedbu projekata sa stajališta integriranih usluga za korisnike „od vrata do vrata”. Čini se da je taj trenutni nedostatak primjerenosti posebno primjetan u sektoru putničkog prijevoza.	U Prijedlogu se utvrđuju mjere za jačanje perspektive mreže TEN-T koja se odnosi na usluge i korisnike, posebno s obzirom na putnički prijevoz.
Komplementarnost između osnovne i sveobuhvatne mreže mogla bi se učvrstiti kako bi se smanjile preostale razlike u pristupačnosti i povezivosti te osigurala što veća i djelotvornija primjena parametara za kvalitetu nove infrastrukture.	U Prijedlogu se utvrđuju mjere za usklađivanje dvaju slojeva mreže (sveobuhvatna i osnovna mreža) s obzirom na standarde i zahtjeve u područjima kao što su željeznička infrastruktura, alternativna goriva ili gradski čvorovi.

⁴ Evaluacija Uredbe (EU) br. 1315/2013 o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže, SWD(2021) 117 final od 26. svibnja 2021.

Glavni zaključci <i>ex post</i> evaluacije	Prijedlog
Zaključci o djelotvornosti	
Uredba o mreži TEN-T općenito je bila vrlo djelotvorna u utvrđivanju tisuća projekata na temelju jedinstvenog okvira politike na razini cijele Europe.	Okvir za utvrđivanje projekata u mreži zadržan je u Prijedlogu.
No i dalje postoje problemi s kašnjenjem niza projekata koje je posljedica složenih pripremni postupaka, preostalih razlika između dogovorenih europskih ciljeva i nacionalne infrastrukture te planiranja ulaganja ili ograničenih alata za upravljanje na razini EU-a.	U Prijedlogu se utvrđuju mjere za usklađivanje nacionalnih interesa i odgovornosti s ciljevima mreže TEN-T uz poštovanje supsidijarnosti ⁵ .
Provedba mreže TEN-T mogla bi se dodatno unaprijediti, posebno s obzirom na nove izazove i ciljeve (dekarbonizacija, digitalizacija i povećani rizici od nepredviđenih kriza).	U Prijedlogu se utvrđuju mjere za daljnje jačanje postojećih instrumenata EU-a (npr. osnovni koridori mreže, planovi rada, provedbene odluke Komisije). Nadalje, utvrđuju se mjere za poboljšanje otpornosti mreže.
Za instrument koridorâ osnovne mreže, uključujući europske koordinate, utvrđeno je da je izuzetno relevantan i djelotvoran.	Prijedlogom se razrađuje i proširuje pojam koridora i jača uloga europskih koordinatora.
Zaključci o učinkovitosti	
Postoji prostor za racionalizaciju i jačanje alata povezanih s obvezama izvješćivanja i praćenja utvrđenih u Uredbi o mreži TEN-T.	U Prijedlogu se utvrđuju mjere racionalizacije instrumenata praćenja i mjere za olakšavanje izvješćivanja.
Koordinacija između koridorâ osnovne mreže i željezničkih teretnih koridora dovela je do određenog povećanja učinkovitosti, no postoji neiskorišteni potencijal za bolje usklađivanje dvaju instrumenata s obzirom na planiranje ulaganja i utvrđivanje projekata.	Prijedlogom se osigurava geografsko usklađivanje tih dvaju instrumenata za koridore u europske prometne koridore i dodatno jačanje koordinacije između njih.
Zaključci o usklađenosti i koordinaciji	
Za ostvarivanje ciljeva europskog zelenog plana infrastruktura mreže TEN-T trebala bi biti potpuno usklađena s odredbama koje proizlaze iz drugih inicijativa politike koje se odnose na alternativna goriva (Uredba AFIR), FuelEU Maritime i ReFuelEU Aviation.	Prijedlogom se osigurava potpuno usklađivanje s drugim inicijativama politike za alternativna goriva.
Postoji potreba za većom usklađenošću s izazovima digitalne tranzicije i drugih novih tehnologija.	Prijedlogom se osigurava potpuno usklađivanje s drugim inicijativama politike za inteligentne prometne sustave.
Zaključci o dodanoj vrijednosti EU-a	
Države članice, regije, gradovi i industrijski dionici kontinuirano potvrđuju ukupnu dodanu vrijednost politike mreže TEN-T. Osim toga, politika mreže TEN-T privlači sve veći interes izvan EU-a, posebno u susjednim zemljama, ali i u drugim regijama svijeta, na primjer s obzirom na proširenje kopnenih prometnih veza s Azijom.	Zadržan je pristup sudjelovanju trećih i susjednih zemalja. Vizija EU-a o proširenju mreže TEN-T na treće zemlje predmet je zasebne komunikacije Komisije.

⁵ Pitanje složenih i dugih pripremni postupaka razmatra se i u Direktivi (EU) 2021/1187 Europskog parlamenta i Vijeća od 7. srpnja 2021. o mjerama racionalizacije radi ubrzanja realizacije transeuropske prometne mreže (TEN-T).

Glavni zaključci <i>ex post</i> evaluacije	Prijedlog
Osiguravanje zajedničkog i usklađenog temelja na razini EU-a za utvrđivanje „projekata od javnog interesa”, a time i za usklađivanje planiranja i provedbe širokog raspona dionika, jasno je i naširoko prepoznato te ne bi bilo moguće bez Uredbe (EU) br. 1315/2013.	U Prijedlogu je zadržan i razrađen okvir mreže TEN-T za usklađeno planiranje i provedbu mreže.

• Savjetovanja s dionicima

U fazi evaluacije provedena su sljedeća savjetovanja s dionicima:

Otvoreno javno savjetovanje: Komisija je provela otvoreno javno savjetovanje od 24. travnja do 17. srpnja 2019. kao prvi korak službenog postupka revizije. Upitnik je bio dostupan na svim službenim jezicima EU-a. U okviru savjetovanja prikupljeno je više od 600 odgovora od širokog raspona dionika, uključujući javna tijela (od međunarodnih do lokalnih), upravitelje infrastrukture, korisnike komercijalnog prijevoza, civilno društvo i građane. Važno je istaknuti da je više od 150 dionika, uključujući niz država članica i ključnih europskih udruženja, iskoristilo tu prvu fazu kako bi dostavili dokumente o stajalištu u kojima upućuju na prednosti i nedostatke politike, a posebno na s njom povezane buduće prilike i potrebe. Rezultati otvorenog javnog savjetovanja analizirani su i uključeni u ukupni postupak evaluacije.

Ciljana savjetovanja s dionicima: pristup savjetovanju sa stručnim dionicima koji je osmislilo konzultantsko društvo sastojao se od triju glavnih elemenata: internetskih anketa, razgovora i studija slučaja o pitanjima od posebne važnosti. Ciljanim savjetovanjima namjeravalo se prikupiti podatke od određenih skupina dionika na lokalnoj i nacionalnoj razini te razini EU-a. Mišljenja dionika općenito su bila vrlo usklađena i nije se mogla utvrditi veća razlika između različitih skupina dionika, osim ako je drukčije navedeno u evaluaciji.

Internetske ankete: od 20. siječnja do 16. ožujka 2020. provodila se anketa kako bi se prikupili podaci o stajalištima i iskustvima dionika povezanim s Uredbom o mreži TEN-T, njezinom provedbom i dosad zabilježenim ishodima te njihova mišljenja o preporukama za budući razvoj politike EU-a u tom području. Za potrebe internetskih anketa stupilo se u kontakt s više od 2 000 dionika koji imaju iskustva s predmetnim pitanjima. Ukupno je zaprimljeno 198 važećih odgovora.

Razgovori: vodili su se razgovori s ukupno 44 dionika, koji su uključivali ispitanike u okviru ankete i predstavnike relevantnih skupina dionika. Glavni je cilj tih polustrukturiranih razgovora bio steći bolji uvid u provedbu Uredbe o mreži TEN-T, ostvarenom napretku i čimbenicima uspjeha/izazovima sa stajališta različitih dionika. Opći razgovori služili su kao dopuna analizi dokumentacije, otvorenom javnom savjetovanju i općenitoj anketi kako bi se objasnili dobiveni kvantitativni podaci i ispravili nedostaci, dopunile tematske studije slučaja i obrazložila ključna pitanja ako su podaci iz drugih izvora bili nejasni ili ih je trebalo dodatno pojasniti.

Studije slučaja: uz općenitu evaluaciju Uredbe o mreži TEN-T provedeno je devet tematskih studija slučaja o odabranim područjima politike mreže TEN-T. Provedene su u područjima za koja je u okviru Komisijina rada u fazi provedbe Uredbe o mreži TEN-T dokazano da možda nedostaje relevantnosti s obzirom na kretanja posljednjih godina i očekivana buduća kretanja. Osmišljene su i provedene tri internetske radionice s dionicima koji uključuju dužnosnike EU-

a, dionike iz prometnog sektora i socijalne partnere kako bi se potvrdili nalazi i razgovaralo o zaključcima i preporukama iz studija slučaja povezanim s gradskom mobilnošću, (digitalizacijom i) inovacijama i novim tehnologijama.

U fazi procjene učinka provedena su sljedeća savjetovanja s dionicima:

U fazi procjene učinka provedeno je **dodatno otvoreno javno savjetovanje**. Provedeno je od 10. veljače do 5. svibnja 2021. na internetskim stranicama EUSurvey. Savjetovanje je podijeljeno na pet dijelova te je započelo s općenitim pitanjem o postojećoj uredbi, nakon čega su slijedila pitanja o dodatnim mjerama koje bi se mogle poduzeti u okviru izmijenjene uredbe i područjima kojima bi trebalo posvetiti najviše pozornosti u izmijenjenoj uredbi. U okviru savjetovanja ukupno je primljeno 496 odgovora. Njime su obuhvaćena sljedeća glavna pitanja:

- mjere koje omogućuju dekarbonizaciju i smanjenje emisija tvari koje onečišćuju zrak u prometnom sustavu,
- mjere koje se odnose na kvalitetu i otpornost infrastrukture,
- mjere povezane s inovacijama, digitalizacijom i automatizacijom, i
- potencijalna područja kojima bi trebalo posvetiti najviše pozornosti u opcijama politike.

Svi odgovori dionika upotrijebljeni su u izradi Prijedloga. Odgovori primljeni u fazi evaluacije posebno su upotrijebljeni za utvrđivanje i prilagodbu mjera koje će se dalje analizirati u procjeni učinka, dok su odgovori primljeni u fazi procjene učinka bili važni za potvrđivanje odabranih mjera i opcija, a time i pristupa reviziji postojeće uredbe.

• **Prikupljanje i primjena stručnog znanja**

Revizorski sud

Revizorski sud proveo je nekoliko revizija i preispitivanja politika povezanih s prometnom infrastrukturom i mrežom TEN-T, a posebno s europskom željezničkom mrežom velikih brzina, pomorskim prijevozom u EU-u, željezničkim teretnim prijevozom u EU-u te prometnim infrastrukturnama EU-a⁶. Komisija je prema potrebi i u skladu sa svojim odgovorima na pojedina izvješća uzela u obzir relevantne preporuke u pripremi ovog Prijedloga.

Evaluacija

Evaluacija Uredbe (EU) br. 1315/2013 o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže započela je u rujnu 2018. i posebno se temeljila na popratnoj studiji za evaluaciju Uredbe o mreži TEN-T koju je provelo konzultantsko društvo Coffey⁷ i popratnoj studiji za preispitivanje politike mreže TEN-T koju je provelo društvo Panteia⁸. Prva studija odnosila se na sve odredbe Uredbe o mreži TEN-T i u okviru nje prikupljene su informacije

⁶ Tematsko izvješće 19/2018, Tematsko izvješće 23/2016, Tematsko izvješće 08/2016, Tematsko izvješće 10/2020, ali vidjeti i Pregled 09/2018 i Tematsko izvješće 19/2019.

⁷ Popratna studija za evaluaciju Uredbe (EU) br. 1315/2013 o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže. <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/1f938a68-4c20-11ec-91ac-01aa75ed71a1/language-en/format-PDF/source-243058839> (i povezane studije slučaja).

⁸ Popratna studija za preispitivanje politike mreže TEN-T o relevantnim nacionalnim planovima i programima u državama članicama. <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9beb4836-d55b-11eb-895a-01aa75ed71a1>

od svih zainteresiranih dionika i vrsta prijevoza, dok je druga studija uglavnom bila usmjerena na tijela država članica. Primijenjen je standardni triangulacijski pristup kako bi se na pitanja iz evaluacije odgovorilo s triju različitih stajališta: analizom dokumentacije, razgovorima i anketama.

Procjena učinka

Procjena učinka temeljila se na istraživanjima i analizama koje je provela Komisija. Komisija je angažirala i vanjski tim neovisnih konzultantskih društava (Ricardo Nederland B.V. kao voditelj tima zajedno s društvima Ricardo-AEA Limited, TRT Trasporti e Territorio srl (TRT) i M-Five GmbH Mobility, Futures, Innovation, Economics (M-FIVE)) za izvršavanje određenih zadataka u okviru procjene učinka, tj. za procjenu opcija politike, usporedbu opcija, procjenu administrativnih troškova i analizu otvorenog javnog savjetovanja. Vanjska popratna studija objavit će se zajedno s ovim Prijedlogom. Osim toga, društvo E3 Modelling sastavilo je osnovni scenarij na temelju modela PRIMES-TREMOVE u skladu sa scenarijem MIX na kojem se temelje procjene učinka za paket „Spremni za 55 %”. Na temelju tog osnovnog scenarija društvo M-FIVE prilagodilo je model ASTRA, a društvo TRT model TRUST.

• **Procjena učinka**

Kako bi se na odgovarajući način pristupilo ostvarenju ciljeva revizije Uredbe o mreži TEN-T, procijenjen je učinak triju opcija politike na gospodarstvo, društvo i okoliš. U okviru prve opcije politike predviđa se ažuriranje postojećih zahtjeva i standarda za kvalitetu infrastrukture mreže TEN-T te utvrđivanje odgovarajuće temeljne infrastrukture za uvođenje alternativnih goriva i inteligentnih prometnih sustava. Osim toga, ona uključuje mjere usklađivanja i racionalizacije postojećih alata za praćenje mreže TEN-T i izvješćivanje o njoj. Uključuje i preispitivanje prometne mreže i prometnih čvorova u mreži TEN-T. Druga opcija politike temelji se na prvoj opciji, ali ide korak dalje jer uključuje uvođenje novih ambicioznijih standarda za sve vrste prijevoza kako bi se pridonijelo dekarbonizaciji, smanjenju onečišćenja, digitalizaciji, otpornosti i sigurnosti sustava prometne infrastrukture. Osim toga, bolja integracija gradskih čvorova u mrežu TEN-T ostvaruje se posebnim zahtjevima za upravljanje putničkim i teretnim prometom u gradove i iz gradova. U okviru treće opcije politike, ujedno najpoželjnije opcije, ubrzava se dovršenje mreže TEN-T pomicanjem roka za dovršenje određenih standarda i dionica mreže s 2050. na 2040., pri čemu se zadržavaju ambiciozni standardi i zahtjevi uvedeni drugom opcijom. Trećom se opcijom osigurava i opsežan i usklađen razvoj mreže, odnosno temeljito preispitivanje oblikovanja mreže TEN-T.

Kad je riječ o rezultatima, treća opcija politike donosi znatne gospodarske koristi, prvenstveno povećanje BDP-a od 0,4 % u 2030., 1,3 % u 2040. i 2,4 % do 2050. u odnosu na osnovni scenarij. To je jednako povećanju BDP-a za 57 milijardi EUR u 2030., 229 milijardi EUR u 2040. i 467 milijardi EUR u 2050. u odnosu na osnovni scenarij. Većim ulaganjima u TEN-T otvorit će se dodatna radna mjesta i time povećati zaposlenost za procijenjenih 0,1 % u 2030., 0,3 % u 2040. i 0,5 % do 2050. u odnosu na osnovni scenarij, što je jednako povećanju broja zaposlenih za 200 000 u 2030., 561 000 u 2040. i 840 000 do 2050. Treća opcija pridonosi i prelasku na održivije vrste prijevoza u sektoru teretnog i putničkog prijevoza. Očekuje se da će se djelatnost željezničkog prijevoza povećati zahvaljujući predviđenoj provedbi novog standarda za željeznički prijevoz putnika (brzina pruge od 160 km/h), uvođenju standardnog profila P400 (koji omogućuje prometovanje željezničkih vagona s poluprikolicama) te proširenju primjene određenih standarda za željeznice s osnovne na sveobuhvatnu mrežu i proširenju sveobuhvatne mreže. To se odražava i u većem udjelu željezničkog sektora u modalnoj raspodjeli u odnosu na cestovni sektor. Iako je modalni udio prijevoza unutarnjim plovnim putovima i pomorskog prijevoza i dalje

uglavnom stabilan, provedba novih standarda omogućuje sektoru da apsorbira predviđeni rast opsega prometa u državama skupine EU-27 i pomorskog prometa unutar EU-a. Nadalje, predviđa se da će se emisije CO₂ i emisije tvari koje onečišćuju zrak smanjiti zbog prelaska s cestovnog prijevoza na vrste prijevoza s nižom razinom emisija, koji će se ostvariti zahvaljujući skupu mjera uključenom u treću opciju politike. Procjenjuje se da će smanjenje vanjskih troškova emisija CO₂ iznositi oko 387 milijuna EUR u odnosu na osnovni scenarij u razdoblju 2021.–2050., izraženo kao sadašnja vrijednost, a smanjenje vanjskih troškova onečišćenja zraka iznositi će oko 420 milijuna EUR. Osim toga, sigurnost na cestama poboljšat će se određivanjem standarda kvalitete i povezanih sigurnosnih značajki za sve dionice mreže na kojima dnevni promet prelazi određeni prag, čime će se smanjiti broj smrtnih slučajeva i ozlijeđenih osoba. Procjenjuje se da će smanjenje vanjskih troškova nesreća iznositi oko 3 930 milijuna EUR u odnosu na osnovni scenarij u razdoblju 2021.–2050., izraženo kao sadašnja vrijednost. Procjenjuje se da će smanjenje vanjskih troškova prometnog zagušenja na međugradskim cestama iznositi oko 2 891 milijun EUR u odnosu na osnovni scenarij u razdoblju 2021.–2050.

Kad je riječ o troškovima, najpoželjnija opcija pruža najbolju ravnotežu između ostvarenih ciljeva i ukupnih troškova provedbe. Procjenjuje se da će ulaganja u provedbu svih mjera iz treće opcije iznositi 247,5 milijardi EUR u odnosu na osnovni scenarij, izraženo kao sadašnja vrijednost u razdoblju 2021.–2050. Nadalje, procjenjuje se da će administrativni troškovi privatnog sektora iznositi 8,6 milijuna EUR u odnosu na osnovni scenarij, izraženo kao sadašnja vrijednost u razdoblju 2021.–2050., a administrativni troškovi javnih tijela iznositi će 25,4 milijuna EUR. Druge učinke povezane s emisijama buke i mogućim gubitkom bioraznolikosti teško je kvantificirati jer učinci povezani s bukom uvelike ovise o lokalnoj (prometnoj) situaciji, dok učinci povezani s bioraznolikošću ovise o konkretnoj lokaciji i značajkama infrastrukture.

Nadogradnja infrastrukture za kombinirani željeznički prijevoz i nadogradnja terminala važna je kako bi se intermodalni prijevoz u prvom redu odvijao željeznicom, unutarnjim plovnicama ili kratkom obalnom plovidbom te kako bi prve i/ili posljednje etape koje zahtijevaju cestovni prijevoz bile što kraće. Te nadogradnje infrastrukture stvorit će prilike za MSP-ove iako u nekim segmentima sudjeluju i veliki subjekti. Glavni su dionici željeznički prijevoznici na tržištu prijevoza tereta, upravitelji željezničkih teretnih terminala, prijevoznika poduzeća i upravitelji putničkih terminala. U cestovnom sektoru poboljšanje odmorišta i parkirališta za prijevoz kamionima unutar određene regije i na velike udaljenosti koristit će brojnim malim prijevozničkim poduzećima u vlasništvu vozača, koja su među najmanjim poduzećima u području prijevoza, jer ta poduzeća ovise o gustoći i kvalitetnoj mreži parkirališta.

Treća opcija dodaje važnu dimenziju kohezijskom cilju mreže TEN-T jer se njom utvrđuju gradski čvorovi i integriraju putnički/teretni terminali na cijelom području EU-a koji su ključni za regionalnu povezivost. Treća opcija ujedno najbolje potiče otpornost infrastrukture mreže TEN-T i njezinu prilagodbu klimatskim promjenama. Naposljetku, treća opcija donosi važnu vrijednost za usklađenost s drugim politikama jer se u okviru nje preispituje oblikovanje mreže TEN-T (npr. stvaranjem europskih prometnih koridora, koji će zamijeniti dvije postojeće vrste koridora – koridore osnovne mreže i željezničke teretne koridore).

- **Primjerenost i pojednostavnjenje propisa**

Ova je inicijativa dio Programa rada Komisije za 2021., odnosno njegova Priloga I. (Nove inicijative), ali ne i Priloga II. (Inicijative u okviru REFIT-a).

Njome se poboljšava funkcioniranje politike mreže TEN-T tako što se poboljšava učinkovitost regulatornog okvira u cjelini. Osim toga, pojašnjavaju se određeni zahtjevi i pojmovi. Na primjer, velik broj stručnjaka i nositelja projekata ocijenio je da je pojam „autoceste mora” kako je definiran u postojećoj uredbi presložen. Evaluacija Uredbe o mreži TEN-T potvrđuje da bi bilo korisno pojednostavniti taj pojam i uključiti ga u sveobuhvatni i integrirani pojam mreže TEN-T koji obuhvaća luke, pomorski promet i sve ostale elemente pomorske infrastrukture u korist cijelog „europskog pomorskog prostora”. Drugi je primjer trasiranje željezničkih teretnih koridora u skladu s koridorima osnovne mreže, koje će omogućiti optimizaciju instrumenata i izbjegavanje udvostručivanja, na primjer tako što bi se zahtjev izrade planova ulaganja na temelju Uredbe o željezničkim teretnim koridorima jednostavno uklonio jer se takvi planovi ulaganja preklapaju s planovima rada koje redovito sastavljaju europski koordinatori mreže TEN-T.

Utvrđena su još dva pojednostavnjenja koja će dovesti do potencijalnih ušteda troškova:

- automatski unos podataka u sustav TENtec koji omogućuje izravnu razmjenu iz izvora podataka (država članica, upravitelj infrastrukture),
- zamjena dvogodišnjih planova rada europskih koordinatora i dvogodišnjih izvješća o napretku država članica u provedbi mreže TEN-T planom rada koji sadržava prioritete za razvoj pojedinog koridora i sastavlja se svake četiri godine te kratkim godišnjim izvješćem o stanju provedbe koridora, autocesta mora (budućeg europskog pomorskog prostora) i Europskog sustava za upravljanje željezničkim prometom (ERTMS).

Premda se Prijedlogom povećavaju ukupni troškovi provedbe za tijela, iz njega proizlaze poboljšanja, posebno u smislu rasta gospodarstva i povećanja zaposlenosti, i on omogućuje održivije oblike prijevoza čije prednosti uvelike premašuju regulatorne troškove.

- **Temeljna prava**

Prijedlogom se utvrđuju relevantni zahtjevi u pogledu infrastrukture, čime će se povećati pristupačnost za sve korisnike, a time i za osobe s invaliditetom i smanjenom mobilnošću, i pridonijeti rodnoj ravnopravnosti.

4. UTJECAJ NA PRORAČUN

U procjeni učinka procijenjeno je da su administrativni troškovi u odnosu na osnovni scenarij umjereni, posebno u usporedbi s ambicioznim planovima revizije u okviru treće opcije politike. Procijenjeno je da će administrativni troškovi javnih tijela iznositi 25,4 milijuna EUR (tj. 15,8 milijuna EUR za Europsku komisiju⁹ i 9,6 milijuna EUR za javna tijela država članica), izraženo kao sadašnja vrijednost u razdoblju 2021.–2050. Nadalje, procijenjeno je da će javno financiranje (nacionalna javna sredstva, sredstva EU-a) biti glavni izvor ulaganja, koja će iznositi 244,2 milijarde EUR u odnosu na osnovni scenarij, izraženo kao sadašnja vrijednost u razdoblju 2021.–2050.

⁹ Riječ je o procjeni troškova u okviru procjene učinka na temelju prošlih troškova i iskustava. Ne trebaju se smatrati dodatnim troškovima za Komisiju. Sva odobrena sredstva povezana s mrežom TEN-T u potpunosti su pokrivena proračunom Instrumenta za povezivanje Europe (Uredba (EU) 2021/1153).

5. DRUGI ELEMENTI

• Planovi provedbe i mehanizmi praćenja, evaluacije i izvješćivanja

Komisija će, na temelju upravljačke strukture mreže TEN-T, pratiti napredak, učinke i rezultate ove inicijative primjenom skupa instrumenata upravljanja, među kojima su snažnija uloga europskih koordinatora i njihovi planovi rada. Praćenje će se dodatno ojačati u revidiranoj uredbi.

Europski koordinatori u tom su pogledu ključni jer djeluju kao ambasadori politike mreže TEN-T i posrednici za sve zainteresirane dionike koje okupljaju u takozvanim forumima koridora. Tom radu dodatno će pridonijeti snažnija uloga europskih koordinatora. Osim toga, za svaki europski prometni koridor i dva horizontalna prioriteta izradit će se posebne studije za praćenje napretka ostvarenog u pogledu pridržavanja standarda i rokova te određivanja prioriteta. To se na primjer odražava u vrlo pomnom praćenju svih planiranih ili tekućih projekata u mreži TEN-T (takozvana analiza „portfelja projekata” i polugodišnja „izvješća o provedbi projekata”). Projekti se pritom procjenjuju s obzirom na financijsku zrelost te status u smislu postupka dobivanja dozvole ili ugovaranja kako bi se problemi, na primjer kašnjenje, mogli lako uočiti i kako bi Komisija i/ili europski koordinatori mogli isplanirati intervencije. Nova uredba sadržavat će i mogućnost većeg oslanjanja na provedbene akte nego što je to dosad bilo moguće. Neće se poticati samo određivanje prioriteta na nacionalnoj razini, već će se olakšati i praćenje napretka mreže TEN-T u odnosu na ključne etape koje su utvrđene i dogovorene u tim provedbenim aktima. Oni su stoga vrlo čvrsta osnova za praćenje tih projekata jer se redoviti napredak može provjeravati u odnosu na ključne etape, a u slučaju kašnjenja mogu se poduzeti odgovarajuće mjere. Pri donošenju tih provedbenih akata predmetne države članice pristaju i na redovito izvješćivanje o ostvarenom napretku. Napredak mreže TEN-T pratit će se s obzirom na tehnički dovršetak infrastrukture mreže TEN-T u skladu s utvrđenim standardima mreže TEN-T i u odnosu na rokove utvrđene za 2030., 2040. i 2050. Pritom će standardi i zahtjevi biti ključni pokazatelji uspješnosti u odnosu na koje će se pratiti uspjeh mreže TEN-T (npr. postotak dužine dionica za željeznički teretni prijevoz koji je elektrificiran ili podnosi osovinsko opterećenje od 22,5 tona i vlakove duljine 740 m, broj pomorskih luka s pristupom željeznici). Osim toga, praćenje se neprekidno odvija i u bazi podataka TENtec, snažnom informacijskom sustavu koji će u budućnosti omogućiti automatsku i pravodobnu razmjenu podataka izravno iz izvora podataka (država članica, upravitelj infrastrukture).

