030669/EU XXVIII. GP
Eingelangt am 21/08/25

Council of the European Union

Brussels, 21 August 2025

15767/24
ADD 12

Interinstitutional File:
2021/0420 (COD)

JUR 615
TRANS 485
CODEC 2135

LEGISLATIVE ACTS AND OTHER INSTRUMENTS: CORRIGENDUM/RECTIFICATIF

Subject:	Regulation (EU) 2024/1679 of the European Parliament and of the Council of 13 June 2024 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network, amending Regulations (EU) 2021/1153 and (EU) No 913/2010 and repealing Regulation (EU) No 1315/2013 *(Official Journal of the European Union L 2024/1679 of 28 June 2024)*

LANGUAGE concerned: **HR**

PROCEDURE APPLICABLE (according to Council document R/2521/75):

— Procedure 2(b) (obvious errors in one language version)

This part 1 of the HR corrigendum will be published in the Official Journal after approval by the European Parliament.

TIME LIMIT for the observations by Member States: 15 days

OBSERVATIONS to be notified to: dql.rectificatifs@consilium.europa.eu

(DQL RECTIFICATIFS (JUR 7), Directorate Quality of Legislation, Legal Service)

www.parlament.gv.at

PRILOG

ISPRAVAK

Uredbe (EU) 2024/1679 Europskog parlamenta i Vijeća od 13. lipnja 2024. 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

(Službeni list Europske unije L 2024/1679 od 28. lipnja 2024.)

Uredba (EU) 2024/1679 glasi kako slijedi:

„UREDBA (EU) 2024/1679 EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

od 13. lipnja 2024.

o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže, izmjeni uredbi (EU) 2021/1153 i (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 nacrta zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora[1],

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija[2],

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom[3],

budući da:

(1) U Komunikaciji Komisije naslovljenoj ‚Europski zeleni plan' od 11. 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. Ti su ciljevi postavljeni kao ciljevi u Uredbi (EU) 2021/1119 Europskog parlamenta i Vijeća[4].

(2) Emisije iz prometa, koje su se posljednjih godina povećale, čine otprilike 25 % ukupnih emisija stakleničkih plinova Unije. Stoga se u europskom zelenom planu poziva na smanjenje emisija stakleničkih plinova iz prometa za 90 % kako bi Unija do 2050. postala klimatski neutralno gospodarstvo i pritom radila na ostvarenju cilja nulte stope onečišćenja, kako je navedeno u Komunikaciji Komisije od 12. svibnja 2021. naslovljenoj ‚Put prema zdravom planetu za sve – Akcijski plan EU-a: Prema postizanju nulte stope onečišćenja zraka, vode i tla'.

(3) U Komunikaciji Komisije od 9. prosinca 2020. naslovljenoj ‚Strategija za održivu i pametnu mobilnost – usmjeravanje europskog prometa prema budućnosti' (‚Komunikacija Komisije o strategiji za održivu i pametnu mobilnost') utvrđene su ključne etape koje pokazuju put kojim europski prometni sustav mora ići kako bi se ostvarili ciljevi održive, pametne i otporne mobilnosti. U skladu s tom strategijom tržišni udio željezničkog teretnog prometa trebao bi se povećati za 50 % do 2030. i udvostručiti do 2050., dok bi se tržišni udio prijevoza unutarnjim plovnim putovima i pomorskog prijevoza na kraćim relacijama trebao povećati za 25 % do 2030. i za 50 % do 2050., a promet željeznicom velikih brzina trebao bi se udvostručiti do 2030. i utrostručiti do 2050. Osim toga, do 2030. na cestama Unije u upotrebi bi trebalo biti najmanje 30 milijuna automobila s nultim emisijama i 80000 kamiona s nultim emisijama, a do 2050. gotovo svi automobili, kombiji, autobusi i nova teška vozila trebali bi imati nultu stopu emisija. Nadalje, do 2030. planirana zajednička putovanja unutar Unije kraća od 500 km trebala bi biti ugljično neutralna, a 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

---

1 SL C 290, 29.7.2022., str. 120.
2 SL C 498, 30.12.2022., str. 68.
3 Stajalište Europskog parlamenta od 24. travnja 2024. (još nije objavljeno u Službenom listu) i Odluka Vijeća od 13. lipnja 2024.
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.).

www.parlament.gv.at

i uvođenje odgovarajućih poticaja kojima će se poduprijeti tranzicija, odnosno kojima će se osigurati pravedna tranzicija, u skladu s ciljevima iz Preporuke Vijeća od 16. lipnja 2022. o osiguravanju pravedne tranzicije prema klimatskoj neutralnosti[1].

(5) Planiranje i razvoj transeuropske prometne mreže te upravljanje njome trebali bi omogućiti održive oblike prijevoza, poboljšana rješenja za multimodalni i interoperabilni prijevoz te poboljšanu intermodalnu integraciju cijelog logističkog lanca i tako doprinijeti neometanom funkcioniranju unutarnjeg tržišta uspostavom glavnih pravaca potrebnih za neometane tokove putničkog i teretnog prijevoza diljem Unije te stvaranjem neometanih prometnih veza sa susjednim zemljama. Osim toga, mreža bi trebala biti usmjerena na jačanje gospodarske, socijalne i teritorijalne kohezije osiguravanjem pristupačnosti i povezivosti svim regijama Unije, uključujući bolju povezivost najudaljenijih regija i drugih udaljenih, ruralnih, otočnih, perifernih i planinskih regija te rijetko naseljenih područja. Razvoj transeuropske prometne mreže trebao bi omogućiti i neometanu, sigurnu i održivu mobilnost najraznovrsnije robe i osoba te doprinijeti daljnjem gospodarskom rastu i konkurentnosti u svjetskim razmjerima međusobnim povezivanjem i uspostavom interoperabilnosti nacionalnih prometnih mreža na održiv način kojim se učinkovito iskorištavaju resursi.

(6) Povećanje prometa dovelo je do većeg zagušenja u međunarodnom prijevozu. Kako bi se osigurala međunarodna mobilnost putnika i robe, kapacitet transeuropske prometne mreže i upotrebu tog kapaciteta trebalo bi optimizirati i, prema potrebi, proširiti uklanjanjem infrastrukturnih uskih grla i premošćivanjem infrastrukturnih veza koje nedostaju unutar država članica, među državama članicama i, prema potrebi, sa susjednim zemljama te uzimanjem u obzir aktualnih pregovora 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.

(8) Projekti od zajedničkog interesa trebali bi doprinositi razvoju transeuropske prometne mreže izgradnjom nove prometne infrastrukture, održavanjem i rekonstrukcijom postojeće infrastrukture te mjerama kojima se promiče njezina upotreba kojom se učinkovito iskorištavaju resursi, kao i otpornost. Projekti od zajedničkog interesa trebali bi imati europsku dodanu vrijednost. Takvi bi projekti ujedno trebali biti ekonomski isplativi. Projekti u rijetko naseljenim područjima ili projekti koji su ključni za dvojnu namjenu infrastrukture, čiju bi ekonomsku isplativost moglo biti teško dokazati jer bi koristi od socijalne i teritorijalne kohezije mogle biti veće, trebali bi barem pozitivno doprinijeti razvoju mreže na temelju socioekonomske analize troškova i koristi, uzimajući u obzir posebne značajke i ograničenja dotičnog područja.

(9) Pri provedbi projekata od zajedničkog interesa trebalo bi uzeti u obzir posebne okolnosti dotičnog pojedinačnog projekta. Ako je to moguće, trebalo bi iskoristiti sinergiju s drugim politikama, na primjer s onima koje se odnose na transeuropsku energetsku ili telekomunikacijsku mrežu ili infrastrukturu s dvojnom namjenom koja se upotrebljava u vojne svrhe, kao i s onima u području turizma uključivanjem biciklističke infrastrukture za biciklističke staze, među ostalim biciklističke rute mreže EuroVelo, u objekte niskogradnje kao što su mostovi ili tuneli ili s onima u području sigurnosti uključivanjem novih tehnologija kao što su senzori u mostovima.

---

[1] SL C 243, 27.6.2022., str. 35.

www.parlament.gv.at

(10) Kako bi se uspostavila visokokvalitetna, učinkovita i otporna 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) Transeuropska prometna mreža trebala bi doprinijeti poboljšanju kvalitete usluga, socijalnih uvjeta prometnih radnika i pristupačnosti za sve korisnike, uključujući osobe s invaliditetom ili smanjenom pokretljivošću i druge osobe u ranjivom položaju, kao i sprečavanju i ublažavanju siromaštva u pogledu prijevoza. Posebnu pozornost trebalo bi posvetiti rodnoj dimenziji kako bi se osigurao jednak pristup uslugama i infrastrukturi.

(12) Države članice i drugi nositelji projekata pri planiranju infrastrukture trebali bi uzeti u obzir procjene rizika i mjere prilagodbe namijenjene poboljšanju otpornosti, na primjer na klimatske promjene, prirodne opasnosti i katastrofe uzrokovane ljudskim djelovanjem. Realizacijom transeuropske prometne mreže poduprijet će se načelo ‚nenanošenja bitne štete' u smislu članka 17. Uredbe (EU) 2020/852 Europskog parlamenta i Vijeća o taksonomiji[1] jer će se pružiti dodatni poticaji za razvoj održivih oblika prijevoza i provesti visoki standardi za zelenu prometnu infrastrukturu.

(13) S obzirom na promjene potreba infrastrukture Unije i ciljeve dekarbonizacije te zaključke Europskog vijeća iz srpnja 2020., u skladu s kojima bi rashodi Unije trebali biti usklađeni s ciljevima Pariškog sporazuma i načelom ‚nenanošenja bitne štete', trebalo bi ocijeniti projekte od zajedničkog interesa kako bi politika transeuropske prometne mreže bila dosljedna s ciljevima prometne, okolišne i klimatske politike Unije. Države članice i drugi nositelji projekata trebali bi provesti procjene učinka na okoliš planova i projekata koji bi za projekte za koje postupak nabave za procjenu učinka na okoliš nije pokrenut do datuma stupanja na snagu ove Uredbe trebali uključivati procjenu načela „nenanošenja bitne štete" na temelju najnovijih dostupnih smjernica i najboljih praksi.

(14) Infrastrukturni projekti na temelju ove Uredbe trebali bi biti otporni na moguće negativne učinke klimatskih promjena utvrđene procjenom ranjivosti na klimatske promjene i procjenom rizika, što će se među ostalim postići relevantnim mjerama prilagodbe. Projekti za koje se mora provesti procjena učinka na okoliš trebali bi biti predmet prilagodbe na klimatske promjene, a u njihovu analizu troškova i koristi trebalo bi uključiti troškove emisija stakleničkih plinova i pozitivne učinke mjera za ublažavanje klimatskih promjena. Prilagodbu na klimatske promjene trebalo bi provesti na temelju najnovijih dostupnih najboljih praksi i smjernica. Time se doprinosi uključivanju rizika povezanih s klimatskim promjenama te procjena ranjivosti i prilagodbe na klimatske promjene u odluke o ulaganjima i planiranju u okviru proračuna Unije. Ne dovodeći u pitanje druge pravne akte Unije, osobito provedbene akte koji se odnose na uvjete dodjele financijske potpore Unije za projekte od zajedničkog interesa na temelju Uredbe (EU) 2021/1153 Europskog parlamenta i Vijeća[2], zahtjev u pogledu provedbe prilagodbe na klimatske promjene trebao bi se primjenjivati samo na

---

1 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 (SL L 198, 22.6.2020., str. 13.).

2 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.).

www.parlament.gv.at

projekte za koje postupak nabave u okviru procjene učinka na okoliš još nije pokrenut do datuma stupanja na snagu ove Uredbe.

(15) Države članice i drugi nositelji projekata trebali bi provesti procjenu učinka planova i projekata na okoliš u skladu s relevantnim zakonodavstvom kako bi se izbjegli ili, ako se ne mogu izbjeći, kako bi se ublažili ili nadoknadili negativni učinci na okoliš, kao što su usitnjavanje krajobraza, prekrivanje tla, onečišćenje zraka i vode i buka te kako bi se djelotvorno zaštitila bioraznolikost.

(16) U fazi planiranja i izgradnje projekata trebalo bi na odgovarajući način uzeti u obzir interese regionalnih i lokalnih tijela te javnosti na koju utječe određeni projekt od zajedničkog interesa.

(17) Definicija transeuropske prometne mreže trebala bi se temeljiti na zajedničkoj i transparentnoj metodologiji te bi trebalo biti riječ o najvišoj razini planiranja infrastrukture u Uniji. Trebala bi biti multimodalna, odnosno trebala bi uključivati sve vrste prijevoza i njihove veze te relevantne sustave za upravljanje informacijama o stanju u prometu i putnim informacijama.

(18) Kako bi se postigao opći cilj realizacije multimodalne i interoperabilne europske mreže visokih standarda kvalitete, uz poštovanje općih ciljeva klimatske neutralnosti i okolišnih ciljeva Unije, transeuropska prometna mreža trebala bi se postupno razvijati u tri koraka, a to su: dovršetak osnovne mreže do 2030., proširene osnovne mreže do 2040. i sveobuhvatne mreže do 2050., osim ako je u ovoj Uredbi navedeno drukčije.

(19) Uz rokove do 2030. i 2050., koji su već uvedeni Uredbom (EU) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća[1], 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) Prometna infrastruktura funkcionira kao mreža te stoga nesukladnost ili neoperabilnost malog segmenta može ugroziti učinkovitost i konkurentnost cijelog sustava i onemogućiti ostvarivanje svih koristi mreže.

(21) Transeuropska prometna mreža trebala bi biti prometna mreža na razini cijele Europe koja osigurava pristupačnost i povezivost svih regija u Uniji, uključujući najudaljenije regije i druge udaljene, ruralne, otočne, periferne i planinske regije te rijetko naseljena područja, i jača socijalnu, ekonomsku i teritorijalnu koheziju među njima. Za promicanje razvoja visokokvalitetne mreže u cijeloj Uniji trebalo bi utvrditi zahtjeve u pogledu infrastrukture transeuropske prometne mreže.

(22) Transeuropska prometna mreža trebala bi biti dostatno opremljena infrastrukturom za alternativna goriva u skladu s rokovima utvrđenima u Uredbi (EU) 2023/1804 Europskog

[1] 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.).

www.parlament.gv.at

parlamenta i Vijeća[1] kako bi se osiguralo da djelotvorno podupire prelazak na mobilnost s nultim i niskim emisijama.

(23) Uz osnovnu mrežu trebalo bi utvrditi proširenu osnovnu mrežu na temelju prioritetnih dionica sveobuhvatne mreže koje su dio europskih prometnih koridora.

(24) Osnovna mreža utvrđena je na temelju objektivne metodologije planiranja. Tom su metodologijom utvrđeni najvažniji urbani čvorovi, luke i zračne luke te granični prijelazi. Kad god je to moguće, ti čvorovi trebaju biti povezani željeznicom ili cestom, ili oboje, s transeuropskom prometnom mrežom sve dok su ekonomski isplativi i izvedivi. Metodologijom se osigurava međupovezanost svih država članica i integracija glavnih otoka u osnovnu mrežu.

(25) Osnovna mreža s rokom do 2030. i proširena osnovna mreža s rokom do 2040., osim ako je drukčije navedeno u ovoj Uredbi, trebale bi biti temelj održive multimodalne prometne mreže i obuhvaćati strateški najvažnije čvorove i veze transeuropske prometne mreže u skladu s prometnim potrebama. Trebale bi poticati razvoj cijele sveobuhvatne mreže i omogućiti usmjeravanje djelovanja Unije na sastavnice transeuropske prometne mreže s najvećom europskom dodanom vrijednošću, posebno na prekogranične dionice, veze koje nedostaju, multimodalne točke povezivanja i najvažnija uska grla.

(26) Određene postojeće standarde osnovne mreže trebalo bi proširiti na proširenu osnovnu mrežu i sveobuhvatnu mrežu kako bi se iskoristile sve prednosti mreže, povećala interoperabilnost među vrstama mreža i omogućilo da se više aktivnosti obavlja održivijim oblicima prijevoza, među ostalim povećanjem digitalizacije i uvođenjem drugih tehnoloških rješenja.

(27) Izuzeća od zahtjeva u pogledu infrastrukture primjenjivih na osnovnu mrežu, proširenu osnovnu mrežu i sveobuhvatnu mrežu trebala bi biti moguća samo u opravdanim slučajevima i pod određenim uvjetima. To bi trebalo uključivati slučajeve u kojima se ulaganje ne može opravdati ili ako postoje određena geografska ili znatna fizička ograničenja, na primjer u najudaljenijim regijama i drugim udaljenim, otočnim, perifernim i planinskim regijama ili rijetko ili gusto naseljenim područjima, ili ako postoje znatni negativni učinci na okoliš ili bioraznolikost. Pri procjeni zahtjevâ država članica za izuzeća Komisija bi u obzir trebala uzeti moguće učinke na interoperabilnost i kontinuitet mreže te njihov učinak na povezane dionice u susjednim državama članicama.

(28) Na željezničku mrežu države članice, ili njezin dio, čija se širina kolosijeka razlikuje od europske standardne nominalne širine kolosijeka od 1435 mm (‚izolirana mreža' za potrebe ove Uredbe) ne bi se trebali primjenjivati određeni standardi i zahtjevi iz ove Uredbe jer to ne bi bilo opravdano u smislu ekonomskih troškova i koristi zbog posebnosti izoliranih mreža. Takve posebnosti proizlaze iz odvajanja izoliranih mreža od drugih mreža s europskom standardnom nominalnom širinom kolosijeka od 1435 mm. Osim toga, iako bi države članice trebale uložiti sve moguće napore kako bi omogućile da se u cijeloj mreži teretnim vlakovima duljine od najmanje 740 metara dodijeli minimalni broj trasa, one mogu pri procjeni tih napora u obzir uzeti posebne značajke i izazove izoliranih mreža te činjenicu da u tim mrežama takva dodjela u socioekonomskom smislu ne bi uvijek bila opravdana.

---

[1] Uredba (EU) 2023/1804 Europskog parlamenta i Vijeća od 13. rujna 2023. o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva i stavljanju izvan snage Direktive 2014/94/EU (SL L 234, 22.9.2023., str. 1.).

www.parlament.gv.at

(29) Kopnena infrastrukturna mreža, uspostavljena u okviru osnovne mreže, proširene osnovne mreže i sveobuhvatne mreže, trebala bi biti povezana s pomorskom dimenzijom transeuropske prometne mreže. U tu bi svrhu trebalo uspostaviti doista održiv, pametan, neometan i otporan europski pomorski prostor, koji treba provesti u bliskoj suradnji s europskim makroregionalnim strategijama i strategijama morskih bazena i koji bi trebao obuhvatiti bivše ‚autoceste mora'. On bi trebao obuhvatiti sve sastavnice pomorske infrastrukture transeuropske prometne mreže. Pri promicanju projekata od zajedničkog interesa posebnu pozornost trebalo bi posvetiti promicanju boljeg pristupa najudaljenijim i drugim udaljenim, otočnim i perifernim regijama.

(30) Željeznički teretni koridori uspostavljeni na temelju Uredbe (EU) br. 913/2010 Europskog parlamenta i Vijeća[1] 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. Stoga postoji važan neiskorišteni potencijal za racionalizaciju, povećanje djelotvornosti i sinergiju.

(31) Kako je navedeno u Komunikaciji Komisije o strategiji za održivu i pametnu mobilnost, potrebno je integrirati koridore osnovne mreže i željezničke teretne koridore u ‚europske prometne koridore' kako bi se povećala sinergija 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. Kao takvi trebali bi biti alat za ostvarivanje vizije stvaranja visokokonkurentne željezničke mreže diljem Unije.

(32) Kako bi se osigurala visoka kvaliteta usluga trebali bi se primjenjivati novi operativni prioriteti za europske prometne koridore. Konkretno, tijela za upravljanje željezničkim teretnim prijevozom trebala bi uložiti sve moguće napore kako bi osigurala da vrijeme zadržavanja teretnih vlakova koji prelaze granicu između dviju država članica u prosjeku ne premašuje 25 minuta i da većina vlakova koji prelaze najmanje jednu granicu europskog prometnog koridora stigne na odredište ili na vanjsku granicu Unije u predviđeno vrijeme ili sa zakašnjenjem od manje od 30 minuta. Rok za vrijeme zadržavanja ne bi se trebao primjenjivati u slučaju promjene širine kolosijeka. Ne bi se trebao primjenjivati ni na granicama između dviju država članica na kojima još nisu ukinute kontrole zbog primjene Uredbe (EU) 2016/399 Europskog parlamenta i Vijeća[2], kojom se posebno nameće provedba kontrola putnika u vlakovima i željezničkog osoblja u putničkim i teretnim vlakovima koji prelaze vanjske granice, i ako kontrole u vlakovima zbog primjene te uredbe onemogućuju poštovanje tog roka. Te promjene širine kolosijeka i kontrole u vlakovima mogu dovesti do zagušenja i duljeg

---

1 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.).

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

www.parlament.gv.at

vremena čekanja na granici. Također ne bi trebalo uzeti u obzir kašnjenja nastala u trećim zemljama i koja se mogu pripisati trećim zemljama kojima prolaze teretni vlakovi.

(33) Na temelju Uredbe (EU) br. 913/2010 države članice koje imaju željezničku mrežu sa širinom kolosijeka različitom od one na glavnoj željezničkoj mreži u Uniji prvotno nisu bile obvezne sudjelovati u uspostavi teretnih koridora ili produljenju postojećih koridora na temelju te uredbe. Takvim državama članicama trebalo bi dopustiti da u privremenom razdoblju od najviše 10 godina odluče da upravitelj ili upravitelji infrastrukture odgovorni za željezničku infrastrukturu na njihovu državnom području ne sudjeluju u upravnom odboru teretnih koridora na njihovu državnom području.

(34) Uredba (EU) br. 913/2010 uglavnom je usmjerena na organizaciju međunarodnih željezničkih koridora za konkurentni željeznički prijevoz robe i upravljanje njima. Budući da se radi o otoku, Irska s drugim državama članicama nije povezana željeznicom. Štoviše, na temelju te uredbe države članice koje imaju željezničku mrežu sa širinom kolosijeka različitom od one na glavnoj željezničkoj mreži u Uniji nisu bile obvezne sudjelovati u uspostavi teretnih koridora ili produljenju postojećih koridora. Irska je iskoristila tu mogućnost. Stoga na državnom području Irske nije uspostavljen nijedan željeznički teretni koridor. U tim okolnostima, s obzirom na ograničenu dodanu vrijednost sudjelovanja u upravljanju teretnim koridorima na temelju Uredbe (EU) br. 913/2010 za irska tijela i njezine upravitelje infrastrukture, Irska bi trebala moći odlučiti da predstavnici njezinih tijela i upravitelja infrastrukture odgovorni za željezničku infrastrukturu na njezinu državnom području ne sudjeluju u izvršnom odboru ili upravnom odboru teretnih koridora na njezinu državnom području ili u nijednom od tih odbora,.

(35) Europski prometni koridori trebali bi obuhvaćati najvažnije tokove prometa na velike udaljenosti i trebali bi se sastojati od ključnih europskih multimodalnih prometnih osovina, koje se temelje na dijelovima transeuropske prometne mreže, prelaziti granice, biti multimodalni i otvoreni za uključivanje svih vrsta prijevoza obuhvaćenih ovom Uredbom te bi ujedno mogli uključivati susjedne zemlje.

(36) Kako bi se koordinirano i pravodobno uspostavila transeuropska prometna mreža i time omogućilo maksimalno iskorištavanje učinaka mreže, dotične države članice trebale bi osigurati da se poduzmu odgovarajuće mjere za dovršenje projekata od zajedničkog interesa za osnovnu mrežu, proširenu osnovnu mrežu i sveobuhvatnu mrežu do zadanih rokova, do 2030., 2040. odnosno 2050., osim ako je drukčije navedeno u ovoj Uredbi. U tu bi svrhu države članice trebale osigurati da su nacionalni planovi za promet i ulaganja usklađeni s prioritetima utvrđenima u ovoj Uredbi. Države članice također bi trebale uzeti u obzir, među ostalim, prioritete utvrđene u planovima rada europskih koordinatora i u provedbenim aktima donesenima u skladu s ovom Uredbom. Međutim, područje primjene, metodologija ili vremenski okvir nacionalnih planova i programa i dalje su u isključivoj nadležnosti država članica.

(37) Potrebno je utvrditi projekte od zajedničkog interesa koji će doprinijeti realizaciji transeuropske prometne mreže i koji doprinose ostvarenju ciljeva te su u skladu s prioritetima utvrđenima u ovoj Uredbi. Njihova bi provedba trebala ovisiti o njihovu stupnju zrelosti i usklađenosti s pravnim postupcima Unije i nacionalnim pravnim postupcima te o raspoloživosti financijskih sredstava, ne dovodeći u pitanje financijsku obvezu države članice ili Unije.

www.parlament.gv.at

(38) Projekti od zajedničkog interesa za razvoj transeuropske prometne mreže u skladu sa zahtjevima utvrđenima u ovoj Uredbi imaju europsku dodanu vrijednost jer doprinose visokokvalitetnoj, otpornoj, 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 dovodi 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.

(39) Kako bi se ispunili zahtjevi iz ove Uredbe, države članice i drugi nositelji projekata trebali bi osigurati da se procjene projekata od zajedničkog interesa provode učinkovito i bez nepotrebne odgode, te, prema potrebi, u skladu s Direktivom (EU) 2021/1187 Europskog parlamenta i Vijeća[1] uložiti sve moguće napore kako bi osigurali pravodobnu i učinkovitu provedbu tih projekata.

(40) Pri provedbi socioekonomske analize troškova i koristi države članice trebale bi slijediti priznati i usklađeni pristup kako bi omogućile transparentnu i usporednu evaluaciju projekata od zajedničkog interesa. 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 Vijeća[2].

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

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

(43) S obzirom na taj novi geopolitički kontekst, u Komunikaciji Komisije od 12. svibnja 2022. naslovljenoj ‚Akcijski plan za koridore solidarnosti između EU-a i Ukrajine za olakšavanje izvoza ukrajinskih poljoprivrednih proizvoda i bilateralne trgovine s EU-om' utvrđeno je nekoliko velikih izazova povezanih s prometnom infrastrukturom koje Unija i njezine susjedne zemlje trebaju riješiti kako bi poduprle gospodarstvo i oporavak Ukrajine, omogućile da poljoprivredni proizvodi i druga roba stignu do tržišta Unije i svjetskih tržišta te osigurale da se znatno poboljša povezanost s Unijom u pogledu izvoza i uvoza. Kako bi se pružila veća

---

[1] 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.).

[2] 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.).

www.parlament.gv.at

povezanost s Unijom, u toj komunikaciji predlaže se procjena proširenja europskih prometnih koridora na Ukrajinu i Republiku Moldovu.

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

(45) Novi geopolitički kontekst proizašao iz agresivnog rata Rusije protiv Ukrajine pokazao je koliko su važne neometane prometne veze unutar područja Unije i sa susjednim zemljama. Širina kolosijeka koja se razlikuje od europske standardne nominalne širine kolosijeka od 1435 mm ozbiljno otežava interoperabilnost željezničkih mreža diljem Unije te čak utječe na konkurentnost tih izoliranih željezničkih mreža. Stoga bi nove željezničke pruge osnovne mreže ili proširene osnovne mreže trebalo izgraditi prema europskoj standardnoj nominalnoj širini kolosijeka od 1435 mm. Osim toga, države članice koje imaju mrežu sa širinom kolosijeka različitom od europske standardne nominalne širine kolosijeka od 1435 mm trebale bi razmotriti mogućnost prelaska postojećih pruga europskih prometnih koridora na europsku standardnu nominalnu širinu kolosijeka od 1435 mm. Ta se obveza ne bi trebala primjenjivati na otoke i najudaljenije regije jer je zbog njihova geografskog položaja njihova mreža u potpunosti odvojena od bilo koje kopnene veze na području Unije.

(46) Kako bi se prometni sektor pretvorio u istinski multimodalni sustav usluga održive i pametne mobilnosti, Unija bi trebala izgraditi visokokvalitetnu prometnu mrežu kojom bi se omogućile usluge putničkog i teretnog željezničkog prijevoza minimalnih brzina. Unija bi pri promicanju projekata od zajedničkog interesa usto dužnu pozornost trebala posvetiti provedbi infrastrukture s dva kolosijeka za željezničku infrastrukturu koja se suočava s uskim grlima u pogledu kapaciteta. Konkurentan željeznički putnički prijevoz velikih brzina može imati važnu ulogu u dekarbonizaciji prijevoza. Postoji potreba za razvojem usklađene i interoperabilne europske željezničke mreže velikih brzina koja će povezivati glavne i najveće gradove Europe. Dopunjavanje postojećih pruga velikih brzina prugama projektiranima za brzinu od najmanje 160 km/h trebalo bi dovesti do učinaka mreže, usklađenije mreže i većeg broja putnika koji putuju željeznicom. Zahtjevi projektiranja u pogledu brzine za putničke i teretne pruge trebali bi biti ograničeni na određeni postotak dotičnih željezničkih dionica kako bi se u obzir uzela potreba za fleksibilnošću na željezničkim dionicama s posebnim značajkama zbog topografskih, reljefnih ili urbanističkih ograničenja na kojima se brzina mora prilagoditi u svakom pojedinom slučaju, uključujući, među ostalim, pruge za međusobno povezivanje, pruge kroz kolodvore, pristupe terminalima i objektima za željezničke usluge ili depoima. Komisija bi trebala odobriti izuzeća na zahtjev države članice kako bi se omogućila dodatna fleksibilnost iznad određenih postotnih vrijednosti utvrđenih u ovoj Uredbi ako je to potrebno i opravdano. Pri rekonstrukciji infrastrukture države članice potiču se da ispitaju mogućnosti projektiranja za veću brzinu, kako je predviđeno u Prilogu I.

www.parlament.gv.at

Direktivi (EU) 2016/797 Europskog parlamenta i Vijeća[1]. Noćni vlakovi, uz vlakove velikih brzina, predstavljaju održiv način putovanja na velike udaljenosti diljem Unije.

(47) Trebalo bi uspostaviti održiviju, otporniju i pouzdaniju željezničku teretnu mrežu u Europi kako bi se doprinijelo konkurentnosti multimodalnog i kombiniranog prijevoza. Infrastrukturu za kombinirani željeznički prijevoz i infrastrukturu terminala trebalo bi rekonstruirati kako bi se osiguralo da se intermodalni prijevoz u prvom redu odvija željeznicom, unutarnjim plovnim putovima ili pomorskim prijevozom na kraćim relacijama te kako bi prve ili posljednje etape ili i jedne i druge, koje zahtijevaju cestovni prijevoz bile što kraće.

(48) Intermodalni prijevoz čini otprilike polovinu željezničkog teretnog prijevoza u tonskim kilometrima u Europi, a njegov udio raste. Kako bi se ostvarili ciljevi utvrđeni u Komunikaciji Komisije o strategiji za održivu i pametnu mobilnost da se udvostruči dio prijevoza tereta željeznicom, posebnu pozornost trebalo bi posvetiti prijevozu u kojem se kombinira željeznica za glavni dio putovanja i kamion za prvi i posljednji kilometar. Kako bi se doprinijelo povećanju intermodalnog prometa, infrastrukturom bi se trebalo omogućiti prometovanje teretnih vlakova koji prevoze standardne poluprikolice visine do 4 metra postavljene na visinu od najmanje 27 centimetara iznad vrha kolosijeka, pri čemu bi trebalo poticati minimalnu visinu od 33 cm. Međutim, ispunjavanje tog zahtjeva podrazumijeva brojne i katkad skupe prilagodbe. Stoga je važno pronaći uravnotežen pristup provedbi tog zahtjeva i osigurati njegovu provedbu na troškovno učinkovit način. U tom pogledu države članice trebale bi osigurati da se taj zahtjev provodi tako da se osigura barem jedna domaća izravna pruga, jedna izravna željeznička teretna pruga sa susjednom državom članicom ili državama članicama i jedna veza s najmanje jednim željezničko-cestovnim terminalom ili multimodalnim teretnim terminalom koji se nalazi u morskoj luci koja je dio europskog prometnog koridora na državnom području države članice ili uz tu luku. Nadalje, ako se jedna ili više krajnjih točaka koridora nalaze na državnom području države članice, trebala bi postojati barem jedna izravna pruga koja ispunjava taj zahtjev do barem jedne od tih krajnjih točaka. Pri odabiru relevantnih pruga države članice trebale bi uzeti u obzir trenutačne i buduće tokove željezničkog teretnog prijevoza. Pri procjeni zahtjeva za izuzeća od zahtjeva u pogledu prijevoza poluprikolica na temelju ove Uredbe Komisija bi trebala posebno uzeti u obzir rezultat socioekonomske analize troškova i koristi, kao i moguće poremećaje u pružanju usluga uzrokovane radom potrebnim za ispunjavanje tog standarda. Nadalje, pri procjeni zahtjeva za izuzeća od zahtjeva koji se primjenjuju na željezničku infrastrukturu proširene osnovne mreže, Komisija bi posebno trebala uzeti u obzir sva velika ulaganja dotične države članice na paralelnoj pruzi u neposrednoj blizini onih koje će se tek izgraditi.

(49) S obzirom na ubrzano uvođenje Europskog sustava upravljanja željezničkim prometom (ERTMS) u Europi i činjenicu da je nekoliko država članica već donijelo planove za prijevremeno uvođenje ERTMS-a u cijelu svoju nacionalnu željezničku mrežu potrebno je uzeti u obzir tu promjenu paradigme i odrediti ambiciozniji pristup uvođenju ERTMS-a za sveobuhvatnu mrežu.

