



Bruxelles, 13. svibnja 2022.  
(OR. fr)

8784/22

LIMITE

TRANS 265  
CODEC 619

---

---

Međuinstitucijski predmet:  
2021/0420(COD)

---

---

## IZVJEŠĆE

Od:	Glavno tajništvo Vijeća
Za:	Odbor stalnih predstavnika / Vijeće
Br. preth. dok.:	ST 6840/1/22 REV 1 ST 7456/22 ST 7750/22 ST 7919/22
Br. dok. Kom.:	ST 15109/21
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 – izvješće o napretku – razmjena mišljenja

## I. UVOD

1. Komisija je 14. prosinca 2021. predstavila 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<sup>1</sup>. Prijedlog je predstavljen kao dio paketa od četiriju inicijativa čiji je cilj modernizacija prometnog sustava EU-a i podupiranje prelaska na čišću, zeleniju i pametniju mobilnost poboljšanjem nekih njegovih ključnih sastavnica kao što su transeuropska prometna mreža (TEN-T), inteligentni prometni sustavi, prekogranična putovanja željeznicom i putovanja željeznicom na velike udaljenosti te gradska mobilnost.

---

<sup>1</sup> ST 15109/21.

2. Prijedlogom revizije razvojne politike mreže TEN-T želi se izgraditi pouzdana, neometana i visokokvalitetna transeuropska prometna mreža, koja će do 2050. osigurati održivu povezivost u cijeloj Uniji bez fizičkih praznina, uskih grla ili veza koje nedostaju. Svrha je te mreže doprinijeti postizanju ciljeva Unije u području održive mobilnosti, pravilnom funkcioniranju unutarnjeg tržišta te gospodarskoj, socijalnoj i teritorijalnoj koheziji EU-a. Ona bi se trebala razvijati postupno, uz predložene rokove do 2030., 2040. i 2050.
3. Prijedlog ima sljedeća četiri glavna cilja:
  - i. povećati okolišnu prihvatljivost prometa osiguravanjem odgovarajuće osnovne infrastrukture za smanjenje zagušenja, emisija stakleničkih plinova i, u širem smislu, negativnih vanjskih učinaka prometa;
  - ii. olakšati protok i učinkovitost prometa, poticati multimodalnost i interoperabilnost među raznim vrstama prijevoza i poboljšati integraciju gradskih čvorova u mrežu;
  - iii. povećati otpornost mreže TEN-T na negativne učinke klimatskih promjena i drugih prirodnih opasnosti ili katastrofa izazvanih ljudskim djelovanjem;
  - iv. poboljšati učinkovitost alata za upravljanje mrežom TEN-T i pojednostavniti alate za izvješćivanje i praćenje realizacije mreže TEN-T.

## II. TRENUTAČNO STANJE RASPRAVA U DRUGIM INSTITUCIJAMA

4. Europski parlament imenovao je Odbor za promet i turizam (TRAN) odborom nadležnim za ovaj prijedlog. G. Dominique Riquet (Renew, Francuska) i gđa Barbara Thaler (EPP, Austrija) imenovani su suizvjestiteljima.
5. Europski gospodarski i socijalni odbor donio je mišljenje 23. ožujka 2022. Odbor regija trebao bi donijeti mišljenje o prijedlogu u listopadu 2022.

### III. TRENUTAČNO STANJE RASPRAVA U VIJEĆU

6. Prijedlog i procjena učinka predstavljeni su Radnoj skupini za promet – intermodalna pitanja i mreže 6. i 13. siječnja 2022., a o člancima se detaljno raspravljalo od siječnja do svibnja 2022. Tijekom ovog semestra preispitivanju prijedloga posvećeno je petnaestak sastanaka Radne skupine. Nakon detaljnog preispitivanja svakog poglavlja u siječnju i veljači, predsjedništvo je pripremlilo nekoliko napomena u kojima su delegacijama postavljena pitanja o najvažnijim aspektima prijedloga te se od država članica zatražilo da daju smjernice o temama koje su predmet rasprave kako bi se olakšalo pojedinačno i zajedničko razumijevanje relevantnih izazova.
7. Predsjedništvo je potom izradilo nekoliko kompromisnih prijedloga<sup>2</sup> koji obuhvaćaju važne aspekte inicijalnog prijedloga i kojima se nastojala uzeti u obzir većina primjedbi država članica.