• Detaljno obrazloženje posebnih odredaba prijedloga

Struktura revidirane uredbe odstupat će od strukture postojeće uredbe. Neće se više temeljiti na slojevima mreže (osnovna i sveobuhvatna) već na vrstama prijevoza, što će omogućiti bolje shvaćanje različitih zahtjeva. Sadržavat će posebne zahtjeve i zemljovide za europske prometne koridore i novi prijelazni rok do 2040. U prvim poglavljima nove uredbe objašnjavaju se opći ciljevi mreže TEN-T i postupni pristup njezinu dovršetku. Sastojat će se od sljedećih glavnih poglavlja:

Uvodne izjave

Uvodne izjave bit će posebno usmjerene na doprinos mreže TEN-T europskom zelenom planu i ciljevima strategije za održivu i pametnu mobilnost. Nadalje, u njima se opisuju veze između revidirane Uredbe o mreži TEN-T s drugim prometnim politikama za različite vrste prijevoza i s područjima politike koja nisu dio prometnog sektora, npr. okolišna i klimatska politika, socijalna politika, kohezijska politika, vanjska politika. U uvodnim se izjavama nadalje ističu aspekti planiranja infrastrukture na razini EU-a i nacionalnoj razini te aspekti financiranja.

Poglavlje I.: Opća načela

U poglavlju 1. utvrđuju se opća načela nove uredbe o mreži TEN-T. Utvrđuju se predmet i područje primjene nove uredbe. Ono sadržava definicije različitih elemenata nove uredbe i terminologije koja se upotrebljava u tekstu. Nadalje, u njemu se uvode ciljevi nove uredbe (kohezija, održivost, učinkovitost i koristi za korisnike) i način na koji će se oni ostvariti. U tom poglavlju predviđeno je i da se transeuropska prometna mreža planira, razvija i njome se upravlja na resursno učinkovit način te u skladu s primjenjivim EU-ovim i nacionalnim zahtjevima u pogledu zaštite okoliša. U sljedećim člancima opisana je geografska dimenzija strukture mreže i europskih prometnih koridora. Naposljetku, u poglavlju 1. opisana su načela projekata od zajedničkog interesa i suradnje s trećim zemljama.

Poglavlje II.: Opće odredbe

Poglavlje 2. sadržava opće odredbe nove uredbe u kojima se utvrđuju osnovna, proširena osnovna i sveobuhvatna mreža, europski prometni koridori te prioriteta za mjere u tim mrežama.

Poglavlje III.: Posebne odredbe

Poglavlje 3. sadržava posebne odredbe o zahtjevima za svaku vrstu prijevoza obuhvaćenu novom uredbom u kojima se utvrđuje sljedeće:

- sastavnice infrastrukture,
- zahtjevi u pogledu prometne infrastrukture za sveobuhvatnu mrežu,
- zahtjevi u pogledu osnovne i proširene osnovne mreže,
- dodatni prioriteta.

Osim toga, to poglavlje sadržava odredbe o zahtjevima za reviziju koji se primjenjuju na multimodalne teretne terminale i gradske čvorove.

Poglavlje IV.: Odredbe o pametnom i otpornom prometu

Poglavlje 4. sadržava dodatne odredbe o zahtjevima nove uredbe koji se odnose na sustave IKT-a u području prometa, održive usluge, nove tehnologije i inovacije, sigurnu i zaštićenu infrastrukturu, otpornost, ulaganja trećih zemalja, održavanje i životni ciklus projekta te pristupačnost za sve korisnike.

Poglavlje V.: Provedba instrumenata europskih prometnih koridora i horizontalnih prioriteta

Poglavlje 5. odnosi se na provedbu europskih prometnih koridora i horizontalnih prioriteta (Europski sustav za upravljanje željezničkim prometom i europski pomorski prostor). U njemu se opisuju instrument europskih prometnih koridora i horizontalni prioriteta i navode odredbe o njihovoj koordinaciji i upravljanju. Nadalje, to poglavlje sadržava odredbe o provedbenim alatima, npr. planovima rada koordinatora i provedbenim aktima.

Poglavlje VI.: Zajedničke odredbe

Poglavlje 6. sadržava zajedničke odredbe nove uredbe o obvezama izvješćivanja i praćenja, postupcima ažuriranja mreže i načelima za uključivanje javnih i privatnih zainteresiranih strana. Sadržava odredbe o usklađivanju nacionalnih planova s prometnom politikom EU-a. Nadalje, sadržava odredbe o izvršavanju delegiranja ovlasti, postupku odbora, preispitivanju

nove uredbe, postupcima u slučaju kašnjenja u provedbi mreže i mogućnosti izuzeća. Naposljetku, u njemu se opisuje učinak nove uredbe na druge zakonodavne akte u smislu potrebe za njihovom izmjenom.

Prilozi:

Prilozi novoj uredbi sadržavaju detaljne zemljovide osnovne, proširene osnovne i sveobuhvatne mreže, popis prometnih i gradskih čvorova obuhvaćenih područjem primjene nove uredbe te definirane trase i zemljovide europskih prometnih koridora. Osim toga, sadržavaju okvirne zemljovide susjednih zemalja i zahtjeve u pogledu izrade planova održive gradske mobilnosti. Sadržavaju i članak kojim se mijenja Uredba (EU) 2021/1153 i korelacijsku tablicu između Uredbe (EU) br. 1315/2013 i nove uredbe.

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

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

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,
uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 172.,
uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,
nakon prosljeđivanja nacрта zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,
uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora¹,
uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija²,
u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,
budući da:

- (1) U Komunikaciji Komisije „Europski zeleni plan”³ iz prosinca 2019. utvrđen je cilj klimatske neutralnosti koji Unija treba ostvariti do 2050., kao i jasan cilj smanjenja neto emisija stakleničkih plinova do 2030. za najmanje 55 % u odnosu na razine iz 1990. Za te su ciljeve u Uredbi (EU) 2021/1119 Europskog parlamenta i Vijeća⁴ navedene konkretne vrijednosti koje treba postići.
- (2) Emisije iz prometa čine oko 25 % ukupnih emisija stakleničkih plinova iz Unije i povećale su se posljednjih godina. Stoga je u europskom zelenom planu postavljen cilj smanjenja emisija stakleničkih plinova iz prometa za 90 % kako bi Unija do 2050. postala klimatski neutralno gospodarstvo i pritom radila na ostvarenju cilja nulte stope onečišćenja⁵.

¹ SL C [...].

² SL C [...].

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

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

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

- (3) U strategiji za održivu i pametnu mobilnost⁶ utvrđene su ključne etape koje pokazuju put kojim europski prometni sustav mora ići kako bi se ostvarili ciljevi održive, pametne i otporne mobilnosti. U njoj je predviđeno da bi se tržišni udio željezničkog teretnog prometa trebao povećati za 50 % do 2030. i udvostručiti do 2050., da bi se tržišni udio prijevoza unutarnjim plovnim putovima i kratke obalne plovidbe trebao povećati za 25 % do 2030. i za 50 % do 2050., da bi se promet željeznicom velikih brzina trebao bi se udvostručiti do 2030. i utrostručiti do 2050., da bi do 2030. na cestama Unije u upotrebi trebalo biti najmanje 30 milijuna automobila s nultim emisijama i 80 000 kamiona s nultim emisijama, a do 2050. gotovo svi automobili, kombiji, autobusi i nova teška vozila trebali bi imati nultu stopu emisija, da bi planirana zajednička putovanja unutar Unije kraća od 500 km trebala biti ugljično neutralna do 2030., da bi do 2030. u Europi bi trebalo biti najmanje 100 klimatski neutralnih gradova.
- (4) Realizacijom transeuropske prometne mreže stvaraju se uvjeti povezani s temeljnom infrastrukturom koji omogućuju veću održivost, cjenovnu pristupačnost i uključivost svih vrsta prijevoza, široku dostupnost održivih alternativa u multimodalnom prometnom sustavu i uvođenje odgovarajućih poticaja koji će poduprijeti tranziciju, odnosno kojima će se osigurati pravedna tranzicija, u skladu s ciljevima iz Preporuke Vijeća (EU) [...] od [...] o osiguravanju pravedne tranzicije prema klimatskoj neutralnosti.
- (5) Planiranje i razvoj transeuropske prometne mreže te upravljanje njome trebali bi omogućiti održive oblike prijevoza, poboljšana rješenja za multimodalni i interoperabilni promet te poboljšanu intermodalnu integraciju cijelog logističkog lanca i tako pridonijeti neometanom funkcioniranju unutarnjeg tržišta uspostavom glavnih pravaca potrebnih za neometane tokove putničkog i teretnog prijevoza u cijeloj Uniji. Osim toga, mreža bi trebala biti usmjerena na jačanje gospodarske, socijalne i teritorijalne kohezije tako što će se svim regijama Unije osigurati pristupačnost i povezivost, uključujući bolju povezivost najudaljenijih regija i drugih udaljenih, ruralnih, otočnih, perifernih i planinskih regija te rijetko naseljenih područja. Razvoj transeuropske prometne mreže trebao bi omogućiti i neometanu, sigurnu i održivu mobilnost najraznovrsnije robe i osoba te pridonijeti daljnjem gospodarskom rastu i konkurentnosti u svjetskim razmjerima međusobnim povezivanjem i uspostavom interoperabilnosti nacionalnih prometnih mreža na resursno učinkovit i održiv način.
- (6) Povećanje prometa dovelo je do većeg prometnog zagušenja u međunarodnom prometu. Kako bi se osigurala međunarodna mobilnost putnika i robe, kapacitet transeuropske prometne mreže i korištenje tog kapaciteta trebalo bi optimizirati i prema potrebi proširiti na način da se uklone infrastrukturna uska grla i premoste infrastrukturne veze koje nedostaju unutar država članica, među državama članicama i prema potrebi sa susjednim zemljama te da se uzmu u obzir kontinuirani pregovori sa zemljama kandidatkinjama i potencijalnim zemljama kandidatkinjama.
- (7) Transeuropsku prometnu mrežu u velikoj mjeri čini postojeća infrastruktura. Kako bi se u potpunosti ostvarili ciljevi nove politike transeuropske prometne mreže, trebalo bi utvrditi jedinstvene zahtjeve u pogledu infrastrukture.

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

- (8) Razvoj i održivost transeuropske prometne mreže trebalo bi osigurati izgradnjom nove prometne infrastrukture, održavanjem i nadogradnjom postojeće infrastrukture te mjerama kojima se promiče resursna učinkovitost mreže.
- (9) Pri provedbi projekata od zajedničkog interesa trebalo bi uzeti u obzir posebne okolnosti pojedinačnog projekta o kojem je riječ. Ako je moguće, trebalo bi iskoristiti sinergije s drugim politikama, na primjer u području turizma uključivanjem biciklističke infrastrukture za biciklističke staze, uključujući biciklističke rute mreže EuroVelo, u objekte niskogradnje kao što su mostovi ili tuneli ili u području sigurnosti ugradnjom novih tehnologija, na primjer senzora u mostovima.
- (10) Kako bi se uspostavila visokokvalitetna i učinkovita prometna infrastruktura za sve vrste prijevoza, u razvoju transeuropske prometne mreže trebalo bi uzeti u obzir zaštitu i sigurnost kretanja putnika i tereta, doprinos klimatskim promjenama te učinak klimatskih promjena i potencijalnih prirodnih opasnosti i katastrofa uzrokovanih ljudskim djelovanjem na infrastrukturu i pristupačnost za sve korisnike prijevoza, posebno u regijama koje su osobito pogođene negativnim učincima klimatskih promjena.
- (11) Pri planiranju, ugovaranju i provedbi projekata od zajedničkog interesa države članice i drugi nositelji projekata trebali bi uzeti u obzir Direktivu (EU) 2021/1187 Europskog parlamenta i Vijeća⁷.
- (12) Države članice i drugi nositelji projekata pri planiranju infrastrukture trebali bi uzeti u obzir procjene rizika i mjere prilagodbe namijenjene poboljšanju otpornosti, na primjer na klimatske promjene, prirodne opasnosti i katastrofe uzrokovane ljudskim djelovanjem. Realizacijom transeuropske prometne mreže poduprijet će se načelo „ne nanosi bitnu štetu” jer će se dodatno potaknuti razvoj održivih oblika prijevoza i provesti visoki standardi za zelenu prometnu infrastrukturu.
- (13) S obzirom na promjene u potrebama infrastrukture Unije i ciljeve dekarbonizacije te zaključke Europskog vijeća iz srpnja 2020., u skladu s kojima bi rashodi Unije trebali biti usklađeni s ciljevima Pariškog sporazuma i načelom „ne nanosi bitnu štetu” u smislu članka 17. Uredbe o taksonomiji⁸, trebalo bi ocijeniti projekte od zajedničkog interesa kako bi politika mreže TEN-T bila dosljedna s ciljevima prometne, okolišne i klimatske politike Unije. Države članice i drugi nositelji projekata trebali bi provesti procjene utjecaja planova i projekata na okoliš, uključujući procjenu u skladu s načelom „ne nanosi bitnu štetu” na temelju najnovijih dostupnih smjernica i primjera najbolje prakse. Ako provedba projekta od zajedničkog interesa podrazumijeva bitnu štetu za okolišni ili klimatski cilj, trebalo bi razmotriti razumne alternative.
- (14) Infrastrukturni projekti na temelju Uredbe o mreži TEN-T trebali bi biti otporni na moguće negativne učinke klimatskih promjena utvrđene procjenom osjetljivosti na klimatske promjene i rizika, što će se među ostalim postići odgovarajućim mjerama prilagodbe. Projekti za koje se mora provesti procjena utjecaja na okoliš trebali bi biti predmet pripreme za klimatske promjene, a u njihovu analizu troškova i koristi trebalo bi uključiti troškove emisija stakleničkih plinova i pozitivne učinke mjera za ublažavanje klimatskih promjena. Pripremu za klimatske promjene trebalo bi provesti

⁷ Direktiva (EU) 2021/1187 Europskog parlamenta i Vijeća od 7. srpnja 2021. o mjerama racionalizacije radi ubrzanja realizacije transeuropske prometne mreže (TEN-T) (SL L 258, 20.7.2021., str. 1.).

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

na temelju najnovijih dostupnih najboljih primjera iz prakse i smjernica⁹. Time se pridonosi uključivanju rizika povezanih s klimatskim promjenama te procjena osjetljivosti na klimatske promjene i prilagodbe njima u odluke o ulaganjima i planiranju u okviru proračuna Unije.

- (15) Države članice i drugi nositelji projekata trebali bi provesti procjenu utjecaja planova i projekata na okoliš u skladu s relevantnim zakonodavstvom kako bi se izbjegli ili, ako se ne mogu izbjeći, kako bi se ublažili ili nadoknadili negativni učinci na okoliš, kao što su usitnjavanje krajobrazu, prekrivanje tla, onečišćenje zraka i vode i buka te kako bi se djelotvorno zaštitila bioraznolikost.
- (16) U fazi planiranja i izrade projekata trebalo bi na odgovarajući način uzeti u obzir interese regionalnih i lokalnih tijela te javnosti na koju utječe određeni projekt od zajedničkog interesa.
- (17) Definicija transeuropske prometne mreže trebala bi se temeljiti na zajedničkoj i transparentnoj metodologiji te bi trebalo biti riječ o najvišoj razini infrastrukturnog planiranja u Uniji. Trebala bi biti multimodalna, odnosno trebala bi uključivati sve vrste prijevoza i njihove veze te relevantne sustave za upravljanje informacijama o stanju u prometu i putnim informacijama.
- (18) Transeuropska prometna mreža trebala bi se postupno razvijati u tri koraka kako bi se postigao opći cilj realizacije multimodalne i interoperabilne europske mreže visokih standarda kvalitete uz poštovanje općih ciljeva klimatske neutralnosti i okolišnih ciljeva Unije: dovršetak osnovne mreže do 2030., proširene osnovne mreže do 2040. i sveobuhvatne mreže do 2050.
- (19) Uz rokove do 2030. i 2050., koji su već uvedeni Uredbom (EU) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća¹⁰, trebalo bi dodati prijelazni rok do 2040., do kojeg bi se proširena osnovna mreža koja je dio europskih prometnih koridora trebala uskladiti s ovom Uredbom. Isti prijelazni rok trebao bi se primjenjivati i za nove standarde osnovne mreže koji su uvedeni uz zahtjeve iz Uredbe (EU) br. 1315/2013 kako bi se potrebna ulaganja mogla pravodobno provesti.
- (20) Sveobuhvatna mreža trebala bi biti prometna mreža na razini cijele Europe koja osigurava pristupačnost i povezivost svih regija u Uniji, uključujući najudaljenije regije i druge udaljene, ruralne, otočne, periferne i planinske regije te rijetko naseljena područja, i jača socijalnu, ekonomsku i teritorijalnu koheziju među njima. Za promicanje razvoja visokokvalitetne mreže u cijeloj Uniji trebalo bi utvrditi zahtjeve u pogledu infrastrukture sveobuhvatne mreže.
- (21) Sveobuhvatna mreža trebala bi imati dostatnu infrastrukturu za alternativna goriva kako bi djelotvorno podupirala tranziciju na mobilnost s nultim emisijama u skladu s ciljnim etapama utvrđenima u strategiji za održivu i pametnu mobilnost.
- (22) Uz osnovnu mrežu trebalo bi utvrditi proširenu osnovnu mrežu na temelju prioriternih dionica sveobuhvatne mreže koje su dio europskih prometnih koridora.

⁹ Obavijest Komisije – Tehničke smjernice za pripremu infrastrukture za klimatske promjene u razdoblju 2021.–2027.

(SL C 373, 16.9.2021., str. 1.).

¹⁰ Uredba (EU) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2013. o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže i stavljanju izvan snage Odluke br. 661/2010/EU (SL L 348, 20.12.2013., str. 1.).

- (23) Osnovna mreža utvrđena je na temelju objektivne metodologije planiranja. Tom su metodologijom utvrđeni najvažniji gradski čvorovi, luke i zračne luke te granični prijelazi. Kad god je to moguće, ti se čvorovi povezuju multimodalnim vezama sve dok je to ekonomski isplativo i izvedivo do 2030. Metodologijom su osigurane međupovezanost svih država članica i integracija glavnih otoka u osnovnu mrežu.
- (24) Osnovna mreža s rokom do 2030. i proširena osnovna mreža s rokom do 2040. trebale bi biti temelj održive multimodalne prometne mreže i obuhvaćati strateški najvažnije čvorove i veze transeuropske prometne mreže u skladu s prometnim potrebama. Trebale bi poticati razvoj cijele sveobuhvatne mreže i omogućiti usmjeravanje djelovanja Unije na sastavnice transeuropske prometne mreže s najvećom europskom dodanom vrijednošću, posebno na prekogranične dionice, veze koje nedostaju, multimodalne točke povezivanja i najvažnija uska grla.
- (25) Određene postojeće standarde osnovne mreže trebalo bi proširiti na proširenu osnovnu mrežu i sveobuhvatnu mrežu kako bi se iskoristile sve prednosti mreže, povećala interoperabilnost među vrstama mreža i omogućilo da se više aktivnosti obavlja održivijim oblicima prijevoza, među ostalim tako što će se povećati digitalizacija i uvesti druga tehnološka rješenja.
- (26) Izuzeća od zahtjeva u pogledu infrastrukture primjenjivih na osnovnu, proširenu osnovnu i sveobuhvatnu mrežu trebala bi biti moguća samo u opravdanim slučajevima i pod određenim uvjetima. To bi trebalo uključivati slučajeve u kojima se ulaganje ne može opravdati ili ako postoje određena geografska ili znatna fizička ograničenja, na primjer u najudaljenijim regijama i drugim udaljenim, otočnim, perifernim i planinskim regijama ili rijetko naseljenim područjima odnosno u slučaju izoliranih ili djelomično izoliranih mreža.
- (27) Kopnena infrastrukturna mreža uspostavljena u okviru osnovne mreže, proširene osnovne mreže i sveobuhvatne mreže trebala bi biti povezana s pomorskom dimenzijom transeuropske prometne mreže. U tu bi svrhu trebalo uspostaviti doista održiv, pametan, neometan i otporan europski pomorski prostor. On bi trebao obuhvaćati sve sastavnice pomorske infrastrukture transeuropske prometne mreže.
- (28) Provedba europskog pomorskog prostora trebala bi biti usko povezana s europskim makroregionalnim strategijama i strategijama morskih bazena, koje pružaju primjeren okvir za europsku teritorijalnu suradnju na transnacionalnoj razini u Uniji i na prekograničnoj razini s trećim zemljama.
- (29) Željeznički teretni koridori uspostavljeni na temelju Uredbe (EU) br. 913/2010 Europskog parlamenta i Vijeća¹¹ i koridori osnovne mreže definirani u Uredbi (EU) br. 1315/2013 komplementarni su instrumenti politike kojima se nastoje ostvariti usko povezani ciljevi, a posebno cilj poticanja održivih, učinkovitih i sigurnih usluga prijevoza. Iako su brojni aspekti suradnje bili plodonosni, u nekim je slučajevima utvrđeno da se aktivnosti preklapaju i da postoji potreba za boljom razmjenom informacija. Osim toga, željeznički teretni koridori i koridori osnovne mreže nisu u potpunosti geografski usklađeni, čime se ograničava mogućnost koordinacije, na primjer u pogledu pitanja kao što su uvođenje zahtjeva u pogledu infrastrukture transeuropske prometne mreže ili poboljšanje kvalitete željezničkih usluga. U skladu s

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

tim postoji važan neiskorišteni potencijal za racionalizaciju, povećanje djelotvornosti i sinergije.

- (30) Kako je navedeno u strategiji za održivu i pametnu mobilnost, potrebno je integrirati koridore osnovne mreže i željezničke teretne koridore u „europske prometne koridore” kako bi se povećale sinergije između planiranja infrastrukture i upravljanja prometom. Europski prometni koridori trebali bi postati instrument za razvoj održivih i multimodalnih tokova teretnog i putničkog prijevoza u Europi te za razvoj visokokvalitetne interoperabilne infrastrukture i operativne učinkovitosti. Zbog toga bi oni trebali biti i alat za ostvarivanje vizije stvaranja vrlo konkurentne željezničke mreže na razini cijele Unije.
- (31) Europski prometni koridori trebali bi obuhvaćati najvažnije tokove prometa na velike udaljenosti i trebali bi se sastojati od ključnih europskih multimodalnih prometnih osovina, koje se temelje na dijelovima transeuropske prometne mreže, biti multimodalni i otvoreni za uključivanje svih vrsta prijevoza obuhvaćenih ovom Uredbom, prelaziti najmanje dvije granice i uključivati barem tri vrste prijevoza.
- (32) Kako bi se koordinirano i pravodobno uspostavila transeuropska prometna mreža i time omogućilo maksimalno iskorištavanje učinaka mreže, predmetne bi se države članice trebale pobrinuti za poduzimanje odgovarajućih mjera za dovršenje projekata od zajedničkog interesa za osnovnu, proširenu osnovnu i sveobuhvatnu mrežu do zadanih rokova, odnosno do 2030., 2040. i 2050. U tu bi svrhu države članice trebale osigurati da su nacionalni planovi za promet i ulaganja usklađeni s prioritetima utvrđenima u ovoj Uredbi i planovima rada europskih koordinatora.
- (33) Potrebno je utvrditi projekte od zajedničkog interesa koji će pridonijeti realizaciji transeuropske prometne mreže te pridonose ostvarenju ciljeva i u skladu su s prioritetima utvrđenima u ovoj Uredbi. Njihova bi provedba trebala ovisiti o stupnju zrelosti, usklađenosti s pravnim postupcima Unije i nacionalnim pravnim postupcima te raspoloživosti financijskih sredstava, ne dovodeći u pitanje financijsku obvezu države članice ili Unije.
- (34) Projekti od zajedničkog interesa za razvoj transeuropske prometne mreže u skladu sa zahtjevima utvrđenima u ovoj Uredbi imaju europsku dodanu vrijednost jer pridonose visokokvalitetnoj, interoperabilnoj i multimodalnoj europskoj mreži, čime se povećavaju održivost, kohezija, učinkovitost ili koristi za korisnike. Europska dodana vrijednost veća je ako uz potencijalnu vrijednost za određenu državu članicu dovode do znatnog poboljšanja prometnih veza ili prometnih tokova među državama članicama ili između države članice i treće zemlje. Takvi prekogranični projekti trebali bi biti predmet prioritetne intervencije Unije kako bi se osigurala njihova provedba.
- (35) Države članice i drugi nositelji projekata trebali bi osigurati da se procjene projekata od zajedničkog interesa provode učinkovito bez nepotrebne odgode.
- (36) Projekti od zajedničkog interesa za koje se traži financiranje Unije trebali bi biti predmet socioekonomske analize troškova i koristi koja se temelji na priznatoj metodologiji, uzimajući u obzir relevantne socijalne, ekonomske, klimatske i okolišne koristi i troškove te pristup koji se temelji na životnom ciklusu. Analiza klimatskih i

okolišnih troškova i koristi trebala bi se temeljiti na procjeni utjecaja na okoliš provedenoj na temelju Direktive 2011/92/EU Europskog parlamenta i Vijeća¹².

- (37) Kako bi se pridonijelo postizanju klimatskih ciljeva iz europskog zelenog plana, u okviru kojih je predviđeno smanjenje emisija stakleničkih plinova za 90 % do 2050., trebalo bi analizirati mjere za ublažavanje utjecaja projekata od zajedničkog interesa povezanih s izgradnjom nove odnosno proširenjem ili nadogradnjom postojeće prometne infrastrukture na emisije stakleničkih plinova.
- (38) Potrebna je suradnja s trećim zemljama, uključujući susjedne zemlje, kako bi se osigurale veze i interoperabilnost između infrastrukturnih mreža Unije i tih zemalja. S obzirom na to Unija bi prema potrebi trebala promicati projekte od zajedničkog interesa s tim zemljama te ocjenjivati i provjeravati jesu li ispunjeni ciljevi i zahtjevi transeuropske prometne mreže kako bi se osigurala interoperabilnost mreže Unije.
- (39) Da bi se prometni sektor pretvorio u istinski multimodalni sustav usluga održive i pametne mobilnosti, Unija bi trebala izgraditi visokokvalitetnu prometnu mrežu koja omogućuje da se u okviru željezničkih usluga osigurava minimalna brzina pruge. Konkurentan željeznički putnički prijevoz može imati važnu ulogu u dekarbonizaciji prijevoza. Postoji potreba za razvojem usklađene i interoperabilne europske željezničke mreže velikih brzina koja će povezivati glavne i najveće gradove Europe. S druge strane, dopunjavanje postojećih pruga velikih brzina prugama za putnički promet minimalne brzine pruge od 160 km/h trebalo bi dovesti do učinaka mreže, usklađenije mreže i većeg broja putnika koji putuju željeznicom. Dovršetak mreže visoke učinkovitosti olakšat će i razvoj i uvođenje novih ili drukčijih modela dodjele kapaciteta, kao što su vozni redovi koji se temelje na fiksnim intervalima za pružanje usluga, a proizašli su iz inicijative za preoblikovanje voznih redova.
- (40) Trebalo bi uspostaviti održiviju, otporniju i pouzdaniju željezničku teretnu mrežu u Europi kako bi kombinirani prijevoz postao konkurentniji. Infrastrukturu za kombinirani željeznički prijevoz i infrastrukturu terminala trebalo bi nadograditi kako bi se intermodalni prijevoz u prvom redu odvijao željeznicom, unutarnjim plovnim putovima ili kratkom obalnom plovidbom te kako bi prve i/ili posljednje etape koje zahtijevaju cestovni prijevoz bile što kraće.
- (41) S obzirom na ubrzano uvođenje Europskog sustava za upravljanje željezničkim prometom (ERTMS) u Europi i činjenicu da je nekoliko država članica već donijelo planove za uvođenje ERTMS-a u cijelu svoju nacionalnu željezničku mrežu do 2040. potrebno je uzeti u obzir tu promjenu paradigme i odrediti ambiciozniji rok za uvođenje ERTMS-a u sveobuhvatnu mrežu.
- (42) ERTMS bi trebalo kontinuirano uvoditi ne samo u osnovnu mrežu, proširenu osnovnu mrežu i sveobuhvatnu mrežu, među ostalim u gradskim čvorovima, već i na pristupne putove do multimodalnih terminala. To će omogućiti da se upotrebljava samo ERTMS, što će povećati ekonomsku opravdanost za željezničke prijevoznike.
- (43) Budući da uvođenje ERTMS-a koji se temelji na radijskim frekvencijama dodatno pridonosi ukidanju nacionalnih pravila koja utječu na upravljanje, države članice trebale bi osigurati da se od 2025. uvodi samo ERTMS koji se temelji na radijskim frekvencijama i da do 2050. cijela transeuropska prometna mreža bude opremljena tim sustavom.