(50) Države članice trebale bi osigurati uvođenje ERTMS-a u sveobuhvatnu mrežu do 2050., u proširenu osnovnu mrežu do 2040. i u osnovnu mrežu do 2030. Pri uvođenju ERTMS-a u sveobuhvatnu mrežu prednost u smislu vremenskog rasporeda trebalo bi dati prugama koje mogu doprinijeti sigurnom i učinkovitom prekograničnom međunarodnom željezničkom prijevozu. Budući da uvođenje ERTMS-a koji se temelji na radijskim frekvencijama dodatno

[1] 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.).

www.parlament.gv.at

doprinosi ukidanju nacionalnih pravila koja utječu na upravljanje, države članice trebale bi osigurati da se od 2030. na novim prugama, ili od 2040. u slučaju rekonstrukcije signalno-sigurnosnog sustava na postojećim prugama, uvodi ERTMS koji se temelji na radijskim frekvencijama, a da je do 2050. cijela transeuropska prometna mreža opremljena tim sustavom.

(51) Stavljanje sustava razreda B izvan pogona dovodi do znatnih ušteda troškova održavanja za upravitelje infrastrukture s obzirom na troškove i složenost uvođenja ERTMS-a i održavanja dodatnih pružnih sustava tijekom duljeg razdoblja. Države članice trebale bi, osim u određenim slučajevima, osigurati stavljanje sustava razreda B izvan pogona, i to na osnovnoj mreži do 2040., na proširenoj osnovnoj mreži do 2045. i na sveobuhvatnoj mreži do 2050., pod uvjetom da je zajamčena odgovarajuća razina sigurnosti te da je istodobno osigurano pravodobno pružanje informacija svim zainteresiranim stranama o takvom stavljanju izvan pogona i uvođenju ERTMS-a.

(52) 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 okoliša, u zahtjevima koji se odnose na transeuropsku prometnu mrežu u obzir bi trebalo uzeti posebnu hidromorfologiju svakog plovnog puta (npr. rijeke slobodnog toka ili regulirane rijeke) te ciljeve politika u području okoliša i bioraznolikosti. U tu bi svrhu trebalo utvrditi referentne razine vode za svaki europski prometni koridor, plovni put ili dio plovnog puta te istodobno u obzir uzeti učinak klimatskih promjena. U postupku utvrđivanja referentnih razina vode Komisija bi trebala blisko surađivati s dotičnim državama članicama i europskim koordinatorima, kao i s dotičnim komisijama za riječnu plovidbu osnovanima međunarodnim sporazumima kako bi se osigurao dosljedan pristup u pogledu zahtjevâ za infrastrukturu unutarnjih plovnih putova s ciljem promicanja te vrste prijevoza.

(53) Pri izgradnji ili nadogradnji infrastrukture unutarnjih plovnih putova, posebnu pozornost trebalo bi posvetiti izbjegavanju mogućih prepreka povezivosti rijeka slobodnog toka.

(54) S obzirom na to da čine ulazne i izlazne točke za kopnenu infrastrukturu transeuropske prometne mreže, morske luke imaju važnu geostratešku ulogu kao prekogranični multimodalni čvorovi koji nisu samo prometna čvorišta, već mogu služiti i kao pristupne točke za trgovinu, industrijske klastere, vojnu mobilnost i energetska čvorišta. Kako je istaknuto u Komunikaciji Komisije od 18. svibnja 2022. naslovljenoj ‚Plan RePowerEU', postoji potreba za raznolikošću opskrbe energijom i ubrzanim uvođenjem energije iz obnovljivih izvora. Morske luke mogu doprinijeti tom cilju uvođenjem odobalnih vjetroelektrana, proizvodnjom zelenog vodika te transportom i skladištenjem ukapljenog prirodnog plina. Kako bi se ojačala sinergija između prometnog i energetskog sektora u naporima da se dekarbonizira gospodarstvo Unije, morske luke mogle bi imati ulogu i u prijevozu ugljikova dioksida cjevovodima ili drugim vrstama prijevoza.

(55) Pomorski prijevoz na kraćim relacijama može znatno doprinijeti dekarbonizaciji prometa prijevozom više tereta i putnika morem, među ostalim kako bi se smanjilo zagušenje na cestama na području Unije i poboljšao pristup perifernim i otočnim regijama i državama. Međutim, postoji potreba za boljom integracijom veza pomorskog prijevoza na kraćim relacijama, koje čine pomorsku dimenziju transeuropske prometne mreže, s kopnenom mrežom te za stavljanjem većeg naglaska na cijeli prometni i logistički lanac, i na moru i u

www.parlament.gv.at

zaleđu. Novi sveobuhvatni koncept europskog pomorskog prostora trebalo bi promicati uspostavom ili nadogradnjom ruta za pomorski prijevoz na kraćim relacijama te razvojem morskih luka i njihovih veza sa zaleđem kako bi se postigla učinkovita i održiva integracija s drugim vrstama prijevoza. Štoviše, tim novim konceptom trebale bi se poticati održive veze u pomorskom prijevozu na kraćim relacijama s ciljem usmjeravanja tokova tereta na morske logističke rute tako da se poboljšaju postojeće pomorske veze ili uspostave nove održive, redovite i česte pomorske veze.

(56) Tri četvrtine ukupnog unutarnjeg teretnog prijevoza (na temelju ostvarenih tonskih kilometara) i otprilike 90 % ukupnog unutarnjeg putničkog prijevoza (na temelju ukupnog broja putničkih kilometara) u Uniji odnosi se na cestovni prijevoz. S obzirom na važnost cestovnog prijevoza i obvezu poboljšanja sigurnosti na cestama preuzetu u skladu s ključnom etapom iz Komunikacije Komisije o strategiji za održivu i pametnu mobilnost, postoji potreba za povećanjem sigurnosti cestovne infrastrukture. Države članice trebale bi posebno osigurati sigurnost infrastrukture za cestovni prijevoz, te da se ona prati i, prema potrebi, poboljšava u skladu s Direktivom 2008/96/EZ Europskog parlamenta i Vijeća[1]. Navedenom se direktivom u tom pogledu Komisiju ovlašćuje da donese provedbene akte radi utvrđivanja zajedničkih specifikacija kojima se želi osigurati operativna upotreba cestovnih oznaka i prometnih znakova nakon što skupina stručnjaka procijeni mogućnost utvrđivanja takvih specifikacija.

(57) Kako bi se zajamčio pristup odgovarajućim objektima za odmor, posebno profesionalnim vozačima, na cijeloj transeuropskoj prometnoj mreži trebalo bi izgraditi odmorišta, a duž osnovne mreže i proširene osnovne mreže sigurna i zaštićena parkirališta.

(58) Kako bi se osigurale alternative kraćim letovima, države članice trebale bi, osim ako određena geografska ili znatna fizička ograničenja sprečavaju takvo povezivanje, osigurati povezivanje zračnih luka transeuropske prometne mreže opsega prometa većeg od 12 milijuna putnika s transeuropskom željezničkom mrežom, među ostalim, ako je to moguće, sa željezničkom mrežom velikih brzina kojom se omogućuju usluge prijevoza na velike udaljenosti ili, za zračne luke s ukupnim godišnjim opsegom putničkog prometa većim od četiri milijuna putnika i manjim od 12 milijuna putnika koje se nalaze unutar ili u blizini urbanog čvora transeuropske željezničke mreže, povezivanje takve zračne luke s tim čvorom, i to željeznicom, podzemnom željeznicom, lakom tramvajskom željeznicom, žičarom ili, iznimno, drugim rješenjima javnog prijevoza s nultom stopom emisija. Takve bi veze trebalo poticati za zračne luke s ukupnim godišnjim opsegom putničkog prometa manjim od četiri milijuna putnika.

(59) Kako bi se potaknule inovacije u području zračnog prijevoza, na popis sastavnica infrastrukture za zračni prijevoz trebalo bi uključiti svemirske centre. Međutim, to uključivanje ne bi trebalo dovesti u pitanje nadležnost Unije u području svemira na temelju članka 4. stavka 3. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU) i članka 189. UFEU-a kojim se isključuje svako usklađivanje zakona i drugih propisa država članica. Nadalje, uključivanje svemirskih centara na popis sastavnica infrastrukture za zračni prijevoz na temelju ove Uredbe ne bi trebalo dovesti do primjene postojećeg ili budućeg zakonodavstva Unije koje se odnosi na infrastrukturu za zračni prijevoz na svemirske centre, osim ako je to izričito predviđeno takvim zakonodavstvom.

---

[1] 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.).

www.parlament.gv.at

(60) Pri razvoju transeuropske prometne mreže Komisija i države članice posebnu pozornost trebale bi posvetiti mjerama kojima se osigurava učinkovit prelazak granice za teretni promet, uzimajući u obzir vrijeme čekanja i prekide na granici uzrokovane, primjerice, obradom i kontrolom vozila te u vlakovima na granicama Unije ili zbog administrativnih, operativnih, sigurnosnih i tehničkih razloga ili razloga u pogledu interoperabilnosti.

(61) Transeuropska prometna mreža trebala bi osigurati učinkovitu multimodalnost kako bi se mogle odabrati bolje i održivije vrste putničkog i teretnog prijevoza i kako bi se konsolidirao velik opseg prometa za prijevoz na velike udaljenosti. Ključnu ulogu u postizanju tog cilja trebali bi imati multimodalni terminali.

(62) Države članice trebale bi provesti analizu tržišta i prognostičku analizu multimodalnih teretnih terminala na svojem državnom području i izraditi akcijski plan za razvoj mreže multimodalnih teretnih terminala. U tu bi se svrhu mogli pozvati na postojeće studije i planove. Akcijskim planom koji su pripremile države članice trebao bi se promicati razvoj multimodalnih teretnih terminala. Međutim, akcijski plan ne bi trebao dovesti do obveze za privatni sektor da ulaže u terminale i ne bi trebao podlijegati strateškoj procjeni učinka na okoliš.

(63) Urbani čvorovi važni su za transeuropsku prometnu mrežu kao početna točka ili završno odredište (‚posljednji kilometar') za putnike i teret koji se kreću po transeuropskoj prometnoj mreži i točke su presjedanja/pretovara u okviru jedne vrste prijevoza ili s jedne na drugu vrstu prijevoza. Trebalo bi osigurati da uska grla u pogledu kapaciteta i nedovoljna mrežna povezivost u urbanim čvorovima više ne onemogućuju multimodalnost duž transeuropske prometne mreže. Politika transeuropske prometne mreže trebala bi biti usmjerena na promicanje neometanih prometnih tokova iz urbanih čvorova na mreži, prema njima i preko njih. Pitanja lokalne povezivosti u urbanim čvorovima trebala bi rješavati nadležna lokalna, regionalna ili nacionalna tijela, posebno putem relevantnih mjera u okviru planova održive gradske mobilnosti.

(64) Za svaki urbani čvor trebalo bi donijeti plan održive gradske mobilnosti, dugoročan i sveobuhvatan integrirani plan za mobilnost tereta i putnika za cijelo funkcionalno gradsko područje, kao djelotvoran jedinstveni okvir za suočavanje s izazovima u pogledu gradske mobilnosti. Taj bi plan mogao uključivati ciljeve, ciljne vrijednosti i pokazatelje na kojima se temelji trenutačna i buduća učinkovitost sustava gradskog prijevoza. Države članice trebale bi osigurati prikupljanje podataka o gradskoj mobilnosti za svaki urbani čvor u područjima održivosti, sigurnosti i pristupačnosti s ciljem podupiranja trenutačne i buduće učinkovitosti transeuropske prometne mreže. Kako bi se pratila pristupačnost za sve korisnike, trebalo bi poticati raščlanjivanje podataka prema dobi, rodu i invaliditetu, ako je to moguće i u skladu s nacionalnim pravom.

(65) Države članice trebale bi promicati primjenu planova održive gradske mobilnosti s ciljem poboljšanja koordinacije među regijama, gradovima i manjim gradovima. U tu bi svrhu države članice trebale uspostaviti nacionalni program planova održive gradske mobilnosti s ciljem podupiranja lokalnih tijela u razvoju visokokvalitetnih planova održive gradske mobilnosti i jačanju praćenja i evaluacije provedbe planova održive gradske mobilnosti odgovarajućim mjerama, smjernicama, izgradnjom kapaciteta te pružanjem pomoći i eventualne financijske potpore. Države članice trebale bi ujedno odrediti nacionalnu kontaktnu točku za planove održive gradske mobilnosti koja bi u skladu sa smjernicama utvrđenima u ovoj Uredbi pružala pomoć u pripremi i provedbi tih planova.

www.parlament.gv.at

(66) Promicanje aktivnih vrsta prijevoza, osobito u urbanim čvorovima, doprinosi klimatskim ciljevima Unije, poboljšava javno zdravlje, smanjuje zagušenje, putnicima nudi rješenje za posljednji kilometar i pruža gospodarsku korist. Pri planiranju ili rekonstrukciji prometne infrastrukture u obzir bi trebalo uzeti infrastrukturu aktivnih vrsta prijevoza, uključujući infrastrukturu za pješačenje i vožnju biciklom.

(67) Cilj je misije za klimatski neutralne i pametne gradove, koja je dio okvirnog programa Obzor Europa, uspostavljenog Uredbom (EU) 2021/695 Europskog parlamenta i Vijeća[1] (‚Obzor Europa') da do 2030. u Uniji postoji 100 klimatski neutralnih gradova. Gradovi uključeni u tu misiju bit će čvorišta za ispitivanja i inovacije, a drugi gradovi trebali bi se do 2050. povesti za njihovim primjerom.

(68) Multimodalne digitalne usluge 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 pješačenje i vožnja bicikla te omogućiti potpuno iskorištavanje prednosti rješenja „mobilnosti kao usluge".

(69) Sustavi informacijskih i komunikacijskih tehnologija (IKT) u području prijevoza potrebni su kako bi se stvorila osnova za optimizaciju prometa i prijevoza te sigurnosti prometa i poboljšanje povezanih usluga. Trebalo bi olakšati protok informacija u prometnoj mreži i mreži za mobilnost, među ostalim uspostavom Unijina prostora za podatke o mobilnosti. Putnici i teretni prijevoznici trebali bi imati pristup informacijama, uključujući informacije o multimodalnim sustavima za izdavanje karata i rezervacije, koje bi trebale biti poboljšane s ciljem razvoja europskih digitalnih i interoperabilnih informacijskih sustava.

(70) Trebalo bi poticati upotrebu sustava IKT-a kojima se omogućuje pametna provedba na temelju razmjene podataka u stvarnom vremenu između gospodarskih subjekata i provedbenih tijela koji su potrebni za provjeru usklađenosti s primjenjivim regulatornim zahtjevima, među ostalim dok su vozila u pokretu.

(71) Inteligentni prometni sustavi i usluge te tehnologije u nastajanju trebali bi ubrzati uvođenje inteligentnih prometnih sustava i usluga na svim cestama transeuropske prometne mreže.

(72) Transeuropsku prometnu mrežu potrebno je planirati na odgovarajući način. To podrazumijeva i da se u cijeloj mreži primjenjuju posebni zahtjevi u pogledu infrastrukture, sustavâ IKT-a, opreme i usluga, uključujući zahtjeve u pogledu uvođenja infrastrukture za alternativna goriva kako je definirano u Uredbi (EU) 2023/1804. Stoga je potrebno osigurati odgovarajuće i usklađeno uvođenje tih zahtjeva u cijeloj Europi za svaku vrstu prijevoza i za njihovu međupovezanost u cijeloj transeuropskoj prometnoj mreži i šire kako bi se iskoristile prednosti učinka mreže i omogućio učinkovit i dalekosežan transeuropski prijevoz. Kako bi se osiguralo uvođenje alternativnih goriva u cijeloj cestovnoj mreži u okviru transeuropske prometne mreže u skladu s ciljevima iz Uredbe (EU) 2023/1804, upućivanja na ‚osnovnu mrežu' u toj Uredbi trebala bi se smatrati upućivanjima na ‚osnovnu mrežu' kako je definirana u ovoj Uredbi. Upućivanja na ‚sveobuhvatnu mrežu' u Uredbi (EU) 2023/1804 trebala bi se

[1] Uredba (EU) 2021/695 Europskog parlamenta i Vijeća od 28. travnja 2021. o uspostavi Okvirnog programa za istraživanja i inovacije Obzor Europa, o utvrđivanju pravila za sudjelovanje i širenje rezultata te o stavljanju izvan snage uredbi (EU) br. 1290/2013 i (EU) br. 1291/2013 (SL L 170, 12.5.2021., str. 1.).

www.parlament.gv.at

smatrati upućivanjima na ‚proširenu osnovnu mrežu' i ‚sveobuhvatnu mrežu' kako su definirane u ovoj Uredbi.

(73) Transeuropska prometna mreža trebala bi služiti kao temelj za opsežno uvođenje novih tehnologija i inovacija, čime se može omogućiti razmjena podataka i informacija u stvarnom vremenu, što ujedno može pomoći u povećanju ukupne učinkovitosti europskog prometnog sektora i kapaciteta koji učinkovitim sredstvima omogućuju sigurne tokove putnika, čine javna ili ekološki prihvatljivija prijevozna sredstva privlačnijima za putnike i smanjuju ugljični otisak prijevoza. To će doprinijeti ciljevima europskog zelenog plana, ali i cilju povećanja energetske sigurnosti u Uniji. Kako bi se ti ciljevi ostvarili, trebalo bi poboljšati dostupnost alternativnih goriva i s njima povezane infrastrukture u cijeloj transeuropskoj prometnoj mreži.

(74) Kako bi transeuropska prometna mreža pratila inovativni tehnološki razvoj i primjenu inovativnih tehnologija, države članice i Komisija trebale bi poticati projekte od zajedničkog interesa čiji je cilj promicanje i uvođenje održivih tehnologija u nastajanju kojima se poboljšavaju i olakšavaju prijevoz i mobilnost putnika i tereta. Te bi tehnologije mogle obuhvaćati, ali ne bi trebale biti ograničene na automatske vožnje vlakova, autonomna vozila, rješenja u području napredne zračne mobilnosti, uključujući putničke i teretne bespilotne letjelice, kojima se također koristi na gradskom posljednjem kilometru, te nove željezničke tehnologije kao što je hiperpetlja.

(75) U transeuropskoj prometnoj mreži trebalo bi postaviti dovoljno javno dostupnih mjesta za brzo punjenje i opskrbu lakih i teških vozila. Time bi se trebala osigurati potpuna prekogranična povezivost. Ciljevima za transeuropsku prometnu mrežu koji se temelje na udaljenosti kako su definirani u Uredbi (EU) 2023/1804 trebala bi se osigurati minimalna dostatna pokrivenost glavnih cestovnih mreža Unije mjestima za punjenje električnom energijom i opskrbu vodikom.

(76) Javno dostupnu infrastrukturu za punjenje i opskrbu duž transeuropske prometne mreže kako je definirana u Uredbi (EU) 2023/1804 trebalo bi dopuniti zahtjevima u pogledu uvođenja odgovarajuće infrastrukture za punjenje, i prema potrebi, infrastrukture za opskrbu vodikom na multimodalnim teretnim terminalima ili u njihovoj blizini kako bi se kamionima za prijevoz na velike udaljenosti tijekom utovara ili istovara osigurale mogućnosti punjenja i opskrbe vodikom. Države članice trebale bi ujedno osigurati uvođenje infrastrukture za punjenje i razmotriti razvoj postaja za opskrbu vodikom u multimodalnim putničkim čvorištima kako bi se za vrijeme odmora vozača ili za autobuse osigurale mogućnosti punjenja i opskrbe vodikom. Kako bi se osigurao slobodan promet, infrastrukturi za punjenje i opskrbu vodikom na terminalima ili putničkim čvorištima koji primaju potporu Unije ili javnu potporu trebalo bi se moći pristupiti na poštenoj, cjenovno pristupačnoj, transparentnoj i nediskriminirajućoj osnovi kako bi se izbjeglo blokiranje tržišta za određena poduzeća ili moguće narušavanje tržišnog natjecanja.

(77) Infrastruktura koja nije dovoljno sigurna, zaštićena i pouzdana zbog prirodnih opasnosti, uključujući klimatske pojave i druge izvanredne pojave kao što su pandemije, katastrofe uzrokovane ljudskim djelovanjem, kao što su nesreće, ili poremećaji uzrokovani namjernim djelovanjem, kao što su 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 trebalo povećati otpornost prometne mreže na klimatske promjene, prirodne opasnosti, katastrofe uzrokovane ljudskim djelovanjem i druge

www.parlament.gv.at

poremećaje na temelju procjene rizika i mjera za poboljšanje otpornosti koje provode kritični subjekti za prometni sektor na temelju Direktive (EU) 2022/2557 Europskog parlamenta i Vijeća[1].

(78) Komisija bi u bliskoj suradnji s dotičnim državama članicama trebala provesti procjenu otpornosti i ranjivosti osnovne mreže na posljedice klimatskih promjena.

(79) Na temelju iskustva u upravljanju kriznim situacijama stečenog u kontekstu pandemije bolesti COVID-19 te kako bi se u budućnosti izbjegli poremećaji i nepredviđene okolnosti u prometu, države članice trebale bi pri planiranju infrastrukture uzeti u obzir sigurnost prometne infrastrukture i njezinu otpornost na klimatske promjene, prirodne opasnosti, katastrofe uzrokovane ljudskim djelovanjem i druge poremećaje koji utječu na funkcioniranje prometnog sustava Unije. Kako bi se postigao taj cilj, trebala bi se ukloniti postojeća uska grla, a europski prometni koridori trebali bi sadržavati i važne zaobilazne linije koje se mogu upotrijebiti u slučaju prometnog zagušenja ili drugih problema na glavnim rutama. Osim toga, zahvaljujući multimodalnosti, u hitnim slučajevima jedna vrsta prijevoza može zamijeniti drugu.

(80) Prometna infrastruktura okosnica je gospodarstva i društva u cjelini. Određena prometna infrastruktura ključna je za osiguravanje dobrog funkcioniranja vitalnih društvenih funkcija te je stoga stup strateške autonomije Unije. Sve je više ulaganja, interesa i prisutnosti poduzeća iz trećih zemalja u europskoj strateškoj, a ponekad i vojnoj, infrastrukturi, kao što su luke, zračne luke i kontejnerski terminali. U tom kontekstu sudjelovanjem poduzeća iz treće zemlje može se ubrzati realizacija transeuropske prometne mreže. Međutim, u posebnim okolnostima sudjelovanje takvih poduzeća u projektima od zajedničkog interesa ili njihov doprinos takvim projektima mogli bi ugroziti sigurnost ili javni red u Uniji. Takva povećana strana prisutnost u europskoj strateškoj infrastrukturi mogla bi ugroziti otpornost Unije. Stoga je ključno spriječiti prisutnost trećih zemalja koja bi mogla utjecati na sigurnost ili javni red u Uniji. Ne dovodeći u pitanje mehanizam suradnje na temelju Uredbe (EU) 2019/452 Europskog parlamenta i Vijeća[2] i uz taj mehanizam, veća informiranost o takvom sudjelovanju ili doprinosu nužna je kako bi javna tijela mogla intervenirati ako se čini da bi sudjelovanje poduzeća iz treće zemlje u projektu od zajedničkog interesa ili njegov doprinos takvom projektu mogli utjecati na sigurnost ili javni red u Uniji te ako sudjelovanje ili doprinos nisu obuhvaćeni područjem primjene Uredbe (EU) 2019/452.

(81) Iako održavanje jest i ostat će glavna odgovornost država članica i ne dovodeći u pitanje odgovornost država članica, posebno u pogledu planiranja i financiranja održavanja i upravljanja održavanjem, važno je da se transeuropska prometna mreža, nakon što se izgradi, na odgovarajući način održava kako bi se pri planiranju i ugovaranju infrastrukturnih projekata osigurala visoka kvaliteta usluga, u skladu s pristupom koji se temelji na životnom ciklusu. Države članice posebno bi trebale uložiti sve moguće napore kako bi osigurale uspostavu dugoročnog planiranja u pogledu održavanja cestovne infrastrukture i, prema potrebi, infrastrukture unutarnjih plovnih putova.

---

[1] Direktiva (EU) 2022/2557 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. prosinca 2022. o otpornosti kritičnih subjekata i o stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 2008/114/EZ (SL L 333, 27.12.2022., str. 164.).

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

www.parlament.gv.at

(82) 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.

(83) Europski prometni koridori trebali bi pomoći u razvoju infrastrukture transeuropske prometne mreže uklanjanjem uskih grla, unapređenjem prekogranične povezanosti i poboljšanjem učinkovitosti i održivosti. Trebali bi doprinijeti koheziji poboljšanom teritorijalnom suradnjom, među ostalim sa susjednim zemljama. Osim toga, trebali bi doprinijeti ostvarenju širih ciljeva prometne politike te olakšati interoperabilnost, modalnu integraciju i multimodalni prijevoz. 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. Komisija bi trebala moći preporučiti uspostavljanje jedinstvenih subjekata za koordinaciju, izgradnju prekograničnih infrastrukturnih projekata od zajedničkog interesa ili upravljanje tim projektima kako bi se olakšala provedba opsežnih i složenih prekograničnih infrastrukturnih projekata te, prema potrebi, preporučiti suradnju među prekograničnim regijama radi svladavanja izazova u području mobilnosti.

(84) Kako bi se olakšala koordinirana provedba europskih prometnih koridora i dvaju horizontalnih prioriteta, odnosno ERTMS-a i europskog pomorskog prostora, Komisija bi u dogovoru s dotičnim državama članicama i nakon savjetovanja s Europskim parlamentom i Vijećem te, prema potrebi dotičnim susjednim zemljama, trebala imenovati europske koordinatore. Oni bi trebali olakšati provedbu mjera za oblikovanje odgovarajuće strukture upravljanja i osiguravanje usklađenog utvrđivanja prioriteta za planiranje infrastrukture i ulaganja u okviru europskih prometnih koridora i dvaju horizontalnih prioriteta.

(85) Europski i nacionalni okviri za planiranje i provedbu prometne infrastrukture te planovi rada koje su izradili europski koordinatori trebali bi doprinijeti pravodobnom rasporedu i planiranju ulaganja potrebnih za ostvarivanje ciljeva ove Uredbe.

(86) Planovi rada europskih koordinatora trebali bi se upotrebljavati za promicanje suradnje među svim relevantnim dionicima, uključujući, prema potrebi, relevantne dionike iz susjednih zemalja. Tim bi se planovima trebali ojačati komplementarnost s djelovanjima država članica i upraviteljâ infrastrukture te osobito utvrditi okvirne ključne etape.

(87) Europski koordinator europskog prometnog koridora ili horizontalnog prioriteta koji se proteže na određene susjedne zemlje trebao bi imati pravo surađivati s tim zemljama i uključiti ih u relevantne aktivnosti koridora.

(88) Tehnička osnova zemljovida transeuropske prometne mreže osigurava se putem interaktivnog geografskog i tehničkog informacijskog sustava za transeuropsku prometnu mrežu (TENtec).

(89) Uzimajući u obzir Komunikaciju Komisije o akcijskom planu Unije za vojnu mobilnost iz ožujka 2018., Komisija bi trebala ocijeniti potrebu za prilagodbom transeuropske prometne mreže kako bi se odrazila vojna upotreba infrastrukture. Na temelju dokumenta naslovljenog ‚Vojni zahtjevi za vojnu mobilnost unutar i izvan EU-a', koje je Vijeće odobrilo 26. lipnja 2023. i 23. listopada 2023.[1] u transeuropsku mrežu uključene su dodatne ceste i željezničke pruge kako bi se unaprijedila sinergija između civilnih i vojnih prometnih mreža.

[1] Dokument ST 10440/23.

www.parlament.gv.at

(90) Uslijed agresivnog rata Rusije protiv Ukrajine i novog geopolitičkog konteksta koji je proizašao iz tog rata, te kako je istaknuto u dokumentu naslovljenom ‚Strateški kompas EU-a za sigurnost i obranu: za Europsku uniju koja štiti svoje građane, vrijednosti i interese te doprinosi međunarodnom miru i sigurnosti', koji je Vijeće donijelo 21. ožujka 2022., Unija treba ojačati prometnu infrastrukturu dvojne namjene u cijeloj transeuropskoj prometnoj mreži kako bi se promicalo brzo i neometano kretanje vojnog osoblja, materijala i opreme za operativna raspoređivanja i vježbe.

(91) Radi što veće dosljednosti između smjernica i programiranja relevantnih financijskih instrumenata dostupnih na razini Unije financiranje transeuropske prometne mreže trebalo bi biti usklađeno s ovom Uredbom i posebno se temeljiti na Uredbi (EU) 2021/1153. Osim toga, financiranje mreže trebalo bi se temeljiti i na instrumentima financiranja predviđenima na temelju drugog prava Unije, uključujući program InvestEU uspostavljen Uredbom (EU) 2021/523 Europskog parlamenta i Vijeća[1], Mehanizam za oporavak i otpornost uspostavljen Uredbom (EU) 2021/241 Europskog parlamenta i Vijeća[2], kohezijsku politiku utvrđenu u članku 174. UFEU-a, Obzor Europa, Inovacijski fond uspostavljen Direktivom 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća[3] i druge instrumente financiranja koje je uspostavila Europska investicijska banka. Kako bi se omogućilo financiranje projekata od zajedničkog interesa, upućivanja na ‚multimodalne logističke platforme', ‚autoceste mora' i ‚telematske aplikacije' u Uredbi (EU) 2021/1153 trebala bi se smatrati upućivanjima na ‚multimodalne teretne terminale", ‚europski pomorski prostor" odnosno ‚sustave IKT-a u području prijevoza' kako su definirani u ovoj Uredbi. U tu bi svrhu i za upućivanja na ‚osnovnu mrežu' u Uredbi (EU) 2021/1153 trebalo smatrati da uključuju ‚proširenu osnovnu mrežu' kako je utvrđena u ovoj Uredbi.

(92) 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 odgovorile na izazove u pogledu održivog prometa utvrđene u okviru europskog semestra. Mehanizmom za oporavak i otpornost podupiru se i reforme i ulaganja usmjereni na veću održivost prometa, smanjenje emisija te poboljšanje sigurnosti i učinkovitosti. S tim povezane relevantne mjere uključene su u odobrene planove za oporavak i otpornost.

(93) Kako bi se ažurirali zemljovidi i popisi luka, zračnih luka, terminala i urbanih čvorova u prilozima I. i II. ovoj Uredbi te uzele u obzir moguće promjene posebno zbog stvarne upotrebe određenih elemenata prometne infrastrukture analiziranih u odnosu na prethodno utvrđene kvantitativne pragove i izmijenila trasiranja europskih prometnih koridora iz Priloga III. ovoj Uredbi, Komisiji bi se trebala dodijeliti ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. UFEU-a u vezi s izmjenama priloga I., II. i III. ovoj Uredbi. 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.[4] Osobito,

---

1 Uredba (EU) 2021/523 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. ožujka 2021. o uspostavi programa InvestEU i izmjeni Uredbe (EU) 2015/1017 (SL L 107, 26.3.2021., str. 30.).

2 Uredba (EU) 2021/241 Europskog parlamenta i Vijeća od 12. veljače 2021. o uspostavi Mehanizma za oporavak i otpornost (SL L 57, 18.2.2021., str. 17.).

3 Direktiva 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 13. listopada 2003. o uspostavi sustava trgovanja emisijskim jedinicama stakleničkih plinova unutar Zajednice i o izmjeni Direktive Vijeća 96/61/EZ (SL L 275, 25.10.2003., str. 32.).

4 SL L 123, 12.5.2016., str. 1.

www.parlament.gv.at

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.

(94) Kako bi se pružila pravna sigurnost i omogućilo dugoročno strateško planiranje, ključno je održati transeuropsku prometnu mrežu što stabilnijom i ograničiti moguća ažuriranja mreže na objektivne i transparentne kriterije utvrđene u ovoj Uredbi.

(95) Nekim dijelovima mreže upravljaju subjekti koji nisu države članice. Međutim, države članice odgovorne su za osiguravanje toga da se pravila kojima se uređuje mreža pravilno primjenjuju na njihovu državnom području.

(96) Kako bi se osigurala neometana i djelotvorna provedba obveza utvrđenih u ovoj Uredbi, Komisija podupire države članice putem Instrumenta za tehničku potporu uspostavljenog Uredbom (EU) 2021/240 Europskog parlamenta i Vijeća[1], 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.

(97) Kako bi se osigurali jedinstveni uvjeti za provedbu ove Uredbe, Komisiji bi trebalo dodijeliti provedbene ovlasti za odobravanje izuzeća od određenih zahtjeva iz ove Uredbe, kao i za donošenje provedbenih akata kojima se utvrđuju referentne razine vode i metodologija kojom se države članice trebaju koristiti za prikupljanje podataka o gradskoj mobilnosti, za donošenje provedbenih akata za provedbu europskih prometnih koridora, za provedbu prekograničnih dionica i za dva horizontalna prioriteta. Ako je to predviđeno ovom Uredbom, te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća[2].

(98) Odredbe koje se odnose na željeznice, a posebno svaki zahtjev u pogledu povezivanja zračnih luka i luka sa željeznicom, kao i odredbe koje se odnose na multimodalne teretne terminale ne bi se trebale primjenjivati na Cipar, Maltu, otoke i najudaljenije regije sve dok se na njihovu državnom području ne uspostavi željeznički sustav. Odredbe koje se odnose na sigurna i zaštićena parkirališta također se ne bi trebale primjenjivati na te države članice, otoke i najudaljenije regije jer takva parkirna mjesta nisu ključna s obzirom na to da na njihovu državnom području ne postoji tranzitni cestovni teretni promet.

(99) 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 (UEU). U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku, ova Uredba ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tih ciljeva.