### IV. GLAVNA PITANJA I OSTVARENI NAPREDAK

#### Opće primjedbe

8. Delegacije su općenito pozdravile reviziju Uredbe kao priliku za doprinos razvoju održivog, učinkovitog i otpornog jedinstvenog europskog prometnog prostora. Isto tako, podržan je i prijedlog za razvoj ili modernizaciju mreže u tri faze (do 2030. za osnovnu, do 2040. za proširenu osnovnu i do 2050. za sveobuhvatnu mrežu).
9. Osim toga, pozdravljen je prijedlog da se željeznički teretni koridori usklade s koridorima osnovne mreže kako bi se stvorili europski prometni koridori.

---

<sup>2</sup> ST 6840/1/22 REV 1  
ST 7456/22  
ST 7750/22  
ST 7919/22

10. Nekoliko delegacija istaknulo je da prijedlog o TEN-T-u utječe na druge prijedloge u području prometne politike, posebno na Uredbu AFIR i Direktivu o ITS-u, te je naglasilo da je važno zadržati dobru usklađenost s tim prijedlozima.
11. Delegacije su općenito napomenule da se prijedlogom znatno povećava razina zahtjeva koje treba ispuniti kad je u pitanju cjelokupna mreža, pri čemu je glavni cilj uspostava jedinstvene, visoko učinkovite i potpuno interoperabilne infrastrukture radi doprinosa dekarbonizaciji i multimodalnosti. Kako bi se to postiglo, prijedlogom se, među ostalim, predviđa da bi se većina zahtjeva za željezničku infrastrukturu koji se trenutačno primjenjuju na osnovnu mrežu trebala proširiti i na novu proširenu osnovnu mrežu i na sveobuhvatnu mrežu, uključujući veze koje obuhvaćaju posljednji kilometar. Osim toga, Komisija predlaže da se provedba određenih obveza ubrza u odnosu na postojeću uredbu. Iako države članice općenito ne dovode u pitanje strože zahtjeve, mnoge su istaknule da bi ti zahtjevi trebali ostati razmjerni i prilagođeni očekivanim funkcijama i razinama prometa. U tom su kontekstu posebno izrazile zabrinutost zbog sve većih zahtjeva u pogledu proširene osnovne mreže i sveobuhvatne mreže.
12. Osim toga, nekoliko država članica napomenulo je da bi daljnji razvoj mreže TEN-T, uključujući primjenu novih zahtjeva i skraćivanje određenih rokova, zahtijevao znatna ulaganja država članica. Komisija procjenjuje da ta ulaganja iznose 50 milijardi EUR godišnje na temelju postojeće uredbe i da će kao rezultat revizije iznositi dodatnih 16 milijardi EUR godišnje do 2050. Nekoliko država članica stoga je naglasilo da je važno biti realističan te uzeti u obzir njihove financijske sposobnosti i činjenicu da im je potrebna potpora tako da se osiguraju odgovarajuća financijska sredstva izvan trenutačnog višegodišnjeg financijskog okvira, među ostalim za projekte koji se odnose na proširenu i sveobuhvatnu mrežu TEN-T.