¹²

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.).

- (44) Uvođenje ERTMS-a trebalo bi spojiti s regulatornim rokom za stavljanje pružnih sustava razreda B izvan pogona kako bi ERTMS postao jedini signalni sustav koji se upotrebljava u državama članicama. Stavljanje pružnih sustava razreda B izvan pogona dovest će do znatnih ušteda troškova održavanja za upravitelje infrastrukture jer je uvođenje ERTMS-a i istodobno održavanje dodatnih pružnih sustava tijekom duljeg razdoblja vrlo skupo i složeno. Sustavi razreda B trebali bi se ukinuti do 2040., na koordiniran način i uz dostatno prijelazno razdoblje kako bi se željeznički prijevoznici mogli pripremiti na promjenu i primijeniti najbolju strategiju za prelazak na novi sustav. Budući da je riječ o sustavu, ERTMS se mora istodobno uvoditi na pruzi i u vozilima, a puni potencijal sustava može se iskoristiti tek kad su opremljeni i vlakovi i pruge.
- (45) Unutarnji plovni putovi u Europi imaju heterogenu hidromorfologiju, što onemogućuje usklađenu razinu učinkovitosti na svim dionicama plovnog puta. Klimatski i vremenski uvjeti mogu znatno utjecati na unutarnje plovne putove, a posebno na dionice sa slobodnim protokom. Kako bi se osigurao pouzdan međunarodni promet u skladu s hidromorfologijom i mjerodavnim zakonodavstvom u području zaštite okoliša, u zahtjevima koji se odnose na mrežu TEN-T trebalo bi uzeti u obzir hidromorfologiju svakog plovnog puta (npr. rijeke slobodnog toka ili regulirane rijeke) te ciljeve politika u području zaštite okoliša i bioraznolikosti. Takav pristup trebao bi se razmotriti na razini riječnog sliva.
- (46) Kao ulazne i izlazne točke za kopnenu infrastrukturu transeuropske prometne mreže morske luke imaju važnu ulogu kao prekogranični multimodalni čvorovi koji nisu samo prometna čvorišta, već služe i kao pristupne točke za trgovinu, industrijske klastere i energetska čvorišta, na primjer za potrebe postavljanja odobalnih vjetroelektrana.
- (47) Prijevozom više tereta i putnika kratka obalna plovidba može znatno pridonijeti dekarbonizaciji prijevoza. Europski pomorski prostor trebalo bi promicati uspostavom ili nadogradnjom ruta za kratku obalnu plovidbu te razvojem morskih luka i njihovih veza sa zaleđem kako bi se postigla učinkovita i održiva integracija s drugim vrstama prijevoza.
- (48) Tri četvrtine ukupnog unutarnjeg teretnog prijevoza (na temelju ostvarenih tonskih kilometara) i oko 90 % ukupnog unutarnjeg putničkog prijevoza (na temelju ukupnog broja putničkih kilometara) u Uniji odnosi se na cestovni prijevoz. S obzirom na važnost cestovnog prijevoza i obvezu poboljšanja sigurnosti na cestama preuzetu u skladu s ključnom etapom strategije za održivu i pametnu mobilnost postoji potreba za povećanjem sigurnosti cestovne infrastrukture.
- (49) Transeuropska prometna mreža trebala bi zajamčiti učinkovitu multimodalnost kako bi se mogle odabrati bolje i održivije vrste putničkog i teretnog prijevoza i kako bi se konsolidirao velik opseg prometa za prijevoz na velike udaljenosti. Važnu ulogu u postizanju tog cilja trebali bi imati multimodalni terminali.
- (50) Gradski čvorovi važni su za transeuropsku prometnu mrežu kao početna točka ili završno odredište („posljednji kilometar”) za putnike i teret koji se kreću po transeuropskoj prometnoj mreži i mjesta su presjedanja/pretovara u okviru jedne vrste prijevoza ili s jedne na drugu vrstu prijevoza. Uska grla u pogledu kapaciteta i nedovoljna mrežna povezivost u gradskim čvorovima više ne bi smjela onemogućiti multimodalnost transeuropske prometne mreže.

- (51) Gradski čvorovi trebali bi razviti djelotvoran jedinstveni okvir za rješavanje pitanja gradske mobilnosti u obliku plana održive gradske mobilnosti, odnosno dugoročnog i sveobuhvatnog integriranog plana za mobilnost tereta i putnika za cijelo funkcionalno gradsko područje¹³. On bi trebao sadržavati barem ciljeve, ciljne vrijednosti i pokazatelje za trenutačnu i buduću učinkovitost gradskog prometnog sustava, barem u pogledu emisija stakleničkih plinova, prometnog zagušenja, nesreća i ozljeda, modalnog udjela i pristupa uslugama mobilnosti, kao i podatke o onečišćenju zraka i onečišćenju bukom u gradovima.
- (52) Države članice trebale bi uspostaviti nacionalni program za potporu planu održive gradske mobilnosti usmjeren na promicanje upotrebe planova održive gradske mobilnosti i poboljšanje koordinacije među regijama te većim i manjim gradovima. Program bi trebao poduprijeti regije i gradska područja u razvoju visokokvalitetnih planova održive gradske mobilnosti te učvrstiti praćenje i evaluaciju provedbe planova održive gradske mobilnosti zakonodavnim mjerama, smjernicama, izgradnjom kapaciteta te pružanjem pomoći i eventualne financijske potpore.
- (53) Cilj je misije za klimatski neutralne i pametne gradove, koja je dio okvirnog programa Obzor Europa, da do 2030. u Uniji postoji 100 klimatski neutralnih gradova. Gradovi uključeni u misiju bit će čvorišta za ispitivanja i inovacije, a drugi gradovi trebali bi se do 2050. povesti za njihovim primjerom.
- (54) Usluge multimodalne digitalne mobilnosti pomažu u poboljšavanju integracije različitih vrsta prijevoza objedinjavanjem nekoliko ponuđenih usluga prijevoza u jednu. Njihov daljnji razvoj trebao bi potaknuti prelazak na najodrživije vrste prijevoza, javni prijevoz i aktivne vrste prijevoza, kao što su pješaćenje i vožnja bicikla.
- (55) Sustavi informacijske i komunikacijske tehnologije (IKT) u području prometa potrebni su kako bi se stvorila osnova za optimizaciju prometa i prijevoza te sigurnosti prometa i poboljšanje povezanih usluga. Trebali bi olakšati protok informacija u prometnoj mreži i mreži za mobilnost, među ostalim tako što će se uspostaviti Unijin prostor za podatke o mobilnosti. Putnici bi trebali imati pristup informacijama, uključujući informacije o sustavima za izdavanje karata i rezervacije.
- (56) Inteligentni prometni sustavi i usluge te nove perspektivne tehnologije trebali bi ubrzati uvođenje inteligentnih prometnih sustava i usluga na svim cestama transeuropske prometne mreže.
- (57) Transeuropsku prometnu mrežu potrebno je planirati na odgovarajući način. To podrazumijeva i da se u cijeloj mreži primjenjuju posebni zahtjevi u pogledu infrastrukture, sustava IKT-a, opreme i usluga, uključujući zahtjeve za uvođenje infrastrukture za alternativna goriva kako je definirana u Uredbi (EU) [...] Europskog parlamenta i Vijeća [o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva]¹⁴. Stoga je potrebno osigurati odgovarajuće i usklađeno uvođenje tih zahtjeva u cijeloj Europi za svaku vrstu prijevoza i za njihovu međupovezanost u cijeloj transeuropskoj prometnoj mreži i šire kako bi se iskoristile prednosti učinka mreže i omogućio učinkovit i dalekosežan transeuropski prijevoz. Da bi se alternativna goriva uvela na razini cijele cestovne mreže u okviru transeuropske prometne mreže u skladu s ciljevima iz Uredbe

¹³ Koncept plana održive gradske mobilnosti prvi je put predložen u paketu mjera EU-a za gradsku mobilnost iz 2013. (COM(2013) 913 final, Prilog I.).

¹⁴ Uredba Europskog parlamenta i Vijeća od [...] o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva i stavljanju izvan snage Direktive 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća (SL L [...]).

(EU) [...] [o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva], upućivanja na „osnovnu mrežu” u Uredbi (EU) [...] [o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva] trebala bi se smatrati upućivanjima na „osnovnu mrežu” kako je definirana u ovoj Uredbi. Upućivanja na „sveobuhvatnu mrežu” u Uredbi (EU) [...] [o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva] trebala bi se smatrati upućivanjima na „proširenu osnovnu mrežu” i „sveobuhvatnu mrežu” kako su definirane u ovoj Uredbi.

- (58) Transeuropska prometna mreža trebala bi služiti kao temelj za opsežno uvođenje novih tehnologija i inovacija, kao što je 5G infrastruktura, što može pomoći u povećanju ukupne učinkovitosti europskog prometnog sektora i kapaciteta koji učinkovitim sredstvima omogućuju sigurne tokove putnika, čine javna ili ekološki prihvatljivija prijevozna sredstva privlačnijima za putnike i smanjuju ugljični otisak prijevoza. To će pridonijeti ciljevima europskog zelenog plana, ali i cilju povećanja energetske sigurnosti u Uniji. Kako bi se ti ciljevi ostvarili, trebalo bi poboljšati dostupnost alternativnih goriva i s njima povezane infrastrukture u cijeloj transeuropskoj prometnoj mreži.
- (59) U transeuropskoj prometnoj mreži trebalo bi postaviti dovoljno javno dostupnih mjesta za brzo punjenje lakih i teških vozila. Time bi se trebala osigurati potpuna prekogranična povezivost i omogućiti električnim vozilima da prometuju po cijeloj Uniji. Ciljevima za transeuropsku prometnu mrežu koji se temelje na udaljenosti kako su definirani u Uredbi (EU) [...] [o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva] trebala bi se osigurati minimalna dovoljna pokrivenost glavnih cestovnih mreža Unije mjestima za punjenje električnom energijom.
- (60) Javno dostupnu infrastrukturu za punjenje u transeuropskoj prometnoj mreži kako je definirana u Uredbi (EU) [...] [o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva] trebalo bi dopuniti zahtjevima u pogledu uvođenja infrastrukture za punjenje u multimodalnim terminalima i za multimodalna putnička čvorišta kako bi se autobusima ili kamionima za prijevoz na velike udaljenosti tijekom utovara ili istovara ili dok se vozač odmara osigurale mogućnosti punjenja u multimodalnim čvorištima. Za potrebe slobodnog prometa infrastrukturi za punjenje u terminalima ili putničkim čvorištima koji primaju potporu Unije ili javnu potporu trebalo bi se moći pristupiti na poštenoj, transparentnoj i nediskriminirajućoj osnovi kako bi se izbjeglo blokiranje tržišta za određena poduzeća ili moguće narušavanje tržišnog natjecanja. Ako je infrastruktura za punjenje izgrađena sredstvima Unije ili javnim sredstvima, cijene bi se trebale određivati na transparentnoj i nediskriminirajućoj osnovi za sva ovlaštena poduzeća ili osobe.
- (61) Infrastruktura koja nije dovoljno sigurna i pouzdana zbog prirodnih opasnosti, uključujući klimatske pojave i druge izvanredne pojave kao što su pandemije, katastrofe uzrokovane ljudskim djelovanjem, na primjer nesreće, ili poremećaji uzrokovani namjernim djelovanjem, na primjer terorizam i kibernetički napadi, velik je problem za učinkovitost i funkcioniranje transeuropske prometne mreže. Na primjer, nesreće zbog nekoliko prirodnih katastrofa prouzročenih ekstremnim vremenskim uvjetima znatno su prekidale prometne tokove u posljednjih nekoliko godina. Stoga bi se trebala povećati otpornost prometne mreže na klimatske promjene, prirodne opasnosti, katastrofe uzrokovane ljudskim djelovanjem i druge poremećaje na temelju

procjene rizika i mjera za poboljšanje otpornosti koje provode kritični subjekti za prometni sektor na temelju Direktive [...] o otpornosti kritičnih subjekata¹⁵.

- (62) Na temelju iskustva u upravljanju kriznim situacijama stečenog u kontekstu pandemije bolesti COVID-19¹⁶, a kako bi se u budućnosti izbjegli poremećaji i nepredviđene okolnosti u prometu, države članice trebale bi pri planiranju infrastrukture uzeti u obzir sigurnost prometne infrastrukture i njezinu otpornost na klimatske promjene, prirodne opasnosti, katastrofe uzrokovane ljudskim djelovanjem i druge poremećaje koji utječu na funkcioniranje prometnog sustava Unije. U tu bi svrhu europski prometni koridori trebali sadržavati i važne zaobilazne linije koje se mogu upotrijebiti u slučaju prometnog zagušenja ili drugih problema na glavnim rutama. Osim toga, zahvaljujući multimodalnosti, jedna vrsta prijevoza može zamijeniti drugu u hitnim slučajevima.
- (63) Sudjelovanje poduzeća, uključujući ona u vlasništvu ili pod kontrolom fizičke osobe iz treće zemlje odnosno poduzeća iz treće zemlje, uključujući ona s poslovnim nastanom u trećoj zemlji, mogu ubrzati realizaciju transeuropske prometne mreže. No u posebnim okolnostima sudjelovanje poduzeća u vlasništvu ili pod kontrolom fizičke osobe iz treće zemlje odnosno poduzeća iz treće zemlje u projektima od zajedničkog interesa ili njihov doprinos tim projektima mogli bi ugroziti sigurnost i javni red u EU-u. Ne dovodeći u pitanje mehanizam suradnje na temelju Uredbe (EU) 2019/452¹⁷ i dodatno uz taj mehanizam, veća informiranost o tom sudjelovanju ili doprinosu nužna je kako bi javna tijela mogla intervenirati ako se čini da bi to sudjelovanje ili doprinos mogli utjecati na sigurnost ili javni red u Uniji, a nisu obuhvaćeni područjem primjene Uredbe (EU) 2019/452.
- (64) Održavanje će ostati glavna odgovornost država članica te je važno da se transeuropska prometna mreža, kad se izgradi, održava na odgovarajući način kako bi se osigurala visoka kvaliteta usluga. Pri planiranju i ugovaranju infrastrukturnih projekata trebalo bi slijediti pristup koji se temelji na životnom ciklusu.
- (65) Kako bi se dijelovi transeuropske prometne mreže od najveće strateške važnosti realizirali u danom roku, pristup koji se temelji na koridorima trebao bi se upotrijebiti kao instrument za koordinaciju različitih projekata na transnacionalnoj osnovi i sinkronizaciju razvoja koridora, čime bi se ostvarila najveća korist od mreže.
- (66) Europski prometni koridori trebali bi pomoći u razvoju infrastrukture transeuropske prometne mreže uklanjanjem uskih grla, unapređenjem prekogranične povezanosti i poboljšanjem učinkovitosti i održivosti. Trebali bi pridonijeti koheziji poboljšanom teritorijalnom suradnjom. Osim toga, trebali bi pridonijeti ostvarenju širih ciljeva prometne politike te olakšati interoperabilnost, modalnu integraciju i multimodalni promet. Pristup koji se temelji na koridorima trebao bi biti transparentan i jasan, a upravljanje takvim koridorima ne bi trebalo dovesti do dodatnih administrativnih opterećenja ili troškova.

¹⁵ U ovoj Direktivi upućuje se na Komisijin Prijedlog direktive Europskog parlamenta i Vijeća o otpornosti kritičnih subjekata, COM(2020) 829 final.

¹⁶ Komunikacija o uvođenju zelenih traka u okviru mjera upravljanja granicama radi zaštite zdravlja i dostupnosti robe i osnovnih usluga; C(2020) 1897 final (SL C 96I, 24.3.2020., str. 1.) i Komunikacija Komisije od 28. listopada 2020. Europskom parlamentu, Europskom vijeću i Vijeću „Poboljšanje zelenih prometnih traka radi održavanja gospodarske aktivnosti tijekom ponovnog širenja zaraze bolešću COVID-19”; COM(2020) 685 final.

¹⁷ Uredba (EU) 2019/452 Europskog parlamenta i Vijeća od 19. ožujka 2019. o uspostavi okvira za provjeru izravnih stranih ulaganja u Uniji (SL L 79I, 21.3.2019., str. 1.).

- (67) U dogovoru s odgovarajućom državom članicom europski koordinatori trebali bi olakšati koordiniranu provedbu europskih prometnih koridora i dvaju horizontalnih prioriteta, ERTMS-a i europskog pomorskog prostora. Trebali bi olakšati provedbu mjera za oblikovanje odgovarajuće strukture upravljanja i utvrđivanje prioriteta ulaganja u okviru europskih prometnih koridora i dvaju horizontalnih prioriteta.
- (68) Europski i nacionalni okviri za planiranje i provedbu prometne infrastrukture te planovi rada koje su izradili europski koordinatori trebali bi pridonijeti pravodobnom rasporedu i planiranju ulaganja potrebnih za ostvarivanje ciljeva ove Uredbe.
- (69) Planovi rada europskih koordinatora trebali bi se upotrijebiti za promicanje suradnje među svim relevantnim dionicima, jačanje komplementarnosti s djelovanjima država članica i upravitelja infrastrukture te osobito za utvrđivanje ključnih etapa i prioriteta ulaganja. Na temelju planova rada Komisija bi trebala donijeti provedbene akte u kojima se utvrđuju prioriteta za planiranje infrastrukture i financiranje.
- (70) Tehnička osnova zemljovida transeuropske prometne mreže jest interaktivni geografski i tehnički informacijski sustav za transeuropsku prometnu mrežu (TENtec).
- (71) Uzimajući u obzir Akcijski plan Unije za vojnu mobilnost iz ožujka 2018.¹⁸, Komisija bi trebala ocijeniti potrebu za prilagodbom transeuropske prometne mreže kako bi se odrazila vojna upotreba infrastrukture. Na temelju analize razlika između zahtjeva transeuropske mreže i vojnih zahtjeva¹⁹ u transeuropsku mrežu trebalo bi uključiti dodatne ceste i željezničke pruge kako bi se unaprijedile sinergije između civilnih i vojnih prometnih mreža.
- (72) Radi što veće dosljednosti između smjernica i programiranja relevantnih financijskih instrumenata dostupnih na razini Unije financiranje transeuropske prometne mreže trebalo bi biti usklađeno s ovom Uredbom i prije svega se temeljiti na Uredbi (EU) 2021/1153 Europskog parlamenta i Vijeća²⁰. Osim toga, financiranje mreže trebalo bi se temeljiti i na instrumentima financiranja predviđenima u drugim propisima Unije, uključujući InvestEU, Mehanizam za oporavak i otpornost, kohezijsku politiku, Obzor Europa i druge instrumente financiranja koje je uspostavila Europska investicijska banka. Da bi se omogućilo financiranje projekata od zajedničkog interesa, upućivanja na „multimodalne logističke platforme”, „autoceste mora” i „telematske aplikacije” u Uredbi (EU) 2021/1153 trebala bi se smatrati upućivanjima na „multimodalne teretne terminale”, „europski pomorski prostor” odnosno „sustave IKT-a u području prometa” kako su definirani u ovoj Uredbi. U tu svrhu trebalo bi i za upućivanja na „osnovnu mrežu” u Uredbi (EU) 2021/1153 smatrati da uključuju „proširenu osnovnu mrežu” kako je definirana u ovoj Uredbi.
- (73) Za ostvarivanje ciljeva transeuropske prometne mreže, posebno onih koji se odnose na dekarbonizaciju i digitalizaciju prometnog sustava u Uniji, potreban je čvrst regulatorni okvir. Države članice trebale bi provesti ambiciozne reforme kako bi se suočile s izazovima održivog prometa utvrđenima u okviru europskog semestra. Mehanizmom za oporavak i otpornost podupiru se i reforme i ulaganja usmjereni na

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

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

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

veću održivost prometa, smanjenje emisija te poboljšanje sigurnosti i učinkovitosti. S tim povezane relevantne mjere nalaze se u odobrenim planovima za oporavak i otpornost.

- (74) Da bi se ažurirali zemljovid i popisi luka, zračnih luka, terminala i gradskih čvorova u prilogima I. i II. te uzele u obzir moguće promjene zbog stvarne upotrebe određenih elemenata prometne infrastrukture analiziranih u odnosu na prethodno utvrđene kvantitativne granične vrijednosti, Komisiji bi se trebale dodijeliti ovlasti za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije u vezi s izmjenama priloga I. i II. Posebno je važno da Komisija tijekom svojeg pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući ona na razini stručnjaka, te da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.²¹ Osobito, s ciljem osiguravanja ravnopravnog sudjelovanja u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće primaju sve dokumente istodobno kada i stručnjaci iz država članica te njihovi stručnjaci sustavno imaju pristup sastancima stručnih skupina Komisije koji se odnose na pripremu delegiranih akata.
- (75) Nekim dijelovima mreže upravljaju subjekti koji nisu države članice. Međutim, države članice trebaju osigurati da se pravila kojima se uređuje mreža pravilno primjenjuju na njihovu državnom području.
- (76) Kako bi se osigurala neometana i djelotvorna provedba obveza utvrđenih u ovoj Uredbi, Komisija podupire države članice Instrumentom za tehničku potporu²², u okviru kojeg im stavlja na raspolaganje prilagođeno tehničko stručno znanje za oblikovanje i provedbu reformi, uključujući one kojima se promiče razvoj transeuropske prometne mreže.
- (77) Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za provedbu ove Uredbe, provedbene ovlasti trebalo bi dodijeliti Komisiji u vezi s provedbenim aktima u kojima se utvrđuju referentne razine vode i minimalni zahtjevi za svaki riječni sliv (dobar plovni status), jedan subjekt za izgradnju prekograničnih infrastrukturnih projekata od zajedničkog interesa i upravljanje njima te metodologija za podatke o gradskoj mobilnosti koje prikupljaju države članice, kao i u vezi s provedbenim aktima za svaki plan rada europskih prometnih koridora i dva horizontalna prioriteta te za realizaciju određenih dionica europskog prometnog koridora ili provedbu posebnih zahtjeva u pogledu prometne infrastrukture koji se odnose na europski prometni koridor ili horizontalne prioritete. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća²³.
- (78) S obzirom na to da ciljeve ove Uredbe, a posebno koordiniranu uspostavu i razvoj transeuropske prometne mreže, ne mogu dostatno ostvariti države članice, već se zbog potrebe za koordinacijom tih ciljeva na bolji način mogu ostvariti na razini Unije, Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti utvrđenim u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku, ova Uredba ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tih ciljeva.

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

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

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

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

DONIJELI SU OVU UREDBU:

POGLAVLJE I.

OPĆA NAČELA

Članak 1.

Predmet

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

Članak 2.

Područje primjene

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

Članak 3.

Definicije

Za potrebe ove Uredbe primjenjuju se sljedeće definicije:

- (a) „projekt od zajedničkog interesa” znači svaki projekt koji se provodi na temelju ove Uredbe;
- (b) „susjedna zemlja” znači zemlja obuhvaćena područjem primjene europske politike susjedstva odnosno politike proširenja ili koja je dio Europskog gospodarskog prostora, članica Europskog udruženja slobodne trgovine ili stranka Sporazuma o trgovini i suradnji između EU-a i Ujedinjene Kraljevine;
- (c) „regija prema NUTS-u” znači regija kako je definirana u Nomenklaturi prostornih jedinica za statistiku;
- (d) „prekogranična dionica” znači dionica koja osigurava kontinuitet projekta od zajedničkog interesa s obiju strana granice, između gradskih čvorova koji su najbliži granici dviju država članica ili između države članice i susjedne zemlje;
- (e) „usko grlo” znači fizička, tehnička, funkcionalna, operativna ili administrativna prepreka koja dovodi do sloma sustava koji utječe na kontinuitet protoka na velike udaljenosti ili prekograničnih protoka;
- (f) „gradski čvor” znači gradsko područje u kojem su elementi prometne infrastrukture transeuropske prometne mreže, kao što su luke s putničkim terminalima, zračne luke, željeznički kolodvori, autobusni kolodvori, logističke platforme i objekti te teretni terminali smješteni u gradskom području i oko njega povezani s drugim dijelovima te infrastrukture i s infrastrukturom za regionalni i lokalni promet;
- (g) „izolirana mreža” znači željeznička mreža države članice, ili njezin dio, u kojoj se širina kolosijeka razlikuje od europske standardne nominalne širine kolosijeka (1435 mm) te za koju određena velika infrastrukturna ulaganja ne mogu biti opravdana sa stajališta ekonomskih troškova i koristi zbog posebnosti te mreže koje proizlaze iz njezine geografske odvojenosti ili periferne lokacije;
- (h) „upravitelj infrastrukture” znači svako tijelo ili poduzeće koje je posebno odgovorno za uspostavu ili održavanje prometne infrastrukture, uključujući upravljanje sustavima kontrole i sigurnosti infrastrukture;
- (i) „multimodalni prijevoz” znači putnički ili teretni prijevoz, ili oboje, koji se odvija korištenjem dvije ili više vrsta prijevoza;
- (j) „usluge multimodalne digitalne mobilnosti” znači usluge kako su definirane u članku 4. Direktive (EU) [...] o okviru za uvođenje inteligentnih prometnih sustava²⁴;
- (k) „interoperabilnost” znači sposobnost, uključujući sve regulatorne, tehničke i operativne uvjete, infrastrukture, uključujući digitalnu infrastrukturu u okviru određene vrste ili segmenta prijevoza, da se osiguraju sigurni i neprekinuti tokovi prometa i protok informacija kojima se postiže potrebna razina učinkovitosti za tu vrstu ili segment infrastrukture;

²⁴ Direktiva 2021/... o reviziji Direktive 2010/40/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 7. srpnja 2010. o okviru za uvođenje inteligentnih prometnih sustava u cestovnom prometu i za veze s ostalim vrstama prijevoza (SL L [...]).