(100) Potrebno je izmijeniti Uredbu (EU) 2021/1153 radi prilagodbe njezinih odredaba u svrhu integracije koridora osnovne mreže u europske prometne koridore. U ovoj Uredbi trebali bi

---

[1] Uredba (EU) 2021/240 Europskog parlamenta i Vijeća od 10. veljače 2021. o uspostavi Instrumenta za tehničku potporu (SL L 57, 18.2.2021., str. 1.).

[2] 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.).

www.parlament.gv.at

se definirati i trasirati europski prometni koridori te bi trebali zamijeniti koridore osnovne mreže kako su definirani u Uredbi (EU) 2021/1153.

(101) Potrebno je izmijeniti Uredbu (EU) br. 913/2010 radi prilagodbe njezinih odredaba u svrhu integracije željezničkih teretnih koridora u europske prometne koridore.

(102) 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 mreže i proširene osnovne mreže, pri čemu se osnovna mreža i proširena osnovna mreža trebaju uspostaviti na temelju sveobuhvatne mreže.

2. Ovom se Uredbom utvrđuju europski prometni koridori od najveće strateške važnosti na temelju prioritetnih dionica transeuropske prometne mreže i projekata od zajedničkog interesa te se navode zahtjevi koje je potrebno ispuniti za razvoj i provedbu infrastrukture transeuropske prometne mreže.

3. U ovoj Uredbi utvrđuju se prioriteti za razvoj transeuropske prometne mreže i predviđaju mjere za provedbu transeuropske prometne mreže.

Članak 2.

Područje primjene

1. Ova se Uredba primjenjuje na transeuropsku prometnu mrežu kako je utvrđena na zemljovidima navedenima u Prilogu I. i u popisima u Prilogu II. Transeuropska prometna mreža obuhvaća prometnu infrastrukturu, uključujući infrastrukturu za uvođenje alternativnih goriva, sustave IKT-a u području prijevoza i mjere kojima se promiče učinkovito upravljanje takvom infrastrukturom i njezina upotreba te omogućuje uspostava održivih i učinkovitih usluga prijevoza i upravljanje njima.

www.parlament.gv.at

2. Infrastruktura transeuropske prometne mreže sastoji se od infrastrukture za željeznički prijevoz, prijevoz unutarnjim plovnim putovima, pomorski prijevoz, cestovni prijevoz, zračni prijevoz i multimodalni prijevoz, među ostalim u urbanim čvorovima, kako je utvrđeno u relevantnim odjeljcima poglavlja II., III. i IV.

Članak 3.

Definicije

Za potrebe ove Uredbe primjenjuju se sljedeće definicije:

1. ‚projekt od zajedničkog interesa' znači svaki projekt koji se provodi na temelju ove Uredbe;

2. ‚susjedna zemlja' znači treća zemlja obuhvaćena područjem primjene europske politike susjedstva odnosno politike proširenja ili koja je dio Europskoga gospodarskog prostora, članica Europskog udruženja slobodne trgovine ili stranka Sporazuma o trgovini i suradnji između Europske unije i Europske zajednice za atomsku energiju, s jedne strane, i Ujedinjene Kraljevine Velike Britanije i Sjeverne Irske, s druge strane[1];

3. ‚regija NUTS' znači regija kako je uspostavljena Uredbom (EZ) br. 1059/2003 Europskog parlamenta i Vijeća[2] i klasificirana u Prilogu I. toj uredbi;

4. ‚prekogranična dionica' znači dionica koja osigurava kontinuitet projekta od zajedničkog interesa na obje strane granice, smještena među urbanim čvorovima koji su najbliži granici dviju država članica ili između države članice i susjedne zemlje;

5. ‚usko grlo' znači fizička, tehnička, funkcionalna, operativna ili administrativna prepreka koja dovodi do sloma sustava, uključujući sustavno zagušenje ili zastoj, što utječe na kontinuitet tokova prometa na velike udaljenosti ili prekograničnih tokova prometa;

6. ‚urbani čvor' znači gradsko područje u kojem su elementi prometne infrastrukture transeuropske prometne mreže za putnike i teret, kao što su luke, uključujući putničke terminale, zračne luke, željeznički kolodvori, autobusni kolodvori i multimodalni teretni terminali smješteni u gradskom području i oko njega, povezani su s drugim elementima te infrastrukture i s infrastrukturom za regionalni i lokalni promet, uključujući infrastrukturu za aktivne vrste prijevoza;

7. ‚izolirana mreža' znači željeznička mreža države članice, ili njezin dio, čija se širina kolosijeka razlikuje od europske standardne nominalne širine kolosijeka od 1435 mm;

8. ‚multimodalni prijevoz' znači putnički ili teretni prijevoz, ili oboje, koji se odvija upotrebom dviju ili više vrsta prijevoza;

---

1 SL L 149, 30.4.2021., str. 10.

2 Uredba (EZ) br. 1059/2003 Europskog parlamenta i Vijeća od 26. svibnja 2003. o uspostavi zajedničke klasifikacije prostornih jedinica za statistiku (NUTS) (SL L 154, 21.6.2003., str. 1.).

www.parlament.gv.at

9. ‚multimodalna digitalna usluga mobilnosti' znači ‚multimodalna digitalna usluga mobilnosti' kako je definirana u članku 4. točki 24. Direktive 2010/40/EU Europskog parlamenta i Vijeća[1];

10. ‚interoperabilnost' znači sposobnost, među ostalim u svjetlu svih regulatornih, tehničkih, administrativnih i operativnih uvjeta, infrastrukture, uključujući digitalnu infrastrukturu u okviru određene vrste ili segmenta prijevoza i među različitim vrstama prijevoza, da se osiguraju sigurni i neprekinuti tokovi prometa i protok informacija kojima se postiže potrebna razina učinkovitosti za tu vrstu ili segment infrastrukture;

11. ‚multimodalno putničko čvorište' znači mjesto na kojem se spajaju najmanje dvije vrste putničkog prijevoza, na kojem se osiguravaju putne informacije, pristup javnom prijevozu i presjedanje s jedne na drugu vrstu prijevoza, kao što su parkirališta povezana s javnim prijevozom (engl. *park and ride*), te koje služi kao veza unutar i između urbanih čvorova te između urbanih čvorova i prometnih mreža na veće udaljenosti;

12. ‚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 plovnih putova ili u morskim lukama, duž unutarnjih plovnih putova i u zračnim lukama te željezničko-cestovni terminali;

13. ‚plan održive gradske mobilnosti' znači dokument za strateško planiranje mobilnosti usmjeren na održivo poboljšanje pristupačnosti funkcionalnog gradskog područja i mobilnosti na tom području, uključujući zone dnevnih migracija na tom području ili u njegovoj blizini, za ljude, poduzeća i robu, osobito u cilju poboljšanja kvalitete života;

14. ‚aktivna vrsta prijevoza' znači prijevoz ljudi ili robe sredstvima bez motora, koja zahtijevaju tjelesnu aktivnost čovjeka, uključujući vozila s električnim pomoćnim pogonom iz članka 2. stavka 2. točke (h) Uredbe (EU) br. 168/2013 Europskog parlamenta i Vijeća[2];

15. ‚sustavi IKT-a u području prijevoza' znači sustavi i aplikacije informacijske i komunikacijske tehnologije koji upotrebljavaju informacijske, komunikacijske ili navigacijske tehnologije odnosno tehnologije za određivanje položaja ili lokalizaciju, uključujući svemirske tehnologije, 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 građanima, otpremnicima i prijevoznicima kojima se stvara dodana vrijednost, uključujući sustave za otpornu, sigurnu, zaštićenu i okolišno prihvatljivu upotrebu mreže uz učinkovito iskorištavanje kapaciteta; To uključuju sustave, tehnologije i usluge iz točaka od 16. do 22. te može uključivati i uređaje na vozilu s odgovarajućim sastavnicama infrastrukture ili digitalnim komponentama;

16. ‚Inteligentni prometni sustavi' ili ‚ITS' znači ‚Inteligentni prometni sustavi' kako su definirani u članku 4. točki 1. Direktive 2010/40/EU;

---

1 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.).

2 Uredba (EU) br. 168/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. siječnja 2013. o homologaciji i nadzoru tržišta vozila na dva ili tri kotača i četverocikala (SL L 60, 2.3.2013., str. 52.).

www.parlament.gv.at

17. ‚sustav nadzora plovidbe i informacijski sustav' (VTMIS) znači ‚sustav nadzora plovidbe i informacijski sustav' uspostavljen Direktivom 2002/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća[1];

18. ‚riječni informacijski servisi' ili ‚RIS' znači ‚riječni informacijski servisi (RIS)' kako su definirani u članku 3. točki (a) Direktive 2005/44/EZ Parlamenta i Vijeća[2];

19. ‚europsko okružje jedinstvenog pomorskog sučelja' ili ‚EMSWe' znači ‚europsko okružje jedinstvenog pomorskog sučelja' kako je definirano u članku 2. točki 1. Uredbe (EU) 2019/1239 Europskog parlamenta i Vijeća[3];

20. ‚sustav upravljanja zračnim prometom / sustav za usluge u zračnoj plovidbi' ili ‚sustav ATM-a/ANS-a' znači ‚sustav ATM-a/ANS-a' kako je definiran u članku 3. točki 7. Uredbe (EU) 2018/1139 Europskog parlamenta i Vijeća[4];

21. ‚Europski sustav upravljanja željezničkim prometom' ili ‚ERTMS' znači ‚Europski sustav upravljanja željezničkim prometom (ERTMS)' kako je definiran u točki 2.2 Priloga I. Provedbenoj uredbi Komisije (EU) 2023/1695[5], a u kontekstu rokova za provedbu odnosi se na sustav zaštite vlaka razreda A i bilo koji radijski sustav razreda A iz te uredbe;

22. ‚ERTMS koji se temelji na radijskim frekvencijama' znači Europski sustav upravljanja i nadzora vlakova (ETCS) razine 2 za koji nisu potrebni signali uz prugu i koji upotrebljava radijski sustav razreda A za razmjenu sigurnosnih podataka i podataka druge vrste između kolosijeka i vlaka na temelju Provedbene uredbe Komisije (EU) 2023/1695;

23. ‚sustavi razreda B' znači ‚sustavi razreda B' kako su definirani u točki 3. Priloga II. Provedbenoj uredbi Komisije (EU) 2023/1695;

---

1 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.).

2 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.).

3 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.).

4 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 i izmjeni uredbi (EZ) br. 2111/2005, (EZ) br. 1008/2008, (EU) br. 996/2010, (EU) br. 376/2014 i direktiva 2014/30/EU i 2014/53/EU Europskog parlamenta i Vijeća te stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 552/2004 i (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća i Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3922/91 (SL L 212, 22.8.2018., str. 1.).

5 Provedbena uredba Komisije (EU) 2023/1695 od 10. kolovoza 2023. o tehničkoj specifikaciji za interoperabilnost u vezi s prometno-upravljačkim i signalno-sigurnosnim podsustavima željezničkog sustava u Europskoj uniji i stavljanju izvan snage Uredbe (EU) 2016/919 (SL L 222, 8.9.2023., str. 380.).

www.parlament.gv.at

24. ‚morska luka" znači ‚morska luka' kako je definirana u članku 2. točki 16. Uredbe (EU) 2017/352 Europskog parlamenta i Vijeća[1];

25. ‚pomorski prijevoz na kraćim relacijama' znači kretanje tereta i putnika morem između luka koje se nalaze u geografskim vodama jedne ili više država članica ili između luke koja se nalazi u vodama države članice i luke koja se nalazi u vodama susjedne treće zemlje koja ima obalu na morima koja graniče s vodama jedne ili više država članica;

26. ‚elektroničke informacije o prijevozu tereta' ili ‚eFTI' znači ‚elektroničke informacije o prijevozu tereta' kako su definirane u članku 3. točki 4. Uredbe (EU) 2020/1056 Europskog parlamenta i Vijeća[2];

27. ‚jedinstveno europsko nebo' znači sustavi uspostavljeni na temelju uredaba (EZ) br. 549/2004[3], (EZ) br. 550/2004[4], (EZ) br. 551/2004[5] i (EU) 2018/1139 Europskog parlamenta i Vijeća radi jačanja sigurnosnih standarda za zračni prijevoz, doprinosa održivom razvoju sustava zračnog prijevoza te poboljšanja ukupne učinkovitosti upravljanja zračnim prometom i usluga u zračnoj plovidbi za opći zračni promet u Europi;

28. ‚vertiport' znači područje koje se upotrebljava za uzlijetanje i slijetanje zrakoplova s vertikalnim uzlijetanjem i slijetanjem;

29. ‚parkirališno mjesto za zrakoplov s kontaktom' znači parkirališno mjesto na određenom dijelu stajanke zračne luke opremljeno mostom za ukrcaj putnika;

30. ‚parkirališno mjesto za zrakoplov bez kontakta' znači parkirališno mjesto na određenom dijelu stajanke zračne luke koje nije opremljeno mostom za ukrcaj putnika;

31. ‚projekt u okviru SESAR-a' znači projekt modernizacije upravljanja zračnim prometom u Europi kojim se Uniji nastoji pružiti visokoučinkovita, standardizirana i interoperabilna infrastruktura za upravljanje zračnim prometom i koji se sastoji od inovacijskog ciklusa koji uključuje fazu definiranja SESAR-a, fazu razvoja SESAR-a i fazu uvođenja SESAR-a;

32. ‚svemirski centar' znači postrojenje za ispitivanje i lansiranje svemirskih letjelica;

---

1 Uredba (EU) 2017/352 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. veljače 2017. o uspostavi okvira za pružanje lučkih usluga i zajedničkih pravila o financijskoj transparentnosti luka (SL L 057, 3.3.2017., str. 1.).

2 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.).

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

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

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

www.parlament.gv.at

33. ‚europski željeznički projekt' znači projekt u okviru Zajedničkog poduzeća za europsku željeznicu osnovanog Uredbom Vijeća (EU) 2021/2085[1] ili njegova prethodnika Zajedničkog poduzeća Shift2Rail;

34. ‚Glavni plan upravljanja europskim zračnim prometom' znači plan odobren Odlukom Vijeća 2009/320/EZ[2] te kako je kasnije izmijenjena;

35. ‚tijela za upravljanje željezničkim teretnim prijevozom' znači upravljačka tijela iz članka 8. Uredbe (EU) br. 913/2010;

36. ‚održavanje' znači radovi namijenjeni održavanju stanja i sposobnosti postojeće infrastrukture tako da tijekom njezina vijeka trajanja pruža razinu usluge prilagođenu toku prometa i visok stupanj sigurnosti;

37. ‚socioekonomska analiza troškova i koristi' znači kvantificirana *ex ante* ocjena vrijednosti projekta koja se temelji na priznatoj metodologiji, uzimajući u obzir sve relevantne socijalne, ekonomske, zdravstvene, klimatske i okolišne troškove i koristi; analiza troškova i koristi povezanih s klimom i okolišem temelji se na procjeni utjecaja na okoliš koja je provedena na temelju Direktive 2011/92/EU;

38. ‚alternativna goriva' znači ‚alternativna goriva' kako su definirana u članku 2. točki 4. Uredbe (EU) 2023/1804;

39. ‚sigurno i zaštićeno parkiralište' znači parkiralište dostupno vozačima koji obavljaju prijevoz tereta ili putnika, koje ispunjava zahtjeve navedene u članku 8.a stavku 1. Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća[3] i certificirano je u skladu sa standardima i postupcima Unije iz članka 8.a stavka 2. te uredbe;

40. ‚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 Vijeća[4];

41. ‚odluka o odobrenju projekta' znači odluka ili skup odluka, među ostalim upravne prirode, koju su u skladu s nacionalnim pravnim sustavom i nacionalnim upravnim pravom

---

1 Uredba Vijeća (EU) 2021/2085 od 19. studenoga 2021. o osnivanju zajedničkih poduzeća u okviru programa Obzor Europa te o stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 219/2007, (EU) br. 557/2014, (EU) br. 558/2014, (EU) br. 559/2014, (EU) br. 560/2014, (EU) br. 561/2014 i (EU) br. 642/2014 (SL L 427, 30.11.2021., str. 17.).

2 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.).

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

4 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.).

www.parlament.gv.at

istodobno ili uzastopno donijeli tijelo ili tijela države članice, ne uključujući upravna i sudska žalbena tijela, i kojom se utvrđuje ima li nositelj projekta pravo provesti projekt na dotičnom zemljopisnom području na osnovnoj mreži, proširenoj osnovnoj mreži ili sveobuhvatnoj mreži, ne dovodeći u pitanje nijednu odluku donesenu u kontekstu upravnog ili sudskog žalbenog postupka.

Članak 4.

Ciljevi transeuropske prometne mreže

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

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

(a) održivost putem:

i. promicanja mobilnosti s nultim i niskim emisijama u skladu s relevantnim ciljevima Unije u pogledu smanjenja emisija CO_2;

ii. omogućivanja veće upotrebe održivijih vrsta prijevoza, posebno daljnjim razvojem interoperabilne željezničke putničke mreže na velike udaljenosti, među ostalim one velikih brzina, i interoperabilne željezničke teretne mreže, pouzdane mreže za prijevoz unutarnjim plovnim putovima i kratku obalnu plovidbu za putnike i teret u cijeloj Uniji;

iii. veće zaštite okoliša;

iv. smanjenja negativnih vanjskih učinaka, uključujući one povezane s okolišem, klimom, zdravljem, zagušenjem i nesrećama, na primjer s pomoću programa ekoloških poticaja;; ili

v. veće energetske sigurnosti;

(b) kohezija putem:

i. pristupačnosti i povezivosti svih regija Unije, uz posebno pridavanje pozornosti najudaljenijim regijama i drugim udaljenim, otočnim, perifernim i planinskim regijama te rijetko naseljenim područjima;

ii. smanjenja razlika u kvaliteti infrastrukture i promicanja interoperabilnosti među digitalnim sustavima svih vrsta prijevoza, uz odgovarajući kapacitet mreže među regijama i državama članicama;

www.parlament.gv.at

iii. u području putničkog i teretnog prijevoza, učinkovite koordinacije i međusobnog povezivanja infrastrukture za promet na velike udaljenosti i regionalnog i lokalnog prometa kako bi se olakšale usluge prijevoza, među ostalim u urbanim čvorovima; ili

iv. uspostave prometne infrastrukture koja odražava posebno stanje u različitim dijelovima Unije i omogućava ujednačenu pokrivenost svih europskih regija;

(c) učinkovitost putem:

i. uklanjanja infrastrukturnih uskih grla i premošćivanja veza koje nedostaju u prometnoj infrastrukturi i na točkama povezivanja između njih, na državnim područjima država članica i među njima, posebno na prekograničnim dionicama, te povezivanja, prema potrebi, s transeuropskom prometnom mrežom u trećim zemljama;

ii. uklanjanja uskih grla u području interoperabilnosti, uključujući nedostatke u digitalizaciji;

iii. interoperabilnosti nacionalnih, regionalnih i lokalnih prometnih mreža;

iv. optimalne integracije i međusobnog povezivanja svih vrsta prijevoza, među ostalim u urbanim čvorovima;

v. promicanja ekonomski učinkovitog, visokokvalitetnog prometa koji doprinosi daljnjem gospodarskom rastu i konkurentnosti;

vi. učinkovitije upotrebe nove i postojeće infrastrukture koja je u upotrebi, na primjer u željezničkom sektoru;

vii. troškovno učinkovite primjene interoperabilnih, inovativnih tehnoloških i operativnih koncepata i digitalinih sustava; ili

viii. bolje koordinacije infrastrukturnih radova među državama članicama za prekogranične projekte;

(d) povećanje koristi za korisnike putem:

i. osiguravanja pristupačnosti za korisnike i ispunjavanja 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 druge udaljene, ruralne, otočne, periferne i planinske regije te rijetko naseljena područja;

ii. osiguravanja standarda sigurnosti, zaštite i visoke kvalitete, uključujući kvalitetu usluga za sve korisnike, za putnički i teretni prijevoz;

iii. podupiranja kvalitete, učinkovitosti i održivosti usluga prijevoza koje trebaju biti dostupne i cjenovno pristupačne;

iv. podupiranja mobilnosti koja je prilagođena klimatskim promjenama, otporna na prirodne opasnosti i katastrofe uzrokovane ljudskim djelovanjem te olakšava

www.parlament.gv.at

učinkovitu i brzu mobilizaciju hitnih službi i službi za spašavanje, među ostalim za osobe s invaliditetom ili smanjenom pokretljivošću;

v. osiguravanja otpornosti infrastrukture, posebno na prekograničnim dionicama;

vi. pružanja alternativnih rješenja za prijevoz, uključujući druge vrste prijevoza, u slučaju poremećaja u mreži;

vii. podupiranja aktivnih vrsta mobilnosti poboljšanjem dostupnosti i kvalitete povezane infrastrukture, čime se poboljšava sigurnost i zdravlje aktivnih korisnika infrastrukture i potiču koristi tih vrsta prijevoza za okoliš;

viii. podupiranja neometane mobilnosti u Uniji; ili

ix. osiguravanja odgovarajućeg održavanja kojim se za postojeću infrastrukturu tijekom njezina vijeka trajanja želi pružiti razina usluge prilagođena toku prometa i visok stupanj sigurnosti.

Članak 5.

Otporna mreža kojom se učinkovito iskorištavaju resursi i zaštita okoliša

1. Transeuropska prometna mreža planira se, razvija i njome se upravlja na način na koji se učinkovito iskorištavaju resursi te u skladu s primjenjivim Unijinim i nacionalnim zahtjevima u pogledu 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, čime se doprinosi uvođenju tehnologija dekarbonizacije;

(d) uvođenjem novih tehnologija i sustavâ IKT-a u području prijevoza kako bi se očuvala ili poboljšala učinkovitost infrastrukture, ako je to uvođenje gospodarski opravdano ili potrebno za poboljšanje sigurnosti i zaštite;

(e) optimizacijom upotrebe infrastrukture, posebno učinkovitim upravljanjem kapacitetima i prometom, poticanjem multimodalnosti i prelaskom na održivije obrasce mobilnosti, uključujući razvoj održivih, privlačnih i učinkovitih usluga multimodalnog prijevoza;

(f) vođenjem računa o mogućoj sinergiji s drugim mrežama, osobito s transeuropskom energetskom ili telekomunikacijskom mrežom, uključujući, prema potrebi, cijelu električnu mrežu, kao i optimizacijom te sinergije, kako bi se osigurala dosljednost između planiranja infrastrukture za punjenje i odgovarajućeg planiranja mreže, te vođenjem računa o mogućoj sinergiji s dvojnom namjenom infrastrukture utvrđenom u Vojnim zahtjevima za vojnu

www.parlament.gv.at

mobilnost unutar i izvan EU-a, koje je Vijeće odobrilo 26. lipnja 2023. i 23. listopada 2023. te u svim naknadno odobrenim dokumentima u kojima se revidiraju ti zahtjevi, kao i s biciklističkom infrastrukturom, uključujući biciklističke staze na velike udaljenosti;

(g) razvojem zelene i održive infrastrukture otporne na klimatske promjene, uzimajući u obzir aktivne vrste prijevoza, te promicanjem novih tehnologija kojima je cilj dekarbonizacija izgradnje prometne infrastrukture, među ostalim upotrebom materijala kojima se učinkovito iskorištavaju resursi i koji su otporni na klimatske promjene, oblikovanih tako da u najvećoj mogućoj mjeri smanje negativan učinak na zdravlje građana koji žive u blizini mreže, na okoliš, među ostalim u pogledu onečišćenja zraka i onečišćenja bukom, i na degradaciju ekosustavâ; i

(h) primjerenim uzimanjem u obzir otpornosti prometne mreže i njezine infrastrukture i usluga, osobito na prekograničnim dionicama, u pogledu promjenjivog klimatskog i geopolitičkog konteksta, te prirodnih opasnosti i katastrofa uzrokovanih ljudskim djelovanjem, kao i namjerno ili nenamjerno uzrokovanih poremećaja, kako bi se svladali ti izazovi i omogućio odgovarajući odgovor i pravodoban oporavak od tih poremećaja te kako bi se olakšali lanci opskrbe.

2. Pri planiranju i razvoju transeuropske prometne mreže države članice mogu prilagoditi detaljno trasiranje dionica uzimajući u obzir posebne okolnosti različitih dijelova Unije, kao što su topografska obilježja dotičnih regija i okolišna pitanja, pri čemu osiguravaju usklađenost s ovom Uredbom. Takva prilagodba ne prelazi ono što je dopušteno na temelju relevantne odluke o odobrenju projekta u skladu sa zahtjevom navedenim u članku 58. stavku 1. točki (g).

3. Procjena utjecaja planova i projekata na okoliš provodi se u skladu s Direktivom Vijeća 92/43/EEZ[1], direktivama 2000/60/EZ[2], 2001/42/EZ[3], 2002/49/EZ[4], 2009/147/EZ[5] Europskog parlamenta i Vijeća te Direktivom 2011/92/EU. Za te projekte od zajedničkog interesa za koje postupak nabave za procjenu učinka na okoliš nije pokrenut 18. srpnja 2024., trebalo bi procijeniti i usklađenost s načelom ‚nenanošenja bitne štete'.

Članak 6

Postupni razvoj transeuropske prometne mreže

---

1 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.).

2 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.).

3 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.).

4 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.).

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

www.parlament.gv.at

1. Ne dovodeći u pitanje članak 8. stavak 5., transeuropska prometna mreža postupno se razvija, osim ako je u ovoj Uredbi navedeno drukčije, u tri koraka, a to su:

(a) dovršetak osnovne mreže do 31. prosinca 2030.;

(b) dovršetak proširene osnovne mreže do 31. prosinca 2040.; i

(c) dovršetak sveobuhvatne mreže do 31. prosinca 2050.

Razvoj transeuropske prometne mreže osobito se ostvaruje provedbom strukture za tu mrežu koherentnim i transparentnim metodološkim pristupom, koja obuhvaća osnovnu mrežu, proširenu osnovnu mrežu i sveobuhvatnu mrežu, s prometnim i urbanim čvorovima koji služe kao multimodalne točke povezivanja mreže za promet na velike udaljenosti i 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 okolišno održiva upotreba takve infrastrukture.

3. Osnovna mreža i proširena osnovna mreža sastoje se od onih dijelova transeuropske prometne mreže koji se trebaju prioritetno razviti i dovršiti u skladu s rokovima utvrđenima u stavku 1., kako bi se ostvarili ciljevi razvoja transeuropske prometne mreže.

Članak 7.

Europski prometni koridori

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

Članak 8.

Projekti od zajedničkog interesa

1. Projekti od zajedničkog interesa doprinose razvoju transeuropske prometne mreže izgradnjom nove prometne infrastrukture, rekonstrukcijom postojeće prometne infrastrukture ili mjerama kojima se promiče upotreba mreže kojom se učinkovito iskorištavaju resursi.

2. Projekti od zajedničkog interesa moraju:

www.parlament.gv.at

(a) pokazivati europsku dodanu vrijednost doprinosom ciljevima razvrstanima u barem dvije od četiriju kategorija utvrđenih u članku 4. stavku 2.; i

(b) biti ekonomski isplativi na temelju socioekonomske analize troškova i koristi ili, u slučaju rijetko naseljenih područja ili projekata koji su ključni za dvojnu namjenu infrastrukture, davati pozitivan doprinos razvoju mreže na temelju socioekonomske analize troškova i koristi.

3. Projekt od zajedničkog interesa obuhvaća cijeli ciklus, uključujući studije izvedivosti, postupke za izdavanje dozvola, izgradnju, upravljanje, održavanje i evaluaciju.

4. Države članice poduzimaju sve potrebne mjere kako bi osigurale da se projekti od zajedničkog interesa provode u skladu s relevantnim pravom Unije i nacionalnim pravom, a osobito u skladu s pravom Unije u području okoliša, zaštite klime, sigurnosti, zaštite, tržišnog natjecanja, državnih potpora, javne nabave, javnog zdravlja i pristupačnosti, kao i u skladu s pravnim aktima Unije i nacionalnim zakonodavstvom o nediskriminaciji.

5. Provedba projekata od zajedničkog interesa ovisi o njihovu stupnju zrelosti, usklađenosti s nacionalnim zakonskim postupcima i zakonskim postupcima Unije te o raspoloživosti financijskih sredstava, ne dovodeći u pitanje financijsku obvezu države članice ili Unije.

6. Komisija državama članicama može preporučiti da uspostave jedinstvene subjekte za koordinaciju, izgradnju prekograničnih infrastrukturnih projekata od zajedničkog interesa ili upravljanje tim projektima, osobito za opsežne i složene projekte. Relevantni europski koordinator ima status promatrača u nadzornom odboru ili sličnom upravljačkom tijelu takvog jedinstvenog subjekta.

7. Države članice ulažu sve moguće napore kako bi osigurale pravodobnu i učinkovitu provedbu projekata od zajedničkog interesa.

8. Države članice primjenjuju socioekonomsku analizu troškova i koristi u skladu s priznatim i usklađenim pristupom kako bi omogućile transparentnu i usporednu evaluaciju tih projekata.

Članak 9.

Suradnja s trećim zemljama

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

www.parlament.gv.at

(a) promicanja proširenja politike transeuropske prometne mreže u treće zemlje zajedno s drugim povezanim politikama Unije, posebno u području zaštite okoliša i klime;

(b) osiguravanja veze između transeuropske prometne mreže i prometnih mreža trećih zemalja na graničnim prijelazima, među ostalim na državnom području treće zemlje koja je dio europskog prometnog koridora, kako bi se zajamčili neometani prometni tokovi, granične provjere, nadzor granica i drugi postupci granične kontrole;

(c) osiguravanja veze između transeuropske prometne mreže i prometnih mreža trećih zemalja na državnom području tih trećih zemalja, posebno s ciljem olakšavanja, ako je to relevantno i primjereno, željezničkog prijevoza prema trećim zemljama;

(d) dovršetka prometne infrastrukture u trećim zemljama koje služe kao poveznica između dijelova transeuropske prometne mreže u Uniji;

(e) promicanja interoperabilnosti transeuropske prometne mreže i mreža trećih zemalja;

(f) olakšavanja pomorskog prijevoza i promicanja pomorskog prijevoza na kraćim relacijama prema trećim zemljama, pod uvjetom da ne doprinose istjecanju ugljika;

(g) olakšavanja prijevoza unutarnjim plovnim putovima s trećim zemljama;

(h) 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;

(i) povezivanja i provedbe sustavâ IKT-a u području prijevoza u tim trećim zemljama; i

(j) promicanja dekarbonizacije prijevoza, posebno uvođenjem infrastrukture za alternativna goriva u trećim zemljama s ciljem uspostave stalne mreže povezane s transeuropskom prometnom mrežom.

2. U Prilogu IV. utvrđeni su okvirni zemljovidi transeuropske prometne mreže prošireni na određene susjedne zemlje, u kojima se, prema potrebi, upućuje na osnovnu mrežu, proširenu osnovnu mrežu i sveobuhvatnu mrežu u skladu s kriterijima iz ove Uredbe.

3. Ništa u ovom članku ne podrazumijeva pravo na nikakav financijski doprinos Unije projektima u trećim zemljama na temelju drugih pravnih akata Unije.

POGLAVLJE II.

OPĆE ODREDBE

Članak 10.

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

www.parlament.gv.at

1. Osnovna mreža, proširena osnovna mreža i sveobuhvatna mreža moraju:

(a) biti utvrđene na zemljovidima iz Priloga I. i u popisima iz Priloga II.;

(b) biti detaljnije utvrđene opisom sastavnica infrastrukture;

(c) ispunjavati zahtjeve u pogledu prometnih infrastruktura utvrđene u ovom poglavlju i poglavljima III. i IV.; i

(d) činiti osnovu za utvrđivanje projekata od zajedničkog interesa.

2. Osnovna mreža i proširena osnovna mreža sastoje se od onih dijelova transeuropske prometne mreže koji se prioritetno razvijaju radi ostvarivanja ciljeva politike transeuropske prometne mreže.

Za upućivanja na ‚osnovnu mrežu' u Uredbi (EU) 2021/1153 smatra se da uključuju ‚proširenu osnovnu mrežu' u smislu ove Uredbe.

Upućivanja na ‚osnovnu mrežu' u Uredbi (EU) 2023/1804 smatraju se upućivanjima na ‚osnovnu mrežu' u smislu ove Uredbe.

Upućivanja na ‚sveobuhvatnu mrežu' u Uredbi (EU) 2023/1804 smatraju se upućivanjima na ‚proširenu osnovnu mrežu' i ‚sveobuhvatnu mrežu' u smislu ove Uredbe.

3. Čvorovi mreže navedeni su u Prilogu II. i uključuju urbane čvorove i prometne čvorove (zračne luke, morske luke, luke unutarnjih plovnih putova, željezničko-cestovne terminale i terminale duž unutarnjih plovnih putova).

4. Države članice poduzimaju odgovarajuće mjere za osnovnu mrežu, proširenu osnovnu mrežu i sveobuhvatnu mrežu koje je potrebno razviti radi usklađivanja s ovom Uredbom do datuma navedenih u članku 6. stavku 1., osim ako je drukčije navedeno u ovoj Uredbi.

Članak 11.

Opće odredbe za europske prometne koridore

1. Devet europskih prometnih koridora navedenih na zemljovidima utvrđenima u Prilogu III. jesu sljedeći:

(a) Atlantik;

(b) Baltičko more – Crno more – Egejsko more;

www.parlament.gv.at

(c) Baltičko more – Jadransko more;

(d) Sredozemlje;

(e) Sjeverno more – Rajna – Sredozemlje;

(f) Sjeverno more – Baltik;

(g) Rajna – Dunav;

(h) Skandinavija – Sredozemlje;

(i) Zapadni Balkan – istočno Sredozemlje.

2. Države članice poduzimaju odgovarajuće mjere za razvoj europskih prometnih mreža koje je potrebno razviti kako bi bile u skladu s ovom Uredbom do 31. prosinca 2030. za vlastitu infrastrukturu koja je dio osnovne mreže te do 31. prosinca 2040. za vlastitu infrastrukturu koje je dio proširene osnovne mreže, osim ako je drukčije navedeno u ovoj Uredbi.