## Primjedbe u vezi s konkretnim pitanjima

13. **Opća načela i opće odredbe** (poglavlja I. i II.): predsjedništvo je pripremlilo dva kompromisna prijedloga kojima se, uz zadržavanje opće logike i ambicije prijedloga Komisije, pokušavaju razjasniti i pojasniti određeni aspekti te se nastoji odgovoriti na većinu pitanja koja zabrinjavaju države članice, od kojih su najvažnija povezana s ponovnim uvođenjem klauzule o zrelosti projekta, poštovanjem pravnih postupaka i dostupnošću financijskih sredstava, pri čemu se ne dovode u pitanje financijske obveze država članica. Izmjene predstavljene u posljednjem kompromisnom prijedlogu (ST 6840/1/22 REV 1) dobile su relativno široku potporu delegacija.
14. **Odredbe o posebnim zahtjevima za svaku vrstu prijevoza** (poglavlje III.): članci iz poglavlja III. ključni su dio prijedloga jer se njima utvrđuju posebni zahtjevi za svaku vrstu prijevoza, kao i za multimodalne teretne terminale i gradske čvorove.
- (i) **Infrastruktura za željeznički promet:** uvelike je prepoznata ključna uloga željezničkog prometa u postizanju ciljeva europske politike održivog prometa, kako za teretni tako i za putnički promet. Istodobno su se javila pitanja i zabrinutost zbog dodavanja novih zahtjeva, kao što su standardni profil P400, upravljanje teretnim vlakovima duljine najmanje 740 m na cijeloj mreži, minimalna brzina od 160 km/h za putničke pruge osnovne i proširene osnovne mreže, ubrzanje uvođenja Europskog sustava za upravljanje željezničkim prometom (ERTMS) zajedno sa stavljanjem pružnih sustava razreda B izvan pogona u cijeloj mreži te proširenje zahtjeva na sve veze koje obuhvaćaju posljednji kilometar. Za provedbu tih zahtjeva bit će potrebna vrlo velika ulaganja i znatne intervencije na postojećim, pa čak i nedavno dovršenim željezničkim prugama. Te će odredbe u budućnosti biti potrebno dodatno ispitati.

- (ii) **Infrastruktura za cestovni promet:** kako bi se poboljšala sigurnost na cestama, prijedlog uključuje proširenje obveze osiguravanja odvojenih kolničkih traka bez željezničko-cestovnih prijelaza i bez pristupa susjednim zemljištima na sveobuhvatnu mrežu. Države članice tu odredbu smatraju spornom pa su neke istaknule da je u određenim slučajevima nerazmjerna i podsjetile na to da je infrastruktura samo jedan od čimbenika za poboljšanje sigurnosti na cestama.
- (iii) **Infrastruktura za zračni promet:** države članice općenito se slažu s ciljem boljeg povezivanja zračnih luka s uslugama željezničkog prijevoza. Međutim, neke su smatrale da je cilj povezivanja svih zračnih luka u osnovnoj mreži i glavnih zračnih luka u sveobuhvatnoj mreži sa željezničkom mrežom na velike udaljenosti do 2030. odnosno do 2050. vrlo ambiciozan i teško ostvariv. Zbog toga je nekoliko delegacija zatražilo da se izuzeća prošire i pojasne, dok su druge predložile da se usluge čistog kolektivnog prijevoza uzmu u obzir kao moguća alternativa željezničkoj vezi izravno u zračnoj luci.
- (iv) **Infrastruktura za promet unutarnjim plovnim putovima:** iako je u velikoj mjeri podržano načelo poticanja prometa unutarnjim plovnim putovima, tumačenje obveze država članica da barem u određenim razdobljima godine osiguraju plovnu dubinu kanala od najmanje 2,5 m i visinu ispod fiksnih mostova od 5,25 m na utvrđenim referentnim razinama vode smatralo se spornim. Nekoliko delegacija također je smatralo da su provedbene ovlasti dodijeljene Komisiji preopsežne i da bi ih trebalo ograničiti. Te će odredbe u budućnosti biti potrebno dodatno ispitati.
- (v) **Infrastruktura za pomorski promet:** države članice općenito su pozdravile koncept europskog pomorskog prostora (EMS) kao i uključivanje ruta za kratku obalnu plovidbu između luka u istoj državi članici. Neke države članice izrazile su zabrinutost u pogledu obveze povezivanja morskih luka u sveobuhvatnoj mreži sa željezničkom infrastrukturom jer bi to u nekim slučajevima moglo podrazumijevati velika ulaganja.