- (l) „multimodalno putničko čvorište” znači mjesto na kojem se spajaju najmanje dvije vrste putničkog prijevoza, na kojem se pružaju putne informacije, osigurava pristup javnom prijevozu i omogućuje presjedanje s jedne na drugu vrstu prijevoza, uključujući parkiranje i nastavljavanje putovanja javnim prijevozom (engl. *park and ride*) i aktivne vrste prijevoza, te koje služi kao sučelje između gradskih čvorova i prometnih mreža na veće udaljenosti;
- (m) „multimodalni teretni terminal” znači objekt koji je opremljen za pretovar između najmanje dviju vrsta prijevoza ili dvaju različitih željezničkih sustava te za privremeno skladištenje tereta, kao što su terminali u lukama unutarnjih plovni putova ili u morskim lukama, duž unutarnjih plovni putova i u zračnim lukama te željezničko-cestovni terminali, uključujući multimodalne logističke platforme iz Uredbe (EU) 2021/1153;
- (n) „logistička platforma” znači područje koje je izravno povezano s prometnom infrastrukturom transeuropske prometne mreže, uključuje najmanje jedan teretni terminal i omogućuje provedbu logističkih aktivnosti;
- (o) „plan održive gradske mobilnosti” znači dokument za strateško planiranje mobilnosti usmjeren na poboljšanje pristupačnosti funkcionalnog gradskog područja (uključujući zone dnevnih migracija) i mobilnosti na tom području za ljude, poduzeća i robu;
- (p) „aktivne vrste prijevoza” znači prijevoz ljudi ili robe sredstvima bez motora, koja zahtijevaju tjelesnu aktivnost čovjeka;
- (q) „sustavi IKT-a u području prometa” znači sustavi i aplikacije informacijske i komunikacijske tehnologije koji upotrebljavaju informacijske, komunikacijske ili navigacijske tehnologije odnosno tehnologije za određivanje položaja/lokalizaciju koje omogućuju obradu, pohranu i razmjenu podataka i informacija potrebnih za djelotvorno upravljanje infrastrukturom, mobilnošću i prometom u transeuropskoj prometnoj mreži, izvješćivanje tijela o relevantnim informacijama i pružanje usluga s dodanom vrijednošću građanima, otpremnicima i prijevoznicima, uključujući sustave za otpornu, sigurnu, zaštićenu, ekološki prihvatljivu upotrebu mreže uz učinkovito iskorištavanje kapaciteta. To uključuje sustave, tehnologije i usluge iz točaka od (r) do (x) te može uključivati i uređaje na vozilu s odgovarajućim sastavnicama infrastrukture;
- (r) „inteligentni prometni sustav” (ITS) znači sustav kako je definiran u članku 4. točki 1. Direktive (EU) 2010/40/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 7. srpnja 2010. o okviru za uvođenje inteligentnih prometnih sustava u cestovnom prometu i za veze s ostalim vrstama prijevoza²⁵;
- (s) „sustavi nadzora plovidbe i informacijski sustavi” (VTMIS) znači sustavi uvedeni za potrebe upravljanja prometom i pomorskim prijevozom te njihova nadzora na temelju informacija iz sustava automatske identifikacije brodova (AIS), sustava praćenja i identifikacije brodova na velikoj udaljenosti (LRIT) te obalnih radarskih sustava i radiokomunikacijskih sustava, kako je predviđeno u Direktivi 2002/59/EZ

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

Europskog parlamenta i Vijeća²⁶, i uključuje integraciju nacionalnih sustava za razmjenu pomorskih informacija sustavom SafeSeaNet;

- (t) „riječni informacijski servisi” (RIS) znači informacijske i komunikacijske tehnologije na unutarnjim plovnim putovima kako su definirane u članku 3. točki (a) Direktive 2005/44/EZ Parlamenta i Vijeća²⁷;
- (u) „europsko okružno jedinstvenog pomorskog sučelja” (EMSW) znači pravni i tehnički okvir za elektronički prijenos informacija povezan s obvezama prijave pristajanja u luke Unije, koji se sastoji od mreže jedinstvenih nacionalnih pomorskih sučelja i drugih usklađenih sastavnica kako je predviđeno u Uredbi (EU) 2019/1239 Europskog parlamenta i Vijeća²⁸;
- (v) „sustav upravljanja zračnim prometom i usluga u zračnoj plovidbi” (sustav ATM-a/ANS-a) znači sustavi i sastavnice koji se upotrebljavaju za pružanje usluga upravljanja zračnim prometom, usluga u zračnoj plovidbi ili oboje;
- (w) „Europski sustav za upravljanje željezničkim prometom” (ERTMS) znači sustav utvrđen u točki 2.2. Priloga Uredbi Komisije (EU) 2016/919²⁹;
- (x) „ERTMS koji se temelji na radijskim frekvencijama” znači ERTMS razine 2 ili 3 kojim se odobrenja za vožnju šalju vlaku putem radijskih frekvencija, u skladu s Uredbom Komisije (EU) 2016/919³⁰;
- (y) „sustavi razreda B” znači naslijeđeni sustavi za zaštitu vlaka i glasovnu radijsku komunikaciju kako su definirani u točki 2.2. Priloga Uredbi Komisije (EU) 2016/919;
- (z) „morska luka” znači područje kopna i vode čija infrastruktura i oprema prvenstveno omogućuju prihvat plovila, njihov utovar i istovar, pohranjivanje robe, primanje i isporuku te robe te ukrcaj i iskrcaj putnika, posade i drugih osoba te svaku drugu infrastrukturu potrebnu prijevoznicima na lučkom području;
- (aa) „kratka obalna plovidba” znači kretanje tereta i putnika morem između luka koje se nalaze u geografskim vodama država članica ili između luke koja se nalazi u vodama države članice i luke koja se nalazi u vodama susjedne treće zemlje koja ima obalu na zatvorenim morima koja graniče s vodama Unije;
- (ab) „elektroničke informacije o prijevozu tereta” (eFTI) znači elektronički prijenos regulatornih informacija između gospodarskih subjekata i nadležnih tijela u skladu s Uredbom (EU) 2020/1056 Europskog parlamenta i Vijeća³¹;

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

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

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

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

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

- (ac) „jedinstveno europsko nebo” znači postupci utvrđeni na temelju uredaba (EZ) br. 549/2004³², (EZ) 550/2004³³, (EZ) br. 551/2004³⁴ i (EU) 2018/1139³⁵ Europskog parlamenta i Vijeća radi jačanja sigurnosnih standarda za zračni prijevoz, doprinosa održivom razvoju sustava zračnog prijevoza te poboljšanja ukupne učinkovitosti upravljanja zračnim prometom i usluga u zračnoj plovidbi za opći zračni promet;
- (ad) „vertiport” znači područje koje se upotrebljava za slijetanje i uzlijetanje zrakoplova s vertikalnim uzlijetanjem i slijetanjem;
- (ae) „svemirski centar” znači postrojenje za ispitivanje i lansiranje svemirskih letjelica;
- (af) „projekt u okviru SESAR-a” znači projekt u okviru istraživačkog programa ATM-a jedinstvenog europskog neba, tehnološkog stupa europskog okvira za jedinstveno europsko nebo (SES);
- (ag) „europski željeznički projekt” znači projekt u okviru Zajedničkog poduzeća za europsku željeznicu ili njegova prethodnika Shift2Rail;
- (ah) „Glavni plan upravljanja europskim zračnim prometom” znači glavni alat za planiranje modernizacije ATM-a u kojem se utvrđuju prioriteti za razvoj i uvođenje potrebni za ostvarenje SESAR-a, kako je odobren Odlukom Vijeća 2009/320/EZ³⁶;
- (ai) „tijela za upravljanje željezničkim teretnim prijevozom” znači upravljačka tijela iz članka 8. Uredbe (EU) br. 913/2010;
- (aj) „održavanje” znači aktivnosti koje se moraju provoditi rutinski, redovito ili u hitnim slučajevima kako bi se imovina mogla upotrebljavati tijekom očekivanog vijeka trajanja uz istu razinu upotrebljivosti i sigurnosti, u skladu s ovom Uredbom;
- (ak) „socioekonomska analiza troškova i koristi” znači kvantificirana *ex ante* ocjena vrijednosti projekta koja se temelji na priznatoj metodologiji, uzimajući u obzir sve relevantne socijalne, ekonomske, klimatske i okolišne troškove i koristi. Analiza klimatskih i okolišnih troškova i koristi temelji se na procjeni utjecaja na okoliš provedenoj na temelju Direktive 2011/92/EU Europskog parlamenta i Vijeća³⁷;
- (al) „alternativna goriva” znači alternativna goriva kako su definirana u članku 2. točki 3. Uredbe (EU) [...] [o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva];
- (am) „sigurno i zaštićeno parkiralište” znači parkiralište dostupno vozačima koji obavljaju prijevoz tereta ili putnika, koje ispunjuje zahtjeve iz članka 8.a stavka 1. Uredbe (EZ)

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

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

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

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

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

³⁶ Odluka Vijeća 2009/320/EZ od 30. ožujka 2009. o odobravanju Glavnog plana upravljanja europskim zračnim prometom projekta ATM-a jedinstvenog europskog neba (SESAR) (SL L 95, 9.4.2009., str. 41.).

³⁷ 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.).

br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća³⁸ i certificirano je u skladu sa standardima i postupcima Unije na temelju članka 8.a stavka 2. te uredbe;

- (an) „sustav vaganja u pokretu” znači automatski sustav na cestovnoj infrastrukturi namijenjen prepoznavanju vozila ili skupova vozila u prometu koji vjerojatno premašuju relevantna ograničenja mase, u skladu s Direktivom 96/53/EZ Europskog parlamenta i Vijeća³⁹.

Članak 4.

Ciljevi transeuropske prometne mreže

1. Opći je cilj razvoja transeuropske mreže uspostaviti jednu multimodalnu mrežu visokih standarda kvalitete na razini Unije.
2. Transeuropska prometna mreža jača socijalnu, ekonomsku i teritorijalnu koheziju Unije i pridonosi stvaranju jedinstvenog europskog prometnog prostora koji je održiv, učinkovit i otporan, povećava koristi za svoje korisnike i podupire uključiv rast. Ima europsku dodanu vrijednost i pridonosi ciljevima razvrstanim u sljedeće četiri kategorije:
 - (a) održivost kroz:
 - i. promicanje mobilnosti s nultim emisijama u skladu s relevantnim ciljevima Unije u pogledu smanjenja emisija CO₂;
 - ii. omogućivanje veće upotrebe održivijih vrsta prijevoza, među ostalim proširivanjem željezničke putničke mreže velikih brzina na velike udaljenosti, potpuno interoperabilne željezničke teretne mreže te pouzdane mreže za prijevoz unutarnjim plovnim putovima i kratku obalnu plovidbu u cijeloj Uniji;
 - iii. veću zaštitu okoliša;
 - iv. smanjenje vanjskih troškova, uključujući troškove povezane s okolišem, zdravljem, prometnim zagušenjem i nesrećama;
 - v. veću energetsku sigurnost;
 - (b) kohezija kroz:
 - i. postizanje pristupačnosti i povezivosti svih regija Unije, uključujući najudaljenije regije i druge udaljene, otočne, periferne i planinske regije te rijetko naseljena područja;
 - ii. smanjenje razlika u kvaliteti infrastrukture među državama članicama;
 - iii. u području putničkog i teretnog prijevoza, učinkovitu koordinaciju i međusobno povezivanje infrastrukture za promet na velike udaljenosti s jedne strane te infrastrukture za regionalni i lokalni promet i usluga prijevoza u gradskim čvorovima s druge strane;

³⁸ Uredba (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. ožujka 2006. o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet (SL L 102, 11.4.2006., str. 1.).

³⁹ Direktiva Vijeća 96/53/EZ od 25. srpnja 1996. o utvrđivanju najvećih dopuštenih dimenzija u unutarnjem i međunarodnom prometu te najveće dopuštene mase u međunarodnom prometu za određena cestovna vozila koja prometuju unutar Zajednice (SL L 235, 17.9.1996., str. 59.).

- iv. uspostavu prometne infrastrukture koja odražava posebno stanje u različitim dijelovima Unije i omogućava ujednačenu pokrivenost svih europskih regija;
- (c) učinkovitost kroz:
- i. uklanjanje uskih grla i premošćivanje veza koje nedostaju u prometnoj infrastrukturi i na točkama povezivanja između njih, na državnim područjima država članica i između njih;
 - ii. uklanjanje funkcionalnih, administrativnih, tehničkih i operativnih uskih grla u području interoperabilnosti, uključujući nedostatke u digitalizaciji;
 - iii. interoperabilnost nacionalnih, regionalnih i lokalnih prometnih mreža;
 - iv. optimalnu integraciju i međusobno povezivanje svih vrsta prijevoza, među ostalim u gradskim čvorovima;
 - v. promicanje ekonomski učinkovitog, visokokvalitetnog prometa koji pridonosi daljnjem gospodarskom rastu i konkurentnosti;
 - vi. učinkovitiju upotrebu nove i postojeće infrastrukture;
 - vii. troškovno učinkovitu primjenu inovativnih tehnoloških i operativnih koncepata;
- (d) povećanje koristi za korisnike kroz:
- i. osiguravanje pristupačnosti za korisnike i ispunjavanje njihovih potreba u pogledu mobilnosti i prijevoza, posebno uzimajući u obzir potrebe osoba u ranjivom položaju, uključujući osobe s invaliditetom ili smanjenom pokretljivošću, i osoba koje žive u udaljenim regijama, uključujući najudaljenije regije i otoke;
 - ii. osiguravanje standarda sigurnosti, zaštite i visoke kvalitete, uključujući kvalitetu usluga koje se pružaju korisnicima, za putnički i teretni prijevoz;
 - iii. utvrđivanje zahtjeva u pogledu infrastrukture, posebno u području interoperabilnosti, sigurnosti i zaštite, kojima se osiguravaju kvaliteta, učinkovitost i održivost dostupnih i cjenovno pristupačnih usluga prijevoza;
 - iv. podupiranje mobilnosti koja je prilagođena klimatskim promjenama, otporna na prirodne opasnosti i katastrofe uzrokovane ljudskim djelovanjem te osigurava učinkovitu i brzu mobilizaciju hitnih službi i službi za spašavanje, među ostalim za osobe s invaliditetom ili smanjenom pokretljivošću;
 - v. osiguravanje otpornosti infrastrukture, posebno na prekograničnim dionicama;
 - vi. pružanje alternativnih rješenja za prijevoz, uključujući druge vrste prijevoza, u slučaju poremećaja u mreži.

Članak 5.

Resursno učinkovita mreža i zaštita okoliša

1. Transeuropska prometna mreža planira se, razvija i njome se upravlja na resursno učinkovit način te u skladu s primjenjivim Unijinim i nacionalnim zahtjevima u pogledu zaštite okoliša, i to na sljedeće načine:
 - (a) razvojem nove infrastrukture, poboljšanjem i održavanjem postojeće prometne infrastrukture, posebno tako što će se održavanje tijekom cijelog vijeka trajanja infrastrukture uključiti u fazu planiranja izgradnje ili poboljšanja infrastrukture i tako što će se ona održavati funkcionalnom;
 - (b) optimizacijom integracije i međupovezanosti infrastrukture;
 - (c) uvođenjem infrastrukture za punjenje i opskrbu alternativnim gorivima;
 - (d) uvođenjem novih tehnologija i sustava IKT-a u području prometa radi očuvanja ili poboljšanja učinkovitosti infrastrukture;
 - (e) optimizacijom upotrebe infrastrukture, posebno učinkovitim upravljanjem kapacitetima i prometom;
 - (f) vođenjem računa o mogućim sinergijama s drugim mrežama, osobito s transeuropskom energetsom ili telekomunikacijskom mrežom;
 - (g) razvojem zelene i održive infrastrukture otporne na klimatske promjene koja je oblikovana tako da smanji negativni učinak na zdravlje građana koji žive u blizini mreže i na okoliš te degradaciju ekosustava;
 - (h) primjerenim razmatranjem otpornosti prometne mreže i njezine infrastrukture na klimatske promjene, prirodne opasnosti i katastrofe uzrokovane ljudskim djelovanjem te poremećaje uzrokovane namjernim djelovanjem kako bi se odgovorilo na te probleme;
 - (i) osiguravanjem otpornosti infrastrukture, posebno na prekograničnim dionicama, kako bi se na poremećaje u prometu brzo reagiralo i oporavilo od njih.
2. Pri planiranju i razvoju transeuropske prometne mreže države članice mogu provesti detaljno trasiranje dionica poštujući ograničenja iz članka 56. stavka 1. točke (e) i uzimajući u obzir posebne okolnosti različitih dijelova Unije, kao što su topografska obilježja predmetnih regija i okolišna pitanja, pri čemu osiguravaju usklađenost s ovom Uredbom.
3. Procjena utjecaja planova i projekata na okoliš provodi se u skladu s Direktivom Vijeća 92/43/EEZ⁴⁰ te direktivama 2000/60/EZ⁴¹, 2001/42/EZ⁴², 2002/49/EZ⁴³,

⁴⁰ Direktiva Vijeća 92/43/EEZ od 21. svibnja 1992. o očuvanju prirodnih staništa i divlje faune i flore (SL L 206, 22.7.1992., str. 7.).

⁴¹ Direktiva 2000/60/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2000. o uspostavi okvira za djelovanje Zajednice u području vodne politike (SL L 327, 22.12.2000., str. 1.).

⁴² 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.).

⁴³ Direktiva 2002/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 25. lipnja 2002. o procjeni i upravljanju bukom iz okoliša (SL L 189, 18.7.2002., str. 12.).

2009/147/EZ⁴⁴ i 2011/92/EU Europskog parlamenta i Vijeća⁴⁵. Za projekte od zajedničkog interesa za koje do datuma stupanja ove Uredbe na snagu još nije provedena procjena utjecaja na okoliš ta bi procjena trebala uključivati i procjenu usklađenosti s načelom „ne nanosi bitnu štetu”.

Članak 6.

Postupni razvoj transeuropske prometne mreže

1. Transeuropska prometna mreža postupno se razvija u tri koraka: dovršenje osnovne mreže do 31. prosinca 2030., proširene osnovne mreže do 31. prosinca 2040. i sveobuhvatne mreže do 31. prosinca 2050. To se ponajprije mora ostvariti na način da će se usklađenim i transparentnim metodološkim pristupom provesti struktura za tu mrežu, koja obuhvaća sveobuhvatnu mrežu te osnovnu i proširenu osnovnu mrežu, s prometnim i gradskim čvorovima koji služe kao točke povezivanja mreže za promet na velike udaljenosti te regionalne i lokalne prometne mreže.
2. Sveobuhvatna mreža sastoji se od svih postojećih i planiranih prometnih infrastruktura transeuropske prometne mreže te od mjera kojima se promiče učinkovita i društveno i ekološki održiva upotreba takve infrastrukture.
3. Osnovna i proširena osnovna mreža sastoji se od onih dijelova transeuropske prometne mreže koji se prioritetno razvijaju kako bi se ostvarili ciljevi razvoja transeuropske prometne mreže.

Članak 7.

Europski prometni koridori

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

Članak 8.

Projekti od zajedničkog interesa

1. Projekti od zajedničkog interesa pridonose razvoju transeuropske prometne mreže izgradnjom nove prometne infrastrukture, nadogradnjom postojeće prometne infrastrukture ili mjerama koje promiču resursnu učinkovitost mreže.
2. Projekt od zajedničkog interesa:
 - (a) pridonosi ciljevima koji su razvrstani u barem dvije od četiriju kategorija utvrđenih u članku 4.;
 - (b) ekonomski je isplativo na temelju socioekonomske analize troškova i koristi;
 - (c) ima europsku dodanu vrijednost.

⁴⁴ Direktiva 2009/147/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 30. studenoga 2009. o očuvanju divljih ptica (SL L 20, 26.1.2010., str. 7.).

⁴⁵ 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.).

3. Projekt od zajedničkog interesa obuhvaća cijeli ciklus, uključujući studije izvedivosti i postupke za izdavanje dozvola, izgradnju, upravljanje i evaluaciju.
4. Države članice poduzimaju sve potrebne mjere kako bi osigurale da se projekti provode u skladu s relevantnim pravom Unije i nacionalnim pravom, osobito u skladu s pravnim aktima Unije o okolišu, zaštiti klime, sigurnosti, zaštiti, tržišnom natjecanju, državnim potporama, javnoj nabavi, javnom zdravlju i pristupačnosti te zakonodavstvom o nediskriminaciji.
5. Komisija na temelju provedbenog akta može od država članica zahtijevati uspostavu jedinstvenog subjekta za izgradnju prekograničnih infrastrukturnih projekata od zajedničkog interesa i upravljanje njima. Relevantni europski koordinator ima status promatrača u upravnom ili nadzornom odboru (ili oba odbora) tog jedinstvenog subjekta.

Članak 9.

Suradnja s trećim zemljama

1. Unija može surađivati sa susjednim zemljama kako bi se transeuropska prometna mreža povezala s njihovim infrastrukturnim mrežama radi povećanja gospodarskog rasta i konkurentnosti, a posebno radi:
 - (a) promicanja proširenja politike transeuropske prometne mreže u treće zemlje;
 - (b) osiguranja veze između transeuropske prometne mreže i prometnih mreža trećih zemalja na graničnim prijelazima kako bi se zajamčili neometani prometni tokovi, granične provjere, nadzor granica i drugi postupci granične kontrole;
 - (c) dovršetka prometne infrastrukture u trećim zemljama koje služe kao poveznica između dijelova transeuropske prometne mreže u Uniji;
 - (d) promicanja interoperabilnosti između transeuropske prometne mreže i mreža trećih zemalja;
 - (e) olakšavanja pomorskog prijevoza i promicanja ruta za kratku obalnu plovidbu prema trećim zemljama;
 - (f) olakšavanja prijevoza unutarnjim plovnim putovima prema trećim zemljama;
 - (g) olakšavanja zračnog prijevoza prema trećim zemljama kako bi se promicali učinkovit i održiv gospodarski rast i konkurentnost, uključujući proširenje jedinstvenog europskog neba i poboljšanu suradnju u upravljanju zračnim prometom;
 - (h) povezivanja i provedbe sustava IKT-a u području prometa u tim zemljama.
2. U Prilogu IV. utvrđeni su okvirni zemljovidi transeuropske prometne mreže prošireni na određene susjedne zemlje, u kojima se prema potrebi upućuje na osnovnu i sveobuhvatnu mrežu na temelju kriterija iz ove Uredbe.

POGLAVLJE II.

OPĆE ODREDBE

Članak 10.

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

1. Osnovna mreža, proširena osnovna mreža i sveobuhvatna mreža:
 - (a) one su naznačene na zemljovidima iz Priloga I. i u popisima iz Priloga II.;
 - (b) detaljnije su određene opisom sastavnica infrastrukture;
 - (c) ispunjavaju zahtjeve u pogledu prometnih infrastruktura utvrđenih u ovom poglavlju i poglavljima III. i IV.;
 - (d) čine osnovu za utvrđivanje projekata od zajedničkog interesa.
2. Osnovna mreža i proširena osnovna mreža sastoje se od onih dijelova sveobuhvatne mreže koji se prioritarno razvijaju kako bi se ostavili ciljevi politike transeuropske prometne mreže. Za upućivanja na „osnovnu mrežu” u Uredbi (EU) 2021/1153 smatra se da uključuju „proširenu osnovnu mrežu” kako je definirana u ovoj Uredbi. Upućivanja na „osnovnu mrežu” u Uredbi (EU) [...] [o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva] smatraju se upućivanjima na „osnovnu mrežu” kako je definirana u ovoj Uredbi. Upućivanja na „sveobuhvatnu mrežu” u Uredbi (EU) [...] [o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva] smatraju se upućivanjima na „proširenu osnovnu mrežu” i „sveobuhvatnu mrežu” kako su definirane u ovoj Uredbi.
3. Čvorovi mreže navedeni su u Prilogu II. i uključuju gradske čvorove, zračne luke, morske luke, luke unutarnjih plovni putova te željezničko-cestovne terminale.
4. Države članice poduzimaju odgovarajuće mjere za razvoj osnovne mreže, proširene osnovne mreže i sveobuhvatne mreže radi usklađivanja s odgovarajućim odredbama ove Uredbe do datuma navedenih u članku 6. stavku 1., osim ako je drukčije navedeno u ovoj Uredbi.

Članak 11.

Opće odredbe za europske prometne koridore

1. Europski prometni koridori su oni naznačeni na zemljovidima u Prilogu III.
2. Države članice poduzimaju odgovarajuće mjere za razvoj europskih prometnih koridora radi usklađivanja s odredbama ove Uredbe do 31. prosinca 2030. za vlastitu infrastrukturu koja je dio osnovne mreže te do 31. prosinca 2040. za vlastitu infrastrukturu koje je dio proširene osnovne mreže, osim ako je drukčije navedeno u ovoj Uredbi.
3. Komisiji je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 60. ove Uredbe radi izmjene trasiranja europskih prometnih koridora iz Priloga III. ovog

Uredbi kako bi se posebno uzeo u obzir razvoj glavnih trgovinskih tokova i prometa te bitne promjene u mreži.

Članak 12.

Opći prioriteti za osnovnu, proširenu osnovnu i sveobuhvatnu mrežu

1. Pri razvoju osnovne, proširene osnovne i sveobuhvatne mreže opći prioritet daje se mjerama koje su potrebne za:
 - (a) povećanje upotrebe održivijih vrsta teretnog i putničkog prijevoza radi smanjenja emisija stakleničkih plinova iz prometa;
 - (b) povećanje pristupačnosti i povezivosti svih regija Unije, uzimajući u obzir teritorijalnu i socijalnu koheziju te posebne slučajeve najudaljenijih regija i drugih udaljenih, otočnih, perifernih i planinskih regija te rijetko naseljenih područja;
 - (c) osiguravanje optimalne integracije vrsta prijevoza i interoperabilnosti različitih vrsta prijevoza;
 - (d) premošćivanje veza koje nedostaju i uklanjanje uskih grla, posebno na prekograničnim dionicama;
 - (e) uspostavu infrastrukture potrebne za neometan promet vozila s nultim emisijama;
 - (f) promicanje učinkovite i održive upotrebe infrastrukture i, prema potrebi, povećanje kapaciteta;
 - (g) održavanje postojeće infrastrukture funkcionalnom te poboljšanje ili održavanje njezine kvalitete u smislu sigurnosti, zaštite, učinkovitosti prometnog sustava i prijevoza, otpornosti na klimatske promjene i katastrofe, okolišne učinkovitosti te kontinuiteta prometnih tokova;
 - (h) poboljšanje kvalitete usluga i socijalnih uvjeta prometnih radnika, pristupačnosti za sve korisnike, uključujući osobe s invaliditetom ili smanjenom pokretljivošću i druge osobe u ranjivom položaju;
 - (i) provedbu i uvođenje sustava IKT-a u području prometa.
2. Kako bi se nadopunile mjere utvrđene u stavku 1., posebna se pažnja posvećuje mjerama koje su potrebne za:
 - (a) pridonošenje smanjenju emisija iz prometa i veću energetske sigurnost tako što će se upotreba vozila i plovila s nultim emisijama te obnovljivih i niskougljičnih goriva promicati uvođenjem odgovarajuća infrastruktura za alternativna goriva;
 - (b) ublažavanje izloženosti gradskih područja negativnim učincima tranzitnog željezničkog i cestovnog prometa;
 - (c) uklanjanje administrativnih, tehničkih i operativnih prepreka, osobito prepreka interoperabilnosti transeuropske prometne mreže;
 - (d) optimizaciju upotrebe infrastrukture, posebno učinkovitim upravljanjem kapacitetima, upravljanjem prometom i većom operativnom učinkovitošću.

Članak 13.

Opći prioriteti za europske prometne koridore

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

- (a) razvoj visokoučinkovite i potpuno interoperabilne željezničke teretne mreže u cijeloj Uniji;
- (b) razvoj visokoučinkovite i potpuno interoperabilne željezničke putničke mreže velikih brzina, koja povezuje gradske čvorove u cijeloj Uniji;
- (c) razvoj neometanog sustava infrastrukture unutarnjih plovni putova, zračne infrastrukture i pomorske infrastrukture;
- (d) razvoj sigurne i zaštićene cestovne mreže koja ima dostatnu infrastrukturu za alternativna goriva;
- (e) razvoj poboljšanih rješenja za multimodalni i interoperabilni promet;
- (f) intermodalnu integraciju cijelog logističkog lanca koji je učinkovito međusobno povezan u prometnim i gradskim čvorovima;
- (g) uspostavu infrastrukture potrebne za neometan promet vozila s nultim emisijama.