3. Podložno odobrenju dotične države članice u skladu s člankom 172. drugim stavkom UFEU-a, Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 62. ove Uredbe radi izmjene, unutar ograničenja iz članka 7. ove Uredbe, trasiranja europskih prometnih koridora iz Priloga III. ovoj Uredbi kako bi se uzeo u obzir razvoj glavnih trgovinskih tokova i prometa ili bitne promjene u mreži. U pogledu izmjena trasiranja koridora koje utječu na dijelove državnog područja susjednih zemalja, takvi delegirani akti temelje se na sporazumima na visokoj razini o prometnim infrastrukturnim mrežama između Unije i dotičnih susjednih zemalja.

Članak 12.

Opći prioriteti za osnovnu mrežu, proširenu osnovnu mrežu i sveobuhvatnu mrežu

1. Pri razvoju osnovne mreže, proširene osnovne mreže i sveobuhvatne mreže opći prioritet daje se mjerama koje su potrebne za:

(a) povećanje udjela i, prema potrebi, kapaciteta održivijeg prijevoza tereta i putnika, posebno s ciljem smanjenja emisija stakleničkih plinova i onečišćenja te povećanja socioekonomskih koristi prijevoza;

(b) povećanje pristupačnosti i povezivosti svih regija Unije, uzimajući u obzir teritorijalnu i socijalnu koheziju te uključujući posebne slučajeve najudaljenijih regija i drugih udaljenih, otočnih, perifernih i planinskih regija te rijetko naseljenih područja;

(c) osiguravanje optimalne integracije vrsta prijevoza i interoperabilnosti među vrstama prijevoza, uključujući aktivne vrste mobilnosti u gradskim područjima;

www.parlament.gv.at

(d) premošćivanje veza koje nedostaju i uklanjanje uskih grla, posebno na prekograničnim dionicama;

(e) uvođenje potrebne infrastrukture kojom se osigurava neometano kretanje vozila s nultim i niskim emisijama te plovila i zrakoplova koji upotrebljavaju goriva, čime se doprinosi smanjenju emisija iz prometa i većoj energetskoj sigurnosti;

(f) promicanje učinkovite, neometane 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, sprečavanje i ublažavanje siromaštva u pogledu prijevoza;

(i) poboljšanje digitalizacije, omogućivanje digitalne provedbe u skladu s pravom Unije i razvoj automatizacije, posebno provedbom i uvođenjem sustavâ IKT-a u području prijevoza; ili

(j) prilagođavanje, prema potrebi i uzimajući u obzir ustavne zahtjeve određenih država članica, infrastrukture za dvojnu namjenu kako bi se zadovoljile civilne i obrambene potrebe, pri čemu se posebna pozornost posvećuje planovima putovanja potrebnima za hitna kretanja i kretanja velikih razmjera vojnih snaga.

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

(a) doprinos ublažavanju izloženosti urbanih područja i, prema potrebi, gusto naseljenih osjetljivih područja negativnim učincima tranzitnog željezničkog i cestovnog prometa;

(b) optimizaciju upotrebe infrastrukture, posebno učinkovitim upravljanjem kapacitetima, upravljanjem prometom i većom operativnom učinkovitošću;

(c) doprinos pozitivnim učincima na zdravlje i okoliš promicanjem upotrebe aktivnih vrsta mobilnosti razvojem odgovarajuće infrastrukture za pješačenje i vožnju biciklom;

(d) osiguravanje nediskriminirajućeg pristupa svim sudionicima na tržištu infrastrukture transeuropske prometne mreže; ili

(e) osiguravanje učinkovitog prelaska granice za prijevoz tereta, uzimajući u obzir vrijeme čekanja.

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, neometane i potpuno interoperabilne željezničke teretne mreže diljem Unije;

(b) razvoj interoperabilne visokoučinkovite željezničke putničke mreže, uključujući mrežu velikih brzina, koja povezuje urbane čvorove diljem Unije;

(c) razvoj učinkovite infrastrukture za zračni prijevoz i prijevoz unutarnjim plovnim putovima te infrastrukture za pomorski prijevoz koja je dobro integrirana u europski pomorski prostor;

(d) razvoj sigurne i zaštićene cestovne mreže koja ima dostatnu infrastrukturu za alternativna goriva, kao i sigurnih i zaštićenih parkirališta;

(e) razvoj rješenja za multimodalni i interoperabilni promet;

(f) promicanje intermodalne integracije cijelog logističkog lanca koji je učinkovito međusobno povezan u prometnim i urbanim čvorovima;

(g) uvođenje potrebne infrastrukture kojom se osigurava neometano kretanje vozila s nultim i niskim emisijama te plovila i zrakoplova koji upotrebljavaju goriva, čime se doprinosi smanjenju emisija iz prometa i većoj energetskoj sigurnosti;

(h) uvođenje sustava IKT-a za promet u svim vrstama prijevoza u mreži, prema potrebi, kako bi se osigurala učinkovita upotreba infrastrukture i omogućila digitalna razmjena informacija; ili

(i) poboljšanje veza između transeuropske prometne mreže i infrastrukturnih mreža susjednih zemalja, prema potrebi.

POGLAVLJE III.

ZAJEDNIČKE ODREDBE

ODJELJAK 1.

INFRASTRUKTURA ŽELJEZNIČKOG PROMETA

Članak 14.

Dijelovi infrastrukture

1. Infrastruktura za željeznički prijevoz osobito obuhvaća:

(a) željezničke pruge, uključujući:

www.parlament.gv.at

i. pruge;

ii. skretnice;

iii. željezničko-cestovne prijelaze;

iv. sporedne kolosijeke;

v. tunele;

vi. mostove; i

vii. infrastrukturu za ublažavanje utjecaja na okoliš;

(b) kolodvore duž željezničkih pruga utvrđenih na zemljovidima navedenima u Prilogu I. za presjedanje putnika u okviru željezničkog prijevoza i između željezničkog i drugih vrsta prijevoza;

(c) objekte za željezničke usluge duž pruga utvrđenih na zemljovidima navedenima u Prilogu I. osim putničkih kolodvora, kako su definirani u članku 3. točki 11. Direktive 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća[1], osobito ranžirne kolodvore, objekte za formiranje vlakova, objekte za manevriranje, garažne kolosijeke, objekte za održavanje, druge tehničke objekte kao što su objekti za čišćenje i pranje, objekti za servisiranje i objekti za opskrbu gorivom, kao i objekti za automatsko mijenjanje širine kolosijeka;

(d) veze željezničkih pristupnih ruta do multimodalnih teretnih terminala povezanih željeznicom, uključujući željezničke pristupne rute do multimodalnih teretnih terminala u lukama unutarnjih plovnih putova i morskim lukama te zračnim lukama i željezničke pristupne rute do ‚ranžirnih kolodvora' iz točke 2. podtočke (c) Priloga II. Direktivi 2012/34/EU;

(e) pružne prometno-upravljačke i signalno-sigurnosne podsustave;

(f) pružnu energetsku infrastrukturu;

(g) infrastrukturu povezanu s objektima za alternativna goriva;

(h) pripadajuću opremu; i

(i) sustave IKT-a u području prijevoza.

2. Tehnička oprema za željezničke pruge može uključivati sustave za elektrifikaciju, opremu za ukrcaj i iskrcaj putnika te utovar i istovar tereta na kolodvorima i terminalima, kao i inovativne tehnologije u fazi njihova uvođenja.

---

[1] 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.).

www.parlament.gv.at

Članak 15.

Zahtjevi u pogledu prometne infrastrukture za sveobuhvatnu mrežu

1. Države članice osiguravaju da je željeznička infrastruktura sveobuhvatne mreže usklađena s:

(a) Direktivom (EU) 2016/797 i provedbenim aktima donesenima na temelju nje radi postizanja interoperabilnosti sveobuhvatne mreže; i

(b) zahtjevima u pogledu tehničkih specifikacija za interoperabilnost (TSI-ji) donesenih na temelju članaka 4. i 5. Direktive (EU) 2016/797, ne dovodeći u pitanje izuzeća predviđena u članku 7. stavku 1. te direktive.

2. Države članice osiguravaju da do 31. prosinca 2050. željeznička infrastruktura sveobuhvatne mreže, osim veza iz članka 14. stavka 1. točke (d):

(a) bude potpuno elektrificirana u pogledu pruga i, u mjeri u kojoj je to potrebno za rukovanje električnim vlakom, sporednih kolosijeka;

(b) omogućuje, bez posebnih dopuštenja, osovinsko opterećenje od najmanje 22,5 tona; i

(c) omogućuje, bez posebnih dopuštenja, upravljanje teretnim vlakovima duljine od najmanje 740 m (uključujući lokomotivu ili lokomotive). Ovaj je zahtjev ispunjen ako se u prosjeku dnevno na dvokolosiječnim prugama barem jedna trasa na sat i po smjeru može dodijeliti teretnim vlakovima duljine od najmanje 740 m ako to zatraži željeznički prijevoznik.

3. Zahtjevi navedeni u stavku 2. točkama (b) i (c) primjenjuju se samo na one pruge sveobuhvatne mreže:

(a) koje povezuju multimodalni teretni terminal ili morsku luku ili luku unutarnjih plovnih putova s najbližom doticajnom točkom s osnovnom mrežom za teretni prijevoz ili proširenom osnovnom mrežom za teretni prijevoz;

(b) koje čine liniju za preusmjeravanje pruge koja je dio osnovne mreže za teretni prijevoz ili proširene osnovne mreže za teretni prijevoz; ili

(c) kojima u prosjeku dnevno prometuje više od deset teretnih vlakova u oba smjera, na temelju podataka za godinu koja prethodi obavijesti.

Do 19. srpnja 2027. države članice obavješćuju Komisiju o dotičnim linijama. Za prekogranične dionice takva se obavijest dostavlja u dogovoru s drugim dotičnim državama članicama.

4. Države članice osiguravaju da do 31. prosinca 2050. željeznička infrastruktura sveobuhvatne mreže na vezama iz članka 14. stavka 1. točke (d) i koja je povezana sa željezničkim prugama koje se upotrebljavaju za teretni prijevoz iz članka 15. stavka 3. ispunjava zahtjeve iz stavka 2. točaka

www.parlament.gv.at

(a), (b) i (c) ovog članka, osim ako je, s obzirom na zahtjeve utvrđene u stavku 2. točki (c) ovog članka, Komisija na temelju članka 38. stavka 4. odobrila izuzeće od primjene članka 38. stavka 3.

5. Države članice osiguravaju da se u željezničkoj infrastrukturi sveobuhvatne mreže, u slučaju izgradnje nove pruge, zahtjev utvrđen u stavku 2. točki (a) ispuni do 31. prosinca 2040. Projekti za koje je procjena utjecaja na okoliš pokrenuta do 18. srpnja 2024. izuzimaju se od te obveze.

6. Zahtjevi iz stavaka 2. i 4. ne primjenjuju se na izolirane mreže.

7. Ne dovodeći u pitanje stavak 6., Komisija u propisno opravdanim slučajevima, na zahtjev države članice, usvaja provedbene akte kojima se odobravaju izuzeća u pogledu zahtjevâ iz stavaka od 2 do 5. na temelju određenih geografskih ili znatnih fizičkih ograničenja, negativnih rezultata analize socioekonomskih troškova i koristi ili mogućih znatnih negativnih učinaka na okoliš ili bioraznolikost. Svaki takav zahtjev dostatno je obrazložen. U slučaju prekograničnih dionica zahtjev za izuzeća koordinira se sa susjednom državom članicom ili državama članicama. Susjedne države članice mogu dostaviti mišljenje državi članici koja traži izuzeće. Država članica svojem zahtjevu prilaže mišljenja susjednih država članica. Država članica može zatražiti odobrenje nekoliko izuzeća u jednom zahtjevu.

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

Komisija može zatražiti dodatne informacije od države članice najkasnije 30 kalendarskih dana od primitka zahtjeva na temelju prvog podstavka. Ako Komisija smatra da su dostavljene informacije nedostatne, može zatražiti od države članice da dopuni te dodatne informacije u roku od 30 kalendarskih dana od primitka tih dodatnih informacija.

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

Komisija obavješćuje druge države članice o izuzećima koja su odobrena na temelju ovog članka.

Članak 16.

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

1. Države članice osiguravaju da je željeznička infrastruktura osnovne mreže i proširene osnovne mreže usklađena s člankom 15. stavkom 1.

2. Države članice osiguravaju da do 31. prosinca 2040. željeznička infrastruktura proširene osnovne mreže, osim veza iz članka 14. stavka 1. točke (d) za pruge koje su dio mreže za teretni prijevoz:

(a) ispunjava zahtjeve iz članka 15. stavka 2. točaka (a) i (b);

(b) omogućuje, bez posebnih dopuštenja, upravljanje teretnim vlakovima duljine od najmanje 740 m (uključujući lokomotivu ili lokomotive). Ovaj je zahtjev ispunjen ako su ispunjeni barem sljedeći uvjeti:

i. na dvokolosiječnim prugama barem jedna trasa po smjeru svaka dva sata te najmanje 24 trase dnevno mogu se dodijeliti teretnim vlakovima duljine od najmanje 740 m ako to zatraži željeznički prijevoznik;

ii. na jednokolosiječnim prugama barem jedna trasa po smjeru svaka tri sata te najmanje 12 trasa dnevno mogu se dodijeliti teretnim vlakovima duljine od najmanje 740 m ako to zatraži željeznički prijevoznik; i

(c) za željezničke dionice koje povezuju multimodalne teretne terminale dvaju urbanih čvorova ili multimodalni teretni terminal urbanog čvora i granični prijelaz, više od 75 % duljine svake dionice pruge projektirano je za brzinu od najmanje 100 km/h za teretne vlakove na teretnim prugama proširene osnovne mreže.

3. Države članice osiguravaju da se u željezničkoj infrastrukturi proširene osnovne mreže, u slučaju izgradnje nove pruge, zahtjev utvrđen u članku 15. stavku 2. točki (a) ispuni do 31. prosinca 2030. Projekti za koje je procjena utjecaja na okoliš pokrenuta do 18. srpnja 2024. izuzimaju se od te obveze.

4. Države članice osiguravaju da do 31. prosinca 2040. željeznička infrastruktura proširene osnovne mreže, osim veza iz članka 14. stavka 1. točke (d) za pruge koje su dio mreže za teretni prijevoz:

(a) ispunjava zahtjeve utvrđene u članku 15. stavku 2. točki (a) na putničkim prugama proširene osnovne mreže; i

(b) za željezničke dionice koje povezuju multimodalna putnička čvorišta dvaju urbanih čvorova ili multimodalna putnička čvorišta urbanog čvora i granični prijelaz, više od 75 % duljine svake željezničke dionice projektirano je za brzinu od najmanje 160 km/h za putničke vlakove na putničkim prugama proširene osnovne mreže.

www.parlament.gv.at

5. Države članice osiguravaju da do 31. prosinca 2040. željeznička infrastruktura proširene osnovne mreže na vezama iz članka 14. stavka 1. točke (d) ispunjava zahtjeve iz članka 15. stavka 2. točaka (a) i (b) i iz stavka 2. točke (b) ovog članka osim ako je, s obzirom na zahtjeve utvrđene u stavku 2. točki (b) ovog članka, na temelju članka 38. stavka 4. odobreno je izuzeće od primjene članka 38. stavka 3.

6. Države članice osiguravaju da do 31. prosinca 2030. željeznička infrastruktura sveobuhvatne mreže, osim veza iz članka 14. stavka 1. točke (d):

(a) za pruge koje su dio mreže za teretni prijevoz: ispunjavaju zahtjeve iz stavka 2. točaka (a), (b) i (c) ovog članka; i

(b) za pruge koje su dio mreže za teretni prijevoz: ispunjavaju zahtjeve iz članka 15. stavka 2. točke (a).

7. Države članice osiguravaju da do 31. prosinca 2040. željeznička infrastruktura koja je dio osnovne mreže za putnički prijevoz, osim veza iz članka 14. stavka 1. točke (d), ispunjava zahtjev utvrđen u stavku 4. točki (b) ovog članka.

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

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

(a) postoji barem jedna izravna pruga koja ispunjava taj zahtjev kojim se omogućuje neprekinuto prometovanje vlakova na državnom području države članice te na prekograničnim prugama prema svakoj susjednoj državi članici;

(b) postoji barem jedna izravna pruga koja ispunjava taj zahtjev prema najmanje jednom željezničko-cestovnom terminalu ili jednom multimodalnom teretnom terminalu smještenom u morskoj luci koja je dio europskog prometnog koridora na državnom području države članice ili u njezinoj blizini; i

(c) postoji barem jedna izravna pruga koja ispunjava taj zahtjev prema najmanje jednoj od tih krajnjih točaka, ako se jedna ili više krajnjih točaka koridora nalaze na državnom području države članice.

Za prekogranične dionice dotične pruge utvrđuju se u dogovoru s dotičnim susjednim državama članicama.

www.parlament.gv.at

Najkasnije do 19. srpnja 2027. države članice obavješćuju Komisiju o dotičnim linijama.

9. Države članice osiguravaju da do 31. prosinca 2030. željeznička infrastruktura osnovne mreže na vezama iz članka 14. stavka 1. točke (d) ispunjava zahtjeve iz članka 15. stavka 2. točaka (a) i (b) i iz stavka 2. točke (b) ovog članka osim ako je, s obzirom na zahtjeve utvrđene u stavku 2. točki (b) ovog članka, na temelju članka 38. stavka 4. Komisija odobrila izuzeće od primjene članka 38. stavka 3.

10. Zahtjevi iz stavaka od 2. do 9. ne primjenjuju se na izolirane mreže.

11. Ne dovodeći u pitanje stavak 10., Komisija u propisno opravdanim slučajevima, na zahtjev države članice, usvaja provedbene akte kojima se odobravaju izuzeća u pogledu zahtjeva iz ovog članka na temelju određenih geografskih ili znatnih fizičkih ograničenja, negativnih rezultata analize socioekonomskih troškova i koristi ili mogućih znatnih negativnih učinaka na okoliš ili bioraznolikost. Svaki takav zahtjev dostatno je obrazložen. U slučaju prekograničnih dionica zahtjev za izuzeća koordinira se sa susjednom državom članicom ili državama članicama. Susjedne države članice mogu dostaviti mišljenje državi članici koja traži izuzeće. Država članica svojem zahtjevu prilaže mišljenja susjednih država članica. Država članica može zatražiti odobrenje nekoliko izuzeća u jednom zahtjevu.

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

Pri procjeni zahtjeva za izuzeća od zahtjeva u pogledu prijevoza poluprikolica iz stavka 8. Komisija posebno uzima u obzir rezultate socioekonomske analize troškova i koristi, kao i moguće poremećaje u pružanju usluga uzrokovane radovima potrebnima za ispunjavanje tog zahtjeva.

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

Komisija može zatražiti dodatne informacije od države članice najkasnije 30 kalendarskih dana od primitka zahtjeva na temelju prvog podstavka. Ako Komisija smatra da su dostavljene informacije nedostatne, može zatražiti od države članice da dopuni te dodatne informacije u roku od 30 kalendarskih dana od primitka tih dodatnih informacija.

www.parlament.gv.at

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

Komisija obavješćuje druge države članice o izuzećima koja su odobrena na temelju ovog članka.

Članak 17.

Europska standardna nominalna širina kolosijeka za željeznice

1. Države članice osiguravaju da sve nove željezničke pruge osnovne mreže i proširene osnovne mreže, uključujući veze iz članka 14. stavka 1. točke (d), odgovaraju europskoj standardnoj nominalnoj širini kolosijeka od 1435 mm. Taj se zahtjev smatra ispunjenim kad infrastrukturom mogu prometovati vlakovi prilagođeni širini kolosijeka od 1435 mm do 31. prosinca 2030. za osnovnu mrežu i do 31. prosinca 2040. za proširenu osnovnu mrežu. Za potrebe ovog članka nova željeznička pruga znači pruga za koju građevinski radovi nisu započeli do 18. srpnja 2024.

2. Odstupajući od stavka 1. ovog članka, države članice na čijem se državnom području na 18. srpnja 2024. ne planira povezati novu željezničku prugu s kopnenom granicom druge države članice u skladu s Prilogom I. izrađuju plan u kojem se utvrđuje nova željeznička pruga koju treba izgraditi u skladu s europskom standardnom nominalnom širinom kolosijeka od 1435 mm. Tim se planom u obzir uzima učinak na interoperabilnost sa susjednom državom članicom ili državama članicama, osobito uzimajući u obzir mogući prelazak postojećih željezničkih pruga na europsku standardnu nominalnu širinu kolosijeka od 1435 mm u skladu sa stavkom 3 ovog članka. Plan uključuje socioekonomsku analizu troškova i koristi kojom se opravdava odluka države članice, prema potrebi, da ne izgradi novu željezničku infrastrukturu europske standardne nominalne širine kolosijeka od 1435 mm i procjenu učinka na interoperabilnost. Taj plan podnosi se Komisiji do 19. srpnja 2026.

3. Države članice s postojećom željezničkom mrežom ili dijelom mreže čija je širina kolosijeka različita od europske standardne nominalne širine kolosijeka od 1435 mm provode procjenu do 19. srpnja 2026., pri čemu se utvrđuju postojeće željezničke pruge na europskim prometnim koridorima u cilju njihova mogućeg prelaska na europsku standardnu nominalnu širinu kolosijeka

www.parlament.gv.at

od 1435 mm. U slučaju prekograničnih dionica procjena se koordinira sa susjednom državom članicom ili državama članicama. Procjena uključuje socioekonomsku analizu troškova i koristi isplativosti mogućeg prelaska na europsku standardnu nominalnu širinu kolosijeka od 1435 mm te procjenu učinka na interoperabilnost.

Na temelju procjene iz prvog podstavka države članice, prema potrebi, najkasnije godinu dana nakon dovršetka procjene izrađuju plan za prelazak na europsku standardnu nominalnu širinu kolosijeka od 1435 mm, u kojem utvrđuju postojeće željezničke pruge na europskim prometnim koridorima koje trebaju prijeći na europsku standardnu nominalnu širinu kolosijeka od 1435 mm i navode vremenski raspored tog prelaska.

Prvi i drugi podstavak primjenjuju se *mutatis mutandis* na željezničke pruge za koje su građevinski radovi započeli na 18. srpnja 2024.

4. Prioriteti za planiranje infrastrukture i ulaganja proizašli iz planova iz stavaka 2. i 3. ovog članka uključuju se u prvi plan rada europskog koordinatora za europski prometni koridor kojem pripadaju teretne željezničke pruge čija se širina kolosijeka razlikuje od europske standardne nominalne širine kolosijeka, u skladu s člankom 54.

5. Komisija u opravdanim slučajevima, na zahtjev države članice, donosi provedbene akte kojima se odobrava privremeno izuzeće od zahtjeva iz stavka 1. za nove željezničke pruge osnovne mreže i proširene osnovne mreže ili za njihov dio, na temelju negativnih rezultata socioekonomske analize troškova i koristi. Svaki zahtjev za izuzeće dostatno je obrazložen. U slučaju prekograničnih dionica zahtjevi za izuzeća koordiniraju se sa susjednom državom članicom ili državama članicama. Susjedne države članice mogu dostaviti mišljenje državi članici koja traži izuzeće. Država članica svojem zahtjevu prilaže mišljenja susjednih država članica. Država članica može zatražiti odobrenje nekoliko izuzeća u jednom zahtjevu.

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

Komisija može zatražiti dodatne informacije od države članice najkasnije 30 kalendarskih dana od primitka zahtjeva na temelju prvog podstavka. Ako Komisija smatra da su dostavljene informacije

nedostatne, može zatražiti od države članice da dopuni te dodatne informacije u roku od 30 kalendarskih dana od primitka tih dodatnih informacija.

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

Komisija obavješćuje druge države članice o izuzećima koja su odobrena na temelju ovog članka.

Članak 18.

Europski sustav upravljanja željezničkim prometom

1. Države članice osiguravaju sljedeće:

(a) ERTMS se uvodi na željezničku infrastrukturu proširene osnovne mreže do 31. prosinca 2040. i na sveobuhvatnu mrežu do 31. prosinca 2050., osim veza iz članka 14. stavka 1. točke (d), uz istodobno osiguravanje sinkroniziranog i usklađenog uvođenja ERTMS-a na pruzi i u vlakovima; i

(b) ERTMS se uvodi na veze iz članka 14. stavka 1. točke (d) proširene osnovne mreže do 31. prosinca 2040., a sveobuhvatne mreže do 31. prosinca 2050. ako dotična država članica u koordinaciji s relevantnim dionicima, posebno upraviteljem infrastrukture, ocijeni da je takva oprema potrebna.

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

(a) željeznička infrastruktura osnovne mreže, osim veza iz članka 14. stavka 1. točke (d), ispunjava zahtjeve iz stavka 1.; i

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

3. Države članice osiguravaju da su sustavi razreda B stavljeni izvan upotrebe najkasnije do 31. prosinca 2040. na osnovnoj mreži, do 31. prosinca 2045. na proširenoj osnovnoj mreži i do 31. prosinca 2050. na sveobuhvatnoj mreži, pod uvjetom da je osigurana odgovarajuća razina sigurnosti, osim za dionice u urbanim čvorovima koje se upotrebljavaju i za prigradske putničke vlakove opremljene posebnim sustavima za zaštitu vlakova razreda B.

www.parlament.gv.at

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

5. Države članice osiguravaju uvođenje ERTMS-a koji se temelji na radijskim frekvencijama na željezničkoj infrastrukturi osnovne mreže, proširene osnovne mreže i sveobuhvatne mreže od 31. prosinca 2030., u slučaju izgradnje nove pruge, ili od 31. prosinca 2040. u slučaju rekonstrukcije signalno-sigurnosnog sustava.

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

7. Zahtjevi iz stavaka od 1. do 6. ne primjenjuju se na izolirane mreže.

8. Ne dovodeći u pitanje stavak 7., Komisija u opravdanim slučajevima, na zahtjev države članice, donosi provedbene akte kojima se odobravaju izuzeća u pogledu zahtjevâ iz stavaka od 1. do 6. Zahtjevi u pogledu izuzeća temelje se na negativnim rezultatima socioekonomske analize troškova i koristi te procjeni učinka na interoperabilnost. Svaki takav zahtjev dostatno je obrazložen. U slučaju prekograničnih dionica zahtjevi za izuzeća koordiniraju se sa susjednom državom članicom ili državama članicama. Susjedne države članice mogu dostaviti mišljenje državi članici koja traži izuzeće. Država članica svojem zahtjevu prilaže mišljenja susjednih država članica. Država članica može zatražiti odobrenje nekoliko izuzeća u jednom zahtjevu. Zatražena izuzeća moraju biti u skladu sa zahtjevima Direktive (EU) 2016/797.

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

Komisija može zatražiti dodatne informacije od države članice najkasnije 30 kalendarskih dana od primitka zahtjeva na temelju prvog podstavka. Ako Komisija smatra da su dostavljene informacije nedostatne, može zatražiti od države članice da dopuni te dodatne informacije u roku od 30 kalendarskih dana od primitka tih dodatnih informacija.

www.parlament.gv.at

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

Komisija obavješćuje druge države članice o izuzećima koja su odobrena na temelju ovog članka.

Članak 19.

Operativni prioriteti

1. Tijela za upravljanje željezničkim teretnim prijevozom ulažu sve moguće napore kako bi se do 31. prosinca 2030. osiguralo da na europskim prometnim koridorima kvaliteta usluga koje se pružaju željezničkim prijevoznicima te tehnički i operativni zahtjevi za upotrebu infrastrukture nisu prepreka operativnoj učinkovitosti željezničkih teretnih usluga duž europskih prometnih koridora u postizanju sljedećih ciljnih vrijednosti:

(a) vrijeme zadržavanja svih teretnih vlakova koji prelaze granicu između dvije države članice u prosjeku ne premašuje 25 minuta na svakoj unutarnjoj prekograničnoj dionici, osim na dionicama na kojima dolazi do promjene širine kolosijeka ili na kojima kontrole provedene na granici na kojoj još nisu ukinute kontrole vlakova u skladu s točkom 1.2. Priloga VI. Uredbi (EU) 2016/399 ne omogućuju poštovanje tog roka; vrijeme zadržavanja vlaka na prekograničnoj dionici znači ukupno dodatno vrijeme provedeno na putu koje se može pripisati postojanju graničnog prijelaza, bez obzira na infrastrukturne, operativne, tehničke i administrativne postupke ili čimbenike; vrijeme zadržavanja ne obuhvaća vrijeme koje se ne može pripisati graničnom prijelazu, kao što su operativni postupci koji se provode u objektima koji se nalaze u blizini graničnog prijelaza, ali nisu neodvojivo povezani s njim; i

(b) najmanje 75 % teretnih vlakova koji prelaze barem jednu granicu duž 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 zbog razloga koji se mogu pripisati upravitelju ili upraviteljima infrastrukture Unije; u obzir se ne uzimaju kašnjenja koja nastaju u trećim zemljama i koja se mogu pripisati trećim zemljama kojima prolaze teretni vlakovi.

2. Države članice ulažu sve moguće napore kako bi osigurale da se do 31. prosinca 2030. za pruge za teretni prijevoz u osnovnoj mreži, do 31. prosinca 2040. za pruge za teretni prijevoz u proširenoj osnovnoj mreži i do 31. prosinca 2050. za pruge za teretni prijevoz u sveobuhvatnoj mreži iz članka 15. stavka 3. primjenjuju sljedeći uvjeti:

www.parlament.gv.at

(a) na dvokolosiječnim prugama barem dvije trase na sat i po smjeru mogu se dodijeliti teretnim vlakovima duljine najmanje 740 m (uključujući lokomotivu ili lokomotive); i

(b) na jednokolosiječnim prugama barem jedna trasa na dva sata i po smjeru može se dodijeliti teretnim vlakovima duljine najmanje 740 m (uključujući lokomotivu ili lokomotive).

Članak 20.

Dodatni prioriteti za razvoj željezničke infrastrukture

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

(a) prelasku na europsku standardnu nominalnu širinu kolosijeka od 1435 mm, prema potrebi;

(b) ublažavanju utjecaja buke i vibracija uzrokovanih željezničkim prijevozom, posebno primjenom mjera za vozni park i infrastrukturu, uključujući pregrade za zaštitu od buke;

(c) poboljšanju sigurnosti na željezničko-cestovnim prijelazima;

(d) prema potrebi povezivanju infrastrukture za željeznički prijevoz s lučkom infrastrukturom unutarnjih plovnih putova;

(e) razvoju infrastrukture za vlakove duljina između 740 m i do 1500 m te osovinskog opterećenja od 25,0 tona pri izgradnji i modernizaciji željezničkih pruga važnih za teretni promet, ovisno o rezultatima socioekonomske analize troškova i koristi;

(f) razvoju i uvođenju 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 povezivosti na temelju 5G tehnologije i satelita te inercijskih jedinica za jedinice za geološko pozicioniranje ERTMS-a;

(g) pri izgradnji ili rekonstrukciji željezničke infrastrukture, osiguranju kontinuiteta i pristupačnosti pješačkih i biciklističkih staza i gradnji parkirališta za bicikle u blizini kolodvora kako bi se poticale aktivne vrste prijevoza;

(h) razvoju inovativnih alternativnih tehnologija za goriva za željeznice, kao što su vlakovi na vodik ili na baterijski pogon za dionice i željezničke pristupne rute izuzete od zahtjeva u pogledu elektrifikacije;

(i) za razvoj transeuropske prometne mreže, pružanju standarda kojim se osigurava prometovanje teretnih vlakova koji prevoze standardne poluprikolice visine do 4 m postavljene na visinu od 33 cm, bez dodatnih zahtjeva u pogledu posebnog odobrenja za pružanje usluga; i

www.parlament.gv.at

(j) nadogradnji na dvokolosiječnu prugu na uskim grlima na kojima postoje prepreke u pogledu kapaciteta.

ODJELJAK 2.

PROMETNA INFRASTRUKTURA NA UNUTARNJIM PLOVNIM PUTOVIMA

Članak 21.

Dijelovi infrastrukture

1. Infrastruktura unutarnjih plovnih putova osobito obuhvaća:

(a) rijeke;

(b) kanale;

(c) jezera i lagune;

(d) pripadajuću infrastrukturu, kao što su prevodnice, dizala, mostovi, rezervoari te povezane mjere za sprečavanje i ublažavanje poplava i suša koje mogu pozitivno utjecati na plovidbu unutarnjim plovnim putovima;

(e) pristupne plovne putove i veze koje obuhvaćaju posljednji kilometar do multimodalnih teretnih terminala povezanih unutarnjim plovnim putovima, posebno u lukama unutarnjih plovnih putova i morskim lukama;

(f) privezišta i odmorišta;

(g) luke unutarnjih plovnih putova, uključujući osnovnu lučku infrastrukturu poput unutarnjih bazena, uređenih obalnih zidova, vezova, gatova, dokova, nasipa, platformi, zemljišta dobivenih nasipanjem i melioracijom te infrastrukturu potrebnu za prijevoz unutar ili izvan lučkog područja;

(h) povezanu opremu iz stavka 2.;

(i) sustave IKT-a u području prijevoza, uključujući RIS;

(j) veze od luka unutarnjih plovnih putova do drugih vrsta prijevoza u transeuropskoj prometnoj mreži;

(k) infrastrukturu povezanu s objektima za alternativna goriva; i

(l) infrastrukturu potrebnu za gospodarenje otpadom s nultom stopom otpada i mjere kružnoga gospodarstva.