- (vi) **Multimodalni teretni terminali:** općenito se smatralo da su multimodalni terminali vrlo važni za bolju integraciju različitih vrsta prijevoza i za prelazak na učinkovitiji i održiviji promet. Međutim, iako je općenito podržano načelo praćenja i podupiranja uvođenja takvih terminala, nekoliko je delegacija izrazilo zabrinutost zbog obveze da države članice do 2040. moraju osigurati postojanje jednog multimodalnog teretnog terminala po gradskom čvoru. Mnoge od njih istaknule su da su multimodalne teretne terminale uglavnom razvila i da njima upravljaju privatna poduzeća, bez ugovorne ili pravne veze s javnim tijelima. Slijedom toga, izrazile su sumnje u pogledu toga da se te stroge obveze primjenjuju na države članice.
- (vii) **Gradski čvorovi:** općenito je podržan cilj boljeg uključivanja gradskih čvorišta u mrežu, posebno kako bi se poboljšale veze koje uključuju posljednji kilometar, a prepoznata je i uloga planova održive gradske mobilnosti u postizanju održivog urbanog razvoja. Nekoliko država članica ujedno je smatralo da zahtjevi za izradu planova održive gradske mobilnosti i za pružanje podataka do 31. prosinca 2025., kao i zahtjev za izgradnju multimodalnih teretnih terminala za opsluživanje gradskih čvorišta, predstavljaju velik izazov. Osim toga, nekoliko država članica naglasilo je da je planiranje održive gradske mobilnosti u nadležnosti lokalnih tijela te da bi se stoga trebalo primjenjivati načelo supsidijarnosti.

15. **Odredbe o pametnom i otpornom prometu** (poglavlje IV.): kad je riječ o otpornosti infrastrukture, delegacije su se složile da je važno u potpunosti uzeti u obzir taj cilj te su istodobno zaključile da se zbog raznovrsnosti projekata od zajedničkog interesa, od kojih su za neke nadležni privatni promotori ili lokalna tijela, teško može smatrati da su za navedeni cilj odgovorne isključivo članice. Nekoliko delegacija smatra da bi trebalo utvrditi dodatne zahtjeve u pogledu otpornosti na klimatske promjene kako bi se zajamčila pravna sigurnost za projekte.

Kad je riječ o održavanju infrastrukture, većina delegacija prepoznala je njegovu ključnu ulogu u održavanju visoke razine usluge i sigurnosti infrastrukture mreže TEN-T, no smatrala je da se odredbama nameće nekoliko novih obveza za države članice koje bi imale znatan učinak na planiranje i troškove održavanja, za što su isključivo odgovorne države članice i što same financiraju.

U ovoj fazi nije detaljno preispitan članak o rizicima za sigurnost ili javni poredak.

16. **Provedba instrumenata europskih prometnih koridora i horizontalnih prioriteta – Upravljanje** (poglavlje V.): države članice općenito su podržale rad europskih koordinatora, posebno u njihovoj ulozi neutralnih posrednika u provedbi mreže TEN-T, te su podržale proširenje njihovih zadaća. Međutim, nekoliko država članica smatralo je da neke od predloženih zadaća znatno nadilaze tu ulogu i da bi mogle dovesti do preopterećenja koordinatora. Posebno su smatrale da bi trebalo izbjeći da koordinatori budu previše uključeni u operativne aspekte i da bi trebalo pojasniti njihovu podjelu uloga s upravljačkim tijelima željezničkih teretnih koridora.