POGLAVLJE III.

POSEBNE ODREDBE

ODJELJAK 1.

Infrastruktura željezničkog prometa

Članak 14.

Sastavnice infrastrukture

1. Infrastruktura željezničkog prometa osobito obuhvaća:

- (a) željezničke pruge, uključujući:
 - i. pruge;
 - ii. skretnice;
 - iii. željezničko-cestovne prijelaze;
 - iv. sporedne kolosijeke;
 - v. tunele;
 - vi. mostove;
 - vii. infrastrukturu koja ublažava utjecaj na okoliš;

- (b) kolodvore duž pruga navedenih u Prilogu I. za presjedanje putnika u okviru željezničkog prijevoza ili sa željezničkog prijevoza na drugu vrstu prijevoza i obrnuto;
 - (c) objekte za željezničke usluge osim putničkih kolodvora, kako su definirani u članku 3. točki 11. Uredbe 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća⁴⁶, posebno ranžirne kolodvore, objekte za formiranje vlakova, objekte za manevriranje, garažne kolosijeka, objekte za održavanje, ostale tehničke objekte kao što su objekti za čišćenje i pranje, objekti za servisiranje i objekti za opskrbu gorivom; objekte za automatsko mijenjanje širine kolosijeka;
 - (d) željezničke pristupne putove i željezničke veze koje obuhvaćaju posljednji kilometar do multimodalnih teretnih terminala povezanih željeznicom, među ostalim u lukama unutarnjih plovnih putova, morskim lukama i zračnim lukama, te objekata za željezničke usluge;
 - (e) pružne prometno-upravljačke i signalno-sigurnosne podsustave;
 - (f) pružnu energetska infrastrukturu;
 - (g) pripadajuću opremu;
 - (h) sustave IKT-a u području prometa.
2. Tehnička oprema za željezničke pruge može uključivati sustave za elektrifikaciju, opremu za ukrcaj i iskrcaj putnika te utovar i istovar tereta na kolodvorima i terminalima, kao i inovativne tehnologije u fazi njihova uvođenja.

Članak 15.

Zahtjevi u pogledu prometne infrastrukture za sveobuhvatnu mrežu

1. Države članice osiguravaju da željeznička infrastruktura sveobuhvatne mreže:
 - (a) usklađena s Direktivom (EU) 2016/797 Europskog parlamenta i Vijeća⁴⁷ i njezinim provedbenim mjerama radi postizanja interoperabilnosti sveobuhvatne mreže;
 - (b) usklađena sa zahtjevima tehničkih specifikacija za interoperabilnost (TSI-i) donesenih na temelju članka 4. i 5. Direktive (EU) 2016/797 u skladu s postupkom iz članka 7. stavka 1. točaka (b), (c), (d) i (e) te direktive;
 - (c) usklađena sa zahtjevima utvrđenima u Uredbi (EU) [...] [o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva].
2. Države članice osiguravaju da do 31. prosinca 2050. željeznička infrastruktura sveobuhvatne mreže, uključujući veze iz članka 14. stavka 1. točke (d),:
 - (a) bude potpuno elektrificirana u pogledu pruga i, u mjeri u kojoj je to potrebno za rukovanje električnim vlakom, sporednih kolosijeka;

⁴⁶ Direktiva 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 21. studenoga 2012. o uspostavi jedinstvenog Europskog željezničkog prostora (SL L 343, 14.12.2012., str. 32.).

⁴⁷ Direktiva (EU) 2016/797 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o interoperabilnosti željezničkog sustava u Europskoj uniji (SL L 138, 26.5.2016., str. 44.).

- (b) ima nominalnu širinu kolosijeka za nove željezničke pruge od 1 435 mm, osim ako je nova pruga produžetak mreže drukčije širine kolosijeka koja je odvojena od glavnih željezničkih pruga u Uniji;
- (c) omogućuje, bez posebnih dopuštenja, osovinsko opterećenje od najmanje 22,5 tona;
- (d) omogućuje, bez posebnih dopuštenja, upravljanje teretnim vlakovima duljine najmanje 740 m (uključujući lokomotive). Ovaj je zahtjev ispunjen ako su ispunjeni barem sljedeći uvjeti:
 - i. na dvotračnim kolosijecima barem 50 % trasa za teretne vlakove i najmanje dvije trećine trasa po satu i smjeru može se dodijeliti teretnim vlakovima duljine najmanje 740 m;
 - ii. na jednotračnim kolosijecima barem jedna trasa na dva sata i po smjeru može se dodijeliti teretnim vlakovima duljine najmanje 740 m;
- (e) sadržava barem standardni profil P400 u skladu sa stavkom 1.1.1.1.3.5. Tablice 1. Priloga Provedbenoj uredbi Komisije (EU) 2019/777⁴⁸, pri čemu nema nikakvih dodatnih zahtjeva u pogledu posebnih dopuštenja za pružanje usluga.

3. Primjenjuju se sljedeća izuzeća:

- (a) izolirane mreže izuzimaju se od zahtjevâ iz stavka 2. točaka (a), (c), (d) i (e);
- (b) Komisija u opravdanim slučajevima, na zahtjev države članice, može odobriti druga izuzeća donošenjem provedbenih akata u pogledu zahtjevâ iz stavka 2. Svaki zahtjev za izuzeće temelji se na socioekonomskoj analizi troškova i koristi te procjeni učinka na interoperabilnost. Izuzeće se usklađuje sa zahtjevima iz Direktive (EU) 2016/797 Europskog parlamenta i Vijeća⁴⁹ te prema potrebi koordinira i usuglašava sa susjednim državama članicama.

Članak 16.

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

- 1. Države članice osiguravaju da je željeznička infrastruktura osnovne mreže i proširene osnovne mreže usklađena s člankom 15. stavkom 1.
- 2. Države članice osiguravaju da do 31. prosinca 2040. željeznička infrastruktura proširene osnovne mreže, uključujući veze iz članka 14. stavka 1. točke (d):
 - (a) ispunjava zahtjeve utvrđene u članku 15. stavku 2. točkama od (a) do (e) i zahtjeve u pogledu prevladavajuće minimalne operativne brzine pruge od 100 km/h za teretne vlakove na teretnim prugama proširene osnovne mreže;

⁴⁸ Provedbena uredba Komisije (EU) 2019/777 od 16. svibnja 2019. o zajedničkim specifikacijama registra željezničke infrastrukture i o stavljanju izvan snage Provedbene odluke 2014/880/EU (SL L 139I, 27.5.2019., str. 312.).

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

- (b) ispunjava zahtjeve utvrđene u članku 15. stavku 2. točkama (a) i (b) na putničkim prugama proširene osnovne mreže;
 - (c) omogućuje prevladavajuću minimalnu brzinu pruge od 160 km/h za putničke vlakove na putničkim prugama proširene osnovne mreže.

Pri izgradnji ili nadogradnji putničke pruge proširene osnovne mreže ili njezinih dionica države članice provode studiju radi analize izvedivosti i ekonomske važnosti većih brzina te grade ili nadograđuju prugu do brzine čiju je izvedivost i ekonomsku važnost studija pokazala.
3. Države članice osiguravaju da do 31. prosinca 2030. željeznička infrastruktura osnovne mreže, uključujući veze iz članka 14. stavka 1. točke (d):
- (a) ispunjava zahtjeve utvrđene u članku 15. stavku 2. točkama od (a) do (d) i zahtjeve u pogledu prevladavajuće minimalne operativne brzine pruge od 100 km/h za teretne vlakove na teretnim prugama osnovne mreže;
 - (b) ispunjava zahtjeve utvrđene u članku 15. stavku 2. točkama (a) i (b) na putničkim prugama osnovne mreže.
4. Države članice osiguravaju da do 31. prosinca 2040. željeznička infrastruktura osnovne mreže, uključujući veze iz članka 14. stavka 1. točke (d):
- (a) ispunjava zahtjev iz članka 15. stavka 2. točke (e) na teretnim prugama osnovne mreže;
 - (b) ispunjava zahtjev iz stavka 2. točke (c) na putničkim prugama osnovne mreže.
5. Primjenjuju se sljedeća izuzeća:
- (a) izolirane mreže izuzimaju se od zahtjevâ iz stavaka 2., 3. i 4.;
 - (b) Komisija u opravdanim slučajevima, na zahtjev države članice, može odobriti druga izuzeća donošenjem provedbenih akata u pogledu zahtjevâ iz stavaka od 2. do 4. Svako izuzeće temelji se na socioekonomskoj analizi troškova i koristi te procjeni učinka na interoperabilnost. Izuzeće se usklađuje sa zahtjevima iz Direktive (EU) 2016/797 te prema potrebi koordinira i usuglašava sa susjednim državama članicama.

Članak 17.

Europski sustav upravljanja željezničkim prometom

1. Države članice osiguravaju da do 31. prosinca 2040. u okviru željezničke infrastrukture proširene osnovne mreže i sveobuhvatne mreže, uključujući veze iz članka 14. stavka 1. točke (d):
 - (a) bude uveden ERTMS;
 - (b) budu stavljeni izvan upotrebe sustavi razreda B.
2. Države članice osiguravaju da do 31. prosinca 2030. željeznička infrastruktura osnovne mreže, uključujući veze iz članka 14. stavka 1. točke (d), ispunjava zahtjeve iz stavka 1. točke (a).
3. Države članice osiguravaju da do 31. prosinca 2040. željeznička infrastruktura osnovne mreže, uključujući veze iz članka 14. stavka 1. točke (d), ispunjava zahtjeve iz stavka 1. točke (b).

4. Države članice osiguravaju da do 31. prosinca 2050. željeznička infrastruktura osnovne mreže, proširene osnovne mreže i sveobuhvatne mreže, uključujući veze iz članka 14. stavka 1. točke (d), bude opremljena ERTMS-om koji se temelji na radijskim frekvencijama.
5. Države članice osiguravaju da se do 31. prosinca 2025., u slučaju izgradnje nove pruge ili nadogradnje signalno-sigurnosnog sustava, u željezničkoj infrastrukturi osnovne mreže, proširene osnovne mreže i sveobuhvatne mreže, uključujući veze iz članka 14. stavka 1. točke (d), upotrebljava ERTMS koji se temelji na radijskim frekvencijama.
6. Komisija u opravdanim slučajevima, na zahtjev države članice, može odobriti izuzeća donošenjem provedbenih akata u pogledu zahtjeva iz stavaka od 1. do 5. Svaki zahtjev za izuzeće temelji se na socioekonomskoj analizi troškova i koristi te procjeni učinka na interoperabilnost. Izuzeće se usklađuje sa zahtjevima iz Direktive (EU) 2016/797 Europskog parlamenta i Vijeća⁵⁰ te prema potrebi koordinira i usuglašava sa susjednim državama članicama.

Članak 18.

Operativni zahtjevi za europske prometne koridore

1. Države članice osiguravaju da do 31. prosinca 2030. kvaliteta usluga koje upravitelji infrastrukture pružaju željezničkim prijevoznicima, tehnički i operativni zahtjevi u pogledu upotrebe infrastrukture te postupci granične kontrole nisu prepreka operativnoj učinkovitosti željezničkih teretnih usluga na željezničkim teretnim prugama europskih prometnih koridora da se postignu sljedeće ciljne vrijednosti:
 - (a) vrijeme zadržavanja svih teretnih vlakova koji prelaze granicu u prosjeku ne premašuje 15 minuta na svakoj prekograničnoj dionici unutar Unije. Vrijeme zadržavanja vlaka na prekograničnoj dionici znači ukupno dodatno vrijeme provedeno na putu koje se može pripisati postojanju graničnog prijelaza, bez obzira koji je razlog zadržavanja, primjerice policijske granične kontrole te infrastrukturni, operativni, tehnički i administrativni postupci i čimbenici, ne uzimajući u obzir vrijeme koje se ne može pripisati graničnom prijelazu, kao što su operativni postupci koji se provode u objektima koji se nalaze u blizini graničnog prijelaza, ali nisu neodvojivo povezani s njim;
 - (b) najmanje 90 % teretnih vlakova koji prelaze barem jednu granicu europskog prometnog koridora stiže na svoje odredište, ili na vanjsku granicu Unije ako je njihovo odredište izvan Unije, u predviđeno vrijeme ili uz kašnjenje kraće od 30 minuta.
2. Države članice prema potrebi izmjenjuju ugovore iz članka 30. Direktive 2012/34/EU i poduzimaju odgovarajuće mjere u skladu s Uredbom (EU) br. 913/2010 radi ispunjavanja ciljnih vrijednosti utvrđenih u prvom stavku točkama (a) i (b).

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

Članak 19.

Dodatni prioriteti za razvoj željezničke infrastrukture

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

- (a) ublažavanju utjecaja buke i vibracija uzrokovanih željezničkim prometom, posebno primjenom mjera za vozni park i infrastrukturu, uključujući pregrade za zaštitu od buke;
- (b) poboljšanju sigurnosti na željezničko-cestovnim prijelazima;
- (c) prema potrebi povezivanju infrastrukture željezničkog prometa s infrastrukturom luka unutarnjih plovni putova;
- (d) razvoju infrastrukture za vlakove duljine između 740 m i 1 500 m te osovinskog opterećenja od 25,0 t pri izgradnji i modernizaciji željezničkih pruga važnih za teretni promet, ovisno o rezultatima socioekonomske analize troškova i koristi;
- (e) razvoju i upotrebi inovativnih tehnologija za željeznice, nastavno osobito na rad Zajedničkog poduzeća Shift2Rail i Zajedničkog poduzeća za europsku željeznicu, posebno automatskog upravljanja vlakom, naprednog upravljanja prometom i digitalne povezivosti putnika na temelju ERTMS-a i digitalnog automatskog priključivanja vagona te 5G povezivosti;
- (f) pri izgradnji ili nadogradnji željezničke infrastrukture osiguranju kontinuiteta i pristupačnosti pješačkih i biciklističkih staza radi poticanja aktivnih vrsta prijevoza;
- (g) razvoju inovativnih tehnologija alternativnih goriva za željeznice, kao što je vodik za dionice koje su izuzete od zahtjeva u pogledu elektrifikacije.

ODJELJAK 2.

INFRASTRUKTURA ZA PROMET NA UNUTARNJIM PLOVNIM PUTOVIMA

Članak 20.

Sastavnice infrastrukture

1. Infrastruktura unutarnjih plovni putova osobito obuhvaća:
 - (a) rijeke;
 - (b) kanale;
 - (c) jezera;
 - (d) pripadajuću infrastrukturu, kao što su prevodnice, dizala, mostovi, rezervoari te povezane mjere za sprečavanje i ublažavanje poplava i suša koje mogu pozitivno utjecati na plovidbu unutarnjim plovni putovima;

- (e) pristupne plovne putove i veze koje obuhvaćaju posljednji kilometar do multimodalnih teretnih terminala povezanih unutarnjim plovnim putovima, posebno u lukama unutarnjih plovnih putova i morskim lukama;
 - (f) privezišta i odmorišta;
 - (g) luke unutarnjih plovnih putova, uključujući osnovnu infrastrukturu luke poput unutarnjih bazena, obalnih zidova, vezova, gatova, dokova, nasipa, zemljišta dobivenih nasipanjem i melioracijom te infrastrukturu potrebnu za prijevoz unutar ili izvan lučkog područja;
 - (h) pripadajuću opremu;
 - (i) sustave IKT-a u području prometa, uključujući RIS;
 - (j) veze od luka unutarnjih plovnih putova do drugih vrsta prijevoza u transeuropskoj prometnoj mreži;
 - (k) infrastrukturu povezanu s objektima za alternativna goriva kako su definirani u Uredbi (EU) [...] [o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva];
 - (l) infrastrukturu potrebnu za gospodarenje otpadom s nultom stopom otpada i mjere kružnoga gospodarstva.
2. Oprema povezana s unutarnjim plovnim putovima može uključivati opremu za utovar i istovar tereta te skladištenje robe u lukama unutarnjih plovnih putova. Pripadajuća oprema može posebice uključivati pogonske i operativne sustave koji smanjuju onečišćenje okoliša, kao što je onečišćenje vode i zraka, potrošnju energije i intenzitet emisija ugljika. Može uključivati i uređaje za prihvat otpada, infrastrukturu za opskrbu električnom energijom s kopna i drugu infrastrukturu za opskrbu alternativnim gorivima i njihovu proizvodnju te objekte za prikupljanje otpadnog ulja, kao i opremu za lomljenje leda, hidrološka snimanja, jaružanje plovnog puta, luke i prilaza luci kako bi se osigurala plovnost tijekom cijele godine.
3. Luka unutarnjih plovnih putova dio je sveobuhvatne mreže ako ispunjava sljedeće uvjete:
- (a) godišnji opseg pretovara tereta veći je od 500 000 tona. Ukupni godišnji opseg pretovara tereta temelji se na najnovijem dostupnom trogodišnjem prosjeku izvedenom iz statističkih podataka koje objavljuje Eurostat;
 - (b) nalazi se u mreži unutarnjih plovnih putova transeuropske prometne mreže.

Članak 21.

Zahtjevi u pogledu prometne infrastrukture za sveobuhvatnu mrežu

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

2. Države članice osiguravaju da infrastruktura za alternativna goriva u luke unutarnjih plovni putova bude uvedena u skladu sa zahtjevima iz Uredbe (EU) [...] [o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva].

Članak 22.

Zahtjevi u pogledu prometne infrastrukture za osnovnu mrežu

1. Države članice osiguravaju da do 31. prosinca 2030. luke unutarnjih plovni putova osnovne mreže ispunjavaju zahtjeve iz članka 21. stavka 1. točaka (a) i (b) te da do 31. prosinca 2040. ispunjavaju zahtjeve utvrđene u članku 21. stavku 1. točki (c).
2. Države članice osiguravaju da se mreža unutarnjih plovni putova, uključujući veze iz članka 20. stavka 1. točke (e), održava kako bi se omogućila učinkovita, pouzdana i sigurna plovidba za putnike na način da osigurava minimalne zahtjeve plovni putova i razine usluge te sprečava pogoršanje tih minimalnih zahtjeva ili njihovih utvrđenih temeljnih kriterija (dobar plovni status).
3. Države članice posebno osiguravaju da:
 - (a) rijeke, kanali, jezera, luke unutarnjih plovni putova i njihovi pristupni putovi imaju plovnu dubinu kanala od najmanje 2,5 m i minimalnu visinu ispod fiksnih mostova od najmanje 5,25 m na utvrđenim referentnim razinama vode koje se premašuju određeni broj dana godišnje prema statističkom prosjeku.

Referentne razine vode određuju se na temelju broja dana u godini na koje stvarna razina vode premašuje navedene referentne razine vode. Komisija donosi provedbene akte kojima utvrđuje za svaki riječni sliv referentne razine vode iz prethodnog podstavka. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 59. stavka 3.

Pri utvrđivanju referentnih razina vode Komisija uzima u obzir zahtjeve utvrđene u međunarodnim konvencijama i sporazumima koje su međusobno sklopile države članice.
 - (b) države članice objavljuju na internetskim stranicama dostupnima javnosti broj dana u godini iz točke (a) u kojima stvarna razina vode premašuje ili ne dostiže referentnu razinu vode utvrđenu za plovnu dubinu kanala, kao i prosječno vrijeme čekanja na svakoj prevodnici;
 - (c) operateri prevodnica osiguravaju da se prevodnicama upravlja i da ih se održava tako da je vrijeme čekanja što kraće;
 - (d) rijeke, kanali i jezera opremljeni su RIS-om za sve usluge u skladu s Direktivom 2005/44/EZ⁵¹ kako bi se korisnicima preko granice pružale informacije u stvarnom vremenu.
4. Komisija u opravdanim slučajevima, na zahtjev države članice, može odobriti izuzeća od minimalnih zahtjeva iz stavka 3. točke (a) donošenjem provedbenih akata. Svaki zahtjev za izuzeće temelji se na socioekonomskoj analizi troškova i koristi,

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

procjeni određenih geografskih ili znatnih fizičkih ograničenja i/ili mogućih negativnih utjecaja na okoliš i bioraznolikost.

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

Državama članicama može se odobriti izuzeće u slučaju više sile. Države članice dužne su ponovno uspostaviti prijašnje uvjete plovnosti čim je to moguće.

Svaki zahtjev za izuzeće prema potrebi se koordinira i usuglašava sa susjednim državama članicama.

5. Komisija donosi provedbene akte o zahtjevima kojima utvrđuje zahtjeve kojima se nadopunjuju minimalni zahtjevi utvrđene za svaki riječni sliv u skladu sa stavkom 3. točkom (a) drugim podstavkom. Ti se zahtjevi mogu posebno odnositi na:
- (a) komplementarne parametre za plovne putove na rijekama slobodnog toka;
 - (b) specifikacije za infrastrukturu unutarnjih plovni putova;
 - (c) specifikacije za infrastrukturu lukâ unutarnjih plovni putova;
 - (d) odgovarajuća privezišta i usluge za komercijalne korisnike;
 - (e) uvođenje infrastrukture za alternativnu energiju kako bi se osigurao pristup alternativnim gorivima u cijelom koridoru;
 - (f) zahtjeve u pogledu digitalnih aplikacija mreže i procesa automatizacije;
 - (g) otpornost infrastrukture na klimatske promjene, prirodne opasnosti, katastrofe uzrokovane ljudskim djelovanjem ili poremećaje uzrokovane namjernim djelovanjem;
 - (h) uvođenje i promicanje novih tehnologija i inovacija za goriva s nultim emisijama ugljika i pogonske sustave.

Provedbeni akt iz prvog podstavka donosi se u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 59. stavka 3.

6. Komisija osigurava dosljedan pristup primjeni dobrog plovnog statusa unutar Unije i može donijeti smjernice za njega. Pri utvrđivanju minimalnih zahtjeva za točke (e) i (f) Komisija je dužna osigurati da se ne ugrozi interoperabilnost riječnih slivova.

Članak 23.

Dodatni prioriteti za razvoj infrastrukture unutarnjih plovni putova

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

- (a) prema potrebi ostvarivanju viših standarda za modernizaciju postojećih plovni putova i stvaranje novih plovni putova kako bi se zadovoljili tržišni zahtjevi;
- (b) mjerama za sprečavanje i ublažavanje poplava i suša;
- (c) promicanju održivog, sigurnog i zaštićenog prometa unutarnjim plovni putovima, među ostalim u gradskim čvorovima;
- (d) modernizaciji i proširenju kapaciteta infrastrukture potrebne za prijevoz unutar i izvan lučkog područja;

- (e) promicanju i razvoju mjera za poboljšanje okolišne učinkovitosti prometa unutarnjim plovnim putovima i prometne infrastrukture, uključujući plovila s nultim ili niskim emisijama, i mjera za ublažavanje utjecaja na vodna tijela i bioraznolikost koja ovisi o vodi, u skladu s primjenjivim zahtjevima iz prava Unije ili relevantnih međunarodnih sporazuma.

ODJELJAK 3.

INFRASTRUKTURA ZA POMORSKI PROMET I EUROPSKI POMORSKI PROSTOR

Članak 24.

Sastavnice infrastrukture

1. Europski pomorski prostor povezuje i integrira sastavnice pomorske infrastrukture opisane u stavku 2. s kopnenom mrežom izgradnjom ili nadogradnjom ruta za kratku obalnu plovidbu između dviju ili više pomorskih luka na području Unije ili između jedne luke ili više njih na području Unije i luke na području susjedne treće zemlje koja ima obalu na zatvorenim morima koja graniče s vodama Unije te razvojem pomorskih luka na području Unije i njihovih veza sa zaleđem kako bi se omogućila učinkovita, isplativa i održiva integracija s drugim vrstama prijevoza.
2. Europski pomorski prostor obuhvaća:
 - (a) infrastrukturu za pomorski promet unutar lučkog područja osnovne i sveobuhvatne mreže;
 - (b) šira korisna djelovanja koja nisu povezana s određenim lukama, a koja koriste europskom pomorskom prostoru i općenito pomorskoj industriji, kao što su podupiranje aktivnosti koje omogućuju plovnost tijekom cijele godine (lomljenje leda), sustavi IKT-a u području prometa i hidrografska snimanja.
3. Infrastruktura za pomorski promet iz stavka 2. točke (a) posebno obuhvaća:
 - (a) morske luke, uključujući infrastrukturu potrebnu za prijevoz unutar lučkog područja;
 - (b) osnovnu lučku infrastrukturu kao što su unutarnji bazeni, obalni zidovi, vezovi, gatovi, dokovi, nasipi te zemljišta dobivena nasipanjem i melioracijom;
 - (c) morske kanale;
 - (d) navigacijsku opremu;
 - (e) prilaze luci, plovne putove i prevodnice;
 - (f) lukobrane;
 - (g) veze od luka do drugih vrsta prijevoza u transeuropskoj prometnoj mreži;
 - (h) sustave IKT-a u području prometa, uključujući EMSWe i VTMIŠ;
 - (i) infrastrukturu povezanu s objektima za alternativna goriva kako su definirani u Uredbi (EU) [...] [o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva];

- (j) pripadajuću opremu, koja posebno može uključivati opremu za upravljanje prometom i teretom, smanjenje negativnih učinaka na okoliš, poboljšanje energetske učinkovitosti, smanjenje buke i upotrebu alternativnih goriva, kao i opremu za osiguravanje plovnosti tijekom cijele godine, uključujući opremu za lomljenje leda, hidrološka snimanja, glavno jaružanje te zaštitu luke i prilaza luci;
 - (k) infrastrukturu potrebnu za gospodarenje otpadom s nultom stopom otpada i mjere kružnoga gospodarstva.
4. Morska luka dio je sveobuhvatne mreže ako je ispunjen barem jedan od sljedećih uvjeta:
- (a) ukupni godišnji opseg putničkog prometa premašuje 0,1 % ukupnog godišnjeg opsega putničkog prometa svih morskih luka u Uniji. Referentni iznos tog ukupnog opsega je najnoviji dostupan trogodišnji prosjek koji se temelji na statističkim podacima koje objavljuje Eurostat;
 - (b) ukupni godišnji promet tereta, bilo za pretovar rasutog ili nerasutog tereta, premašuje 0,1 % odgovarajućeg ukupnog godišnjeg prometa tereta pretovarenog u svim morskim lukama Unije. Referentni iznos tog ukupnog opsega je najnoviji dostupan trogodišnji prosjek koji se temelji na statističkim podacima koje objavljuje Eurostat;
 - (c) morska luka nalazi se na otoku i jedina je točka pristupa regiji razine NUTS 3 u sveobuhvatnoj mreži;
 - (d) morska luka nalazi se u najudaljenijoj regiji ili na rubnom području, izvan radijusa od 200 km od druge najbliže luke u sveobuhvatnoj mreži.

Članak 25.

Zahtjevi u pogledu prometne infrastrukture za sveobuhvatnu mrežu

1. Države članice osiguravaju:
- (a) da infrastruktura alternativnih goriva u morske luke sveobuhvatne mreže bude uvedena potpuno u skladu sa zahtjevima iz Uredbe (EU) [...] [o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva];
 - (b) da su morske luke sveobuhvatne mreže opremljene infrastrukturom potrebnom za poboljšanje okolišne učinkovitosti brodova u luci, među ostalim lučkim uređajima za prihvatanje isporuke brodskog otpada u skladu s Direktivom (EU) 2019/883 Europskog parlamenta i Vijeća⁵²;
 - (c) da se VTMS i SafeSeaNet provode u skladu s Direktivom 2002/59/EZ;
 - (d) da se jedinstvena nacionalna pomorska sučelja upotrebljavaju u skladu s Uredbom (EU) 2019/1239.
2. Države članice osiguravaju da do 31. prosinca 2050.:

⁵² Direktiva (EU) 2019/883 Europskog parlamenta i Vijeća od 17. travnja 2019. o lučkim uređajima za prihvatanje isporuke brodskog otpada, izmjeni Direktive 2010/65/EU i stavljanju izvan snage Direktive 2000/59/EZ (SL L 151, 7.6.2019., str. 116.).