2. Oprema povezana s unutarnjim plovnim putovima može uključivati opremu za utovar i istovar tereta te skladištenje robe u lukama unutarnjih plovnih putova. Pripadajuća oprema posebno

www.parlament.gv.at

može uključivati pogonske i operativne sustave koji smanjuju onečišćenje okoliša, kao što je onečišćenje vode i zraka, potrošnju energije i intenzitet emisija ugljika. Može uključivati i uređaje za prihvat otpada, infrastrukturu za opskrbu električnom energijom s kopna i drugu infrastrukturu za opskrbu alternativnim gorivima i njihovu proizvodnju, kao i opremu za lomljenje leda, hidrološka snimanja, jaružanje plovnog puta, luke i prilaza luci kako bi se osigurala plovnost tijekom cijele godine.

3. Kako bi bila dio sveobuhvatne mreže, luka unutarnjih plovnih putova ispunjava sljedeće uvjete:

(a) godišnji opseg pretovara tereta veći je od 500000 tona, pri čemu se ukupni godišnji opseg pretovara tereta temelji na najnovijem dostupnom trogodišnjem prosjeku izvedenom iz statističkih podataka koje objavljuje Eurostat; i

(b) nalazi se u mreži unutarnjih plovnih putova transeuropske prometne mreže.

Članak 22.

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) povezane su 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; i

(c) imaju objekte za poboljšanje okolišne učinkovitosti plovila u lukama, što može uključivati uređaje za prihvat otpada, objekte za otplinjavanje, mjere za smanjenje buke, kao i mjere za smanjenje onečišćenja zraka i vode.

2. Države članice osiguravaju da je infrastruktura za alternativna goriva u luke unutarnjih plovnih putova uvedena u skladu s Uredbom (EU) 2023/1804.

Članak 23.

Zahtjevi u pogledu prometne infrastrukture za osnovnu mrežu

1. Države članice osiguravaju da su luke unutarnjih plovnih putova osnovne mreže usklađene s člankom 22. stavkom 2. i da ispunjavaju zahtjeve utvrđene u članku 22. stavku 1. točkama (a) i (b) do 31. prosinca 2030. te zahtjeve utvrđene u članku 22. stavku 1. točki (c) do 31. prosinca 2040.

www.parlament.gv.at

2. Države članice osiguravaju da se mreža unutarnjih plovnih putova, uključujući veze iz članka 21. stavka 1. točke (e), održava kako bi se omogućila učinkovita, pouzdana i sigurna plovidba za putnike osiguravanjem minimalnih zahtjeva u pogledu plovnih putova i minimalnih zahtjeva u pogledu razine usluge utvđenih u stavku 3. ovog članka (dobar plovni status).

Države članice sprečavaju pogoršanje dobrog plovnog statusa, kao i pogoršanje trenutačnog statusa onih dijelova mreže koji već premašuju te minimalne zahtjeve do 18. srpnja 2024.

3. Države članice do 31. prosinca 2030. posebno osiguravaju da:

(a) rijeke, kanali, jezera, lagune, luke unutarnjih plovnih 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;

(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; i

(d) rijeke, kanali, jezera i lagune opremljeni su RIS-om za sve usluge u skladu s Direktivom 2005/44/EZ Europskog parlamenta i Vijeća[1] kako bi se korisnicima preko granica pružale informacije u stvarnom vremenu.

Za potrebe točke (a) ovog stavka referentne razine vode određuju se na temelju broja dana u godini na koje stvarna razina vode premašuje navedene referentne razine vode. Podložno odobrenju dotičnih država članica u skladu s člankom 172. drugim stavkom UFEU-a Komisija donosi provedbene akte, koje treba izraditi u bliskoj suradnji s tim državama članicama, uz savjetovanje s dotičnim europskim koordinatorima i, ako je primjenjivo, uz savjetovanje s komisijama za riječnu plovidbu osnovanima međunarodnim sporazumima, u kojima se određuju referentne razine vode iz točke (a) ovog stavka za svaki koridor, plovni put ili dionicu plovnog puta. Ti provedbeni akti usklađeni su sa zahtjevima utvrđenima u međunarodnim konvencijama, u sporazumima sklopljenima između država članica, među ostalim u propisima koje donose komisije za riječnu plovidbu osnovane takvim konvencijama i sporazumima; Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 61. stavka 3. ove Uredbe.

---

[1] 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.).

www.parlament.gv.at

4. Komisija u opravdanim slučajevima, na zahtjev države članice, donosi provedbene akte kojima se odobrava izuzeće od zahtjeva iz stavaka 2. i 3. za svaki plovni put i, prema potrebi, svaku dionicu plovnog puta na temelju određenih geografskih ili znatnih fizičkih ograničenja, negativnih rezultata socioekonomske analize troškova i koristi ili znatnih negativnih učinaka na okoliš, bioraznolikost ili na kulturnu baštinu. Svaki takav zahtjev dostatno se obrazlaže. Zahtjev za izuzeća prema potrebi se koordinira sa susjednom državom članicom ili državama članicama. Susjedne države članice mogu dostaviti mišljenje državi članici koja traži izuzeće. Država članica svojem zahtjevu prilaže mišljenja susjednih država članica. Država članica može zatražiti odobrenje nekoliko izuzeća u jednom zahtjevu.

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

Komisija može zatražiti dodatne informacije od države članice najkasnije 30 kalendarskih dana od primitka zahtjeva na temelju prvog podstavka. Ako Komisija smatra da su dostavljene informacije nedostatne, može zatražiti od države članice da dopuni te dodatne informacije u roku od 30 kalendarskih dana od primitka tih dodatnih informacija.

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

Komisija obavješćuje druge države članice o izuzećima koja su odobrena na temelju ovog članka.

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

5. U slučaju više sile države članice ponovno uspostavljaju prijašnje uvjete plovnosti čim okolnosti to dopuste.

6. Komisija može donijeti smjernice kojima se osigurava dosljedan pristup primjeni dobrog plovnog statusa u Uniji. Te smjernice posebno mogu obuhvaćati sljedeće:

www.parlament.gv.at

(a) specifične parametre za rijeke slobodnog toka;

(b) dopunske parametre za plovnu širinu kanala;

(c) uvođenje infrastrukture za alternativnu energiju kako bi se osigurao pristup alternativnim gorivima u cijelom koridoru;

(d) upotrebu digitalnih aplikacija mreže i procesa automatizacije;

(e) otpornost infrastrukture na klimatske promjene, prirodne opasnosti, katastrofe uzrokovane ljudskim djelovanjem ili poremećaje uzrokovane namjernim djelovanjem; ili

(f) uvođenje i promicanje novih tehnologija i inovacija za goriva s nultim i niskim emisijama ugljika i pogonske sustave.

Članak 24.

Dodatni prioriteti za razvoj infrastrukture unutarnjih plovnih putova

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

(a) prema potrebi, ostvarivanju viših standarda za modernizaciju postojećih plovnih putova i stvaranje novih plovnih putova kako bi se zadovoljili tržišni zahtjevi;

(b) mjerama za sprečavanje i ublažavanje poplava i suša;

(c) unapređenju procesâ digitalizacije i automatizacije, posebno u cilju poboljšanja sigurnosti, zaštite i održivosti u prijevozu unutarnjim plovnim putovima, među ostalim u urbanim čvorovima;

(d) modernizaciji i proširenju kapaciteta infrastrukture, uključujući privezišta i odmorišta te njihove usluge potrebne za multimodalni prijevoz unutar i izvan lučkog područja te duž plovnog puta;

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

(f) razvoju i upotrebi plovila unutarnje plovidbe plitkog gaza prikladnih za niske razine vode;

(g) pri izgradnji ili rekonstrukciji infrastrukture unutarnjih plovnih putova, osiguravanju kontinuiteta i pristupačnosti pješačkih i biciklističkih staza kako bi se poticale aktivne vrste prijevoza;

(h) promicanju djelovanja za sprečavanje pogoršanja zahtjeva u pogledu plovnih putova, uključujući sredstva za praćenje uvjeta plovnog puta; i

www.parlament.gv.at

(i) prema potrebi, poboljšanju uvjeta plovidbe duž unutarnjih plovnih putova pri izgradnji novih mostova ili pri obnovi fiksnih mostova, obraćanjem posebne pozornosti na njihovu visinu u odnosu na postojeće mostove određene dionice plovnih putova.

ODJELJAK 3.

INFRASTRUKTURA ZA POMORSKI PRIJEVOZ I EUROPSKI POMORSKI PROSTOR

Članak 25.

Dijelovi infrastrukture

1. Europski pomorski prostor povezuje i integrira sastavnice pomorske infrastrukture opisane u stavku 2. s kopnenom mrežom izgradnjom ili nadogradnjom ruta za pomorski prijevoz na kraćim relacijama te razvojem morskih luka na državnom području država članica i njihovih veza sa zaleđem, uključujući zemljopisno područje najudaljenijih regija, kako bi se omogućila učinkovita, isplativa i održiva integracija s drugim vrstama prijevoza.

2. Europski pomorski prostor obuhvaća:

(a) infrastrukturu za pomorski prijevoz unutar lučkog područja osnovne mreže i sveobuhvatne mreže, uključujući povezivost sa zaleđem;

(b) šira korisna djelovanja koja nisu povezana s određenim lukama, a koja koriste europskom pomorskom prostoru i općenito pomorskoj industriji, kao što su podupiranje aktivnosti kojima se osiguravaju plovnost tijekom cijele godine (lomljenje leda), olakšavanje prijelaza na održivi pomorski prijevoz, poboljšanje sinergije između prometa i energije, među ostalim poticanjem uloge luka kao energetskih čvorišta i pomaganjem u energetskoj tranziciji, te sustavi IKT-a u području prijevoza i hidrografskih izmjera; i

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

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

(a) morske luke, uključujući infrastrukturu potrebnu za prijevoz unutar lučkog područja;

(b) osnovnu lučku infrastrukturu kao što su unutarnji bazeni, obalni zidovi, vezovi, platforme, gatovi, dokovi, nasipi te zemljišta dobivena nasipanjem i melioracijom;

(c) morske kanale;

(d) navigacijsku opremu;

www.parlament.gv.at

(e) prilaze luci, plovne putove i prevodnice;

(f) lukobrane;

(g) veze luka s transeuropskom prometnom mrežom;

(h) sustave IKT-a u području prijevoza, uključujući EMSWe i VTMIS;

(i) infrastrukturu povezanu s alternativnim gorivima;

(j) povezanu opremu, koja posebno može uključivati opremu za upravljanje prometom i teretom, za smanjenje negativnih učinaka na okoliš, među ostalim za gospodarenje otpadom s nultom stopom otpada i mjere kružnoga gospodarstva, za poboljšanje energetske učinkovitosti, za smanjenje buke i za upotrebu alternativnih goriva, kao i opremu za osiguravanje plovnosti tijekom cijele godine, uključujući opremu za lomljenje leda, hidrološke izmjere, jaružanje te zaštitu luke i prilazâ luci; i

(k) infrastrukturu kojom se olakšavaju lučke djelatnosti povezane s energijom iz obnovljivih izvora, uključujući odobalne vjetroelektrane.

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

(a) njezin ukupni godišnji opseg putničkog prometa premašuje 0,1 % ukupnog godišnjeg opsega putničkog prometa svih morskih luka Unije, pri čemu je referentni iznos za taj ukupni opseg posljednji raspoloživi trogodišnji prosjek, na temelju statističkih podataka koje objavljuje Eurostat;

(b) njezin ukupni godišnji opseg tereta, bilo za pretovar rasutog ili nerasutog tereta, premašuje 0,1 % odgovarajućeg ukupnog godišnjeg opsega tereta pretovarenog u svim morskim lukama Unije, pri čemu je referentni iznos za taj ukupni opseg posljednji raspoloživi trogodišnji prosjek, na temelju statističkih podataka koje objavljuje Eurostat;

(c) njezin ukupni godišnji opseg tereta, za pretovar rasutog i/ili nerasutog tereta, premašuje 500000 tona godišnje, a njezin doprinos raznolikosti opskrbe energijom u EU-u i ubrzanju uvođenja obnovljivih izvora energije jedna je od glavnih djelatnosti luke, pri čemu je referentni iznos za taj ukupni opseg posljednji raspoloživi trogodišnji prosjek, na temelju statističkih podataka koje objavljuje Eurostat;

(d) morska luka nalazi se na otoku i jedina je točka pristupa regiji razine NUTS 3 u sveobuhvatnoj mreži u smislu članka 3. Uredbe (EZ) br. 1059/2003; ili

(e) morska luka nalazi se u najudaljenijoj regiji ili na perifernom području, izvan radijusa od 200 km od druge najbliže luke u sveobuhvatnoj mreži.

Članak 26.

Zahtjevi u pogledu prometne infrastrukture za sveobuhvatnu mrežu

1. Države članice osiguravaju:

www.parlament.gv.at

(a) da se infrastruktura za alternativna goriva u morske luke sveobuhvatne mreže uvede u skladu s Uredbom (EU) 2023/1804;

(b) da su morske luke sveobuhvatne mreže opremljene infrastrukturom potrebnom za poboljšanje okolišne učinkovitosti brodova u lukama, posebno lučkim uređajima za prihvat isporuke brodskog otpada u skladu s Direktivom (EU) 2019/883 Europskog parlamenta i Vijeća[1];

(c) da se VTMIS i SafeSeaNet provode u skladu s Direktivom 2002/59/EZ; i

(d) da se jedinstvena nacionalna pomorska sučelja upotrebljavaju u skladu s Uredbom (EU) 2019/1239.

2. Države članice osiguravaju da do 31. prosinca 2050.:

(a) morske luke sveobuhvatne mreže s ukupnim godišnjim opsegom tereta većim od dva milijuna tona budu povezane sa željezničkom i cestovnom infrastrukturom te, ako je to moguće, s unutarnjim plovnim putovima; referentni iznos tog ukupnog opsega bude najnoviji dostupan trogodišnji prosjek koji se temelji na statističkim podacima koje objavljuje Eurostat;

(b) svaka morska luka sveobuhvatne mreže za teretni promet ima barem jedan multimodalni teretni terminal koji je na raspolaganju svim prijevoznicima i korisnicima bez diskriminacije i za koji se naplaćuju transparentne i nediskriminirajuće pristojbe;

(c) morski kanali, lučki plovni putovi i estuariji koji povezuju dva mora ili koji omogućuju pristup s mora do morskih luka odgovaraju barem unutarnjim plovnim putovima koji ispunjavaju zahtjeve iz članka 23.; i

(d) morske luke sveobuhvatne mreže povezane s unutarnjim plovnim putovima budu opremljene kapacitetima za prihvat plovilâ unutarnjih plovnih putova.

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

3. Komisija u propisno opravdanim slučajevima, na zahtjev države članice, donosi provedbene akte kojima se odobravaju izuzeća od minimalnih zahtjeva iz stvaka 2. na temelju određenih geografskih ili znatnih fizičkih ograničenja, negativnih rezultata analize socioekonomskih troškova i koristi ili znatnih negativnih učinaka na okoliš ili bioraznolikost. Svaki takav zahtjev dostatno se obrazlaže. Država članica može zatražiti odobrenje nekoliko izuzeća u jednom zahtjevu.

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

---

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

www.parlament.gv.at

Komisija može zatražiti dodatne informacije od države članice najkasnije 30 kalendarskih dana od primitka zahtjeva na temelju prvog podstavka. Ako Komisija smatra da su dostavljene informacije nedostatne, može zatražiti od države članice da dopuni te dodatne informacije u roku od 30 kalendarskih dana od primitka tih dodatnih informacija.

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

Komisija obavješćuje druge države članice o izuzećima koja su odobrena na temelju ovog članka.

Članak 27.

Zahtjevi u pogledu prometne infrastrukture za osnovnu mrežu

1. Države članice osiguravaju da je infrastruktura za pomorski prijevoz u osnovnoj mreži usklađena s člankom 26. stavkom 1.

2. Države članice osiguravaju da do 31. prosinca 2030. infrastruktura za pomorski prijevoz u osnovnoj mreži ispunjava zahtjeve utvrđene u članku 26. stavku 2.

3. Komisija u propisno opravdanim slučajevima, na zahtjev države članice, donosi provedbene akte kojima se odobravaju izuzeća od minimalnih zahtjeva iz stavka 2. na temelju određenih geografskih ili znatnih fizičkih ograničenja, negativnih rezultata analize socioekonomskih troškova i koristi ili znatnih negativnih učinaka na okoliš ili bioraznolikost. Svaki takav zahtjev dostatno je obrazložen. Država članica može zatražiti odobrenje nekoliko izuzeća u jednom zahtjevu.

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

Komisija može zatražiti dodatne informacije od države članice najkasnije 30 kalendarskih dana od primitka zahtjeva na temelju prvog podstavka. Ako Komisija smatra da su dostavljene informacije nedostatne, može zatražiti od države članice da dopuni te dodatne informacije u roku od 30 kalendarskih dana od primitka tih dodatnih informacija.

Komisija donosi odluku o zatraženom izuzeću najkasnije šest mjeseci od primitka zahtjeva na temelju prvog podstavka ili, ako su dotične države članice dostavile dodatne informacije na temelju

trećeg podstavka, najkasnije četiri mjeseca od posljednjeg primitka tih informacija, ovisno o tome koji je datum kasniji. Ako Komisija ne donese izričitu odluku unutar tih rokova, smatra se da je izuzeće odobreno.

Komisija obavješćuje druge države članice o izuzećima koja su odobrena na temelju ovog članka.

Članak 28.

Dodatni prioriteti za razvoj pomorske infrastrukture i europski pomorski prostor

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

(a) rekonstrukciji pomorske pristupne infrastrukture, kao što su lukobrani, morski kanali, plovni putovi, prevodnice, jaružanje i navigacijska oprema;

(b) izgradnji ili rekonstrukciji osnovne lučke infrastrukture, kao što su unutarnji bazeni, infrastruktura za alternativna goriva, obalni zidovi, vezovi, platforme, gatovi, dokovi, nasipi te zemljišta dobivena nasipanjem i melioracijom;

(c) poboljšanju infrastrukture koja povezuje različite načine prijevoza, opreme i sustava iz članka 37. točaka (a), (b) i (d), kao i modernizaciji i proširenju kapaciteta željezničke infrastrukture potrebne za prijevoz u lučkom području ili uz njega, ako je to potrebno za povezivanje s transeuropskom željezničkom mrežom;

(d) unapređenju procesâ digitalizacije i automatizacije, posebno u cilju poboljšanja sigurnosti, zaštite, učinkovitosti i održivosti;

(e) uvođenju i promicanju novih tehnologija i inovacija, kao i obnovljivih i niskougljičnih goriva;

(f) poboljšanju otpornosti logističkih lanaca i međunarodne pomorske trgovine, među ostalim u pogledu prilagodbe na klimatske promjene;

(g) mjerama za smanjenje buke i energetsku učinkovitost;

(h) promicanju plovila s nultim i niskim emisijama kojima se održavaju veze pomorskog prijevoza na kraćim relacijama i koja plove na njima te razvoju mjera za poboljšanje okolišne učinkovitosti pomorskog prometa radi optimizacije pristajanja u luci i lanca opskrbe u skladu s primjenjivim zahtjevima na temelju prava Unije ili relevantnih međunarodnih sporazuma, kao što je upotreba programa ekoloških poticaja;

(i) djelovanjima povezanima s promicanjem širih korisnih djelovanja i veza pomorskog prijevoza na kraćim relacijama u okviru europskog pomorskog prostora, uključujući promicanje boljeg pristupa najudaljenijim i drugim udaljenim, otočnim i perifernim regijama;

www.parlament.gv.at

(j) promicanju trajektnog prijevoza s nultim i niskim emisijama kao održivog načina prijevoza putnika;

(k) djelovanjima usmjerenima na povećanje udjela tereta koji se prenosi s cestovnog i zračnog prijevoza na pomorski prijevoz ili prijevoz unutarnjim plovnim putovima i željeznički prijevoz, među ostalim i za veze za pomorski prijevoz na kraćim relacijama, kako bi se smanjili negativni vanjski troškovi kao što su emisije i zagušenje; i

(l) poboljšanju pristupa najudaljenijim regijama i drugim udaljenim, otočnim i perifernim regijama.

ODJELJAK 4.

INFRASTRUKTURA CESTOVNOG PROMETA

Članak 29.

Dijelovi infrastrukture

1. Infrastruktura za cestovni prijevoz osobito obuhvaća:

(a) ceste, uključujući:

i. mostove;

ii. tunele;

iii. raskrižja;

iv. raskrižja izvan razine;

v. petlje;

vi. zaustavne trake; i

vii. infrastrukturu za ublažavanje utjecaja na okoliš, uključujući rješenja za očuvanje faune ili ublažavanja buke;

(b) povezanu opremu, uključujući sustave vaganja u pokretu;

(c) digitalnu infrastrukturu i sustave IKT-a u području prijevoza;

(d) pristupne ceste do multimodalnih teretnih terminala;

(e) veze teretnih terminala i logističkih platformi s drugim vrstama prijevoza u transeuropskoj prometnoj mreži;

(f) autobusne kolodvore;

(g) infrastrukturu povezanu s objektima za alternativna goriva; i

www.parlament.gv.at

(h) parkirališta i odmorišta, uključujući sigurna i zaštićena parkirališta za gospodarska vozila.

2. Ceste iz stavka 1. točke (a) ovog članka i utvrđene na zemljovidima iz Priloga I. ceste su koje imaju važnu ulogu u teretnom i putničkom prometu na velike udaljenosti, integriraju glavna gradska i gospodarska središta i povezane su s drugim vrstama prijevoza.

3. Oprema povezana s cestama iz stavka 1. točke (b) posebno može uključivati opremu za upravljanje prometom, informiranje i sustav vođenja prometa, naplatu cestarina i korisničkih naknada, sigurnost, smanjenje negativnih učinaka na okoliš, opskrbu ili punjenje vozilâ na alternativni pogon te sigurna i zaštićena parkirališta za gospodarska vozila.

Članak 30.

Zahtjevi u pogledu prometne infrastrukture za sveobuhvatnu mrežu

1. Države članice osiguravaju:

(a) da se sigurnost infrastrukture za cestovni prijevoz osigurava, prati i, prema potrebi, poboljšava u skladu s Direktivom 2008/96/EZ;

(b) da se ceste projektiraju, grade ili rekonstruiraju i održavaju uz visoke standarde kvalitete i sigurnosti;

(c) da se ceste projektiraju, grade ili rekonstruiraju i održavaju uz visoku razinu zaštite okoliša, među ostalim, prema potrebi, primjenom mjera za smanjenje buke te prikupljanjem, pročišćavanjem i odvodnjom vode;

(d) da su cestovni tuneli dulji od 500 m u skladu s Direktivom 2004/54/EZ Europskog parlamenta i Vijeća[1];

[1] 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.).

www.parlament.gv.at

(e) da je, prema potrebi, interoperabilnost sustava za naplatu cestarine u skladu s Direktivom (EU) 2019/520 Europskog parlamenta i Vijeća[1] i s Provedbenom uredbom Komisije (EU) 2020/204[2] i Delegiranom uredbom Komisije (EU) 2020/203[3];

(f) da se, prema potrebi, cestarine i korisničke naknade naplaćuju u skladu s Direktivom 1999/62/EZ Europskog parlamenta i Vijeća[4];

(g) da je svaki inteligentni prometni sustav u infrastrukturi za cestovni prijevoz u skladu s Direktivom 2010/40/EU i da je uveden u skladu s delegiranim aktima donesenima na temelju te direktive; i

(h) da se infrastruktura za alternativna goriva u cestovnu mrežu uvede u skladu s Uredbom (EU) 2023/1804.

2. Države članice osiguravaju da do 31. prosinca 2050. ceste iz članka 29. stavka 1. točke (a) u sveobuhvatnoj mreži ispunjavaju sljedeće zahtjeve:

(a) cesta je projektirana, izgrađena ili rekonstruirana konkretno za promet motornih vozila;

(b) odmorišta su dostupna na maksimalnoj međusobnoj udaljenosti od 100 km i imaju sigurna i dostatna parkirna mjesta i odgovarajuće objekte, uključujući sanitarne prostore, koji ispunjavaju potrebe raznolike radne snage; i

(c) sustavi za vaganje u pokretu u prosjeku su postavljeni svakih 300 km u mreži države članice.

Za potrebe prvog podstavka točke (c), pri ugradnji sustava vaganja u pokretu države članice mogu se usredotočiti na cestovne dionice s visokim intenzitetom teretnog prometa. Sustavi vaganja u pokretu omogućuju identificiranje vozila i skupova vozila koja vjerojatno premašuju najveće dopuštene mase utvrđene u Direktivi 96/53/EZ.

---

1 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.).

2 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.).

3 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.).

4 Direktiva 1999/62/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 1999. o naknadama koje se naplaćuju za upotrebu cestovnih infrastruktura za vozila (SL L 187, 20.7.1999., str. 42.).

www.parlament.gv.at

3. Države članice osiguravaju uvođenje ili upotrebu sredstava za otkrivanje događaja ili uvjeta povezanih sa sigurnosti na cestama te prikupljanje relevantnih podataka o cestovnom prometu radi pružanja osnovnih općih prometnih informacija o sigurnosti na cestama kako su utvrđeni u Delegiranoj uredbi Komisije(EU) br. 886/2013[1]:

(a) za postojeću infrastrukturu sveobuhvatne mreže do 31. prosinca 2030.; i

(b) za novu infrastrukturu sveobuhvatne mreže do 31. prosinca 2050. ili, ako je dionica ceste dovršena prije, do datuma njezina dovršetka.

4. Na zahtjev države članice, Komisija u opravdanim slučajevima donosi provedbene akte kojima se odobravaju izuzeća od zahtjeva utvrđenog u stavku 2. u pogledu cesta ako gustoća prometa ne premašuje 10000 vozila dnevno u oba smjera ili na temelju određenih geografskih ili znatnih fizičkih ograničenja, negativnih rezultata socioekonomske analize troškova i koristi ili znatnih negativnih učinaka na okoliš ili bioraznolikost. Svaki takav zahtjev mora biti potkrijepljen dostatnim obrazloženjem, uzimajući u obzir i to da dotične infrastrukture podliježu procjenama učinka, revizijama i inspekcijama sigurnosti na cestama te, prema potrebi, korektivnim mjerama u skladu s Direktivom 2008/96/EZ. Zahtjev za izuzeća prema potrebi se koordinira sa susjednom državom članicom ili državama članicama. Susjedne države članice mogu dostaviti mišljenje državi članici koja traži izuzeće. Država članica svojem zahtjevu prilaže mišljenja susjednih država članica. Država članica može zatražiti odobrenje nekoliko izuzeća u jednom zahtjevu.

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

Komisija može zatražiti dodatne informacije od države članice najkasnije 30 kalendarskih dana od primitka zahtjeva na temelju prvog podstavka. Ako Komisija smatra da su dostavljene informacije nedostatne, može zatražiti od države članice da dopuni te dodatne informacije u roku od 30 kalendarskih dana od primitka tih dodatnih informacija.

Komisija donosi odluku o zatraženom izuzeću najkasnije šest mjeseci od primitka zahtjeva na temelju prvog podstavka ili, ako su dotične države članice dostavile dodatne informacije na temelju trećeg podstavka, najkasnije četiri mjeseca od posljednjeg primitka tih informacija, ovisno o tome

---

[1] 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.).

www.parlament.gv.at

koji je datum kasniji. Ako Komisija ne donese izričitu odluku unutar tih rokova, smatra se da je izuzeće odobreno.

Komisija obavješćuje druge države članice o izuzećima koja su odobrena na temelju ovog članka.

Članak 31.

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 30. stavkom 1.

2. Države članice osiguravaju da ceste iz članka 29. stavka 1. točke (a) ispunjavaju sljedeće zahtjeve, do 31. prosinca 2030. za cestovnu infrastrukturu osnovne mreže i do 31. prosinca 2040. za cestovnu infrastrukturu proširene osnovne mreže:

(a) ceste su projektirane, izgrađene ili rekonstruirane konkretno za promet motornih vozila;

(b) ceste imaju, osim na posebnim mjestima ili privremeno, odvojene kolničke trake za promet u dva smjera međusobno odijeljene razdjelnim trakom koji nije namijenjen za promet ili nekim drugim sredstvom kojim se osigurava jednaka razina sigurnosti; i

(c) ceste se na istoj razini ne križaju ni s jednom cestom, željezničkom ili tramvajskom prugom, biciklističkom stazom ili pješačkom stazom.

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

(a) na cestama osnovne mreže i proširene osnovne mreže dostupna su odmorišta na maksimalnoj međusobnoj udaljenosti od 60 km, koja imaju sigurna i dostatana parkirna mjesta i odgovarajuće objekte, uključujući sanitarne prostore, koji ispunjavaju potrebe raznolike radne snage; i

(b) ispunjava zahtjeve iz članka 30. stavka 2. točke (c).

4. Države članice do 31. prosinca 2040.osiguravaju razvoj sigurnih i zaštićenih parkirališta duž cesta osnovne mreže i proširene osnovne mreže ili unutar udaljenosti od 3 km od najbližeg izlaza s ceste transeuropske mreže, pri čemu je najveća prosječna udaljenost između takva dva parkirališta 150 km, koja imaju dovoljan broj parkirnih mjesta za gospodarska vozila i ispunjavaju zahtjeve utvrđene u članku 8.a stavku 1. Uredbe (EZ) br. 561/2006. Države članice mogu se usredotočiti na cestovne dionice s velikim intenzitetom teretnog prometa.

www.parlament.gv.at

5. Države članice osiguravaju da cestovna infrastruktura ispunjava zahtjeve utvrđene u članku 30. stavku 3.:

(a) za postojeću infrastrukturu osnovne mreže do 31. prosinca 2025., a za postojeću infrastrukturu proširene osnovne mreže do 31. prosinca 2030.; i

(b) za novu infrastrukturu osnovne mreže do 31. prosinca 2030., a za novu infrastrukturu proširene osnovne mreže do 31. prosinca 2040. ili, ako je dionica ceste dovršena prije, do datuma njezina dovršetka.

6. Na zahtjev države članice, Komisija u opravdanim slučajevima donosi provedbene akte kojima se odobravaju izuzeća od zahtjeva utvrđenih u stavcima 2., 3. i 4. u pogledu cesta ako gustoća prometa ne premašuje 10000 vozila dnevno u oba smjera ili na temelju određenih geografskih ili znatnih fizičkih ograničenja, negativnih rezultata socioekonomske analize troškova i koristi ili znatnih negativnih učinaka na okoliš ili bioraznolikost. Svaki takav zahtjev mora biti potkrijepljen dostatnim obrazloženjem, uzimajući u obzir i to da dotične infrastrukture podliježu procjenama učinka, revizijama i inspekcijama sigurnosti na cestama te, prema potrebi, korektivnim mjerama u skladu s Direktivom 2008/96/EZ. U slučaju prekograničnih dionica zahtjevi za izuzeća koordiniraju se sa susjednom državom članicom ili državama članicama. Susjedne države članice mogu dostaviti mišljenje državi članici koja traži izuzeće. Država članica svojem zahtjevu prilaže mišljenja susjednih država članica. Država članica može zatražiti odobrenje nekoliko izuzeća u jednom zahtjevu.

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

Komisija može zatražiti dodatne informacije od države članice najkasnije 30 kalendarskih dana od primitka zahtjeva na temelju prvog podstavka. Ako Komisija smatra da su dostavljene informacije nedostatne, može zatražiti od države članice da dopuni te dodatne informacije u roku od 30 kalendarskih dana od primitka tih dodatnih informacija.

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

Komisija obavješćuje druge države članice o izuzećima koja su odobrena na temelju ovog članka.

Članak 32.

Dodatni prioriteti za razvoj cestovne infrastrukture

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

(a) poboljšanju i promicanju sigurnosti na cestama, uzimajući u obzir potrebe nezaštićenih i svih drugih sudionika u cestovnom prometu, posebno osoba sa smanjenom pokretljivošću;

(b) ublažavanju zagušenja na postojećim cestama, posebno inteligentnim upravljanjem prometom, uključujući dinamične naknade ili cestarine zbog zagušenja ovisno o dobu dana, tjednu ili sezoni;

(c) unapređenju procesâ digitalizacije i automatizacije te uvođenju inovativnih tehnologija za poboljšanje kontrole usklađenosti s pravnim okvirom Unije za cestovni prijevoz, uključujući pametne i automatizirane provedbene alate i komunikacijsku infrastrukturu;

(d) pri izgradnji ili rekonstrukciji cestovne infrastrukture, osiguravanju kontinuiteta i pristupačnosti pješačkih i biciklističkih staza radi promicanja aktivnih vrsta prijevoza i, prema potrebi, poboljšanju infrastrukture za aktivnu mobilnost; i

(e) razvoju sigurnih i zaštićenih parkirališta koja imaju dovoljno parkirnih mjesta za gospodarska vozila i ispunjavaju zahtjeve utvrđene u članku 8.a stavku 1. Uredbe (EZ) br. 561/2006 o sveobuhvatnoj mreži.

ODJELJAK 5.

INFRASTRUKTURA ZRAČNOG PROMETA

Članak 33.

Dijelovi infrastrukture

1. Infrastruktura za zračni prijevoz osobito obuhvaća:

(a) zračni prostor, rute i koridore;

(b) zračne luke, uključujući infrastrukturu i opremu potrebnu za zemaljske aktivnosti i prijevoz unutar područja zračne luke te vertiportove;

(c) veze od zračnih luka do drugih vrsta prijevoza u transeuropskoj prometnoj mreži;

www.parlament.gv.at

(d) sustave ATM-a/ANS-a i povezanu opremu, uključujući satelitske uređaje;

(e) infrastrukturu povezanu s alternativnim gorivima i infrastrukturu za opskrbu električnom energijom zrakoplova u mirovanju;

(f) infrastrukturu za proizvodnju alternativnih goriva na području zračne luke te poboljšanje energetske učinkovitosti i smanjenje emisija kojima se utječe na klimatske promjene, emisija u okoliš i emisija buke iz zračnih luka ili emisija iz povezanih aktivnosti kao što su zemaljske usluge, operacije zrakoplova i zemaljski prijevoz putnika;

(g) infrastrukturu za odvojeno sakupljanje otpada, sprečavanje nastanka otpada i aktivnosti u području kružnoga gospodarstva; i

(h) svemirske centre.