Osim toga, znatan broj delegacija izrazio je rezerve u pogledu odredbe kojom se Komisiju ovlašćuje za donošenje provedbenih akata za svaki plan rada za europske prometne koridore i za dva horizontalna prioriteta jer sumnjaju u njezinu dodanu vrijednost, strahuju da je složena i dovode u pitanje načine odabira obvezujućih prijelaznih ključnih etapa jer su, u skladu sa smjernicama EU-a, određivanje prioriteta i planiranje infrastrukturnih projekata u pojedinoj državi članici u nacionalnoj nadležnosti.

17. **Zajedničke odredbe** (poglavlje VI.): iako uviđaju važnost izvješćivanja, nekoliko država članica izrazilo je zabrinutost zbog sve većeg broja obveza u pogledu prijenosa podataka i pozvalo na to da se izbjegne prekomjerno povećanje administrativnog opterećenja, primjerice provedbom načela „recite nam samo jednom”.

U pogledu obveze usklađivanja nacionalnih planova s prometnom politikom Unije, delegacije su prepoznale važnost usklađenosti nacionalnih planova s obvezama preuzetima na razini Unije. Naglasile su i da bi ti planovi često trebali imati šire područje primjene te da bi se njima trebala uzimati u obzir europska, nacionalna i lokalna pitanja. Osim toga, nekoliko ih je izjavilo da bi bilo teško poštovati predložene rokove za obavješćivanje Komisije o nacrtima planova prije njihova donošenja. Naposljetku, još treba detaljno ispitati članak o izmjenama Uredbe (EU) br. 913/2010.

### **Ostala pitanja**

18. **Izuzeća**: prijedlogom se predviđa da se izuzeća od određenih zahtjeva mogu zatražiti u propisno opravdanim slučajevima i pod određenim uvjetima, što uključuje posebnu socioekonomsku analizu svake situacije. Komisija bi odobrila izuzeća provedbenim aktima. Iako su države članice pozdravile činjenicu da je uvijek moguće zatražiti odstupanja, smatrale su da bi predloženi postupak mogao biti složen, posebno zbog raznolikosti i opsega mreže TEN-T i očekivane visoke razine zahtjeva. Radi učinkovitosti i predvidljivosti te kako bi se smanjilo administrativno opterećenje i za Komisiju i za dionike, nekoliko država članica predložilo je uspostavu šireg i općenitijeg režima izuzeća, koji bi se primjenjivao na relevantne odredbe prijedloga.

19. **Zemljovid:** nekoliko država članica dostavilo je pisane primjedbe o zemljovidima priloženima prijedlogu, o kojima se još nije raspravljalo. Predsjedništvo o tome namjerava raspravljati s relevantnim državama članicama u lipnju te uključiti i predstojeće predsjedništvo kako bi se osigurao kontinuitet rada.

## V. ZAKLJUČAK

Predsjedništvo smatra da je ostvaren znatan napredak u vezi s prijedlogom i da obavljeni rad daje čvrstu osnovu za daljnji rad u Vijeću.

S obzirom na sastanak Vijeća za promet, telekomunikacije i energetiku 2. lipnja 2022., ministri i ministrice pozivaju se da prime na znanje izvješće o napretku i razmijene mišljenja o dvama pitanjima navedenima u Prilogu ovom izvješću.

Kao što je vidljivo iz izvješća o napretku, tehničke rasprave u Vijeću omogućile su napredak u zajedničkom razumijevanju relevantnih pitanja. Kako bi se postigao daljnji napredak prema zajedničkom stajalištu Vijeća, predsjedništvo poziva ministre i ministrice da u okviru izlaganja od najviše tri minute iznesu svoje mišljenje o sljedećem:

1. Koje su vaše glavne primjedbe u pogledu pet međusektorskih poglavlja (I., II., IV., V., VI.) prijedloga Komisije i u pogledu smjera dosadašnjeg rada na tih pet poglavlja?
2. U poglavlju III. utvrđuju se posebni zahtjevi za svaku vrstu prijevoza, kao i za gradske čvorove i multimodalne teretne terminale. Kako biste analizirali pristup koji je Komisija predložila za ovo poglavlje?