- (a) morske luke sveobuhvatne mreže bit će povezane sa željezničkom i cestovnom infrastrukturom i, ako je to moguće, s unutarnjim plovnim putovima, osim ako određena geografska ili znatna fizička ograničenja sprečavaju takvo povezivanje;
 - (b) svaka morska luka sveobuhvatne mreže za teretni promet ima barem jedan multimodalni teretni terminal koji je na raspolaganju svim prijevoznicima i korisnicima bez diskriminacije i za koji se naplaćuju transparentne i nediskriminirajuće pristojbe;
 - (c) morski kanali, plovni putovi i estuariji povezuju dva mora ili omogućuju pristup s mora do morskih luka i odgovaraju najmanje unutarnjim plovnim putovima koji ispunjavaju zahtjeve iz članka 22.;
 - (d) morske luke sveobuhvatne mreže povezane s unutarnjim plovnim putovima budu opremljene odgovarajućim kapacitetima za prihvrat plovila unutarnjih plovni putova.
3. Komisija u opravdanim slučajevima, na zahtjev države članice, može odobriti izuzeća od minimalnih zahtjeva iz stavka 2. donošenjem provedbenih akata. Svaki zahtjev za izuzeće temelji se na socioekonomskoj analizi troškova i koristi, procjeni određenih geografskih ili znatnih fizičkih ograničenja i/ili mogućih negativnih utjecaja na okoliš i bioraznolikost.

Članak 26.

Zahtjevi u pogledu prometne infrastrukture za osnovnu mrežu

- 1. Države članice osiguravaju da je infrastruktura pomorskog prometa u osnovnoj mreži usklađena s člankom 25. stavkom 1.
- 2. Države članice osiguravaju da do 31. prosinca 2030. infrastruktura pomorskog prometa u osnovnoj mreži ispunjava zahtjeve utvrđene u članku 25. stavku 2.
- 3. Komisija u opravdanim slučajevima, na zahtjev države članice, može odobriti izuzeća od minimalnih zahtjeva iz stavka 2. donošenjem provedbenih akata. Svaki zahtjev za izuzeće temelji se na socioekonomskoj analizi troškova i koristi, procjeni određenih geografskih ili znatnih fizičkih ograničenja i/ili mogućih negativnih utjecaja na okoliš i bioraznolikost.

Članak 27.

Dodatni prioriteti za razvoj pomorske infrastrukture

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

- (a) nadogradnji pomorske pristupne infrastrukture, kao što su lukobrani, morski kanali, plovni putovi, prevodnice, glavno jaružanje i navigacijska oprema;
- (b) izgradnji ili nadogradnji osnovne lučke infrastrukture, kao što su unutarnji bazeni, obalni zidovi, vezovi, gatovi, dokovi, nasipi te zemljišta dobivena nasipanjem i melioracijom;

- (c) unapređenju procesâ digitalizacije i automatizacije, posebno u pogledu poboljšane sigurnosti, zaštite i održivosti;
- (d) uvođenju i promicanju novih tehnologija i inovacija za goriva s nultim i niskim emisijama ugljika i pogonske sustave;
- (e) poboljšanju otpornosti logističkih lanaca i međunarodne pomorske trgovine, među ostalim u pogledu prilagodbe na klimatske promjene;
- (f) mjerama za smanjenje buke i energetske učinkovitost;
- (g) promicanju plovila s nultim ili niskim emisijama kojima se održavaju veze u kratkoj obalnoj plovidbi i koja plove na njima te razvoju mjera za poboljšanje okolišne učinkovitosti pomorskog prometa radi optimizacije pristajanja u luci ili lanca opskrbe u skladu s primjenjivim zahtjevima iz prava Unije ili relevantnih međunarodnih sporazuma.

ODJELJAK 4.

INFRASTRUKTURA ZA CESTOVNI PROMET

Članak 28.

Sastavnice infrastrukture

1. Infrastruktura za cestovni promet osobito obuhvaća:
 - (a) ceste, uključujući:
 - i. mostove;
 - ii. tunele;
 - iii. križanja;
 - iv. prijelaze;
 - v. petlje;
 - vi. zaustavne trake;
 - vii. parkirališta i odmorišta; uključujući zaštićena parkirališta za gospodarska vozila;
 - viii. sustave vaganja u pokretu;
 - ix. infrastrukturu povezanu s objektima za alternativna goriva koja je potpuno u skladu s Uredbom (EU) [...] [o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva];
 - x. infrastrukturu za ublažavanje utjecaja na okoliš;
 - (b) pripadajuću opremu;
 - (c) sustave IKT-a za potrebe prometa;
 - (d) pristupne putove i veze koje obuhvaćaju posljednji kilometar do multimodalnih teretnih terminala;
 - (e) veze teretnih terminala i logističkih platformi s drugim vrstama prijevoza u transeuropskoj prometnoj mreži;

- (f) autobusne kolodvore.
2. Ceste iz stavka 1. točke (a) one su koje imaju važnu ulogu u međugradskom teretnom i putničkom prometu, integriraju glavna gradska i gospodarska središta i povezane su s drugim vrstama prijevoza.
3. Oprema povezana s cestama posebno može uključivati opremu za upravljanje prometom, informiranje i sustav vođenja prometa, naplatu cestarina i korisničkih naknada, sigurnost, smanjenje negativnih utjecaja na okoliš, opskrbu ili punjenje vozila na alternativni pogon te sigurna i zaštićena parkirališta za gospodarska vozila.

Članak 29.

Zahtjevi u pogledu prometne infrastrukture za sveobuhvatnu mrežu

1. Države članice osiguravaju:
- (a) da se sigurnost infrastrukture cestovnog prometa osigurava, prati i prema potrebi poboljšava u skladu s Direktivom 2008/96/EZ Europskog parlamenta i Vijeća⁵³;
 - (b) da se ceste projektiraju, grade ili nadograđuju i održavaju uz najvišu razinu sigurnosti prometa, posebno uvođenjem najnovijih tehnologija;
 - (c) da se ceste projektiraju, grade ili nadograđuju i održavaju uz najvišu razinu zaštite okoliša, među ostalim prema potrebi primjenom površina ceste s niskom razinom buke te prikupljanjem, pročišćavanjem i odvodnjom vode;
 - (d) da su cestovni tuneli dulji od 500 m u skladu s Direktivom 2004/54/EZ Europskog parlamenta i Vijeća⁵⁴;
 - (e) da je prema potrebi interoperabilnost sustava za naplatu cestarine u skladu s Direktivom (EU) 2019/520 Europskog parlamenta i Vijeća⁵⁵ i Provedbenom uredbom Komisije C/2019/9080⁵⁶ i Delegiranom uredbom Komisije C/2019/8369⁵⁷;
 - (f) da se prema potrebi cestarine i korisničke naknade naplaćuju u skladu s Direktivom 1999/62/EZ Europskog parlamenta i Vijeća⁵⁸;
 - (g) da je svaki inteligentni prometni sustav u infrastrukturi cestovnog prometa u skladu s Direktivom (EU) [...] o okviru za uvođenje inteligentnih prometnih

⁵³ Direktiva 2008/96/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 19. studenoga 2008. o upravljanju sigurnošću cestovne infrastrukture (SL L 319, 29.11.2008., str. 59.).

⁵⁴ 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.).

⁵⁵ Direktiva (EU) 2019/520 Europskog parlamenta i Vijeća od 19. ožujka 2019. o interoperabilnosti elektroničkih sustava za naplatu cestarine i olakšavanju prekogranične razmjene informacija o neplaćanju cestarina u Uniji (SL L 91, 29.3.2019., str. 45.).

⁵⁶ Provedbena uredba Komisije (EU) 2020/204 od 28. studenoga 2019. o detaljnim obvezama pružatelja usluge Europske elektroničke naplate cestarine, minimalnom sadržaju izjave o području Europske elektroničke naplate cestarine, elektroničkim sučeljima, zahtjevima za sastavnice interoperabilnosti i stavljanju izvan snage Odluke 2009/750/EZ (SL L 43, 17.2.2020., str. 49.).

⁵⁷ Delegirana Uredba Komisije (EU) 2020/203 od 28. studenoga 2019. o klasifikaciji vozila, obvezama korisnika europske elektroničke naplate cestarine, zahtjevima za sastavnice interoperabilnosti i minimalnim kriterijima prihvatljivosti za prijavljena tijela (SL L 43, 17.2.2020., str. 41.).

⁵⁸ Direktiva 1999/62/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 1999. o naknadama koje se naplaćuju za korištenje određenih infrastrukture za teška teretna vozila (SL L 187, 20.7.1999., str. 42.).

sustava i da bude uveden u skladu s delegiranim aktima donesenima na temelju te direktive⁵⁹;

- (h) da infrastruktura za alternativna goriva u cestovnu mrežu bude uvedena potpuno u skladu s Uredbom (EU) [...] [o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva].
2. Države članice osiguravaju da do 31. prosinca 2050. cestovna infrastruktura sveobuhvatne mreže ispunjava sljedeće zahtjeve:
- (a) cesta je projektirana, izgrađena ili nadograđena konkretno za promet motornih vozila i:
 - i. ima, osim na posebnim mjestima ili privremeno, odvojene kolničke trake za promet u dva smjera međusobno odijeljene trakom koji nije namijenjen za promet ili, iznimno, nekim drugim sredstvom;
 - ii. na istoj razini ne križa se ni s jednom cestom, željezničkom ili tramvajskom prugom, biciklističkom stazom ili pješačkom stazom; i
 - iii. nema neposrednog pristupa susjednim zemljištima;
 - (b) odmorišta su dostupna na maksimalnoj međusobnoj udaljenosti od 60 km i imaju dovoljno parkirališnog prostora, opremu za sigurnost i zaštitu te odgovarajuće objekte za potrebe raznolike radne snage, kao što su sanitarni prostori;
 - (c) sigurna i zaštićena parkirališta dostupna su na maksimalnoj međusobnoj udaljenosti od 100 km, imaju dovoljno parkirališnog prostora za gospodarska vozila te usklađena su sa zahtjevima utvrđenima u članku 8. stavku 1. točki (a) Uredbe (EU) 2020/1054⁶⁰;
 - (d) sustavi vaganja u pokretu postavljeni su na maksimalnoj međusobnoj udaljenosti od 300 km. Sustavi vaganja u pokretu omogućuju identificiranje vozila i skupova vozila koja vjerojatno premašuju najveće dopuštene mase utvrđene u Direktivi 96/53/EZ.
3. Države članice dužne su do 31. prosinca 2030. osigurati uvođenje ili upotrebu sredstava za otkrivanje događaja ili uvjeta povezanih sa sigurnosti na cestama te prikupljanje relevantnih podataka o cestovnom prometu radi pružanja osnovnih općih prometnih informacija o sigurnosti na cestama kako su definirani u Delegiranoj uredbi Komisije 886/2013⁶¹.
4. Komisija u opravdanim slučajevima, na zahtjev države članice, može odobriti izuzeća od zahtjeva utvrđenih u stavku 2. točki (a) donošenjem provedbenih akata, posebno ako gustoća prometa ne premašuje 10 000 vozila na dan u oba smjera ili ako

⁵⁹ Direktiva 2021/... o reviziji Direktive 2010/40/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 7. srpnja 2010. o okviru za uvođenje inteligentnih prometnih sustava u cestovnom prometu i za veze s ostalim vrstama prijevoza (SL L [...]).

⁶⁰ Uredba (EU) 2020/1054 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2020. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 s obzirom na minimalne zahtjeve u pogledu maksimalnih dnevnih i tjednih vremena vožnje, minimalnih stanki te dnevnih i tjednih razdoblja odmora i Uredbe (EU) br. 165/2014 s obzirom na pozicioniranje s pomoću tahografa (SL L 249, 31.7.2020., str. 1.).

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

postoje određena geografska ili znatna fizička ograničenja, sve dok je osigurana odgovarajuća razina sigurnosti. Svaki zahtjev za izuzeće temelji se na socioekonomskoj analizi troškova i koristi, procjeni određenih geografskih ili znatnih fizičkih ograničenja i/ili mogućih negativnih utjecaja ulaganja na okoliš i bioraznolikost.

Članak 30.

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

1. Države članice osiguravaju da je cestovna infrastruktura osnovne mreže i proširene osnovne mreže usklađena s člankom 29. stavkom 1.
2. Države članice osiguravaju da do 31. prosinca 2040. cestovna infrastruktura osnovne mreže i proširene osnovne mreže ispunjava zahtjeve utvrđene u članku 29. stavku 2. točkama (a), (c) i (d).
3. Države članice osiguravaju da do 31. prosinca 2030. cestovna infrastruktura osnovne mreže i proširene osnovne mreže ispunjava zahtjeve utvrđene u članku 29. stavku 2. točki (b).
4. Države članice osiguravaju da do 31. prosinca 2025. cestovna infrastruktura osnovne mreže ispunjava zahtjeve utvrđene u članku 29. stavku 3.
5. Komisija u opravdanim slučajevima, na zahtjev države članice, može odobriti izuzeća od zahtjeva utvrđenih u članku 29. stavku 2. točki (a) donošenjem provedbenih akata, posebice ako gustoća prometa ne premašuje 10 000 vozila na dan u oba smjera ili ako postoje određena geografska ili znatna fizička ograničenja, sve dok je osigurana odgovarajuća razina sigurnosti. Svaki zahtjev za izuzeće temelji se na socioekonomskoj analizi troškova i koristi, procjeni određenih geografskih ili znatnih fizičkih ograničenja i/ili mogućih negativnih utjecaja ulaganja na okoliš i bioraznolikost.

Članak 31.

Dodatni prioriteti za razvoj cestovne infrastrukture

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

- (a) poboljšanju i promicanju sigurnosti na cestama, uzimajući u obzir potrebe nezaštićenih i svih drugih sudionika u cestovnom prometu, posebno osoba sa smanjenom pokretljivošću;
- (b) ublažavanju prometnog zagušenja na postojećim cestama, posebno inteligentnim upravljanjem prometom, uključujući dinamične naknade ili cestarine zbog zagušenja ovisno o dobu dana, tjednu ili sezoni;
- (c) uvođenju inovativnih tehnologija za poboljšanje kontrole usklađenosti s pravnim okvirom Unije za cestovni promet, uključujući pametne i automatizirane provedbene alate i 5G komunikacijsku infrastrukturu;

- (d) pri izgradnji ili nadogradnji cestovne infrastrukture osiguranju kontinuiteta i pristupačnosti pješačkih i biciklističkih staza radi promicanja aktivnih vrsta prijevoza.

ODJELJAK 5.

INFRASTRUKTURA ZA ZRAČNI PROMET

Članak 32.

Sastavnice infrastrukture

1. Infrastruktura za zračni promet osobito obuhvaća:
 - (a) zračni prostor, rute i koridore;
 - (b) zračne luke, uključujući infrastrukturu i opremu potrebnu za zemaljske aktivnosti i prijevoz unutar područja zračne luke, vertiportove i svemirske luke;
 - (c) veze od zračnih luka do drugih vrsta prijevoza u transeuropskoj prometnoj mreži;
 - (d) sustave ATM-a/ANS-a i pripadajuću opremu, uključujući satelitske uređaje;
 - (e) infrastrukturu povezanu s alternativnim gorivima i infrastrukturu za opskrbu električnom energijom za zrakoplove u mirovanju kako je definirano u Uredbi (EU) [...] [o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva];
 - (f) infrastrukturu za proizvodnju alternativnih goriva na području zračne luke te poboljšanje energetske učinkovitosti i smanjenje emisija plinova, emisija u okoliš i emisija buke iz zračnih luka ili emisija iz povezanih aktivnosti kao što su zemaljske usluge, operacije zrakoplova i zemaljski prijevoz putnika;
 - (g) infrastrukturu za odvojeno sakupljanje otpada, sprečavanje nastanka otpada i aktivnosti iz područja kružnoga gospodarstva.
2. Zračna luka dio je sveobuhvatne mreže ako ispunjava barem jedan od sljedećih uvjeta:
 - (a) ukupni godišnji promet tereta kroz teretnu zračnu luku iznosi najmanje 0,2 % ukupnog godišnjeg prometa tereta svih zračnih luka u Uniji;
 - (b) ukupni godišnji putnički promet kroz putničku zračnu luku iznosi najmanje 0,1 % ukupnog godišnjeg putničkog prometa svih zračnih luka u Uniji, osim ako je zračna luka udaljena više od 100 km od najbliže zračne luke u sveobuhvatnoj mreži ili više od 200 km ako u regiji u kojoj se nalazi zračna luka postoji željeznička pruga velikih brzina.

Ukupni godišnji promet putnika i ukupni godišnji promet tereta temelje se na najnovijem dostupnom trogodišnjem prosjeku izvedenom iz statističkih podataka koje objavljuje Eurostat.

Članak 33.

Zahtjevi u pogledu prometne infrastrukture za osnovnu i sveobuhvatnu mrežu

1. Države članice osiguravaju:

- (a) do 31. prosinca 2030. da su zračne luke osnovne mreže povezane sa željezničkom mrežom na velike udaljenosti, uključujući željezničku mrežu velikih brzina, i infrastrukturu cestovnog prometa transeuropske prometne mreže, osim ako određena geografska ili znatna fizička ograničenja sprečavaju tako povezivanje;
 - (b) do 31. prosinca 2050. da su zračne luke sveobuhvatne mreže s ukupnim godišnjim opsegom putničkog prometa većim od četiri milijuna putnika povezane sa željezničkom mrežom na velike udaljenosti, uključujući željezničku mrežu velikih brzina, i infrastrukturu cestovnog prometa transeuropske prometne mreže, osim ako određena geografska ili znatna fizička ograničenja sprečavaju takvo povezivanje;
 - (c) da svaka zračna luka koja se nalazi na njihovu području ima barem jedan terminal koji je na raspolaganju svim prijevoznicima i korisnicima bez diskriminacije i za koji se naplaćuju transparentne i nediskriminirajuće pristojbe;
 - (d) da se zajednički osnovni standardi za zaštitu civilnog zračnog prometa od djela nezakonitog ometanja, koje je Unija donijela u skladu s Uredbom (EZ) br. 300/2008 Europskog parlamenta i Vijeća⁶², primjenjuju na infrastrukturu zračnog prometa;
 - (e) da infrastruktura za upravljanje zračnim prometom omogućuje provedbu Jedinstvenog europskog neba, u skladu s uredbama (EZ) br. 549/2004, (EZ) br. 550/2004, (EZ) br. 551/2004 i (EU) 2018/1139, te zračnog prijevoza kako bi se poboljšala učinkovitost i održivost Europskog zrakoplovnog sustava te provedbenih pravila i specifikacija Unije;
 - (f) da infrastruktura za alternativna goriva u zračne luke bude uvedena potpuno u skladu sa zahtjevima Uredbe (EU) [...] [o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva];
 - (g) da infrastruktura zračnog prometa omogućuje da se u zrakoplove u mirovanju dovodi pretkondicionirani zrak.
2. Komisija u opravdanim slučajevima, na zahtjev države članice, odobrava izuzeća donošenjem provedbenih akata u pogledu zahtjeva utvrđenih u stavku 1. točkama (a), (b), (c) i (g). Svaki zahtjev za izuzeće temelji se na socioekonomskoj analizi troškova i koristi ili je povezan s određenim geografskim ili znatnim fizičkim ograničenjima, uključujući nepostojanje željezničkog sustava na dotičnom području.

Članak 34.

Dodatni prioriteti za razvoj infrastrukture zračnog prometa

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

- (a) povećanju energetske i operativne učinkovitosti zračnih luka;

⁶² Uredba (EZ) br. 300/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. ožujka 2008. o zajedničkim pravilima u području zaštite civilnog zračnog prometa i stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 2320/2002 (SL L 97, 9.4.2008., str. 72.).

- (b) podupiranju provedbe Jedinstvenog europskog neba i interoperabilnih sustava, posebno onih koji su razvijeni u okviru projekta SESAR u skladu s Glavnim planom upravljanja europskim zračnim prometom;
- (c) poboljšanju procesâ digitalizacije i automatizacije, posebno u pogledu povećane sigurnosti i zaštite;
- (d) poboljšanju multimodalne međupovezanosti zračnih luka i infrastrukture drugih vrsta prijevoza te, prema potrebi zračnih luka i gradskih čvorova;
- (e) poboljšanju održivosti i ublažavanju utjecaj klimatskih promjena, utjecaja na okoliš i , posebno uvođenjem novih tehnologija i inovacija, alternativnih goriva, zrakoplova s nultim ili niskim emisijama te infrastrukture s nultim ili niskim emisijama ugljika.

ODJELJAK 6.

INFRASTRUKTURA ZA MULTIMODALNE TERETNE TERMINALE

Članak 35.

Određivanje multimodalnih teretnih terminala

1. Multimodalni teretni terminali transeuropske prometne mreže su terminali:
 - (a) koji se nalaze u morskim lukama transeuropske prometne mreže, kako je navedeno u Prilogu II.;
 - (b) koji se nalaze u lukama unutarnjih plovni putova transeuropske prometne mreže, kako je navedeno u Prilogu II.;
 - (c) koji se nalaze unutar ili u blizini gradskog čvora;
 - (d) koji su klasificirani kao željezničko-cestovni terminali transeuropske prometne mreže, kako je navedeno u Prilogu II.
2. Države članice osiguravaju dostatne kapacitete multimodalnih teretnih terminala za potrebe transeuropske prometne mreže kako bi se zadovoljili aktualni i budući prometni tokovi, posebno tokove koji opslužuju gradske čvorove, industrijska središta, luke i logistička čvorišta.
3. Države članice provode analizu tržišta i prognostičku analizu za multimodalne teretne terminale na svojem području u roku od dvije godine od stupanja na snagu ove Uredbe. U toj se analizi barem:
 - (a) moraju razmotriti aktualni i budući tokovi teretnog prometa, uključujući tokove teretnog cestovnog prometa;
 - (b) moraju utvrditi postojeći multimodalni teretni terminali transeuropske prometne mreže na njihovu području i procijeniti potrebe za novim multimodalnim teretnim terminalima ili dodatnim pretovarnim kapacitetima u postojećim terminalima;
 - (c) mora ispitati kako osigurati odgovarajuću distribuciju multimodalnih teretnih terminala s odgovarajućim pretovarnim kapacitetom kako bi se zadovoljile potrebe utvrđene u točki (b). Moraju se uzeti u obzir terminali koji se nalaze na graničnim područjima susjednih država članica.

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

4. Na temelju analize iz stavka 3. države članice izrađuju akcijski plan za razvoj mreže multimodalnih teretnih terminala. Rezultati analize i akcijski plan dostavljaju se Komisiji najkasnije šest mjeseci nakon dovršetka analize, zajedno s popisom željezničko-cestovnih terminala koje država članica predlaže da se dodaju u priloge I. i II.
5. Željezničko-cestovni terminal je dio transeuropske prometne mreže i naveden u prilogima I. i II. ako je ispunjen barem jedan od sljedećih uvjeta:
 - (a) godišnji pretovar premašuje 800 000 tona u slučaju nerasutog tereta ili 0,1 % odgovarajućeg ukupnog godišnjeg prometa tereta pretovarenog u svim morskim lukama Unije u slučaju rasutog tereta;
 - (b) riječ je o glavnom željezničko-cestovnom terminalu koji je, ako u regiji razine NUTS 2 nema željezničko-cestovnog terminala koji je u skladu s točkom (a), država članica odredila za tu regiju razine NUTS 2;
 - (c) država članica predložila ga je u skladu sa stavkom 4.

Članak 36.

Sastavnice infrastrukture

Multimodalni teretni terminali osobito obuhvaćaju:

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

Članak 37.

Zahtjevi u pogledu prometne infrastrukture

1. Države članice osiguravaju na pravedan i nediskriminirajući način da multimodalni teretni terminali iz članka 35. točke 1.:
 - (a) budu povezani s vrstama prijevoza dostupnima u dotičnom području, ako je to izvedivo, osim ako to nije opravdano socioekonomskim troškovima i koristima;
 - (b) do 31. prosinca 2030. budu opremljeni najmanje jednim mjestom za punjenje namijenjenim za teška teretna vozila kako je definirano u članku 2. točki 43. Uredbe (EU) [...] [o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva];

- (c) do 31. prosinca 2030. budu opremljeni digitalnim alatima kojima se osigurava:
 - i. učinkovito funkcioniranje terminala, uključujući alate kao što su svjetlosni senzori, sustav za upravljanje terminalom, sustavi za digitalnu prijavu i odjavu vozača, kamere ili drugi senzori na pretovarnoj opremi i pružni sustavi kamera;
 - ii. protok informacija unutar terminala te između vrsta prijevoza u logističkom lancu i terminala.
- 2. Države članice osiguravaju na pravedan i nediskriminirajući način da do 31. prosinca 2030. multimodalni teretni terminali iz članka 35. točke 1. koji su povezani sa željezničkom mrežom mogu primati sve vrste intermodalnih utovarnih jedinica ako su klasificirani kao intermodalni terminali i ako se u njima obavlja vertikalni pretovar.
- 3. Države članice osiguravaju na pravedan i nediskriminirajući način da do 31. prosinca 2040. multimodalni teretni terminali iz članka 35. točke 1. koji su povezani sa željezničkom mrežom mogu primati vlakove duljine 740 m bez manipulacije ili, ako to nije ekonomski isplativo, da se poduzmu odgovarajuće mjere za poboljšanje operativne učinkovitosti primanja vlakova duljine 740 m, kao što su proširenje i elektrifikacija sporednih kolosijeka za polaske i dolaske, prilagodbe signalno-sigurnosnih sustava i poboljšanja konfiguracije pruga.
- 4. Države članice osiguravaju na pravedan i nediskriminirajući način da do 31. prosinca 2050. svi multimodalni teretni terminali iz članka 35. točke 1. koji su povezani sa željezničkom mrežom mogu primati sve vlakove duljine 740 m bez manipulacije.
- 5. Komisija u opravdanim slučajevima, na zahtjev države članice, može odobriti izuzeća od obveza iz stavaka od 1. do 4. donošenjem provedbenih akata ako se ulaganje u infrastrukturu ne može opravdati socioekonomskim troškovima i koristima, posebno kad se terminal nalazi u prostorno ograničenom području.

Članak 38.

Dodatni prioriteti za razvoj infrastrukture multimodalnog prijevoza

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

- (a) olakšavanju međusobnog povezivanja različitih vrsta prijevoza;
- (b) uklanjanju glavnih tehničkih i administrativnih prepreka multimodalnom prometu, među ostalim uvođenjem eFTI-ja;
- (c) razvoju neometanog protoka informacija koji omogućuje pružanje usluga prijevoza u cijelom transeuropskom prometnom sustavu;
- (d) olakšavanju interoperabilnosti za razmjenu podataka, pristup podacima i ponovnu upotrebu podataka unutar različitih vrsta prijevoza i među njima;
- (e) prema potrebi promicanju privatnih sporednih kolosijeka u transeuropskoj prometnoj mreži koji omogućuju prihvat vlakova duljine 740 m bez manipulacije.

ODJELJAK 7.

GRADSKI ČVOROVİ

Članak 39.