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

(a) ukupni godišnji opseg tereta u teretnoj zračnoj luci iznosi najmanje 0,2 % ukupnog godišnjeg opsega tereta svih zračnih luka u Uniji;

(b) ukupni godišnji opseg putničkog prometa kroz putničku zračnu luku iznosi najmanje 0,1 % ukupnog godišnjeg putničkog prometa svih zračnih luka u Uniji, osim ako je dotična zračna luka udaljena više od 100 km od najbliže zračne luke u sveobuhvatnoj mreži ili više od 200 km ako u regiji u kojoj se nalazi zračna luka postoji željeznička pruga za velike brzine.

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

Članak 34.

Zahtjevi u pogledu prometne infrastrukture za osnovnu mrežu i sveobuhvatnu mrežu

1. Države članice osiguravaju:

(a) da su do 31. prosinca 2040. zračne luke transeuropske prometne mreže s ukupnim godišnjim opsegom putničkog prometa većim od 12 milijuna putnika povezane s transeuropskom željezničkom mrežom, među ostalim, ako je to moguće, sa željezničkom mrežom velikih brzina kojom se omogućuju usluge prijevoza na velike udaljenosti, osim ako određena geografska ili znatna fizička ograničenja sprečavaju takvo povezivanje;

(b) da su zračne luke transeuropske prometne mreže s ukupnim godišnjim opsegom putničkog prometa većim od četiri milijuna i manjim od 12 milijuna putnika povezane s transeuropskom željezničkom mrežom ili, ako se zračna luka nalazi unutar ili u blizini urbanog čvora transeuropske željezničke mreže, s tim urbanim čvorom, i to željeznicom, podzemnom željeznicom, lakom željeznicom, tramvajem, žičarom ili, iznimno, drugim rješenjima za javni prijevoz s nultom stopom emisija, do 31. prosinca 2050., osim ako određena geografska ili znatna fizička ograničenja sprečavaju takvo povezivanje;

www.parlament.gv.at

(c) da svaka zračna luka transeuropske prometne mreže 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 Vijeća[1], primjenjuju na infrastrukturu za zračni prijevoz;

(e) da infrastruktura za upravljanje zračnim prometom omogućuje provedbu jedinstvenog europskog neba, u skladu s uredbama (EZ) br. 549/2004, (EZ) br. 550/2004, (EZ) br. 551/2004 i (EU) 2018/1139, i zračnog prijevoza kako bi se poboljšala učinkovitost i održivost Europskog zrakoplovnog sustava te provedbenih pravila i specifikacija Unije;

(f) da se infrastruktura za alternativna goriva u zračne luke uvede u skladu s Uredbom (EU) 2023/1804; i

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

Ukupni godišnji opseg putnika iz prvog podstavka točaka (a), (b) i (g) temelji se na posljednjem dostupnom trogodišnjem prosjeku 18. srpnja 2024., na temelju statističkih podataka koje objavljuje Eurostat.

2. Na zahtjev države članice, Komisija u opravdanim slučajevima donosi provedbene akte kojima se odobravaju izuzeća od zahtjeva utvrđenih u stavku 1. točkama (a), (b) i (g) na temelju određenih geografskih ili znatnih fizičkih ograničenja, nepostojanja željezničkog sustava na državnom području, negativnih rezultata socioekonomske analize troškova i koristi ili znatnih negativnih učinaka na okoliš ili bioraznolikost. Svaki takav zahtjev dostatno je obrazložen. Države članice mogu zatražiti odobrenje nekoliko izuzeća u jednom zahtjevu.

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

Komisija može zatražiti dodatne informacije od države članice najkasnije 30 kalendarskih dana od primitka zahtjeva na temelju prvog podstavka. Ako Komisija smatra da su dostavljene informacije nedostatne, može zatražiti od države članice da dopuni te dodatne informacije u roku od 30 kalendarskih dana od primitka tih dodatnih informacija.

---

[1] 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.).

www.parlament.gv.at

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

Komisija obavješćuje druge države članice o izuzećima koja su odobrena na temelju ovog članka.

Članak 35.

Dodatni prioriteti za razvoj infrastrukture za zračni prijevoz

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

(a) povećanju energetske i operativne učinkovitosti zračnih luka;

(b) podupiranju provedbe jedinstvenog europskog neba i interoperabilnih sustava, posebno onih razvijenih u okviru projekta SESAR u skladu s Europskim glavnim planom upravljanja zračnim prometom, uključujući one kojima je cilj osigurati sigurnu i potpunu integraciju novih zračnih vozila s posadom i bez posade;

(c) unapređenju procesâ digitalizacije i automatizacije, posebno u cilju povećanja sigurnosti i zaštite;

(d) poboljšanju multimodalne međupovezanosti zračnih luka i infrastrukture drugih vrsta prijevoza te, prema potrebi, zračnih luka i urbanih čvorova;

(e) poboljšanju održivosti i ublažavanju utjecaja na klimatske promjene, utjecaja na okoliš i utjecaja buke, posebno uvođenjem novih tehnologija i inovacija, alternativnih goriva, zrakoplova s nultim i niskim emisijama te infrastrukture s nultim i niskim emisijama ugljika i druge infrastrukture za alternativna goriva u skladu s Uredbom (EU) 2023/1804, kao i goriva u skladu s Uredbom (EU) 2023/2405 Europskog parlamenta i Vijeća[1];

(f) povezivanju zračnih luka sveobuhvatne mreže i osnovne mreže s ukupnim godišnjim opsegom putničkog prometa manjim od četiri milijuna putnika s mrežom i, prema potrebi, odgovarajućim urbanim čvorovima, kako su utvrđeni u Prilogu II., i to željeznicom, podzemnom željeznicom, lakom željeznicom, tramvajima ili, iznimno, drugim rješenjima za javni prijevoz s nultom stopom emisija; i

(g) infrastrukturi za opskrbu zrakoplova u mirovanju pretkondicioniranim zrakom na parkirališnim mjestima bez kontakta i s kontaktom u zračnim lukama transeuropske

[1] Uredba (EU) 2023/2405 Europskog parlamenta i Vijeća od 18. listopada 2023. o osiguravanju jednakih uvjeta tržišnog natjecanja za održiv zračni prijevoz (ReFuelEU Aviation) (SL L, 2023/2405, 31.10.2023., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj).

www.parlament.gv.at

prometne mreže s ukupnim godišnjim opsegom putničkog prometa manjim od četiri milijuna putnika.

ODJELJAK 6.

INFRASTRUKTURA ZA MULTIMODALNE TERETNE TERMINALE

Članak 36.

Utvrđivanje multimodalnih teretnih terminala

1. Multimodalni teretni terminali transeuropske prometne mreže terminali su koji su na raspolaganju svim prijevoznicima i korisnicima bez diskriminacije i:

(a) koji se nalaze u morskim lukama ili uz morske luke transeuropske prometne mreže, kako su navedene u Prilogu II.;

(b) koji se nalaze u lukama ili uz luke unutarnjih plovnih putova transeuropske prometne mreže, kako su navedene u Prilogu II.;

(c) koji se nalaze u zračnim lukama transeuropske prometne mreže, kako su navedene u Prilogu II.; ili

(d) koji su klasificirani kao željezničko-cestovni terminali ili terminali duž unutarnjih plovnih putova transeuropske prometne mreže, kako su navedeni u Prilogu II.

2. Države članice ulažu sve moguće napore kako bi osigurale dostatne kapacitete multimodalnih teretnih terminala za potrebe transeuropske prometne mreže, uzimajući u obzir aktualne i buduće prometne tokove, posebno tokove u urbanim čvorovima, industrijskim središtima, lukama i logističkim čvorištima.

3. Države članice do 19. srpnja 2027. provode analizu tržišta i prognostičku analizu multimodalnih teretnih terminala na svojem državnom području. U toj se analizi barem:

(a) razmatraju aktualni i budući tokovi teretnog prometa, prema vrsti prijevoza;

(b) utvrđuju postojeći multimodalni teretni terminali transeuropske prometne mreže na njihovu državnom području i procjenjuju potrebe za novim multimodalnim teretnim terminalima ili dodatnim pretovarnim kapacitetima u postojećim terminalima; i

(c) ispituje način osiguravanja odgovarajuće raspodjele multimodalnih teretnih terminala s odgovarajućim pretovarnim kapacitetom kako bi se zadovoljile potrebe utvrđene u točki (b), pritom se uzimaju u obzir terminali koji se nalaze na graničnim područjima susjednih država članica.

www.parlament.gv.at

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

Države članice bez odgode obavješćuju Komisiju o rezultatima analize.

4. Ako se analizom iz stavka 3. utvrdi potreba za novim multimodalnim teretnim terminalima ili dodatnim pretovarnim kapacitetima na postojećim terminalima, države članice izrađuju akcijski plan za razvoj mreže multimodalnih teretnih terminala, uključujući lokacije na kojima su takve potrebe utvrđene.

Akcijski plan dostavlja se Komisiji najkasnije 12 mjeseci nakon dovršetka analize iz stavka 3.

Na temelju tog akcijskog plana države članice Komisiji dostavljaju popis željezničko-cestovnih terminala i terminala duž unutarnjih plovnih putova za koje predlažu da se dodaju u priloge I. i II.

5. Kako bi bili dio transeuropske prometne mreže i kako bi bili navedeni u Prilogu II., željezničko-cestovni terminal ili terminal duž unutarnjih plovnih putova ispunjava barem jedan od sljedećih uvjeta:

(a) godišnji pretovar tereta premašuje 800000 tona u slučaju nerasutog tereta ili 0,1 % odgovarajućeg ukupnog godišnjeg opsega tereta pretovarenog u svim morskim lukama Unije u slučaju rasutog tereta;

(b) riječ je o glavnom željezničko-cestovnom terminalu koji je država članica odredila za tu regiju razine NUTS 2 ako u regiji razine NUTS 2 nema željezničko-cestovnog terminala koji je u skladu s točkom (a);

(c) država članica predložila je da se doda u priloge I. i II. u skladu sa stavkom 4. ovog članka.

Članak 37.

Dijelovi 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;

www.parlament.gv.at

(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 u području prijevoza relevantne za učinkovito funkcioniranje terminala, kao što su sustavi koji olakšavaju planiranje infrastrukturnog kapaciteta, prijevoz, veze među vrstama prijevoza i pretovar; i

(e) infrastrukturu za alternativna goriva.

Članak 38.

Zahtjevi u pogledu prometne infrastrukture

1. Države članice ulažu sve moguće napore kako bi na pravedan i nediskriminirajući način osigurale da svi multimodalni teretni terminali, koji su na raspolaganju svim prijevoznicima i korisnicima bez diskriminacije i za koje se naplaćuju transparentne i nediskriminirajuće pristojbe u morskim lukama i lukama unutarnjih plovnih putova navedenima u Prilogu II. i na svim željezničko-cestovnim terminalima i terminalima duž unutarnjih plovnih putova koji su naznačeni na zemljovidima iz Priloga I. i navedeni u Prilogu II., ispunjavaju sljedeće zahtjeve:

(a) povezani su s najmanje dvije vrste prijevoza koje su dostupne na tom području;

(b) do 31. prosinca 2030. opremljeni su u terminalu ili unutar udaljenosti od 3 km od terminala najmanje jednim mjestom za punjenje, kako je definirano u članku 2. točki 52. Uredbe (EU) 2023/1804, namijenjenom za teška vozila i, prema potrebi, jednom postajom za opskrbu gorivom, kako je definirana u članku 2. točki 59. te uredbe, koja se upotrebljava za vodik i koja je namijenjena za teška vozila; i

(c) do 31. prosinca 2030. opremljeni su digitalnim alatima kojima se olakšava:

i. učinkovito funkcioniranje terminala, što može uključivatisvjetlosne senzore, sustav za upravljanje terminalom, sustave za digitalnu prijavu i odjavu vozača, kamere ili druge senzore na pretovarnoj opremi i pružne sustave kamera; i

ii. protok informacija unutar terminala te između različitih vrsta prijevoza u logističkom lancu i terminala koji mogu razmjenjivati informacije s pomoću otvorenih i interoperabilnih sustava.

2. Države članice ulažu sve moguće napore kako bi na pravedan i nediskriminirajući način osigurale da do 31. prosinca 2030. ti multimodalni teretni terminali iz stavka 1., koji su povezani sa željezničkom mrežom i u kojima se obavlja vertikalni pretovar, imaju dostatne pretovarne kapacitete i mogu primati sljedeće vrste intermodalnih utovarnih jedinica koje se prenose dizalicom: kontejner, izmjenjivi sanduk ili poluprikolicu.

www.parlament.gv.at

3. Države članice ulažu sve moguće napore kako bi na pravedan i nediskriminirajući način osigurale da do 31. prosinca 2040. multimodalni teretni terminali iz stavka 1. koji su povezani s osnovnom željezničkom mrežom ili proširenom osnovnom 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.

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

4. Na zahtjev države članice, Komisija u opravdanim slučajevima donosi provedbene akte kojima se odobravaju izuzeća u pogledu zahtjeva iz ovog članka na temelju određenih geografskih ili znatnih fizičkih ograničenja, posebno ako se terminal nalazi na prostorno ograničenom području, ili negativnih rezultata socioekonomske analize troškova i koristi ili znatnih negativnih učinaka na okoliš ili bioraznolikost. Svaki takav zahtjev dostatno je obrazložen. Država članica može zatražiti odobrenje nekoliko izuzeća u jednom zahtjevu.

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

Komisija može zatražiti dodatne informacije od države članice najkasnije 30 kalendarskih dana od primitka zahtjeva na temelju prvog podstavka. Ako Komisija smatra da su dostavljene informacije nedostatne, može zatražiti od države članice da dopuni te dodatne informacije u roku od 30 kalendarskih dana od primitka tih dodatnih informacija.

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

Komisija obavješćuje druge države članice o izuzećima koja su odobrena na temelju ovog članka.

Članak 39.

Dodatni prioriteti za razvoj infrastrukture za multimodalni prijevoz

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

www.parlament.gv.at

(a) olakšavanju međusobnog povezivanja različitih vrsta prijevoza;

(b) uklanjanju glavnih tehničkih i administrativnih prepreka multimodalnom prijevozu, među ostalim uvođenjem eFTI-ja;

(c) razvoju neometanog protoka informacija koji omogućuje pružanje usluga prijevoza u cijelom transeuropskom prometnom sustavu;

(d) olakšavanju interoperabilnosti za razmjenu podataka, pristup podacima i ponovnu upotrebu podataka unutar različitih vrsta prijevoza i među njima;

(e) promicanju, prema potrebi, sporednih kolosijeka i multimodalnih teretnih terminala u transeuropskoj prometnoj mreži koji omogućuju prihvat vlakova duljine 740 m bez manipulacije;

(f) proširenju i elektrifikaciji sporednih kolosijeka za odlazak i dolazak, prilagodbama signalno-sigurnosnih sustava i poboljšanju konfiguracije kolosijeka;

(g) promicanju, prema potrebi, prelaska sporednih kolosijeka na europsku standardnu nominalnu širinu kolosijeka od 1435 mm; i

(h) promicanju multimodalne prometne infrastrukture kojom se olakšava djelotvoran prelazak na održive vrste prijevoza.

ODJELJAK 7.

GRADSKI ČVOROVI

Članak 40.

Sastavnice urbanih čvorova

1. Urbani čvor osobito obuhvaća:

(a) prometnu infrastrukturu u urbanom čvoru koji je dio transeuropske prometne mreže, uključujući obilaznice; i

(b) točke pristupa transeuropskoj prometnoj mreži, koje su otvorene svim prijevoznicima i korisnicima na nediskriminirajući način, osobito luke i zračne luke te željezničke stanice, autobusne kolodvore i multimodalne teretne terminale.

2. Gradovi u središtu svakog urbanog čvora transeuropske prometne mreže navedeni su u Prilogu II. Kako bi bio dio transeuropske prometne mreže i kako bi bio naveden u Prilogu II., urbani čvor mora imati 100 000 stanovnika ili više ili, ako takav urbani čvor ne postoji u regiji NUTS 2, on je glavni čvor te regije NUTS 2.

www.parlament.gv.at

Članak 41.

Zahtjevi u pogledu urbanih čvorova

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

(a) dostupnost infrastrukture za punjenje i opskrbu alternativnim gorivima u skladu s Uredbom (EU) 2023/1804;

(b) do 31. prosinca 2027.:

i. donošenje i praćenje plana održive gradske mobilnosti za svaki urbani čvor koji, među ostalim, uključuje mjere za integraciju različitih vrsta prijevoza i prelazak na održivu mobilnost, za promicanje učinkovite mobilnosti s nultim i niskim emisijama, uključujući gradsku logistiku, za smanjenje onečišćenja zraka i onečišćenja bukom i, prema potrebi, za ocjenjivanje pristupačnosti prijevoza za korisnika; i

ii. prikupljanje i dostavljanje Komisiji podataka o gradskoj mobilnosti po urbanom čvoru u područjima održivosti, sigurnosti i pristupačnosti u skladu s pokazateljima i metodologijom iz stavka 2.;

(c) do 31. prosinca 2030., razvoj multimodalnih putničkih čvorišta kako bi se olakšale veze prvog i posljednjeg kilometra, među ostalim pristup infrastrukturi javnog prijevoza i aktivna mobilnost, pri čemu ta putnička čvorišta imaju barem jednu postaju za punjenje, kako je definirana u članku 2. točki 52. Uredbe (EU) 2023/1804, koja je namijenjena za obične i turističke autobuse; Države članice razmatraju i razvoj postaje za opskrbu gorivom u takvim čvorištima, kako je definirana u članku 2. točki 59. te uredbe, koja se upotrebljava za vodik namijenjen za obične i turističke autobuse; i

(d) do 31. prosinca 2040., podložno socioekonomskoj analizi troškova i koristi, razvoj barem jednog multimodalnog teretnog terminala, ako takav terminal još ne postoji, s dostatnim pretovarnim kapacitetom unutar ili u blizini urbanog čvora.

Jedan multimodalni teretni terminal može biti namijenjen za nekoliko urbanih čvorova i nalaziti se u samom urbanom čvoru ili u njegovoj blizini. Države članice o tome na odgovarajući način obavješćuju Komisiju.

2. Pri donošenju i praćenju planova održive gradske mobilnosti lokalna tijela, u suradnji s nacionalnim tijelima, ako je to relevantno, ulažu sve moguće napore kako bi osigurala da su planovi održive gradske mobilnosti u skladu sa smjernicama iz Priloga V., uzimajući pritom u obzir transeuropske prometne tokove na velike udaljenosti.

Najkasnije do 19. srpnja 2025. Komisija donosi provedbeni akt kojim se:

(a) utvrđuju, u ograničenom broju, pokazatelji koji se trebaju upotrebljavati za prikupljanje podataka iz stavka 1. točke (b) ovog članka;

www.parlament.gv.at

(b) utvrđuju metodologije za prikupljanje i dostavljanje podataka na temelju stavka 1. ovog članka; i

(c) navode pojedinačni rokovi za dostavljanje takvih podataka.

Ti su rokovi od tri do pet godina.

Provedbeni akt priprema se u bliskoj suradnji s državama članicama i njihovim regionalnim i lokalnim tijelima te se pritom uzimaju u obzir dostupnost i pristupačnost podataka na lokalnoj razini, kao i postojeći planovi gradske mobilnosti.

Taj se provedbeni akt donosi u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 61. stavka 3.

3. Najkasnije 19. srpnja 2025. Komisija uspostavlja i internetsko sučelje koje relevantnim tijelima omogućuje podnošenje planova održive gradske mobilnosti i pokazatelja iz stavka 1. točke (b), a državama članicama omogućuje da osiguraju da su planovi održive gradske mobilnosti i pokazatelji podneseni.

4. Do 19. srpnja 2025. države članice, ne dovodeći u pitanje članak 8. stavak 5., određuju nacionalnu kontaktnu točku za planove održive gradske mobilnosti i uspostavljaju nacionalni program planova održive gradske mobilnosti s ciljem pružanja potpore urbanim čvorovima u donošenju i provedbi planova održive gradske mobilnosti iz stavka 1. točke (b) podtočke i. ovog članka.

Članak 42.

Dodatni prioriteti za urbane čvorove

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

(a) vezama prvog i posljednjeg kilometra između i do točaka pristupa transeuropskoj prometnoj mreži iz članka 40. stavka 1. točke (b) kako bi se povećala učinkovitost transeuropske prometne mreže, kao što su podzemne željeznice ili tramvaji;

(b) neometanoj međupovezanosti infrastrukture transeuropske prometne mreže i infrastrukture regionalnog i lokalnog održivog prometa, koja može uključivati:

i. kad je riječ o putnicima, mogućnost pristupa informacijama, rezerviranja, plaćanja putovanja i preuzimanja karata putem multimodalnih digitalnih usluga mobilnosti kako bi se omogućili optimizirani planovi putovanja za vozila u cilju poboljšanja upravljanja prometnim tokovima, sigurnosti na cestama te smanjenja zagušenja i onečišćenja zraka; i

www.parlament.gv.at

ii. kad je riječ o teretu, gradsku logistiku kako bi se poboljšala konsolidacija isporuka u gradskim područjima, kao što su mikročvorišta i biciklistička logistička čvorišta, posebno ona povezana s infrastrukturom za željeznički i vodni prijevoz;

(c) održivoj, neometanoj i sigurnoj međupovezanosti infrastrukture za putnički prijevoz između željezničke infrastrukture, cestovne infrastrukture i, prema potrebi, infrastrukture unutarnjih plovnih putova, infrastrukture za zračni prijevozi i pomorske infrastrukture, među ostalim integraciji aktivnih vrsta prijevoza, posebno pri izgradnji ili rekonstrukciji prometne infrastrukture;

(d) održivoj, neometanoj i sigurnoj međupovezanosti infrastrukture za teretni prijevoz između željezničke infrastrukture, cestovne infrastrukture i, prema potrebi, infrastrukture unutarnjih plovnih putova, infrastrukture za zračni prijevoz i pomorske infrastrukture, kao i odgovarajućih veza s logističkim platformama i objektima;

(e) ublažavanju izloženosti gradskih područja negativnim učincima tranzitnog željezničkog i cestovnog prijevoza;

(f) promicanju učinkovitog prijevoza s niskom razinom buke i nultim emisijama, uključujući ozelenjivanje gradskih voznih parkova za putnike i teret;

(g) prema potrebi, povećanju modalnog udjela javnog prijevoza i aktivnih vrsta prijevoza putem mjera usmjerenih prvenstveno na mobilnost putnika u korist tih vrsta prijevoza, uključujući sigurnu i zaštićenu infrastrukturu za aktivne vrste prijevoza;

(h) promicanju učinkovite gradske isporuke tereta s niskom razinom buke i niskom razinom ugljika;

(i) prema potrebi, povećanju pristupačnosti i povezivosti između gradskih i ruralnih područja te pristupu pametnom, održivom i cjenovno pristupačnom prijevozu; i

(j) donošenju konkretnih mjera kojima se potiče šire uvođenje alata IKT-a i inteligentnih prometnih sustava, s otvorenim pristupom za sve prijevoznike kako bi se omogućili optimizirani planovi putovanja za vozila s ciljem poboljšanja upravljanja prometnim tokovima, smanjenja zagušenja, onečišćenja zraka i poboljšanja sigurnosti na cestama, kao i informacija u stvarnom vremenu o dostupnosti infrastrukture za alternativna goriva.

POGLAVLJE IV.

ODREDBE O PAMETNOM I OTPORNOM PRIJEVOZU

Članak 43.

Sustavi IKT-a u području prijevoza

1. Sustavi IKT-a u području prijevoza omogućuju upravljanje kapacitetima i prometom te razmjenu informacija unutar različitih vrsta prijevoza i među njima za potrebe multimodalnog prijevoza i usluga povezanih s prijevozom s dodanom vrijednošću te radi poboljšanja otpornosti,

www.parlament.gv.at

sigurnosti, zaštite i operativne i okolišne učinkovitosti, smanjenja zagušenja, kao i pojednostavnjenja administrativnih postupaka. Sustavi IKT-a u području prijevoza olakšavaju i neometano povezivanje infrastrukture i pokretne imovine.

2. Sljedeći sustavi IKT-a u području prijevoza uvode se diljem Unije u skladu s posebnim odredbama utvrđenima pravom Unije i u okviru njih kako bi se osigurala prisutnost skupa interoperabilnih osnovnih kapaciteta u svim državama članicama:

(a) za željeznice: ERTMS, telematske aplikacije za usluge teretnog i putničkog prijevoza kako su definirane u tehničkim specifikacijama za interoperabilnost, posebno rezultati Zajedničkog poduzeća Shift2Rail i Zajedničkog poduzeća za europsku željeznicu;

(b) za unutarnje plovne putove: RIS;

(c) za cestovni prijevoz: ITS;

(d) za pomorski prijevoz: usluge u okviru VTMIS-a za upravljanje prometom brodova i EMSWe za razmjenu informacija;

(e) za zračni prijevoz: sustavi ATM-a/ANS-a, posebno oni razvijeni u okviru projekta SESAR; i

(f) za multimodalni prijevoz: eFTI.

3. Države članice mogu, prema potrebi, na koordiniran i usklađen način promicati i druge sustave IKT-a u području prijevoza u transeuropskoj prometnoj mreži. Oni mogu uključivati poboljšanja digitalizacije za željeznice, promicanje Unijina prostora za podatke o mobilnosti i okvira kojima se olakšava razmjena podataka među poduzećima, ako ih je Unija uspostavila, radi transparentnosti i optimizacije lanca opskrbe te odgovarajuću infrastrukturu IKT-a kojom se omogućuje pametna provedba na temelju razmjene podataka u stvarnom vremenu između gospodarskih subjekata i provedbenih tijela koja je potrebna za provjeru usklađenosti s primjenjivim regulatornim zahtjevima, među ostalim dok su vozila u pokretu.

Članak 44.

Održive usluge teretnog prijevoza

Države članice promiču projekte od zajedničkog interesa u okviru kojih se pružaju učinkovite usluge teretnog prijevoza za koje se upotrebljava infrastruktura transeuropske prometne mreže i koji doprinose smanjenju emisija stakleničkih plinova i drugih negativnih socioekonomskih utjecaja i utjecaja na okoliš, kao što je onečišćenje zraka i onečišćenje bukom, te čiji je cilj:

www.parlament.gv.at

(a) poboljšanje održive upotrebe prometne infrastrukture, uključujući učinkovito upravljanje tom infrastrukturom;

(b) promicanje uvođenja inovativnih usluga prijevoza, uključujući veze u pomorskom prijevozu na kraćim relacijama u okviru europskog pomorskog prostora, sustavâ IKT-a u području prijevoza te razvoja pomoćne infrastrukture potrebne za ostvarivanje uglavnom okolišnih i sigurnosnih ciljeva tih usluga;

(c) olakšavanje usluga multimodalnog prijevoza, uključujući potrebne prateće protoke informacija, i poboljšanje suradnje među sudionicima u logističkom lancu, što uključuje otpremnike, prijevoznike, pružatelje usluga i njihove korisnike;

(d) poticanje učinkovitosti resursa i prijevoza s nultim i niskim emisijama, posebno u području tehnologija, prijevoza, vuče vozila, pogonskih/parnih sustava te planiranja sustava i prijevoza; ili

(e) poboljšanje veza s najugroženijim i najizoliranijim dijelovima Unije, posebno najudaljenijim regijama i drugim udaljenim, otočnim, perifernim i planinskim regijama te rijetko naseljenim područjima, kojima se promiču redovite i česte usluge.

Članak 45.

Nove tehnologije i inovacije

Kako bi transeuropska prometna mreža pratila inovativni tehnološki razvoj i primjenu inovativnih tehnologija, države članice i Komisija na koordiniran način promiču projekte od zajedničkog interesa koje su posebno usmjereni na:

(a) podupiranje i promicanje dekarbonizacije prijevoza prelaskom na vozila, vlakove, plovila i zrakoplove s nultim i niskim emisijama i s pogonom na alternativna goriva te drugih inovativnih i održivih prijevoznih i mrežnih tehnologija;

(b) promicanje održivih tehnologija u nastajanju radi poboljšanja i olakšavanja prijevoza i mobilnosti putnika i tereta;

(c) poboljšanje dekarbonizacije svih vrsta prijevoza poticanjem energetske učinkovitosti, uvođenje rješenja s nultim i niskim emisijama s pogonom na alternativna goriva te osiguravanje odgovarajuće infrastrukture, ako je to moguće putem sinergije s transeuropskom energetskom mrežom;

(d) podupiranje prihvaćanja i uvođenja novih digitalnih tehnologija, posebno promicanje infrastrukture za razmjenu podataka i povezivost koja bi pokrivala cijelu mrežu bez prekida kako bi se osigurala najviša razina i učinkovitost digitalne infrastrukture te postigle više razine automatizacije, s posebnim naglaskom na željezničkom sektoru;

(e) poboljšanje sigurnosti i održivosti kretanja osoba i prijevoza robe;

(f) poboljšanje poslovanja, upravljanja, pristupačnosti, interoperabilnosti, multimodalnosti i učinkovitosti mreže, među ostalim putem razvoja multimodalnih digitalnih usluga mobilnosti, kao što je razvoj rješenja „mobilnosti kao usluge”;

www.parlament.gv.at

(g) promicanje učinkovitih načina pružanja dostupnih i razumljivih informacija o međupovezanosti, interoperabilnosti i multimodalnosti te o utjecajima na okoliš odabranih vrsta prijevoza svim korisnicima i pružateljima usluga prijevoza;

(h) promicanje mjera za smanjenje negativnih vanjskih učinaka, kao što su zagušenje, narušavanje zdravlja i onečišćenje bilo koje vrste, uključujući onečišćenje bukom i emisije;

(i) uvođenje sigurnosne tehnologije;

(j) poboljšanje otpornosti prometne infrastrukture na poremećaje i klimatske promjene rekonstrukcijama i projektiranjem infrastrukture, kao i digitalnim kibernetički sigurnim rješenjima za zaštitu mreže u slučaju prirodnih katastrofa i katastrofa uzrokovanih ljudskim djelovanjem; i

(k) daljnje unapređenje razvoja i uvođenja sustava IKT-a i novih tehnologija u području prijevoza unutar različitih vrsta prijevoza i među njima.

Za potrebe prvog stavka točke (c), odgovarajuća prometna infrastruktura može:

i. uključivati pristup mreži, cjevovode i druga postrojenja potrebna za opskrbu energijom;

ii. uzimati u obzir sučelje infrastrukture i vozila, uključujući pametno i dvosmjerno punjenje;

iii. uključivati sustave IKT-a u području prijevoza;

iv. djelovati kao energetsko čvorište za različite vrste prijevoza kako bi se lokalna proizvodnja čiste energije povezala s aplikacijama za mobilnost s nultim emisijama; i

v. doprinositi uvođenju drugih tehnologija kojima se ubrzava dekarbonizacija gospodarstva.

Članak 46.

Otpornost infrastrukture

1. Pri planiranju i provedbi projekata od zajedničkog interesa države članice ulažu sve odgovarajuće napore kako bi poboljšale sigurnost i otpornost infrastrukture na klimatske promjene, prirodne opasnosti, hibridne prijetnje, katastrofe uzrokovane ljudskim djelovanjem, nesreće i prekide u radu, kao i namjerne poremećaje koji utječu na funkcioniranje prometnog sustava Unije. Pozornost se posebno posvećuje:

(a) međuovisnostima i povezanostima s drugim mrežama, kao što su telekomunikacijska mreža i elektroenergetska mreža, i njihovim kaskadnim učincima;

(b) sigurnosti, zaštiti i učinkovitosti u slučaju višestrukih opasnosti;

www.parlament.gv.at

(c) konstrukcijskoj kvaliteti infrastrukture tijekom njezina cijelog životnog ciklusa, pri čemu se posebna pozornost posvećuje okolišnim uvjetima i budućim predviđenim klimatskim uvjetima;

(d) potrebama u području civilne zaštite za odgovor na poremećaje, među ostalim u području prijevoza opasnog tereta; i

(e) kibernetičkoj sigurnosti i otpornosti infrastrukture, pri čemu se posebna pozornost posvećuje prekograničnoj infrastrukturi.

2. Projekti od zajedničkog interesa za koje se mora provesti procjena utjecaja na okoliš u skladu s Direktivom 2011/92/EU podliježu prilagodbi na klimatske promjene. Prilagodba na klimatske promjene provodi se uzimajući u obzir najnovije dostupne najbolje prakse i smjernice kako bi se osigurala otpornost prometnih infrastruktura na negativne učinke klimatskih promjena, procjenom ranjivosti na klimatske promjene i procjenom rizika, među ostalim odgovarajućim mjerama prilagodbe, te uključivanjem troškova emisija stakleničkih plinova u analizu troškova i koristi. Ne dovodeći u pitanje druge pravne akte Unije, takav se zahtjev ne primjenjuje na projekte za koje je postupak nabave u okviru procjene utjecaja na okoliš pokrenut do 18. srpnja 2024.

3. Do 19. srpnja 2026. Komisija, u bliskoj suradnji s dotičnim državama članicama, provodi procjenu otpornosti i ranjivosti osnovne mreže na posljedice klimatskih promjena na temelju koje može razraditi i javno objaviti najbolje prakse o mogućim mjerama prilagodbe kako bi se osigurala otpornost mreže.

Članak 47.