Sastavnice gradskih čvorova

1. Gradski čvor osobito obuhvaća:
 - (a) prometnu infrastrukturu u gradskom čvoru koji je dio transeuropske prometne mreže, uključujući obilaznice, i koji povećava učinkovitost transeuropske prometne mreže;
 - (b) točke pristupa transeuropskoj prometnoj mreži, posebice multimodalne željezničke kolodvore, multimodalne teretne terminale, luke i zračne luke;
 - (c) veze prvog i zadnjeg kilometra između i do pristupnih točaka.
2. Gradski čvorovi transeuropske prometne mreže navedeni su u Prilogu II.

Članak 40.

Zahtjevi u pogledu gradskih čvorova

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

- (a) dostupnost infrastrukture za punjenje i opskrbu alternativnim gorivima, među ostalim na logističkim platformama i za javni prijevoz, potpuno u skladu sa zahtjevima iz Uredbe (EU) [...] [o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva];
- (b) do 31. prosinca 2025.:
 - i. donošenje plana održive gradske mobilnosti u skladu s Prilogom V. koji posebno uključuje mjere za integraciju različitih vrsta prijevoza, za promicanje učinkovite mobilnosti s nultim emisijama uključujući održivu gradsku logistiku s nultim emisijama, za smanjenje onečišćenja zraka i onečišćenja bukom te u kojem se uzimaju u obzir transeuropski prometni tokovi na velike udaljenosti;
 - ii. prikupljanje podataka o gradskoj mobilnosti za svaki gradski čvor, koji obuhvaćaju barem podatke o emisijama stakleničkih plinova, prometnom zagušenju, nesrećama i ozljedama, modalnom udjelu i pristupu uslugama mobilnosti, kao i podataka o onečišćenju zraka i onečišćenju bukom te njihovo dostavljanje Komisiji. Nakon toga ti se podaci dostavljaju svake godine;
- (c) do 31. prosinca 2030.:
 - i. za putnički prijevoz: održivu, neometanu i sigurnu međupovezanost željezničke i cestovne infrastrukture, infrastrukture zračnog prometa, infrastrukture za aktivne vrste prijevoze i prema potrebi infrastrukture unutarnjih plovnih putova i pomorske infrastrukture;

- ii. za putnički prijevoz: pristup informacijama za putnike i mogućnost da rezerviraju, plate svoje putovanje i preuzmu svoje karte putem usluga multimodalne digitalne mobilnosti;
 - iii. za teretni prijevoz: održivu, neometanu i sigurnu međupovezanost željezničke i cestovne infrastrukture i prema potrebi infrastrukture unutarnjih plovnih putova, infrastrukture zračnog prometa i pomorske infrastrukture, kao i odgovarajućih veza s logističkim platformama i objektima;
 - iv. razvoj multimodalnih putničkih čvorišta koja imaju barem jedno mjesto za punjenje namijenjeno za teška teretna vozila kako je definirano u članku 2. točki 43. Uredbe (EU) [...] [o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva] kako bi se olakšalo povezivanje prvog i zadnjeg kilometra;
- (d) do 31. prosinca 2040.: razvoj barem jednog multimodalnog teretnog terminala s dostatnim pretovarnim kapacitetom unutar ili u blizini gradskog čvora.

Najkasnije godinu dana nakon stupanja na snagu ove Uredbe Komisija donosi provedbeni akt kojim se utvrđuje metodologija za podatke koje države članice trebaju prikupiti na temelju točke (b) podtočke ii. Taj se provedbeni akt donosi u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 59. stavka 3.

Članak 41.

Dodatni prioriteti za gradske čvorove

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

- (a) neometanoj međupovezanosti infrastrukture transeuropske prometne mreže i infrastrukture regionalnog i lokalnog prometa;
- (b) ublažavanju izloženosti gradskih područja negativnim učincima tranzitnog željezničkog i cestovnog prometa, što može uključivati zaobilaznice;
- (c) promicanju učinkovitog prometa s niskom razinom buke i nultim emisijama, uključujući ekologizaciju gradskih voznih parkova;
- (d) povećanju modalnog udjela javnog prijevoza i aktivnih vrsta prijevoza;
- (e) digitalnoj razmjeni prijevoznih i prometnih informacija između gradskih i negradskih centara za upravljanje prometom te sa subjektima koji pružaju informacijske usluge, u skladu s normama ISO/CEN.

POGLAVLJE IV.

ODREDBE O PAMETNOM I OTPORNOM PROMETU

Članak 42.

Sustavi IKT-a u području prometa

1. Sustavi IKT-a u području prometa moraju omogućiti upravljanje kapacitetima i prometom te razmjenu informacija unutar različitih vrsta prijevoza i među njima za potrebe multimodalnog prijevoza i usluga povezanih s prijevozom s dodanom vrijednošću te radi poboljšanja otpornosti, sigurnosti, zaštite i operativne i okolišne učinkovitosti, smanjenja prometnog zagušenja, kao i pojednostavnjenja administrativnih postupaka. Sustavi IKT-a u području prometa moraju olakšavati i neometano povezivanje infrastrukture i pokretne imovine.
2. Sustavi IKT-a u području prometa uvode se u cijeloj Uniji kako bi u svim državama članica postojao niz osnovnih interoperabilnih kapaciteta.
3. Sustavi IKT-a u području prometa iz ovog članka obuhvaćaju:
 - (a) za željeznice: ERTMS, telematske aplikacije za usluge teretnog i putničkog prijevoza kako su definirane u tehničkim specifikacijama za interoperabilnost te ostala poboljšanja u pogledu digitalizacije, posebno rezultate Zajedničkog poduzeća Shift2Rail i Zajedničkog poduzeća za europsku željeznicu;
 - (b) za unutarnje plovne putove: RIS;
 - (c) za cestovni promet: ITS;
 - (d) za pomorski promet: usluge u okviru VTMS-a za nadzor plovidbe te Europsko okruženje jedinstvenog pomorskog sučelja (EMSW) za razmjenu informacija;
 - (e) za zračni promet: sustave ATM-a/ANS-a, posebno one razvijene u okviru projekta SESAR;
 - (f) za multimodalni promet: eFTI, EU-ov prostor za podatke o mobilnosti i okvire koji olakšavaju razmjenu podataka među poduzećima radi transparentnosti i optimizacije lanca opskrbe.

Članak 43.

Održive usluge teretnog prijevoza

1. Države članice promiču projekte od zajedničkog interesa u okviru kojih se pružaju učinkovite usluge teretnog prijevoza za koje se upotrebljava infrastruktura transeuropske prometne mreže i koji pridonose smanjenju emisija ugljikova dioksida i drugih negativnih utjecaja na okoliš te čiji je cilj:
 - (a) poboljšanje održive upotrebe prometne infrastrukture, uključujući učinkovito upravljanje tom infrastrukturom;
 - (b) promicanje uvođenja inovativnih usluga prijevoza, uključujući veze u kratkoj obalnoj plovidbi, sustava IKT-a u području prometa te razvoja pomoćne infrastrukture potrebne za ostvarivanje uglavnom okolišnih i sigurnosnih ciljeva tih usluga, kao i uspostave odgovarajućih struktura upravljanja;

- (c) olakšavanje usluga multimodalnog prijevoza, uključujući potrebne prateće protoke informacija, i poboljšanje suradnje među sudionicima u logističkom lancu, što uključuje otpremnike, prijevoznike, pružatelje usluga i njihove korisnike;
 - (d) poticanje resursne učinkovitosti i prijevoza s niskim emisijama, osobito u području tehnologija, prijevoza, vuče vozila, pogonskih/parnih sustava, planiranja sustava i prijevoza;
 - (e) poboljšati veze s najosjetljivijim i najizoliranijim dijelovima Unije, posebno najudaljenijim regijama i drugim udaljenim, otočnim, perifernim i planinskim regijama te rijetko naseljenim područjima.
2. Države članice promiču uvođenje inovativnih usluga prijevoza, među ostalim u okviru europskog pomorskog prostora, sustave IKT-a te razvoj pomoćne infrastrukture potrebne za ostvarivanje uglavnom okolišnih i sigurnosnih ciljeva tih usluga, kao i uspostavu odgovarajućih struktura upravljanja.

Članak 44.

Nove tehnologije i inovacije

Kako bi transeuropska prometna mreža pratila inovativni tehnološki razvoj i primjenu inovativnih tehnologija, države članice osobito nastoje:

- (a) podupirati i promicati dekarbonizaciju prijevoza prelaskom na vozila, plovila i zrakoplove s nultim i niskim emisijama te ostale inovativne i održive prijevozne i mrežne tehnologije kao što je *hyperloop*;
- (b) omogućiti dekarbonizaciju svih vrsta prijevoza poticanjem energetske učinkovitosti, uvesti rješenja s nultim i niskim emisijama, uključujući sustave za opskrbu vodikom i električnom energijom, i druga nova rješenja kao što su održiva goriva te osigurati pripadajuću infrastrukturu. Takva infrastruktura može uključivati pristup električnoj mreži i druga postrojenja potrebna za opskrbu energijom, u njoj se može voditi računa o sučelju između infrastrukture i vozila te može obuhvaćati sustave IKT-a u području prometa. Prometna infrastruktura može poslužiti kao energetska čvorišta za različite vrste prijevoza;
- (c) podupirati prihvaćanje i uvođenje novih digitalnih tehnologija, osobito promicati infrastrukturu za povezivost koja bi pokrivala sve europske prometne koridore bez prekida kako bi se osigurala najviša razina i učinkovitost digitalne infrastrukture te postigle više razine automatizacije;
- (d) poboljšati sigurnosti i održivost kretanja osoba i prijevoza robe;
- (e) poboljšati rad, upravljanje, dostupnost, interoperabilnost, multimodalnost i učinkovitost mreže, među ostalim razvojem usluga multimodalne digitalne mobilnosti i razvojem infrastrukture koja omogućuje neometanu multimodalnost, kao što su pruge velikih brzina i željezničke/tramvajske veze između gradova i zračnih luka;
- (f) promicati učinkovite načine pružanja dostupnih i razumljivih informacija o međupovezanosti, interoperabilnosti i multimodalnosti svim korisnicima i pružateljima usluga prijevoza;

- (g) promicati učinkovite načine pružanja dostupnih i razumljivih informacija o utjecajima na okoliš odabranih vrsta prijevoza svim korisnicima i pružateljima usluga prijevoza;
- (h) promicati mjere za smanjenje vanjskih troškova, kao što su prometno zagušenje, narušavanje zdravlja i onečišćenje bilo koje vrste, uključujući onečišćenje bukom i emisije;
- (i) uvesti sigurnosne tehnologije i kompatibilne standarde za identifikaciju na mrežama;
- (j) poboljšati otpornost prometne infrastrukture na poremećaje i klimatske promjene nadogradnjom i projektiranjem infrastrukture te digitalnim kibersigurnim rješenjima za zaštitu mreže u slučaju prirodnih katastrofa i katastrofa uzrokovanih ljudskim djelovanjem;
- (k) dalje unapređivati razvoj i uvođenje sustava IKT-a i novih tehnologija u području prometa unutar različitih vrsta prijevoza i među njima.

Članak 45.

Sigurna i zaštićena infrastruktura

Države članice osiguravaju da prometna infrastruktura pruža sigurnost i zaštitu za kretanje putnika i tereta.

Članak 46.

Otpornost infrastrukture

1. Države članice pri planiranju infrastrukture poboljšavaju zaštitu i otpornost prometne infrastrukture na klimatske promjene, prirodne opasnosti, katastrofe uzrokovane ljudskim djelovanjem te poremećaje uzrokovane namjernim djelovanjem koji utječu na funkcioniranje prometnog sustava Unije. Pri provedbi projekata od zajedničkog interesa države članice uzimaju u obzir:
 - (a) međuovisnosti i povezanosti s drugim mrežama, kao što su telekomunikacijska mreža i elektroenergetska mreža, i kaskadne učinke od njih;
 - (b) sigurnost, zaštitu i učinkovitost u slučaju višestrukih opasnosti;
 - (c) konstrukcijsku kvalitetu infrastrukture tijekom njezina cijelog životnog ciklusa, pri čemu se posebno pozornost posvećuje budućim predviđenim klimatskim uvjetima;
 - (d) potrebe civilne zaštite da odgovori na poremećaje;
 - (e) kibersigurnost i otpornost infrastrukture, pri čemu se posebno pozornost posvećuje prekograničnoj infrastrukturi.
2. Projekti od zajedničkog interesa za koje se mora provesti procjena utjecaja na okoliš u skladu s Direktivom 2011/92/EU podliježu pripremi za klimatske promjene. Priprema za klimatske promjene provodi se na temelju najnovijih dostupnih najboljih primjera iz prakse i smjernica kako bi se osigurala otpornost prometnih infrastruktura na negativne učinke klimatskih promjena a obuhvaća procjenu ranjivosti na klimatske promjene i procjenu rizika, uključujući odgovarajuće mjere prilagodbe, te uključivanje troškova emisija stakleničkih plinova u analizu troškova i koristi. Taj

zahtjev ne primjenjuje se na projekte za koje je procjena utjecaja na okoliš dovršena prije stupanja na snagu ove Uredbe.

Članak 47.

Rizici za sigurnost i javni red

1. Države članice obavješćuju Komisiju o svakom projektu od zajedničkog interesa na njihovu području u kojem sudjeluje ili mu pridonosi na bilo koji način fizička osoba ili poduzeće iz treće zemlje kako bi se procijenio njegov utjecaj na sigurnost ili javni red u Uniji. Ta obveza ne primjenjuje se na izravna strana ulaganja o kojima se Komisiju i druge države članice obavješćuje na temelju članka 6. stavka 1. Uredbe (EU) 2019/452.
2. Države članice stavljaju informacije o kojima se obavješćuje na temelju 1. na raspolaganje najmanje dvanaest mjeseci prije konačne odluke o provedbi projekta od zajedničkog interesa. Te informacije posebno uključuju:
 - (a) vlasničku strukturu poduzeća iz treće zemlje i prema potrebi poduzeća u kojem se planira ostvariti sudjelovanje ili doprinos, uključujući informacije o krajnjem stvarnom vlasniku i udjelu u kapitalu;
 - (b) približnu vrijednost koju fizička osoba ili poduzeće iz treće zemlje stvara svojim sudjelovanjem u ili doprinosom projektu od zajedničkog interesa te opis načina i uvjeta takvog sudjelovanja ili doprinosa;
 - (c) proizvode, usluge i poslovne aktivnosti fizičke osobe ili poduzeća iz treće zemlje, ili prema potrebi poduzeća u kojem se planira ostvariti sudjelovanje ili doprinos, koji utječu na transeuropsku mrežu;
 - (d) podatke o državama članicama u kojima fizička ili poduzeće iz treće zemlje, ili prema potrebi poduzeće u kojem se planira ostvariti sudjelovanje ili doprinos, obavlja relevantne poslovne aktivnosti koje utječu na transeuropsku prometnu mrežu;
 - (e) podatke o financiranju doprinosa ili sudjelovanja te njegovu izvoru na temelju najboljih informacija dostupnih državi članici;
 - (f) datum kad se očekuje da sudjelovanje počinje proizvoditi učinke ili se planira završetak doprinosa.

Osim toga, države članice nastoje dostaviti sve informacije, ako su dostupne, bitne za procjenu koju provodi Komisija u skladu sa stavkom 5. drugim podstavkom točkama (a), (b) i (c).

3. Najkasnije 30 kalendarskih dana nakon primitka informacija u skladu sa stavkom 1. Komisija može zatražiti dodatne informacije od države članice u kojoj se planira provesti projekt od zajedničkog interesa. Svaki zahtjev za dodatne informacije mora biti opravdan, ograničen na informacije potrebne za provedbu procjene u skladu sa stavkom 5., razmjernan svojoj svrsi i ne smije nepotrebno opteretiti državu članicu u kojoj se planira provesti projekt od zajedničkog interesa.

Država članica u kojoj se planira provesti projekt od zajedničkog interesa bez odgode stavlja na raspolaganje Komisiji dodatne informacije koje je Komisija zatražila.

Država članica u kojoj se planira provesti projekt od zajedničkog interesa može zatražiti od fizičke osobe ili poduzeća iz treće zemlje da dostavi informacije iz stavaka 2. i 3. Dotična fizička osoba ili poduzeće iz treće zemlje dostavlja zatražene informacije bez nepotrebne odgode.

4. Ako smatra da bilo koja vrsta sudjelovanja ili doprinosa fizičke osobe ili poduzeća iz treće zemlje može utjecati na kritičnu infrastrukturu u transeuropskoj prometnu mreži iz razloga sigurnosti ili javnog reda ili ako ima bitne informacije o tom sudjelovanju ili doprinosu ili dotičnom projektu od zajedničkog interesa, Komisija može izdati mišljenje upućeno državi članici u kojoj se planira provesti projekt od zajedničkog interesa.

Kritična infrastruktura znači imovina, sustav ili njihov dio koji se upotrebljava u svrhe prijevoza i nalazi se u državama članicama te je neophodan za održavanje vitalnih društvenih funkcija, zdravlja, sigurnosti, zaštite, gospodarske i socijalne dobrobiti ljudi i čiji bi poremećaj rada ili čije bi uništenje, kao posljedica neuspjelog održavanja tih funkcija, mogli imati znatan učinak u državi članici.

5. Pri određivanju mogućeg utjecaja koji sudjelovanje fizičke osobe ili poduzeća iz treće zemlje može imati na kritičnu infrastrukturu iz razloga sigurnosti i javnog reda Komisija može razmatrati njegove moguće učinke, među ostalim na:

- (a) kritičnu infrastrukturu i objekte ključne za funkcioniranje te infrastrukture, kao i na zemljišta i nekretnine ključne za upotrebu te infrastrukture;
- (b) tehnologije i robu s dvojnomo namjenom, kako je definirana u članku 2. točki 1. Uredbe (EU) 2021/821⁶³, ključne za funkcioniranje kritične infrastrukture;
- (c) opskrbu resursima ključnima za izgradnju, funkcioniranje i održavanje kritične infrastrukture;
- (d) pristup osjetljivim informacijama, uključujući osobne podatke, ili mogućnost kontroliranja takvih informacija u kontekstu izgradnje, funkcioniranja i održavanja kritične infrastrukture.

Pri utvrđivanju može li strano sudjelovanje ili doprinos utjecati na sigurnost ili javni red Komisija osobito može uzeti u obzir i sljedeće:

- (a) je li poduzeće iz treće zemlje pod izravnom ili neizravnom kontrolom vlade treće zemlje, uključujući državna tijela ili oružane snage, među ostalim na temelju vlasničke strukture ili znatnih financijskih sredstava;
 - (b) jesu li fizička osoba ili poduzeće iz treće zemlje već bili uključeni u aktivnosti koje utječu na sigurnost ili javni red u nekoj državi članici; ili
 - (c) postoji li ozbiljan rizik da su fizička osoba ili poduzeće iz treće zemlje uključeni u nezakonite ili kriminalne aktivnosti.
6. Komisija donosi mišljenje u skladu sa stavkom 4. najkasnije tri mjeseca nakon primitka informacija u skladu sa stavkom 3. Mišljenje Komisije upućuje se državi članici u kojoj se planira provesti projekt od zajedničkog interesa i šalje se drugim državama članicama. Ako je bilo koja vrsta sudjelovanja ili doprinosa fizičke osobe ili poduzeća iz treće zemlje izravno strano ulaganje, kako je definirano u članku 2.

⁶³ Uredba (EU) 2021/821 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. svibnja 2021. o uspostavi režima Unije za kontrolu izvoza, brokeringa, tehničke pomoći, provoza i prijenosa robe s dvojnomo namjenom (preinaka) (SL L 206, 11.6.2021., str. 1.).

točki 1. Uredbe (EU) 2019/452, i nije u postupku provjere koji provodi država članica u kojoj se izravno strano ulaganje planira provesti ili je provedeno, Komisija izdaje takvo mišljenje, ako je to opravdano, u skladu s člankom 8. Uredbe (EU) 2019/452.

7. Država članica u kojoj se planira provesti projekt od zajedničkog interesa koji provodi ili u kojem sudjeluje ili mu pridonosi fizička osoba ili poduzeće iz treće zemlje uzima u obzir mišljenje Komisije u najvećoj mogućoj mjeri, a u slučaju nepridržavanja njezina mišljenja dostavlja obrazloženje najkasnije tri mjeseca nakon izdavanja mišljenja.
8. Svaka država članica i Komisija uspostavljaju kontaktnu točku za provedbu ovog članka. Države članice i Komisija uključuju te kontaktne točke u sva pitanja povezana s provedbom ovog članka.
9. Komisija osigurava siguran i kodiran sustav kako bi se pružila potpora izravnoj suradnji i razmjeni informacija među kontaktnim točkama.
10. Države članice i Komisija osiguravaju zaštitu povjerljivih informacija dobivenih u okviru primjene ovog članka u skladu s pravom Unije i relevantnim nacionalnim pravom.
11. Države članice i Komisija osiguravaju da se klasificiranim podacima dostavljenima ili razmijenjenima u skladu s ovim člankom ne smanji stupanj povjerljivosti ili da ih se deklasificira bez prethodnog pisanog pristanka autora.
12. Svaka obrada osobnih podataka u skladu s ovim člankom provodi se u skladu s Uredbom (EU) 2016/679⁶⁴ i Uredbom (EU) 2018/1725⁶⁵ i samo ako je to potrebno za postupak provjere sudjelovanja u ili doprinosa relevantnom projektu od zajedničkog interesa te kako bi se osigurala učinkovitost suradnje kako je predviđeno u ovom članku. Čuvanje osobnih podataka povezanih s provedbom ovog članka ograničeno je na vrijeme potrebno za postizanje svrhe u koju su prikupljeni.

Članak 48.

Održavanje i životni ciklus projekta

Države članice osiguravaju:

- (a) da se infrastruktura transeuropske prometne mreže održava na način da pruža jednaku razinu usluge i sigurnosti tijekom svojeg vijeka trajanja;
- (b) da se izrade dugoročni planovi održavanja koji uključuju informacije o sredstvima financiranja potrebnima za troškove dugoročnog održavanja postojeće i planirane infrastrukture;

⁶⁴ Uredba (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. travnja 2016. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka i o slobodnom kretanju takvih podataka te o stavljanju izvan snage Direktive 95/46/EZ (Opća uredba o zaštiti podataka) (SL L 119, 4.5.2016., str. 1.).

⁶⁵ Uredba (EU) 2018/1725 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2018. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka u institucijama, tijelima, uredima i agencijama Unije i o slobodnom kretanju takvih podataka te o stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 45/2001 i Odluke br. 1247/2002/EZ (SL L 295, 21.11.2018., str. 39.).

- (c) da se potrebe i troškovi održavanja tijekom vijeka trajanja infrastrukture uzimaju u obzir u fazi planiranja izgradnje ili obnove;
- (d) da se, u slučaju željezničke infrastrukture, osigura dosljednost između potreba za održavanjem i obnovom povezanih s razvojem transeuropske prometne mreže i iskazanih u indikativnoj strategiji za razvoj željezničke infrastrukture iz članka 8. stavka 1. Direktive 2012/34/EU, poslovnog plana dotičnih upravitelja infrastrukture iz članka 8. stavka 3. Direktive 2012/34/EU i ugovora između nadležnog tijela i upravitelja infrastrukture iz članka 30. Direktive 2012/34/EU.

Članak 49.

Pristupačnost za sve korisnike

Prometna infrastruktura osigurava neometanu mobilnost i pristupačnost za sve korisnike, posebno osobe u ranjivom položaju, uključujući osobe s invaliditetom ili smanjenom pokretljivošću, te osobe koje žive u najudaljenijim regijama i drugim udaljenim, ruralnim, otočnim, perifernim i planinskim regijama te rijetko naseljenim područjima.

POGLAVLJE V.

PROVEDBA INSTRUMENATA EUROPSKIH PROMETNIH KORIDORA I HORIZONTALNIH PRIORITETA

Članak 50.

Instrument europskih prometnih koridora i horizontalni prioriteti

1. Europski prometni koridori služe za olakšavanje koordinirane provedbe dijelova transeuropske prometne mreže i osobito su namijenjeni poboljšanju prekograničnih veza i uklanjanju uskih grla unutar Unije.
2. Kako bi doveli do resursno učinkovitog multimodalnog prometa i pridonijeli koheziji poboljšanom teritorijalnom suradnjom, europski prometni koridori usmjereni su na:
 - (a) modalnu integraciju, osobito radi jačanja vrsta prijevoza najpogodnijih za okoliš, prvenstveno željeznice, unutarnjih plovni putova i kratke obalne plovidbe;
 - (b) interoperabilnost;
 - (c) koordiniran razvoj infrastrukture, posebno na prekograničnim dionicama, prvenstveno radi razvoja potpuno interoperabilnog željezničkog teretnog sustava i željezničke putničke mreže velikih brzina na velike udaljenosti u cijeloj Uniji;
 - (d) podupiranje usklađenog i integriranog razvoja i uvođenja inovativnih rješenja za digitalizaciju prometa.
3. Europski prometni koridori omogućuju državama članicama da ostvare koordiniran i sinkroniziran pristup ulaganjima u infrastrukturu.
4. Europski sustav za upravljanje željezničkim prometom (ERTMS) i europski pomorski prostor su horizontalni prioriteti za provedbu transeuropske prometne

mreže. Osiguravaju pravodobno uvođenje ERTMS-a u cijeloj mreži i integraciju pomorskih veza u transeuropsku prometnu mrežu.

Članak 51.

Koordinacija europskih prometnih koridora i horizontalnih prioriteta

1. Kako bi se olakšala koordinirana provedba europskih prometnih koridora, ERTMS-a i europskog pomorskog prostora, Komisija imenuje, u dogovoru s dotičnim državama članicama, i nakon savjetovanja s Europskim parlamentom i Vijećem, jednog europskog koordinatora za svaki koridor i svaki horizontalni prioritet.
2. Europski koordinator bira se posebno na temelju njegova znanja iz područja prometa i/ili financiranja i/ili socioekonomske procjene velikih projekata i procjene njihova utjecaja na okoliš, kao i njegova iskustva s oblikovanjem politika Unije. Europski koordinator bira se na mandat od najviše četiri godine koji se može obnoviti. Europski koordinator nadležan je za provedbu jednog koridora ili horizontalnog prioriteta.
3. Odluka Komisije kojom se imenuje europski koordinator određuje kako koordinator mora obavljati zadaće iz stavaka 5., 6. i 7.
4. Europski koordinator djeluje u ime i za račun Komisije koja osigurava potrebnu tehničku potporu.
5. Europski koordinator:
 - (a) podupire koordiniranu provedbu dotičnog europskog prometnog koridora ili horizontalnog prioriteta;
 - (b) sastavlja zajedno s dotičnim državama članicama plan rada i prati njegovu provedbu u skladu s člankom 53.;
 - (c) savjetuje se s forumom koridora u vezi s planom rada ili savjetodavnim forumom za horizontalne prioritete u vezi s njegovom provedbom te redovito forum izvješćuje o provedbi plana rada;
 - (d) izvješćuje države članice, Komisiju i prema potrebi sve druge subjekte izravno uključene u razvoj europskog prometnog koridora o svim poteškoćama na koje se naišlo, a posebno kad se pojave prepreke razvoju koridora, kako bi pridonio pronalasku odgovarajućih rješenja;
 - (e) sastavlja godišnje izvješće o stanju napretka ostvarenog u provedbi europskih prometnih koridora i horizontalnih prioriteta. U tom godišnjem izvješću o stanju težište je na napretku ostvarenom u vezi s ključnim prioritetima i ulaganjima, opisuje se vrsta problema nastalih tijekom njihove provedbe te se predlažu rješenja.
6. Europski koordinatori europskih prometnih koridora:
 - (a) blisko surađuju s tijelima za upravljanje željezničkim teretnim prijevozom kako bi se utvrdile potrebe za ulaganjima u željeznički teretni prijevoz na željezničkim teretnim prugama europskih prometnih koridora te odredio njihov prioritet;
 - (b) prate administrativne, operativne i interoperabilne aspekte teretnog prometa na željezničkim teretnim prugama europskih prometnih koridora, uključujući

praćenje učinkovitosti željezničkih teretnih usluga, u bliskoj suradnji s tijelima za upravljanje željezničkim teretnim prijevozom.

7. Europski koordinatori europskih prometnih koridora:
 - (a) prepoznaju potrebe za ulaganjima u željezničke putničke pruge europskih prometnih koridora te određuju njihov prioritet;
 - (b) prate administrativne, operativne i interoperabilne aspekte putničkog prometa na željezničkim putničkim prugama europskih prometnih koridora, uključujući praćenje učinkovitosti usluga željezničkog putničkog prijevoza.
8. U skladu s člankom 14. stavkom 4. Uredbe (EU) 2021/1153 Komisija pri pregledu zahtjeva za Unijino financiranje u okviru Instrumenta za povezivanje Europe (CEF) za europske prometne koridore ili horizontalne prioritete koji su u nadležnosti europskog koordinatora traži mišljenje europskog koordinatora kako bi se osigurala dosljednost i napredak svakog koridora ili horizontalnog prioriteta. Europski koordinator provjerava jesu li projekti koje države članice predlažu za sufinanciranje u okviru CEF-a u skladu s prioritetima iz plana rada.
9. Ako europski koordinator nije u mogućnosti obavljati svoj mandat na zadovoljavajući način i u skladu sa zahtjevima iz ovog članka, Komisija može u bilo kojem trenutku okončati taj mandat i imenovati novog europskog koordinatora u skladu s postupkom utvrđenim u stavku 1.

Članak 52.

Upravljanje europskim prometnim koridorima i horizontalnim prioritetima

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

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

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

Članak 53.

Plan rada europskog koordinatora

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

Pri sastavljanju plana rada europski koordinator uzima u obzir provedbeni plan iz članka 9. Uredbe (EU) 913/2010.

3. U planu rada za europski prometni koridor detaljno se analizira provedba dotičnog koridora, što posebno uključuje:
 - (a) opis značajki koridora;
 - (b) analizu usklađenosti koridora sa zahtjevima u pogledu prometne infrastrukture iz ove Uredbe te napredak ostvaren u vezi s tim;
 - (c) utvrđivanje veza koje nedostaju i uskih grla koji sprečavaju razvoj koridora;
 - (d) analizu potrebnih ulaganja, uključujući različite izvore financiranja namijenjene i/ili predviđene za provedbu projekata potrebnih za razvoj ili dovršetak koridora;

- (e) opis mogućih rješenja za potrebna ulaganja i uska grla, posebno za putničke i teretne pruge koridora;
- (f) plan s prijelaznim ciljnim vrijednostima za uklanjanje fizičkih, tehničkih, digitalnih, operativnih i administrativnih prepreka unutar različitih vrsta prijevoza i među njima i za unapređenje učinkovitog multimodalnog prometa, pri čemu se posebno pozornost posvećuje prekograničnim dionicama i nacionalnim vezama koje nedostaju.

Za potrebe analize ulaganja i pripreme plana s prijelaznim ciljnim vrijednostima za željeznički teretni prijevoz europski koordinator surađuje s izvršnim odborom i upravnim odborom koridora iz članka 11. Uredbe (EU) br. 913/2010.

Za potrebe analize ulaganja i pripreme plana s prijelaznim ciljnim vrijednostima za multimodalne željezničke terminale europski koordinator uzima u obzir elemente analize relevantne za koridor, akcijske planove koje su izradile države članice u skladu s člankom 35. stavkom 4. te popis iz članka 19. točke (b) Uredbe (EU) br. 913/2010.

Za potrebe analize ulaganja i pripreme plana s prijelaznim ciljnim vrijednostima za putničke usluge europski koordinator uzima u obzir rezultate praćenja provedenog u skladu s člankom 51. stavkom 7. točkom (b);

- (g) rezultate praćenja učinkovitosti željezničkog teretnog prometa koji provode tijela za upravljanje željezničkim teretnim prijevozom u skladu s člankom 19. Uredbe (EU) br. 913/2010 te popis ciljeva, ciljnih vrijednosti i mjera za koridore utvrđen u članku 9. stavku 1. Uredbe (EU) br. 913/2010, kako bi se ostvarili operativni zahtjevi iz članka 18. ove Uredbe;
- (h) utvrđivanje mjera u gradskim čvorovima koje su bitne za učinkovito funkcioniranje koridora te ostvarenje ciljeva transeuropske prometne mreže;
- (i) utvrđivanje prioriteta za razvoj koridora;
- (j) analizu mogućih učinaka klimatskih promjena na infrastrukturu i prema potrebi predloženih mjera za jačanje otpornosti na klimatske promjene;
- (k) mjere koje je potrebno poduzeti kako bi se ublažile emisije stakleničkih plinova, buke i prema potrebi drugi negativni utjecaji na okoliš.

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

- (a) određivanja prioriteta u nacionalnom planiranju na temelju utvrđenih problema s provedbom i uskih grla, uključujući operativne probleme, na svakom koridoru ili za svaki horizontalni prioritet;
- (b) planiranja projekata i ulaganja, povezanih troškova i vremenskog okvira provedbe za koje se procjenjuje da su potrebni za provedbu europskih prometnih koridora ili horizontalnih prioriteta;
- (c) osnivanja jedinstvenog tijela za izgradnju prekograničnih infrastrukturnih projekata i upravljanje njima.

Članak 54.

Provedbeni akti

1. Na temelju prvog plana rada europskih koordinatora Komisija donosi provedbeni akt za svaki radni plan europskih prometnih koridora i dva horizontalna prioriteta. U tom provedbenom aktu utvrđuju se prioriteti za infrastrukturu i planiranje ulaganja te financiranje.
2. Komisija može donijeti provedbene akte za provedbu posebnih dionica europskog prometnog koridora, posebno za provedbu složenih prekograničnih dionica ili posebnih zahtjeva u pogledu prometne infrastrukture europskog prometnog koridora ili horizontalnih prioriteta.
3. Provedbeni akti iz stavaka 1. i 2. donose se u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 59. stavka 3. Komisija mijenja te provedbene akte u skladu s istim postupkom svaki put kad europski koordinator revidira plan rada ili kako bi se uzeli u obzir ostvareni napredak, kašnjenja na koja se naišlo ili ažurirani nacionalni programi.
4. Do potpune provedbe mjera iz provedbenog akta dotične države članice dostavljaju Komisiji godišnje izvješća o ostvarenom napretku, u kojem posebno navode financijske obveze preuzete u planu nacionalnog proračuna.

POGLAVLJE VI.

ZAJEDNIČKE ODREDBE

Članak 55.

Izvješćivanje i praćenje

1. Države članice obavješćuju Komisiju redovito, cjelovito i transparentno o napretku ostvarenom u provedbi projekata od zajedničkog interesa i ulaganjima u tu svrhu. Te informacije uključuju godišnje prenošenje podataka putem interaktivnog geografskog i tehničkog informacijskog sustava za transeuropsku prometnu mrežu (TENtec). Uključuju sve tehničke i financijske podatke o projektima od zajedničkog interesa u transeuropskoj prometnoj mreži, kao i podatke o dovršetku transeuropske prometne mreže.
2. Komisija osigurava da je TENtec javno i lako dostupan i da omogućuje automatsku razmjenu podataka s nacionalnim sustavima i drugim relevantnim Unijanim aplikacijama i izvorima podataka. TENtec sadržava ažurirane podatke specifične za projekt o oblicima i iznosima Unijina sufinanciranja te napretku svakog projekta.

Komisija osigurava da TENtec ne učini javno dostupnom nijednu informaciju koja je poslovna tajna ili koja bi mogla dovesti u pitanje ili neprimjereno utjecati na bilo koji postupak javne nabave u državi članici.
3. Države članice osiguravaju kvalitetu, cjelovitost i dosljednost podataka u informacijskom sustavu TENtec. Nacionalni sustavi i izvori podataka omogućuju automatsku razmjenu podataka sa TENtec.

Članak 56.

Ažuriranje mreže

1. Podložno članku 172. stavku 2. UFEU-a Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 60. radi izmjene priloga I. i II. kako bi se uzele u obzir moguće promjene koje proizlaze iz kvantitativnih pragova utvrđenih u člancima 20., 24. i 32. ove Uredbe. Pri izmjeni tih priloga Komisija:
 - (a) uključuje luke unutarnjih plovni putova, morske luke i zračne luke u sveobuhvatnu mrežu ako je dokazano da posljednji trogodišnji prosjek opsega prometa premašuje relevantni prag;
 - (b) isključuje morske luke i zračne luke iz sveobuhvatne mreže ako je dokazano da je prosjek opsega prometa u posljednjih šest godina manji od 85 % relevantnog praga;
 - (c) uključuje gradske čvorove u transeuropsku prometnu mrežu ako je dokazano da broj stanovnika premašuje 100 000;
 - (d) uključuje multimodalne teretne terminale koje je država članica odredila u skladu s člankom 35. stavkom 4. u transeuropsku prometnu mrežu;
 - (e) prilagođava zemljovide za cestovnu i željezničku infrastrukturu te infrastrukturu unutarnjih plovni putova na strogo ograničen način kako bi se odrazio napredak u dovršetku mreže. Pri prilagodbi tih zemljovida Komisija ne smije prihvatiti nikakvu prilagodbu trasiranja dionice koja nadilazi ono što je dopušteno relevantnim postupkom odobrenja projekta.

Prilagodbe iz prvog podstavka točaka od (a) do (c) temelje se na najnovijim dostupnim statističkim podacima koje objavljuje Eurostat ili, ako ti statistički podaci nisu dostupni, na podacima nacionalnih statističkih ureda država članica. Prilagodbe iz prvog podstavka točke (d) temelje se na akcijskom planu iz članka 35. stavka 4. Prilagodbe iz prvog podstavka točke (e) temelje se na informacijama koje su dotične države članice dostavile u skladu s člankom 55. stavkom 1.

2. Projekt od zajedničkog interesa koji se odnosi na infrastrukturu nedavno uključenu u transeuropsku prometnu mrežu putem delegiranog akta donesenog sukladno stavku 1. prihvatljivi su za financijsku pomoć Unije kroz instrumente dostupne za transeuropsku prometnu mrežu od datuma stupanja na snagu tih delegiranih akata.

Projekti od zajedničkog interesa koji se odnose na infrastrukturu koja je isključena iz transeuropske prometne mreže prestaju biti prihvatljivi od datuma stupanja na snagu delegiranih akata donesenih na temelju stavka 1. ovog članka. Prestanak prihvatljivosti ne utječe na financiranje niti na odluke o dodjeli sredstava koje je Komisija donijela prije tog datuma.

3. Podložno članku 172. stavku 2. UFEU-a Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 60. radi izmjene Priloga IV. kako bi uključila ili prilagodila indikativne zemljovide mreža prometne infrastrukture susjednih zemalja.

Članak 57.

Uključivanje javnih i privatnih dionika

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

Članak 58.

Usklađivanje nacionalnih planova s prometnom politikom Unije

1. Države članice osiguravaju da su nacionalni planovi za promet i ulaganja usklađeni s prometnom politikom Unije, prioritetima i rokovima utvrđenima u ovoj Uredbi te prioritetima utvrđenima u planovima rada za relevantne koridore i horizontalne prioritete dotičnih država članica, kao i s provedbenim aktima donesenima u skladu s člankom 54. stavkom 1.
2. Nacionalni planovi ulaganja uključuju sve projekte od zajedničkog interesa i povezana ulaganja potrebna za pravodobni dovršetak mreže.
3. U svrhu razvoja transeuropske prometne mreže države članice dostavljaju Komisiji nacрте nacionalnih planova i programa i sve njihove izmjene najmanje 12 mjeseci prije njihova donošenja. Komisija može izdati mišljenje o usklađenosti nacрта nacionalnih planova i programa s prioritetima utvrđenima u ovoj Uredbi i prioritetima utvrđenima u planovima rada za odgovarajuće koridore i horizontalne prioritete te provedbenim aktima donesenima u skladu s člankom 54. stavkom 1. najkasnije šest mjeseci nakon primitka tih nacрта. Najkasnije dva mjeseca nakon primitku mišljenja države članice obavješćuju Komisiju o mjerama donesenima radi provedbe preporuka navedenih u mišljenju.

Članak 59.

Postupak odbora

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

Članak 60.

Izvršavanje delegiranja ovlasti

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

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

delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv počinje proizvoditi učinke sljedećeg dana od dana objave spomenute odluke u *Službenom listu Europske unije* ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.

4. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.
5. Delegirani akt donesen na temelju članka 11. stavka 3. i članka 56. stavaka 1. i 3. stupa na snagu samo ako ni Europski parlament ni Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne podnesu nikakav prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće podnijeti prigovore. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.

Članak 61.

Preispitivanje

1. Nakon savjetovanja prema potrebi s državama članicama i uz pomoć europskih koordinatora Komisija je dužna do 31. prosinca 2033. procijeniti provedbu osnovne mreže, pri čemu posebno ocjenjuje njezinu usklađenost sa zahtjevima iz ove Uredbe.
U procjeni se uzima u obzir godišnje izvješće o stanju koje su europski koordinatori izradili u skladu s člankom 51. stavkom 5. točkom (e) i planovi rada koje su izradili u skladu s člankom 53. stavkom 1.
2. Nakon savjetovanja prema potrebi s državama članicama i uz pomoć europskih koordinatora Komisija je dužna do 31. prosinca 2033. preispitati provedbu proširene osnovne i sveobuhvatne mreže, pri čemu ocjenjuje:
 - (a) usklađenost s ovom Uredbom;
 - (b) napredak u provedbi ove Uredbe;
 - (c) promjene u tokovima putničkog i teretnog prijevoza;
 - (d) kretanja u nacionalnom ulaganju u prometnu infrastrukturu;
 - (e) potrebu za izmjenom ove Uredbe.U ocjenjivanju se uzima u obzir i utjecaj razvoja prometnih obrazaca i relevantnih kretanja u planovima ulaganja u infrastrukturu.
3. U okviru tog preispitivanja Komisija ocjenjuje može li se proširena osnovna mreža i sveobuhvatna mreža, kako su predviđene u ovoj Uredbi, uskladiti s odredbama iz poglavlja II., III. i IV. do 31. prosinca 2040. i 31. prosinca 2050., kako je primjenjivo, uzimajući u obzir gospodarsko stanje i stanje proračuna u Uniji i pojedinačnim državama članicama. Komisija, u dogovoru s državama članicama, ocjenjuje i bi li proširenu osnovnu mrežu i sveobuhvatnu mrežu trebalo mijenjati kako bi se uzela u obzir kretanja prometnih tokova i kretanja u planiranju nacionalnih ulaganja.

Članak 62.

Kašnjenje dovršetka osnovne mreže, proširene osnovne mreže i sveobuhvatne mreže

1. U slučaju znatnog kašnjenja početka ili dovršetka radova na osnovnoj mreži, proširenoj osnovnoj mreži i sveobuhvatnoj mreži u odnosu na početni vremenski okvir koji je utvrđen u provedbenim aktima u skladu s člankom 54. ili u nacionalnim planovima za promet i ulaganja ili drugoj relevantnoj projektnoj dokumentaciji Komisija može zatražiti od dotičnih država članica da dostave razloge za kašnjenje. Države članice dostavljaju te razloge u roku od tri mjeseca od zahtjeva. Na temelju danog odgovora Komisija se savjetuje s dotičnim državama članicama radi rješavanja problema koji je prouzročio kašnjenje.
2. Ako je dionica s kojom se kasni povezana s europskim prometnim koridorom, uključuje se europski koordinator radi rješavanja problema.
3. Nakon razmatranja razloga za kašnjenje koje su relevantna država članica ili države članice dostavile u skladu prvim podstavkom Komisija može donijeti odluku upućenu dotičnoj državi članici ili državama članicama u kojoj utvrđuje da se znatna kašnjenja početka ili dovršetka radova na osnovnoj mreži, proširenoj osnovnoj mreži i sveobuhvatnoj mreži mogu pripisati državama članicama bez objektivnog opravdanja. Komisija daje dotičnim državama članicama rok od šest mjeseci da otklone znatno kašnjenje.

Ako je dionica s kojom se kasni povezana s projektom financiranim sredstvima Unije pod izravnim upravljanjem, postupak za smanjenje iznosa bespovratnih sredstava i/ili izmjenu ili raskidu sporazuma o dodjeli bespovratnih sredstava može se pokrenuti u skladu s primjenjivim pravilima.

Članak 63.

Izuzeća

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

Članak 64.

Izmjene Uredbe (EU) 2021/1153

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

Članak 65.

Izmjene Uredbe (EU) br. 913/2010

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

- (1) u članku 1. stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Ovom se Uredbom utvrđuju pravila za organizaciju i upravljanje međunarodnim željezničkim koridorima za konkurentni prijevoz robe s ciljem razvoja europske željezničke mreže za konkurentni prijevoz robe. Određuju se pravila za organizaciju teretnih koridora, upravljanje njima i planiranje okvirnih ulaganja u njih.”;

- (2) u članku 2. stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Pored definicija iz stavka 1.:

- (a) „teretni koridor” znači željezničke teretne pruge europskog prometnog koridora kako su definirane u članku 11. stavku 1. Uredbe [... nova Uredba o mreži TEN-T]* i u Prilogu III. toj uredbi, uključujući željezničku infrastrukturu i njezinu opremu te relevantne željezničke usluge u skladu s člankom 5. Direktive 2001/14/EZ;
- (b) „provedbeni plan” znači dokument u kojem su predstavljena sredstva, strategija i mjere koje dotične stranke imaju namjeru primijeniti, a koje su potrebne i dostatne za organizaciju i upravljanje teretnim koridorom;
- (c) „terminal” znači mjesto koje se nalazi na teretnom koridoru posebno predviđeno za utovar i/ili istovar robe na/iz teretnih vlakova, te za povezivanje željezničkih usluga za prijevoz robe s cestovnim, morskim, riječnim i zračnim prijevozom, kao i za sastavljanje ili izmjenu sastava teretnih vlakova; te, ako je potrebno, obavljanje graničnih postupaka na granicama s europskim trećim zemljama;
- (d) „europski koordinator” znači koordinator iz članka 51. Uredbe [... nova Uredba o mreži TEN-T].

* Uredba [...];

- (3) naslov poglavlja II. zamjenjuje se sljedećim:

„ORGANIZACIJA I UPRAVLJANJE TERETNIM KORIDORIMA”;

- (4) članak 3. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 3.

Organizacija i upravljanje teretnim koridorima

- 1. Organizacija i upravljanje teretnim koridorima podliježu pravilima za upravljanje, planiranje ulaganja, dodjelu kapaciteta željezničke infrastrukture i upravljanje prometom, u skladu s ovom Uredbom.
- 2. Od datuma stupanja na snagu Uredbe [... nova Uredba o mreži TEN-T] ili u slučaju izmjene trasiranja europskog prometnog koridora u skladu s člankom 11. stavkom 3. te uredbe države članice i upravitelji infrastrukture odgovorni za teretni koridor u okviru tog europskog prometnog koridora usklađuju organizaciju i upravljanje teretnim koridorom u roku od 12 mjeseci od datuma izmjene.”;

- (5) brišu se članci od 4. do 7.;

- (6) članak 8. mijenja se kako slijedi:

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

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

- (b) stavak 7. zamjenjuje se sljedećim:

„7. Upravni odbor osniva savjetodavnu skupinu koja se sastoji od upravitelja i vlasnika terminala na teretnom koridoru uključujući, ako je to potrebno, morske luke i luke unutarnjih voda. Ova savjetodavna skupina može dati mišljenje o bilo kojem prijedlogu upravnog odbora koje ima izravne posljedice za ulaganja i upravljanje terminalima. Ona također može izdati samoinicijativna mišljenja. Upravni odbor mora uvažiti svako od ovih mišljenja. U slučaju neslaganja između upravnog odbora i savjetodavne skupine, potonja se može obratiti izvršnom odboru i europskom koordinatoru dotičnog teretnog koridora. Izvršni odbor i

europski koordinator dotičnog koridora djeluju kao posrednici i pravodobno daju svoje mišljenje. Međutim konačnu odluku donosi upravni odbor.”;

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

„U slučaju neslaganja između upravnog odbora i savjetodavne skupine, potonja se može obratiti izvršnom odboru i europskom koordinatoru dotičnog teretnog koridora. Izvršni odbor i europski koordinator dotičnog koridora djeluju kao posrednici i pravodobno daju svoje mišljenje. Konačnu odluku donosi upravni odbor.”;

(d) dodaje se sljedeći stavak 10.:

„10. Izvršni odbor i upravni odbor surađuju s europskim koordinatorom dotičnog teretnog koridora radi podupiranja razvoja željezničkog teretnog prometa na koridoru.”;

(7) članak 9. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 9.

Mjere za razvoj teretnog koridora

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

Taj plan sadržava:

- (a) opis značajki teretnog koridora, uključujući uska grla, te programe mjera za poboljšanje njegove učinkovitosti i upravljanja;
- (b) osnovne elemente studije iz stavka 3.;
- (c) ciljeve teretnih koridora, posebno u pogledu učinkovitosti teretnih koridora izražene kroz kvalitetu usluge i kapacitet teretnih koridora u skladu s odredbama iz članka 19. ove Uredbe, i prema potrebi kvantitativne i kvalitativne ciljne vrijednosti povezane s tim ciljevima. U tim se ciljevima i ciljnim vrijednostima uzimaju u obzir zahtjevi utvrđeni u članku 18. Uredbe [... nova Uredba o mreži TEN-T];
- (d) mjere za provedbu odredbi iz članaka od 12. do 19. i mjere za poboljšanje učinkovitosti teretnog koridora, na temelju rezultata procjene iz članka 19. stavka 3., u svrhu ostvarivanja ciljeva iz točke (c);
- (e) stajališta i procjenu savjetodavnih skupina iz članka 8. stavaka 7. i 8. u pogledu razvoja koridora;
- (f) sažetak suradnje i rezultate savjetovanja iz članka 11., uključujući mišljenja savjetodavnih skupina iz članka 8. stavaka 7. i 8. te sažetak odgovorâ ostalih dionika.

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

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

2. Upravni odbor preispituje provedbeni plan redovito, najmanje svake četiri godine, vodeći pritom računa o napretku ostvarenom u pogledu njegove provedbe, tržišta željezničkog prijevoza robe na teretnom koridoru i njegove učinkovitosti mjerene sukladno ciljevima iz stavka 1. točke (c).
 3. Upravni odbor provodi i redovito ažurira istraživanje prometnog tržišta vezano za uočene i očekivane promjene u prometu na teretnom koridoru, što obuhvaća različite vrste prometa, povezane i s prijevozom robe i prijevozom putnika. Ovo istraživanje također ispituje, kada je to potrebno, društvenoekonomske troškove i koristi koje proizlaze iz uspostave teretnih koridora.
 4. U provedbenom planu uzima se u obzir razvoj terminala, uključujući analizu tržišta i prognostičku analizu multimodalnih teretnih terminala, kao i akcijske planove država članica za teretni koridor iz članka 35. stavaka 3. i 4. Uredbe [... nova Uredba o mreži TEN-T].
 5. Upravni odbor, kada je to potrebno, poduzima mjere s ciljem ostvarivanja suradnje s regionalnim i/ili lokalnim tijelima u pogledu provedbenog plana.”;
- (8) članak 11. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 11.

Planiranje ulaganja

1. Izvršni odbor i upravni odbor teretnog koridora surađuju s europskim koordinatorom dotičnog teretnog koridora u pogledu potreba za infrastrukturom i ulaganjima koje proizlaze iz željezničkog teretnog prometa kako bi pridonijeli sastavljanju plana rada iz članka 53. Uredbe (EU) [... nova Uredba o mreži TEN-T].
 2. Upravni odbor savjetuje se sa savjetodavnim skupinama iz članka 8. stavaka 7. i 8. o razvoju infrastrukture i potrebnim ulaganjima. Savjetovanje se temelji na odgovarajućoj, ažuriranoj dokumentaciji planiranja infrastrukture na razini koridora i na nacionalnoj razini. Izvršni odbor osigurava odgovarajuću koordinaciju tih aktivnosti savjetovanja i mehanizama koordinacije na nacionalnoj razini kako je određeno člankom 7.e Direktive 2012/34/EU.
 3. Suradnja i savjetovanje posebno se odnose na:
 - (a) potrebe za kapacitetima za željeznički teretni prijevoz koje su relevantne za planiranje infrastrukture i ulaganja uzimajući u obzir potrebu za kapacitetima u skladu s člankom 14. stavkom 2. i svu infrastrukturu proglašenu zakrčenom u skladu s člankom 47. Direktive 2012/34/EU;
 - (b) zahtjeve u pogledu infrastrukture mreže TEN-T koji su relevantni za željeznički teretni prijevoz, kako su utvrđeni u poglavljima II. i III. Uredbe (EU) [... nova Uredba o mreži TEN-T], posebno u pogledu kapaciteta potrebnih za teretne vlakove duljine najmanje 740 m;
 - (c) potrebe za ciljanim ulaganjima radi uklanjanja lokalnih uskih grla, kao što su petlje, poboljšanja čvorova i infrastrukture do posljednjeg kilometra ili tehnička oprema za poboljšanje operativne učinkovitosti.”;
- (9) članak 19. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 19.

Kvaliteta usluga na teretnom koridoru

1. Upravni odbor teretnog koridora potiče usklađenost između programâ izvedbe na teretnom koridoru, kako je navedeno u članku 35. Direktive 2012/34/EU.
2. Upravni odbor nadzire učinkovitost usluga koje upravitelji infrastrukture pružaju podnositeljima zahtjeva u okviru obavljanja svojih osnovnih funkcija, ako je to obuhvaćeno područjem primjene članaka od 12. do 18., i učinkovitost željezničkih teretnih usluga na teretnom koridoru. Provodi se kvalitativni i kvantitativni nadzor učinkovitosti, prema potrebi na temelju pokazatelja učinkovitosti koji se odnose na ciljeve i ciljne vrijednosti teretnog koridora utvrđene u skladu s člankom 9. stavkom 1. točkom (c). Upravni odbor savjetuje se sa savjetodavnim grupama iz članka 8. stavaka 7. i 8. te s europskim koordinatorom o relevantnim pokazateljima učinkovitosti.
3. Upravni odbor ocjenjuje rezultate nadzora učinkovitosti u odnosu na ciljeve i ciljne vrijednosti utvrđene u skladu s člankom 9. stavkom 1. točkom (c) te operativne zahtjeve iz članka 18. Uredbe (EU) [... nova Uredba o mreži TEN-T].
4. Upravni odbor priprema i objavljuje godišnje izvješće o rezultatima aktivnosti provedenih u skladu s ovim člankom. U posebnom dijelu tog izvješća iznose se stajališta savjetodavnih grupa iz članka 8. stavaka 7. i 8. i njihova procjena učinkovitosti. Upravni odbor dostavlja godišnje izvješće na odobrenje izvršnom odboru.”

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

„Članak 22.

Praćenje provedbe

Svake četiri godine od vremena uspostave teretnog koridora, izvršni odbor iz članka 8. stavka 1. predstavlja Komisiji rezultate provedbenog plana za taj koridor. Komisija analizira te rezultate i obavlja Odbor iz članka 21. o svojoj analizi.”

Članak 23.

Izvješće

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

(11) briše se Prilog ovoj Uredbi.

Članak 66.

Stavljanje izvan snage

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

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

Članak 67.

Stupanje na snagu

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

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

Sastavljeno u Strasbourgu,

Za Europski parlament
Predsjednica

Za Vijeće
Predsjednik