Rizici za sigurnost ili javni red

1. Države članice ulažu sve moguće napore kako bi osigurale da je infrastruktura transeuropske prometne mreže zaštićena od rizika za sigurnost ili javni red procjenom mogućih rizika za sigurnost ili javni red koji proizlaze iz sudjelovanja ili doprinosa poduzeća iz treće zemlje u projektu od zajedničkog interesa.

2. Pri utvrđivanju može li sudjelovanje poduzeća iz treće zemlje u projektu od zajedničkog interesa ili njegov doprinos takvom projektu utjecati na infrastrukturu zbog sigurnosti ili javnog reda države članice mogu razmatrati njegove moguće učinke, među ostalim na:

(a) opskrbu resursima ključnima za izgradnju, funkcioniranje i održavanje infrastrukture; i

www.parlament.gv.at

(b) pristup osjetljivim informacijama, uključujući osobne podatke, ili mogućnost kontroliranja takvih informacija povezanih s izgradnjom, funkcioniranjem i održavanjem infrastrukture.

Države članice mogu osobito uzeti u obzir i čimbenike navedene u članku 4. stavku 2. Uredbe (EU) 2019/452.

3. Ne dovodeći u pitanje Uredbu (EU) 2019/452, bilo koju državu članicu koja ima isključivu odgovornost za svoju nacionalnu sigurnost, kako je predviđeno u članku 4. stavku 2. UEU-a, i pravo svake države članice da zaštiti svoje osnovne sigurnosne interese u skladu s člankom 346. UFEU-a, kad god država članica smatra da bi sudjelovanje poduzeća iz treće zemlje u projektu od zajedničkog interesa ili njegov doprinos takvom projektu mogli utjecati na infrastrukturu u transeuropskoj prometnoj mreži zbog sigurnosti ili javnog reda, ta država članica obavješćuje Komisiju o svim odgovarajućim mjerama donesenima za ublažavanje takvog rizika.

4. Ovaj se članak ne primjenjuje na sudjelovanje fizičke osobe u projektu od zajedničkog interesa ili njezin doprinos takvom projektu, uključujući fizičku osobu koja u okviru poduzeća iz treće zemlje tijekom određenog razdoblja za drugu osobu i pod njezinim vodstvom obavlja usluge za koje ta fizička osoba zauzvrat prima naknadu.

Članak 48.

Vojna mobilnost

1. Pri izgradnji ili rekonstrukciji infrastrukture na onim dijelovima transeuropske prometne mreže koji se preklapaju s vojnom prometnom mrežom utvrđenom u ‚Vojnim zahtjevima za vojnu mobilnost unutar i izvan EU-a', koje je Vijeće odobrilo 26. lipnja 2023. i 23. listopada 2023., te u svakom naknadno odobrenom dokumentu kojim se revidiraju ti zahtjevi, države članice razmatraju potrebu, relevantnost i izvedivost nadilaženja zahtjeva utvrđenih u poglavlju III. ove Uredbe u svrhu prilagodbe težini, veličini ili opsegu vojnog prijevoza postrojbi i materijala.

2. Do 19. srpnja 2025. i uzimajući u obzir ustavne zahtjeve država članica, Komisija provodi studiju kako bi se utvrdile mogućnosti za hitna kretanja velikih razmjera diljem Unije, uključujući vojnu mobilnost. Komisija se tijekom provedbe te studije savjetuje s državama članicama.

Članak 49.

Održavanje i životni ciklus projekta

www.parlament.gv.at

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

(a) da se infrastruktura transeuropske prometne mreže održava tako da tijekom svojeg vijeka trajanja pruža visoku razinu usluge i sigurnosti prilagođenu prometnom toku te da se u fazi planiranja izgradnje ili rekonstrukcije uzimaju u obzir potrebe za preventivnim održavanjem, poboljšanja njezine otpornosti i procijenjeni troškovi tijekom vijeka trajanja infrastrukture;

(b) planiranje dugoročnog održavanja cestovne infrastrukture i, prema potrebi, infrastrukture unutarnjih plovnih putova; i

(c) u slučaju željezničke infrastrukture, dosljednost između potreba za održavanjem i obnovom koje su povezane s razvojem transeuropske prometne mreže i indikativne strategije za razvoj željezničke infrastrukture iz članka 8. stavka 1. Direktive 2012/34/EU i ugovora iz članka 30. Direktive 2012/34/EU.

Članak 50.

Pristupačnost za sve korisnike

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

(a) osobe pogođene siromaštvom u pogledu prijevoza ili osobe u ranjivom položaju, uključujući osobe s invaliditetom ili osobe smanjene pokretljivosti; i

(b) osobe koje žive u najudaljenijim i drugim udaljenim, ruralnim, otočnim, perifernim i planinskim regijama, kao i rijetko naseljenim područjima.

POGLAVLJE V.

PROVEDBA INSTRUMENATA EUROPSKIH PROMETNIH KORIDORA I HORIZONTALNIH PRIORITETA

Članak 51.

Instrument europskih prometnih koridora i horizontalni prioriteti

1. Europski prometni koridori instrument su za olakšavanje koordinirane provedbe dijelova osnovne mreže i proširene osnovne transeuropske prometne mreže te su osobito namijenjeni poboljšanju prekograničnih veza, dovršavanju veza koje nedostaju i uklanjaju uskih grla unutar Unije te, prema potrebi, poboljšanju veza s transeuropskom prometnom mrežom susjednih zemalja.

www.parlament.gv.at

2. Kako bi doveli do multimodalnog prijevoza kojim se učinkovito iskorištavaju resursi i doprinijeli koheziji poboljšanom teritorijalnom suradnjom, europski prometni koridori usmjereni su na:

(a) modalnu integraciju, osobito radi jačanja vrsta prijevoza najprihvatljivijih za okoliš, prvenstveno željeznice, unutarnjih plovnih putova i pomorskog prijevoza na kraćim relacijama;

(b) interoperabilnost i kontinuitet mreže;

(c) koordinirani razvoj infrastrukture za sve vrste prijevoza, posebno na prekograničnim dionicama, prvenstveno radi razvoja interoperabilnog željezničkog teretnog sustava i učinkovite željezničke putničke mreže na velike udaljenosti, među ostalim velikih brzina, u cijeloj Uniji, kao i radi osiguravanja učinkovite i održive integracije infrastrukture unutarnjih plovnih putova i pomorske infrastrukture s drugim vrstama prijevoza;

(d) podupiranje koordiniranog i integriranog razvoja i uvođenja inovativnih rješenja za digitalizaciju i interoperabilnost prijevoza; i

(e) promicanje uvođenja infrastrukture za alternativna goriva.

3. Europski prometni koridori omogućuju državama članicama da ostvare koordiniran i sinkroniziran pristup ulaganjima u infrastrukturu.

4. ERTMS i europski pomorski prostor dva su horizontalna prioriteta za provedbu transeuropske prometne mreže. Instrumenti uspostavljeni u skladu s ovim poglavljem olakšavaju pravodobno uvođenje ERTMS-a i integraciju infrastrukture i usluga pomorskog prijevoza u transeuropsku prometnu mrežu.

Članak 52.

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 te, prema potrebi susjednim zemljama koje su dio europskih prometnih koridora, jednog europskog koordinatora za svaki koridor i svaki horizontalni prioritet.

2. Europski koordinator bira se posebno na temelju njegova znanja iz područja prometa, financiranja ili socioekonomske procjene velikih projekata i procjene njihova utjecaja na okoliš, kao i na temelju njegova iskustva s oblikovanjem politika Unije. Europski koordinator bira se na mandat

www.parlament.gv.at

od najviše četiri godine koji se može obnoviti. Europski koordinator nadležan je za provedbu jednog koridora ili horizontalnog prioriteta.

3. Odlukom Komisije kojom se imenuje europski koordinator određuje se kako koordinator treba obavljati zadaće iz stavaka 5., 6. i 7.

4. Europski koordinator djeluje u ime i za račun Komisije koja osigurava potrebnu tajničku podršku.

5. Europski koordinator:

(a) podupire koordiniranu provedbu dotičnog europskog prometnog koridora ili horizontalnog prioriteta;

(b) izrađuje plan rada zajedno s dotičnim državama članicama i, prema potrebi, uz savjetovanje sa susjednim zemljama koje su dio europskih prometnih koridora te prati njegovu provedbu u skladu s člankom 54.;

(c) savjetuje se s forumom koridora u vezi s tim planom rada ili savjetodavnim forumom za horizontalne prioritete u vezi s njegovom provedbom te redovito izvješćuje forum o provedbi plana rada;

(d) izvješćuje države članice, susjedne zemlje koje su dio europskih prometnih koridora, Europski parlament i Komisiju te, prema potrebi, druge subjekte izravno uključene u razvoj europskog prometnog koridora ili horizontalnog prioriteta o svim poteškoćama na koje se naišlo, a posebno kad se pojave prepreke razvoju koridora ili horizontalnog prioriteta, kako bi pomogao u pronalasku odgovarajućih rješenja; i

(e) Europskom parlamentu, Vijeću, Komisiji i dotičnim državama članicama podnosi godišnje izvješće o stanju u vezi s napretkom postignutim u provedbi europskih prometnih koridora i horizontalnih prioriteta; u tom godišnjem izvješću o stanju naglasak je na napretku ostvarenom u vezi s ključnim prioritetima i ulaganjima, opisuje se vrsta problema nastalih tijekom njihove provedbe i predlažu se potencijalna rješenja.

6. Ne dovodeći u pitanje nadležnosti tijela za upravljanje željezničkim teretnim prijevozom na temelju Uredbe (EU) br. 913/2010 i nadležnost država članica u pogledu upravljanja infrastrukturom i njezina financiranja, europski koordinatori europskih prometnih koridora blisko surađuju s dotičnim državama članicama i tijelima za upravljanje željezničkim teretnim prijevozom kako bi:

(a) pomogli utvrditi prioritete i potrebe za ulaganjima za željeznički teretni prijevoz na željezničkim teretnim prugama europskih prometnih koridora uzimajući pritom u obzir koristi za transeuropsku prometnu mrežu i općenite datume dovršetka kako je utvrđeno u ovoj Uredbi; i

www.parlament.gv.at

(b) pratili učinkovitost usluga željezničkog teretnog prijevoza i utvrdili moguće prepreke, kao što su tehničke, administrativne i operativne prepreke, s posebnim naglaskom na prekograničnoj dimenziji te, prema potrebi, u vezi s tim daju preporuke.

7. Europski koordinatori europskih prometnih koridora:

(a) blisko surađuju s dotičnim državama članicama kako bi pomogli utvrditi prioritete i potrebe za ulaganjima za željezničke putničke pruge europskih prometnih koridora; i

(b) prate učinkovitost usluga željezničkog putničkog prijevoza i utvrđuju moguće prepreke, kao što su tehničke, administrativne i operativne prepreke, s posebnim naglaskom na prekograničnoj dimenziji te, prema potrebi, u vezi s tim daju preporuke.

8. Europski koordinatori europskih prometnih koridora blisko surađuju s dotičnim državama članicama kako bi olakšali, prema potrebi, kontakte i koordinaciju između predstavnika za pomorski prijevoz i predstavnika za prijevoz unutarnjim plovnim putovima s ciljem povećanja njihovih sinergija.

9. Na temelju članka 14. stavka 4. Uredbe (EU) 2021/1153 Komisija se 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 savjetuje s europskim koordinatorom kako bi se osigurala dosljednost i napredak svakog koridora ili horizontalnog prioriteta, pritom uzimajući u obzir mrežnu povezivost. Europski koordinator provjerava jesu li projekti koje države članice ili, prema potrebi, susjedne zemlje, predlažu za sufinanciranje u okviru CEF-a u skladu s prioritetima iz plana rada iz ovog članka stavka 5. točke (b).

10. Ako europski koordinator nije u mogućnosti obavljati svoj mandat na zadovoljavajući način i u skladu sa zahtjevima iz ovog članka, Komisija može u bilo kojem trenutku, nakon savjetovanja s dotičnim državama članicama, okončati taj mandat. Komisija obavješćuje Europski parlament i Vijeće o svojoj odluci i imenuje novog europskog koordinatora u skladu s postupkom utvrđenim u stavku 1.

Članak 53.

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

www.parlament.gv.at

koridora', dok mu u obavljanju zadaća koje se odnose na njegovu provedbu pomaže savjetodavni forum, odnosno ‚savjetodavni forum za horizontalni prioritet'.

2. Europski koordinator formalno osniva ‚forum koridora' i njime predsjeda. Dotične države članice dogovaraju članstvo u forumu koridora za svoj dio europskog prometnog koridora, osiguravaju da su u njemu zastupljena tijela za upravljanje željezničkim teretnim prijevozom i olakšavaju zastupanje drugih relevantnih upravitelja infrastrukture, kao što su tijela i uprave pomorskih luka i luka unutarnjih plovnih putova.

3. Komisija se savjetuje sa susjednim zemljama koje su dio europskih prometnih koridora o članstvu foruma koridora za njihove dijelove europskog prometnog koridora.

4. U dogovoru s dotičnim državama članicama europski koordinator može osnovati radne skupine koridora i predsjedati tim skupinama, koje su usredotočene na:

(a) interoperabilnost i uvođenje novih tehnologija i infrastrukture;

(b) koordiniran razvoj i provedbu infrastrukturnih projekata na prekograničnim dionicama;

(c) usluge prekograničnog željezničkog putničkog prijevoza;

(d) operativna uska grla;

(e) urbane čvorove;

(f) suradnju s trećim zemljama; i

(g) druge teme koje se smatraju potrebnima.

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

5. Europski koordinator osniva savjetodavni forum za horizontalni prioritet i njime predsjeda. Dotične države članice i, prema potrebi i u dogovoru s dotičnim državama članicama, predstavnici dotičnih susjednih zemalja i relevantnih sektora mogu sudjelovati u savjetodavnom forumu za horizontalni prioritet. Svaka država članica imenuje jednog odgovornog nacionalnog predstavnika uključenog u koordinaciju uvođenja ERTMS-a u toj državi članici koji sudjeluje u savjetodavnom forumu za ERTMS. Europski koordinator može osnovati i ad hoc radne skupine.

6. Dotične države članice surađuju s europskim koordinatorom, sudjeluju u forumu koridora i savjetodavnom forumu za horizontalni prioritet te europskom koordinatoru dostavljaju informacije

www.parlament.gv.at

potrebne za obavljanje zadaća iz ovog članka, uključujući informacije o razvoju koridorâ iz relevantnih nacionalnih planova i programa kojima se doprinosi razvoju transeuropske prometne mreže.

7. Europski koordinator može se savjetovati s regionalnim i lokalnim vlastima, upraviteljima infrastrukture, prijevoznicima i posebno onima koji su članovi tijela za upravljanje željezničkim teretnim prijevozom, industrijom opskrbe, korisnicima prijevoza i relevantnim dionicima u vezi s planom rada i njegovom provedbom. Isto tako, kad je riječ o provedbi projekata od zajedničkog interesa koji su obuhvaćeni područjem primjene Direktive (EU) 2021/1187, može se savjetovati i s imenovanim tijelima kako su definirana u članku 2. točki 6. te direktive. Osim toga, europski koordinator odgovoran za ERTMS blisko surađuje s Agencijom Europske unije za željeznice, osnovanom Uredbom (EU) 2016/796 Europskog parlamenta i Vijeća[1], i Zajedničkim poduzećem za europsku željeznicu, a europski koordinator za europski pomorski prostor blisko surađuje s Europskom agencijom za pomorsku sigurnost, osnovanom Uredbom (EZ) br. 1406/2002 Europskog parlamenta i Vijeća[2].

Članak 54.

Plan rada europskog koordinatora

1. Svaki europski koordinator europskih prometnih koridora i dvaju horizontalnih prioriteta izrađuje, najkasnije do 19. srpnja 2026. i svake četiri godine nakon toga, 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 i, prema potrebi, susjednim zemljama koje su dio europskog prometnog koridora te uz savjetovanje s forumom koridora i tijelima za upravljanje željezničkim teretnim prijevozom ili savjetodavnim forumom za horizontalni prioritet. Dotične države članice odobravaju plan rada europskog prometnog koridora. Provodi se savjetovanje sa susjednim zemljama koje su dio europskog koridora. Komisija informativno dostavlja plan rada Europskom parlamentu i Vijeću.

---

[1] Uredba (EU) 2016/796 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o Agenciji Europske unije za željeznice i stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 881/2004 (SL L 138, 26.5.2016., str. 1.).

[2] Uredba (EZ) br. 1406/2002 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. lipnja 2002. o osnivanju Europske agencije za pomorsku sigurnost (SL L 208, 5.8.2002., str. 1.).

www.parlament.gv.at

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

3. U planu rada za europski prometni koridor detaljno se analizira stanje provedbe dotičnog koridora, što posebno uključuje:

(a) opis značajki koridora, posebno prekograničnih dionica;

(b) analizu usklađenosti koridora sa zahtjevima u pogledu prometne infrastrukture iz ove Uredbe te napredak ostvaren u vezi s tim, uključujući moguća kašnjenja;

(c) utvrđivanje veza koje nedostaju i uskih grla koji otežavaju razvoj koridora, pri čemu se posebna pozornost posvećuje prekograničnim dionicama;

(d) analizu potrebnih ulaganja, uključujući različite izvore financiranja namijenjene ili predviđene, ili oboje, za provedbu projekata potrebnih za razvoj i dovršetak koridora, posebno prekograničnih dionica;

(e) opis mogućih rješenja za potrebna ulaganja i uska grla, posebno za putničke i teretne pruge i veze koridora, s ciljem ispunjavanja rokova utvrđenih u ovoj Uredbi;

(f) plan, koji može sadržavati prijelazne okvirne ključne etape i koji je usmjeren na uklanjanje fizičkih, tehničkih, digitalnih, operativnih i administrativnih prepreka unutar različitih vrsta prijevoza i među njima te na unapređenje učinkovitog i pristupačnog multimodalnog prijevoza, pri čemu se posebna pozornost posvećuje željeznici i njezinim prekograničnim dionicama i nacionalnim vezama koje nedostaju.

Za potrebe analize ulaganjâ i pripreme plana europski koordinator:

i. uzima u obzir nacionalne planove i programe iz članka 60. stavka 1. ove Uredbe;

ii. surađuje s izvršnim odborom i upravnim odborom koridora u skladu s člankom 11. Uredbe (EU) br. 913/2010 u aspektima povezanima sa željezničkim teretnim prijevozom;

iii. uzima u obzir elemente analize relevantne za koridor, akcijske planove koje su izradile države članice na temelju članka 36. stavka 4. ove Uredbe i popis iz članka 18. točke (b) Uredbe (EU) br. 913/2010 za aspekte povezane s multimodalnim teretnim terminalima;

iv. uzima u obzir rezultate praćenja provedenog u skladu s člankom 52. stavkom 7. točkom (b) za aspekt povezan s uslugama putničkog prijevoza; i

v. uzima u obzir preporuke Europskog revizorskog suda i rad imenovanih tijela kako je utvrđeno u Direktivi (EU) 2021/1187;

(g) rezultate praćenja učinkovitosti željezničkog teretnog prometa koji provode tijela za upravljanje željezničkim teretnim prijevozom u skladu s člankom 19. stavkom 2. Uredbe (EU) br. 913/2010 te popis ciljeva, ciljnih vrijednosti i mjera za koridore utvrđenih u skladu

www.parlament.gv.at

s člankom 9. stavku 1. Uredbe (EU) br. 913/2010, kako bi se ostvarili operativni prioriteti iz članka 19. ove Uredbe;

(h) u suradnji s dotičnim državama članicama, relevantnim lokalnim tijelima i nacionalnim kontaktnim točkama za planove održive gradske mobilnosti utvrđivanje mjera u urbanim čvorovima koje mogu doprinijeti djelotvornom funkcioniranju teretnog i putničkog prijevoza na koridoru i postizanju ciljeva transeuropske prometne mreže, uz istodobno poštovanje relevantnih planova održive gradske mobilnosti;

(i) utvrđivanje prioriteta za razvoj koridora u suradnji s dotičnim državama članicama;

(j) analizu mogućih učinaka klimatskih promjena na infrastrukturu i, prema potrebi, predloženih mjera za jačanje otpornosti na klimatske promjene; i

(k) mjere koje je potrebno poduzeti kako bi se ublažile emisije stakleničkih plinova, buka i, prema potrebi, drugi negativni vanjski učinci.

4. Europski koordinator nudi potporu državama članicama i, ako je to primjereno i relevantno, susjednim zemljama u provedbi plana rada, posebno u pogledu:

(a) utvrđivanja prioriteta u nacionalnom planiranju pomažući u utvrđivanju problema s provedbom i uskih grla, među ostalim operativnih problema, 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; i

(c) rada nadzornog tijela ili sličnog upravljačkog tijela jednog subjekta, prema potrebi, na koordinaciji ili izgradnji prekograničnih infrastrukturnih projekata ili upravljanju tim projektima, u skladu s člankom 8. stavkom 6.

Članak 55.

Provedbeni akti

1. Ne dovodeći u pitanje članak 8. stavak 5. ove Uredbe, Komisija, podložno odobrenju dotičnih država članica u skladu s člankom 172. drugim stavkom UFEU-a, donosi provedbene akte za provedbu svakog europskog prometnog koridora koji obuhvaćaju njegove glavne prekogranične dionice, kao i ograničenog broja drugih posebnih projekata na nacionalnim dionicama koji su ključni za funkcioniranje koridora kako bi se uvele veze koje nedostaju ili uklonila najvažnija uska grla. Odabir projekata koje treba uključiti u provedbene akte temelji se na analizi dogovorenoj s državama članicama u prvom planu rada europskih koordinatora izrađenom u skladu s člankom 54. ove Uredbe. Cilj je provedbenih akata osigurati usklađeno utvrđivanje prioriteta za planiranje infrastrukture i ulaganja utvrđivanjem okvirnih ključnih etapa i očekivanog vremenskog okvira za

www.parlament.gv.at

provedbu utvrđenih projekata. Provedbeni akti izrađuju se u bliskoj suradnji s dotičnim državama članicama i ažuriraju svake četiri godine ili na zahtjev tih država članica.

Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 61. stavka 3.

2. Ne dovodeći u pitanje članak 8. stavak 5. ove Uredbe i podložno odobrenju dotičnih država članica u skladu s člankom 172. drugim stavkom UFEU-a, Komisija može donijeti provedbene akte za provedbu prekograničnih dionica ili za provedbu horizontalnih prioriteta. Provedbeni akti izrađuju se u bliskoj suradnji s dotičnim državama članicama i ažuriraju svake četiri godine ili na zahtjev tih država članica.

Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 61. stavka 3.

3. Komisija donosi provedbene akte radi izmjene provedbenih akata iz stavaka 1. i 2. kako bi se uzeli u obzir ostvareni napredak, kašnjenja na koja se naišlo ili ažurirani nacionalni programi. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 61. stavka 3.

4. Do potpune provedbe provedbenih akata iz ovog članka i osim ako je drukčije određeno u tim provedbenim aktima, dotične države članice svake dvije godine Komisiji dostavljaju izvješće o ostvarenom napretku, u kojem posebno navode financijske obveze preuzete u planu nacionalnog proračuna. Izvješće se može odnositi na informacije prikupljene u skladu s člankom 57.

Članak 56.

Suradnja sa susjednim zemljama uključenima u europske prometne koridore i horizontalni prioriteti

1. Europski koordinator europskog prometnog koridora ili horizontalnog prioriteta koji se proteže na određene susjedne zemlje ima pravo surađivati s tim zemljama i uključiti ih u relevantne aktivnosti koridora, kao što su forum koridora ili radne skupine kako su uspostavljeni u skladu s člankom 53. stavcima 2. i 4. ili, ako je primjenjivo, u savjetodavni forum za horizontalni prioritet.

2. Europski koordinator može surađivati i s međunarodnim organizacijama pri provedbi aktivnosti povezanih s europskim prometnim koridorima ili horizontalnim prioritetom koji se protežu na susjedne zemlje koje su članice tih međunarodnih organizacija.

www.parlament.gv.at

3. Unija može sklopiti sporazume na visokoj razini s dotičnim susjednim zemljama kako bi se postigao koordiniran i sinkroniziran pristup u pogledu provedbe europskih prometnih koridora i horizontalnih prioriteta.

POGLAVLJE VI.

ZAJEDNIČKE ODREDBE

Članak 57.

Izvješćivanje i praćenje

1. Države članice obavješćuju Komisiju redovito, u potpunosti i transparentno o napretku ostvarenom u pogledu dovršetka transeuropske prometne mreže putem provedbe projekata od zajedničkog interesa i o ulaganjima u tu svrhu.

2. Te informacije uključuju godišnje tehničke podatke povezane sa zahtjevima u pogledu prometne infrastrukture utvrđenima u poglavlju III., osim ako su takve informacije već prikupljene na razini transeuropske prometne mreže za potrebe drugih aplikacija ili baza podataka Unije.

3. To dostavljanje podataka osigurava se na automatski način putem interaktivnog geografskog i tehničkog informacijskog sustava za transeuropsku prometnu mrežu (TENtec). Dok funkcija automatske razmjene podataka u TENtec-u ne postane potpuno operativna, to se dostavljanje podataka osigurava svake dvije godine.

4. Kad je riječ o ulaganjima povezanima s projektima od zajedničkog interesa, države članice svake dvije godine dostavljaju financijske podatke u obliku godišnjih agregiranih podataka po vrsti prijevoza i mreži (osnovna mreža, proširena osnovna mreža i sveobuhvatna mreža).

5. Komisija donosi provedbene akte kojima se utvrđuje popis tehničkih podataka koje treba dostaviti na temelju stavka 2. ovog članka. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 61. stavka 3.

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

www.parlament.gv.at

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

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

Članak 58.

Ažuriranje mreže

1. Podložno odobrenju dotične države članice u skladu s člankom 172. drugim stavkom UFEU-a, Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 62. ove Uredbe radi izmjene priloga I. i II. kako bi:

(a) uzela u obzir promjene koje proizlaze iz kvantitativnih pragova utvrđenih u članku 21. stavku 3. točki (a), članku 25. stavku 4. točkama (a) i (b) te članku 33. stavku 2. i iz kvantitativnih pragova i kvalitativnih zahtjeva iz članka 25. stavka 4. točke (c). u tom pogledu Komisija:

i. uključuje luke unutarnjih plovnih putova, morske luke i zračne luke u sveobuhvatnu mrežu ako je dokazano da posljednji trogodišnji prosjek njihova opsega prometa premašuje relevantni prag; i

ii. isključuje morske luke i zračne luke iz sveobuhvatne mreže ako je dokazano da je prosjek njihova opsega prometa tijekom posljednjih šest godina manji od 85 % relevantnog praga, osim za morske luke uključene u sveobuhvatnu mrežu za koje su ispunjeni uvjeti utvrđeni u članku 25. stavku 4. točki (d) ili (e), ili na zahtjev dotične države članice;

(b) uključila luke unutarnjih plovnih putova, morske luke i zračne luke u sveobuhvatnu ili osnovnu mrežu, na zahtjev dotične države članice ako je ta infrastruktura stekla dodatnu europsku dodanu vrijednost zbog svoje geostrateške važnosti za Uniju i ako je dokazano da su ispunjeni zahtjevi relevantnog odjeljka u poglavlju III. ili, alternativno, ako je razumno opravdano da će se ispuniti relevantni rokovi za usklađivanje s tim zahtjevima;

(c) uključila urbane čvorove u transeuropsku prometnu mrežu ako je dokazano da ispunjavaju zahtjeve utvrđene u članku 40. stavku 2.;

(d) isključila urbane čvorove iz transeuropske prometne mrežu ako je dokazano da više ne ispunjavaju zahtjeve utvrđene u članku 40. stavku 2., na zahtjev dotične države članice;

(e) isključila urbane čvorove koji ispunjavaju zahtjeve iz članka 40. stavka 2. iz transeuropske prometne mreže na zahtjev dotične države članice u iznimnim i opravdanim slučajevima, uz suglasnost relevantnih tijela dotičnog urbanog čvora;

www.parlament.gv.at

(f) uključila u transeuropsku prometnu mrežu željezničko-cestovne terminale i terminale duž unutarnjih plovnih putova koje je utvrdila država članica u skladu s člankom 36. stavkom 5., isključila željezničko-cestovne terminale iz transeuropske prometne mreže na zahtjev dotične države članice ili isključila multimodalne teretne terminale iz članka 36. stavka 1. točaka (a), (b) i (c) na zahtjev dotičnih država članica; ili

(g) prilagodila, na temelju informacija koje je dostavila dotična država članica u skladu s člankom 57. stavkom 1., zemljovide za cestovnu i željezničku infrastrukturu te infrastrukturu unutarnjih plovnih putova na strogo ograničen način kako bi se odrazio napredak postignut u pogledu dovršetka mreže; pri prilagodbi tih zemljovida Komisija ne prilagođava trasiranje dionice koje nadilazi ono što je dopušteno na temelju relevantne odluke o odobrenju projekta.

Prilagodbe iz prvog podstavka točke (a) temelje se na najnovijim dostupnim statističkim podacima koje objavljuje Eurostat ili, ako ti statistički podaci nisu dostupni, na podacima nacionalnih statističkih ureda država članica, pri čemu se isključuju godine na koje utječu nepredviđeni događaji koji uzrokuju znatno smanjenje prometnih tokova.

Pri isključivanju urbanih čvorova iz transeuropske prometne mreže, kako je navedeno u prvom podstavku točki (d), na zahtjev države članice zahtjevu se prilaže mišljenje relevantnih tijela dotičnog urbanog čvora.

Prilagodba iz prvog podstavka točke (g) može uključivati prilagodbu statusa novih izgradnji koje su na zemljovidima prilogâ označene kao točkaste linije, uključujući, uz suglasnost susjedne države članice ili više njih, njihove prekogranične veze. Prilagodba može uključivati i rekonstrukciju prekograničnih dionica, uz suglasnost obiju uključenih država članica.

2. Delegiranim aktom koji uključuje urbani čvor u Prilogu II., na temelju ovog članka stavka 1. točke (c):

(a) produljuju se rokovi utvrđeni u članku 41. stavku 1. točkama (b) i (c) za tri godine, do 31. prosinca 2030. odnosno 31. prosinca 2033.; i, za urbane čvorove uključene u Prilog II. nakon isteka rokova utvrđenih u članku 41. stavku 1. točkama (b) ili (c) ti se rokovi produljuju za tri godine nakon stupanja na snagu tog delegiranog akta; i

(b) produljuje se primjenjivi rok za ispunjavanje zahtjeva iz članka 41. stavka 1. točke (d) za pet godina, do 31. prosinca 2045.; i, za urbane čvorove uključene u Prilog II. nakon isteka roka utvrđenog u članku 41. stavku 1. točki (d) taj se rok produljuje za pet godina nakon stupanja na snagu tog delegiranog akta.

3. Delegiranim aktom koji uključuje željezničko-cestovni terminal u prilozima I. i II., na temelju stavka 1. točke (f) ovog članka:

www.parlament.gv.at

(a) produljuju se rokovi utvrđeni u članku 38. stavku 1. točki (c) i članku 38. stavku 2. za tri godine, do 31. prosinca 2033.; i, za željezničko-cestovne terminale uključene u priloge I. i II. nakon isteka rokova utvrđenih u članku 38. stavku 1. točki (c) i članku 38. stavku 2. ti se rokovi produljuju za tri godine nakon stupanja na snagu tog delegiranog akta; i

(b) produljuje se rok utvrđen u članku 38. stavku 3. za pet godina, do 31. prosinca 2045.; i, za željezničko-cestovne terminale uključene u priloge I. i II. nakon isteka roka utvrđenog u članku 38. stavku 3. taj se rok produljuje za pet godina nakon stupanja na snagu tog delegiranog akta.

4. Projekt od zajedničkog interesa koji se odnosi na infrastrukturu nedavno uključenu u transeuropsku prometnu mrežu putem delegiranog akta donesenog na temelju stavka 1. prihvatljiv je za financijsku pomoć Unije u okviru instrumenata dostupnih za transeuropsku prometnu mrežu od datuma stupanja na snagu tog delegiranog akta.

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

5. Podložno članku 172. drugom stavku UFEU-a Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 62. ove Uredbe radi izmjene njezina Priloga IV. kako bi uključila ili prilagodila okvirne zemljovide mreža prometne infrastrukture susjednih zemalja. Takvi delegirani akti temelje se na sporazumima na visokoj razini o mrežama prometne infrastrukture između Unije i dotičnih susjednih zemalja.

Članak 59.

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. Za projekte od zajedničkog interesa koji su obuhvaćeni područjem primjene Direktive (EU) 2021/1187 moraju se poštovati njezini zahtjevi. Komisija promiče razmjenu dobre prakse u tom pogledu, posebno u pogledu savjetovanja s osobama u ranjivom položaju i njihova uključivanja.

Članak 60.

Usklađivanje nacionalnih planova s prometnom politikom Unije

www.parlament.gv.at

1. Države članice osiguravaju da su nacionalni planovi i programi koji doprinose razvoju transeuropske prometne mreže usklađeni s prometnom politikom Unije te s prioritetima i rokovima utvrđenima u ovoj Uredbi. Također uzimaju u obzir, među ostalim, prioritete utvrđene u planovima rada za relevantne koridore i horizontalne prioritete dotičnih država članica i, prema potrebi, provedbene akte iz članka 55. stavaka 1. i 2.

2. Države članice dostavljaju Komisiji relevantne nacrte nacionalnih planova planova ili programa koji doprinose razvoju transeuropske prometne mreže ili njihov sažetak, kao i sve njihove značajne izmjene što je prije moguće nakon pokretanja javnog savjetovanja o tom planu ili programu.

Komisija može izdati mišljenje o usklađenosti nacrta nacionalnih planova i programa s prioritetima utvrđenima u ovoj Uredbi i prioritetima utvrđenima u planovima rada odgovarajućih europskih prometnih koridora i horizontalnih prioriteta te u provedbenim aktima donesenima u skladu s člankom 55. stavcima 1. i 2. To mišljenje ne utječe na valjanost nacionalnih planova i programa i ne sprečava njihovo donošenje i primjenu.

Države članice Komisiji dostavljaju i konačne nacionalne planove ili programe nakon njihova donošenja.

Članak 61.

Postupak odbora

1. Komisiji pomaže odbor. Navedeni odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011.

2. Za potrebe članka 23. stavka 3. drugog podstavka ove uredbe Komisiji pomaže odbor osnovan na temelju članka 7. Direktive Vijeća 91/672/EEZ[1].

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.

[1] 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.).

www.parlament.gv.at

Članak 62.

Izvršavanje delegiranja ovlasti

1. Ovlast za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji podložno uvjetima utvrđenima u ovom članku.

2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 11. stavka 3. i članka 58. stavaka 1. i 5. dodjeljuje se Komisiji na razdoblje od pet godina počevši od 18. srpnja 2024. 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 58. stavaka 1. i 5. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv počinje proizvoditi učinke sljedećeg dana od dana objave spomenute odluke u *Službenom listu Europske unije* ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.

4. Prije donošenja delegiranog akta Komisija se savjetuje sa stručnjacima koje je imenovala svaka država članica u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.

5. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.

6. Delegirani akt donesen na temelju članka 11. stavka 3. i članka 58. 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 63.

Preispitivanje

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

U procjeni se uzima u obzir godišnje izvješće o stanju koje su europski koordinatori izradili na temelju članka 52. stavka 5. točke (e) i planovi rada koje su izradili na temelju članka 54. stavka 1., kao i nacionalni planovi i programi iz članka 60. stavka 1.

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

(a) usklađenosti s ovom Uredbom;

(b) napredak u provedbi ove Uredbe, uključujući moguća kašnjenja;

(c) promjene u tokovima putničkog i teretnog prijevoza;

(d) kretanja u nacionalnom ulaganju u prometnu infrastrukturu; i

(e) potrebe za izmjenom ove Uredbe.

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

3. U okviru tog preispitivanja Komisija provodi evaluaciju toga mogu li se proširena osnovna mreža i sveobuhvatna mreža, kako su predviđene u ovoj Uredbi, uskladiti s poglavljima II., III. i IV. do rokova 31. prosinca 2040. i 31. prosinca 2050., kako je primjenjivo, uzimajući u obzir gospodarsko i proračunsko stanje u Uniji i pojedinačnim državama članicama. Komisija, uz savjetovanje s državama članicama, provodi evaluaciju i toga 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 64.

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 usporedbi s početnim očekivanim vremenskim okvirom utvrđenim u provedbenim aktima iz članka 55. Komisija od dotične države članice ili više njih može zatražiti da dostave razloge za kašnjenje. Država članica ili više njih dostavljaju te razloge u roku od tri mjeseca od zahtjeva. Komisija se na temelju danog odgovora savjetuje s dotičnom državom članicom ili više njih radi rješavanja problema koji je prouzročio kašnjenje.

www.parlament.gv.at

2. Ako je dionica s kojom se kasni povezana s europskim prometnim koridorom, uključuje se europski koordinator radi davanja potpore državama članicama u rješavanju problema.

3. Ne dovodeći u pitanje postupak utvrđen u članku 258. UFEU-a i članku 8. stavku 5. ove Uredbe, Komisija može, nakon što razmotri razloge koje je dostavila dotična država članica ili više njih na temelju prvog stavka ovog članka, u slučaju da se znatno kašnjenje početka ili dovršetka radova na osnovnoj mreži, proširenoj osnovnoj mreži ili sveobuhvatnoj mreži može pripisati državi članici ili više njih bez odgovarajućeg obrazloženja, dotičnom državama članicama dostaviti preporuke u svrhu uklanjanja tog kašnjenja i sprečavanja ili smanjenja daljnjih kašnjenja.

Članak 65.

Izuzeća

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

Odredbe članka 17. koje se odnose na europsku standardnu nominalnu širinu kolosijeka od 1435 mm ne primjenjuju se na Irsku, otoke i najudaljenije regije.

Članak 66.

Izmjene Uredbe (EU) 2021/1153

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

Članak 67.

Izmjene Uredbe (EU) br. 913/2010

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

1. članak 1. zamjenjuje se sljedećim:

‚Članak 1.

Svrha i područje primjene

www.parlament.gv.at

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

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

2. članak 2. zamjenjuje se sljedećim:

‚Članak 2.

Definicije

1. Za potrebe ove Uredbe primjenjuju se definicije utvrđene u članku 3. Direktive 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 21. studenoga 2012. o uspostavi jedinstvenog Europskog željezničkog prostora[1].

2. Pored definicija iz stavka 1.:

(a) „teretni koridor" znači željezničke teretne pruge europskog prometnog koridora kako su utvrđene u članku 11. stavku 1. Uredbe (EU) 2024/1679 Europskog parlamenta i Vijeća od 13. srpnja 2024. o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže[2] i u Prilogu III. toj uredbi, uključujući željezničku infrastrukturu i njezinu opremu te relevantne željezničke usluge u skladu s Direktivom 2012/34/EU;

(b) „provedbeni plan" znači dokument u kojem su predstavljena sredstva, strategija i mjere koje dotične stranke namjeravaju provesti, a koje su potrebne i dostatne za organizaciju teretnog koridora i upravljanje njime;

(c) „terminal" znači objekt koji se nalazi na teretnom koridoru posebno predviđen za utovar ili istovar robe na teretne vlakove ili iz njih i za integraciju usluga željezničkog teretnog prijevoza s uslugama cestovnog, pomorskog, riječnog i zračnog prijevoza te za sastavljanje ili izmjenu sastava teretnih vlakova; i, ako je potrebno, obavljanje graničnih postupaka na granicama s europskim trećim zemljama;

(d) „europski koordinator" znači koordinator iz članka 52. Uredbe (EU) 2024/1679.'

3. naslov poglavlja II. zamjenjuje se sljedećim:

‚*ORGANIZACIJA TERETNIH KORIDORA I UPRAVLJANJE NJIMA*';

4. članak 3. zamjenjuje se sljedećim:

[1] SL L 343, 14.12.2012., str. 32.
[2] SL L, 2024/1679, 28.6.2024., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj;

‚Članak 3.

Organizacija teretnih koridora i upravljanje njima

1. Države članice i upravitelji infrastrukture odgovorni za teretni koridor koji je dio tog europskog prometnog koridora prilagođavaju upravljanje teretnim koridorom od 18. srpnja 2024. ili, u slučaju izmjene trasiranja europskog prometnog koridora na temelju članka 11. stavka 3. Uredbe (EU) 2024/1679, u roku od 18 mjeseci od datuma te izmjene. U opravdanim slučajevima i nakon suglasnosti Komisije to se razdoblje može produljiti na 24 mjeseca. Izvršni odbor i upravni odbor teretnog koridora donose mjere potrebne za prilagodbu organizacije teretnog koridora i upravljanja njime u skladu s člancima od 9. do 19. ove Uredbe novom geografskom trasiranju.

2. Izvršni odbor teretnog koridora može odlučiti riješiti administrativne i operativne aspekte te aspekte interoperabilnosti usluga međunarodnog željezničkog putničkog prijevoza na koridoru. Članci 11. i 14. ne primjenjuju se na te usluge.’

5. brišu se članci od 4. do 7.;

6. članak 8. mijenja se kako slijedi:

(a) stavci 1. i 2. zamjenjuju se sljedećim:

‚1. Za svaki teretni koridor dotične države članice osnivaju izvršni odbor koji je zadužen za određivanje općih ciljeva teretnih koridora, nadzor i provedbu mjera kako je izričito navedeno u stavku 7. ovog članka te u člancima 9. i 11., članku 14. stavku 1. i članku 22. Izvršni odbor sastoji se od predstavnika tijela dotičnih država članica. Izvršni odbor redovito procjenjuje usklađenost općih ciljeva i ciljeva koje je odredio upravni odbor u skladu s člankom 9. stavkom 1. točkom (c).

2. Za svaki teretni koridor dotični upravitelji infrastrukture i, ako je to relevantno, tijela za dodjelu kapaciteta iz članka 7. stavka 2. Direktive 2012/34/EU, osnivaju upravni odbor zadužen za poduzimanje mjera izričito navedenih u stavcima 5., 7., 8. i 9. ovog članka te u člancima od 9. do 12., članku 13. stavku 1., članku 14. stavcima 2., 6. i 9., članku 16. stavku 1., članku 17. stavku 1. i člancima 18. i 19. ove Uredbe. Upravni odbor sastoji se od predstavnika upravitelja infrastrukture.’

(b) umeću se sljedeći stavci:

‚2.a Država članica koja je primijenila članak 5. stavak 4. prije 18. srpnja 2024. može odlučiti da u razdoblju od najviše 10 godina od 18. srpnja 2024. upravitelj infrastrukture odgovoran za željezničku infrastrukturu na njezinu državnom području ne sudjeluje u upravnom odboru osnovanom na temelju stavka 2. ovog članka. Dotična država članica o svojoj odluci bez odgode obavješćuje Komisiju i druge države članice koje sudjeluju u dotičnom teretnom koridoru.

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

Država članica koja je primijenila prvi podstavak ovog stavka u bilo kojem trenutku nakon toga tijekom desetogodišnjeg razdoblja iz tog podstavka može odlučiti da upravitelj infrastrukture odgovoran za željezničku infrastrukturu na njezinu državnom

www.parlament.gv.at

području sudjeluje u upravnom odboru osnovanom na temelju stavka 2. ovog članka. Ona o svojoj odluci bez odgode obavješćuje Komisiju i druge države članice koje sudjeluju u dotičnom teretnom koridoru.

2.b Irska može odlučiti da predstavnici njezinih tijela i upravitelj infrastrukture odgovoran za željezničku infrastrukturu na njezinu državnom području ne sudjeluje u izvršnom odboru ili upravnom odboru osnovanima na temelju stavaka 1. i 2. ili u nijednom od njih. Irska o svojoj odluci bez odgode obavješćuje Komisiju i druge države članice koje sudjeluju u dotičnom teretnom koridoru.

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

Irska u bilo kojem trenutku nakon toga može odlučiti da predstavnici njezinih tijela i upravitelj ili upravitelji infrastrukture odgovorni za željezničku infrastrukturu na njezinu državnom području sudjeluju u izvršnom odboru ili upravnom odboru osnovanima na temelju stavaka 1. i 2. ili u oba odbora. Ona o svojoj odluci bez odgode obavješćuje Komisiju i druge države članice koje sudjeluju u dotičnom teretnom koridoru.'

(c) stavci od 4. do 8. zamjenjuju se sljedećim:

‚4. Izvršni odbor donosi odluke na temelju zajedničkog dogovora predstavnika tijela dotičnih država članica koji sudjeluju u izvršnom odboru.

5. Upravni odbor donosi odluke, uključujući odluke u pogledu njegovog pravnog statusa, uspostave njegove organizacijske strukture, sredstava i osoblja, na temelju zajedničkog dogovora dotičnih upravitelja infrastrukture koji sudjeluju u upravnom odboru. Upravni odbor može biti neovisni pravni subjekt. Može biti u obliku europskoga gospodarskog interesnog udruženja u smislu Uredbe Vijeća (EEZ) br. 2137/85 od 25. srpnja 1985. o Europskom gospodarskom interesnom udruženju (EEIG)[1].

6. Odgovornosti izvršnog i upravnog odbora ne dovode u pitanje neovisnost upravitelja infrastrukture kako je predviđeno u članku 4. stavku 2. Direktive 2012/34/EU.

7. Upravni odbor osniva savjetodavnu skupinu koja se sastoji od upraviteljâ i vlasnikâ terminalâ na teretnom koridoru uključujući, ako je to potrebno, morske luke i luke unutarnjih plovnih putova. Ta savjetodavna skupina može dati mišljenje o bilo kojem prijedlogu upravnog odbora koji ima izravne posljedice na ulaganja u terminale i upravljanje njima. Ona može dati i samoinicijativna mišljenja. Upravni odbor uzima u obzir svako od tih mišljenja. U slučaju neslaganja između upravnog odbora i savjetodavne skupine, savjetodavna skupina može se obratiti izvršnom odboru. Izvršni odbor obavješćuje nadležnog europskog koordinatora i djeluje kao posrednik te pravodobno daje mišljenje o tom pitanju. I nadležni europski koordinator može pravodobno dati mišljenje o tom pitanju. Međutim, konačnu odluku donosi upravni odbor.

---

[1] SL L 199, 31.7.1985., str. 1.;

www.parlament.gv.at

8. Upravni odbor osniva daljnju savjetodavnu skupinu koja se sastoji od željezničkih prijevoznika zainteresiranih za upotrebu teretnih koridora. Ta savjetodavna skupina može dati mišljenje o bilo kojem prijedlogu upravnog odbora koji ima posljedice na te prijevoznike. Ona može dati i samoinicijativna mišljenja. Upravni odbor uzima u obzir svako od tih mišljenja. U slučaju neslaganja između upravnog odbora i savjetodavne skupine, savjetodavna skupina može se obratiti izvršnom odboru. Izvršni odbor obavješćuje europskog koordinatora i regulatorna tijela iz članka 55. Direktive 2012/34/EU nadležna za teretni koridor. Izvršni odbor djeluje kao posrednik i pravodobno daje mišljenje o tom pitanju. I nadležni europski koordinator može pravodobno dati mišljenje o tom pitanju. Konačnu odluku donosi upravni odbor.'

(d) dodaje se sljedeći stavak:

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

7. članak 9. zamjenjuje se sljedećim:

‚Članak 9.

Mjere za razvoj teretnog koridora

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

Taj plan sadržava:

(a) opis značajki teretnog koridora, uključujući uska grla, te program mjera potreban za poboljšanje njegove organizacije i upravljanja njime;

(b) osnovne elemente studije iz stavka 3.;

(c) ciljeve teretnih koridora, posebno u pogledu učinkovitosti teretnog koridora izražene kroz kvalitetu usluge i kapacitet teretnog koridora u skladu s člankom 19. ove Uredbe, i prema potrebi, kvantitativne ili kvalitativne ciljne vrijednosti povezane s tim ciljevima. U tim se ciljevima i ciljnim vrijednostima uzimaju u obzir prioriteti utvrđeni u članku 19. Uredbe (EU) 2024/1679;

(d) mjere za provedbu članaka od 12. do 19. i mjere za poboljšanje učinkovitosti teretnog koridora, na temelju rezultata procjene iz članka 19. stavka 3., u svrhu ostvarivanja ciljeva i ciljnih vrijednosti iz točke (c) ovog stavka;

(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 drugih dionika.

www.parlament.gv.at

Pri izradi provedbenog plana upravni odbor uzima u obzir ciljeve i mjere iz plana rada europskog koordinatora iz članka 54. Uredbe (EU) 2024/1679. Provedbeni plan sadržava upućivanje na elemente plana rada koji su relevantni za željeznički teretni promet duž koridora.

Upravni odbor redovito preispituje i prilagođava ciljne vrijednosti iz točke (c) i mjere iz točke (d) ovog stavka, 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 redovito preispituje provedbeni plan, najmanje svake četiri godine, vodeći pritom računa o napretku ostvarenom u pogledu njegove provedbe, tržišta željezničkog teretnog prijevoza na teretnom koridoru i njegove učinkovitosti mjerene u skladu s ciljevima iz stavka 1. točke (c).

3. Upravni odbor provodi i redovito ažurira istraživanje prometnog tržišta vezano za uočene i očekivane promjene u prometu na teretnom koridoru, što obuhvaća različite vrste prometa, povezane i s prijevozom tereta i prijevozom putnika. U tom se istraživanju ujedno ispituju, kada je to potrebno, socioekonomski troškovi i koristi koji proizlaze iz razvoja teretnog 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 36. stavaka 3. i 4. Uredbe (EU) 2024/1679.

5. Upravni odbor, kada je to primjereno, poduzima mjere s ciljem ostvarivanja suradnje u pogledu provedbenog plana s regionalnim ili lokalnim upravama ili i jednima i drugima.’

8. članak 11. zamjenjuje se sljedećim:

‚Članak 11.

Planiranje ulaganja

1. Izvršni odbor i upravni odbor teretnog koridora surađuju s europskim koordinatorom nadležnim za teretni koridor u pogledu potreba za infrastrukturom i ulaganjima koje proizlaze iz željezničkog teretnog prometa kako bi pružili potporu izradi plana rada iz članka 54. Uredbe (EU) 2024/1679.

2. Upravni odbor savjetuje se sa savjetodavnim skupinama iz članka 8. stavaka 7. i 8. o razvoju infrastrukture i potrebama za ulaganjima. Savjetovanje se temelji na odgovarajućoj ažuriranoj dokumentaciji planiranja infrastrukture na razini koridora i na nacionalnoj razini. Mišljenja savjetodavnih skupina o ulaganjima potkrijepljena su dostatnim obrazloženjem. Izvršni odbor osigurava odgovarajuću koordinaciju tih aktivnosti savjetovanja i mehanizama koordinacije na nacionalnoj razini kako je utvrđeno u članku 7.e Direktive 2012/34/EU.

3. Suradnja i savjetovanje posebno se odnose na:

(a) potrebe za kapacitetima za željeznički teretni prijevoz koje su relevantne za planiranje infrastrukture i ulaganja, posebno u pogledu teretnih vlakova čija duljina nije manja od 740 m, uzimajući u obzir potrebu za kapacitetima na temelju članka 14.

www.parlament.gv.at

stavka 2. ove Uredbe i svu infrastrukturu proglašenu zakrčenom na temelju članka 47. Direktive 2012/34/EU;

(b) zahtjeve u pogledu infrastrukture transeuropske prometne mreže relevantne za željeznički teretni prijevoz kako je utvrđeno u poglavljima II. i III. Uredbe (EU) 2024/1679;

(c) potrebu za ciljanim ulaganjima radi uklanjanja lokalnih uskih grla, poboljšanjâ čvorova i željezničkih pristupnih putova ili tehničku opremu za poboljšanje operativne učinkovitosti.'

9. u članku 13. stavci 3. i 4. zamjenjuju se sljedećim:

‚3. One-stop shop donosi odluku u pogledu zahtjeva za unaprijed određene trase za vlakove navedene u članku 14. stavku 3. te za rezervni kapacitet naveden u članku 14. stavku 5. On dodjeljuje kapacitete u skladu s pravilima za dodjelu kapaciteta iz Direktive 2012/34/EU. On bez odlaganja obavješćuje nadležne upravitelje infrastrukture o tim zahtjevima i donesenim odlukama.

4. Za svaki zahtjev za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta koji se ne može ispuniti na temelju stavka 3. one-stop shop bez odlaganja prosljeđuje zahtjev za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta nadležnim upraviteljima infrastrukture, te ako je to relevantno, tijelima za dodjelu kapaciteta iz članka 7. stavka 2. Direktive 2012/34/EU, koji donose odluku o tom zahtjevu u skladu s člankom 38. i poglavljem IV. odjeljkom 3. te direktive te dostavljaju tu odluku one-stop shopu na daljnju obradu.'

10. članak 14. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

‚1. Izvršni odbor utvrđuje okvirna pravila za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta na teretnom koridoru u skladu s člankom 39. Direktive 2012/34/EU.'

(b) stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:

‚3. Na temelju ocjene iz stavka 2. ovog članka upravitelji infrastrukture teretnog koridora zajednički određuju i organiziraju međunarodne unaprijed određene trase za teretne vlakove u skladu s postupkom iz članka 10. Direktive 2012/34/EU, uvažavajući pritom potrebu za kapacitetima drugih vrsta prijevoza,među ostalim putničkog prijevoza. Oni poboljšavaju dužinu trajanja putovanja, učestalost, vremena polaska i odredišta te dionice pruga koje odgovaraju uslugama prijevoza robe u cilju povećanja prijevoza robe teretnim vlakovima koji prometuju na teretnom koridoru. Te unaprijed određene trase za vlakove objavljuju se najkasnije tri mjeseca prije konačnog datuma za primanje zahtjeva za dodjelu kapaciteta iz Priloga VII. Direktivi 2012/34/EU. Upravitelji infrastrukture nekoliko teretnih koridora mogu, ako je to potrebno, koordinirati međunarodne unaprijed određene trase za vlakove koje nude kapacitet na dotičnim teretnim koridorima.'

(c) stavak 5. zamjenjuje se sljedećim:

‚5. Upravitelji infrastrukture zajedno određuju, ako je to opravdano tržišnom potrebom i ocjenom iz stavka 2. ovog članka, rezervni kapacitet za međunarodne

www.parlament.gv.at

teretne vlakove koji prometuju na teretnim koridorima, uvažavajući pritom potrebu za kapacitetom drugih vrsta prijevoza, među ostalim putničkog prijevoza, te tu rezervu stavljaju na raspolaganje u okviru svojih konačnih voznih redova kako bi mogli brzo i na odgovarajući način odgovoriti na ad hoc zahtjeve za dodjelu kapaciteta iz članka 48. Direktive 2012/34/EU. Taj je kapacitet rezerviran do određenog vremenskog roka prije njegova zakazanog vremena u voznom redu kako odluči upravni odbor. Taj vremenski rok ne premašuje 60 dana.'

(d) stavak 8. zamjenjuje se sljedećim:

‚8. Osim u slučaju više sile, uključujući hitne i nepredviđene radove relevantne za sigurnost, trasa za vlak dodijeljena usluzi prijevoza robe na temelju ovog članka ne smije biti otkazana manje od dva mjeseca prije njegova zakazanog vremena u voznom redu ako dotični podnositelj zahtjeva ne odobri takvo otkazivanje. U tom slučaju dotični upravitelj infrastrukture ulaže napore kako bi predložio podnositelju zahtjeva trasu za vlak jednakovrijedne kvalitete i pouzdanosti koju podnositelj zahtjeva ima pravo prihvatiti ili odbiti. Ovom odredbom ne dovodi se u pitanje bilo koja prava koja podnositelj zahtjeva može imati na temelju ugovora iz članka 44. stavka 1. Direktive 2012/34/EU. U svakom slučaju, podnositelj zahtjeva može uputiti ovo pitanje regulatornom tijelu iz članka 20. ove Uredbe.'

(e) stavak 10. zamjenjuje se sljedećim:

‚10. U stavcima 4. i 9. ovog članka upućivanja na upravitelje infrastrukture uključuju, kada je to relevantno, tijela za dodjelu kapaciteta iz članka 7. stavka 2. Direktive 2012/34/EU.'

11. članak 15. zamjenjuje se sljedećim:

‚Članak 15.

Ovlašteni podnositelji zahtjeva

Neovisno o članku 41. stavku 1. Direktive 2012/34/EU, podnositelji zahtjeva koji nisu željeznički prijevoznici ili međunarodna udruženja koja oni čine, poput otpremnika, špeditera ili operatera kombiniranog prijevoza, mogu zahtijevati međunarodne unaprijed određene trase za vlakove navedene u članku 14. stavku 3. te rezervne kapacitete navedene u članku 14. stavku 5. S ciljem upotrebe takve trase za vlak za prijevoz robe na teretnom koridoru ti podnositelji zahtjeva imenuju željezničkog prijevoznika za sklapanje ugovora s upraviteljem infrastrukture u skladu s člankom 28. Direktive 2012/34/EU.'

12. članak 17. stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

‚2. Svaki dotični upravitelj infrastrukture izrađuje pravila prvenstva za upravljanje među različitim vrstama prometa na dijelu teretnog koridora koji je pod njegovom nadležnošću, u skladu sa zajedničkim ciljevima ili smjernicama iz stavka 1. ovog članka ili oboje. Ta pravila prvenstva objavljuju se u izvješću o mreži iz članka 27. Direktive 2012/34/EU.'

13. u članku 18. točka (a) zamjenjuje se sljedećim:

www.parlament.gv.at

‚(a) sve informacije sadržane u nacionalnom izvješću o mreži koje se odnose na teretni koridor, izrađenom u skladu s postupkom iz članka 27. Direktive 2012/34/EU;'

14. članak 19. zamjenjuje se sljedećim:

‚Članak 19.

Kvaliteta usluga na teretnom koridoru

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

2. Upravni odbor prati 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 kvalitativno i kvantitativno praćenje učinkovitosti, prema potrebi na temelju pokazatelja učinkovitosti koji se odnose na ciljeve i ciljne vrijednosti teretnog koridora utvrđene u skladu s člankom 9. stavkom 1. točkom (c). Upravni odbor savjetuje se sa savjetodavnim skupinama iz članka 8. stavaka 7. i 8. i s europskim koordinatorom o relevantnim pokazateljima učinkovitosti.

3. Upravni odbor ocjenjuje rezultate praćenja učinkovitosti u odnosu na ciljeve i ciljne vrijednosti utvrđene u skladu s člankom 9. stavkom 1. točkom (c) te na operativne prioritete iz članka 19. Uredbe (EU) 2024/1679.

4. Upravni odbor priprema i objavljuje godišnje izvješće o rezultatima aktivnosti provedenih na temelju ovog članka. U posebnom dijelu izvješća iznosi stajališta savjetodavnih skupina iz članka 8. stavaka 7. i 8. i njihovu ocjenu učinkovitosti. Upravni odbor dostavlja godišnje izvješće na odobrenje izvršnom odboru.'

15. članak 20. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

‚1. Regulatorna tijela iz članka 55. Direktive 2012/34/EU surađuju u praćenju tržišnog natjecanja na željezničkom teretnom koridoru. Ona posebno osiguravaju nediskriminirajući pristup koridoru i odgovorna su za žalbe iz članka 56. stavka 1. te Direktive. Ona razmjenjuju potrebne informacije dobivene od upravitelja infrastrukture i drugih relevantnih stranaka.'

(b) stavak 6. zamjenjuje se sljedećim:

‚6. Svi povezani predstavnici upravitelja infrastrukture iz članka 40. stavka 1. drugog podstavka Direktive 2012/34/EU bez odgode osiguravaju pružanje svih informacija potrebnih za rješavanje žalbe ili istrage iz stavka 3. ovog članka te onih koje zahtijeva regulatorno tijelo države članice u kojoj se nalazi povezani predstavnik. To regulatorno tijelo ima pravo prenijeti takve informacije u pogledu dotičnih međunarodnih trasa za vlak regulatornim tijelima navedenima u stavku 3. ovog članka.'

16. članak 21. briše se;

www.parlament.gv.at

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

‚Članak 22.

Praćenje provedbe

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

Članak 23.

Izvješće

Komisija redovito ispituje primjenu ove Uredbe. Ona podnosi izvješće Europskom parlamentu i Vijeću, prvi put do 10. studenoga 2015., a nakon toga svake tri godine.’

18. Prilog briše se.

Članak 68.

Stavljanje izvan snage

Uredba (EU) br. 1315/2013 stavlja se izvan snage s učinkom od 18. srpnja 2024.

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 69.

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 Bruxellesu 13. lipnja 2024.

Za Europski parlament

Predsjednica

R. METSOLA

www.parlament.gv.at

Za Vijeće

Predsjednica

H. LAHBIB

POPIS PRILOGA

PRILOG I.	Zemljovidi sveobuhvatne, proširene osnovne i osnovne mreže
PRILOG II.	Popis čvorova transeuropske prometne mreže
PRILOG III.	Trase europskih prometnih koridora
PRILOG IV.	Indikativni zemljovidi transeuropske prometne mreže proširene na određene treće zemlje
PRILOG V.	Smjernice za planiranje održive gradske mobilnosti za urbane čvorove
PRILOG VI.	Izmjene Uredbe (EU) 2021/1153
PRILOG VII.	Korelacijska tablica

PRILOG I.

ZEMLJOVIDI SVEOBUHVATNE, PROŠIRENE OSNOVNE I OSNOVNE MREŽE

Unutarnji plovni

Mreža	Stanje		
Osnovna	Dovršena i/ili će se nadograditi		
Osnovna	Novoizgrađena		

Željeznice

Mreža	Stanje	Konvencionalna	≥ 200 km/h*
Osnovna	Željeznica je dovršena i/ili će se nadograditi do 2030.		
Osnovna	Novoizgrađena željeznica za 2030.		
Proširena osnovna	Željeznica je dovršena i/ili će se nadograditi do 2040.		
Proširena osnovna	Novoizgrađena željeznica za 2040.		
Sveobuhvatna	Željeznica je dovršena i/ili će se nadograditi do 2050.		
Sveobuhvatna	Novoizgrađena željeznica za 2050.		
Sveobuhvatna/Osn	Predviđena		

Ceste

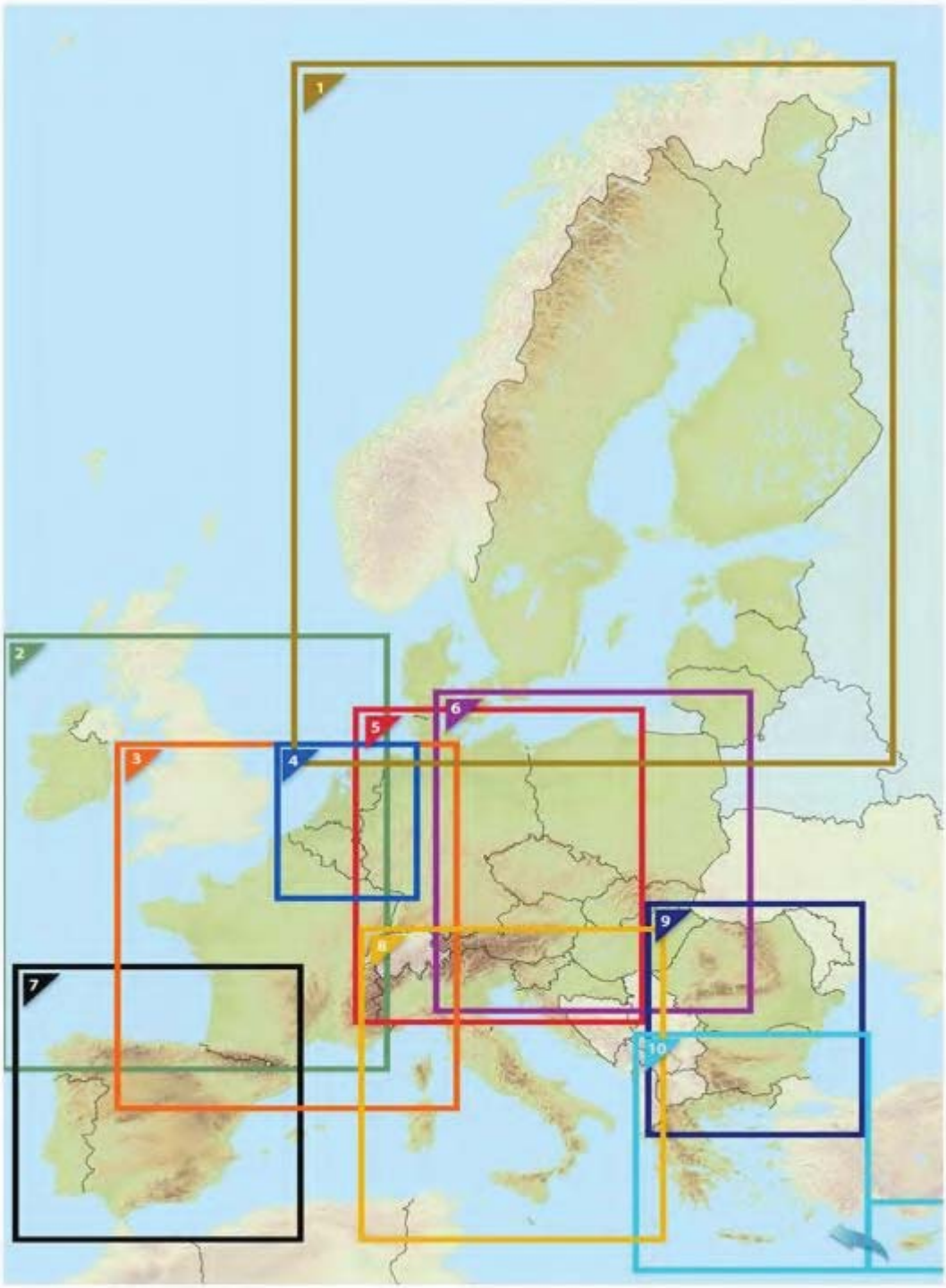
Mreža	Stanje		
Osnovna	Cesta je dovršena i/ili će se nadograditi do 2030.		
Osnovna	Novoizgrađena cesta za 2030.		
Proširena osnovna	Cesta je dovršena i/ili će se nadograditi do 2040.		
Proširena osnovna	Novoizgrađena cesta za 2040.		
Sveobuhvatna	Cesta je dovršena i/ili će se nadograditi do 2050.		
Sveobuhvatna	Novoizgrađena cesta za 2050.		
Sveobuhvatna/Osn	Predviđena		

Čvorovi

Osnovna	Luke**		
Sveobuhvatna	Luke**		
Osnovna	Zračne luke**		
Sveobuhvatna	Zračne luke**		
Osnovna	Željezničko-cestovni terminali / terminali duž		
Sveobuhvatna	Željezničko-cestovni terminali / terminali duž		
	Glavni gradovi		
	Gradski čvorovi		

* Brzina reda od 200 km/h, predviđena kao indikativna prosječna vrijednost bez pravnog učinka
** Uključujući multimodalne teretne terminale

Kazalo zemljovida za države članice EU-a



www.parlament.gv.at

www.parlament.gv.at

Osnovna, proširena osnovna i sveobuhvatna mreža:
Željeznički teretni prijevoz, luke osnovne mreže i željezničko-cestovni terminali (RRT)
Države članice EU-a

EU

www.parlament.gv.at

Osnovna, proširena osnovna i sveobuhvatna mreža:
Željeznički putnički prijevoz i zračne luke osnovne mreže
Države članice EU-a

EU

www.parlament.gv.at

Osnovna, proširena osnovna i sveobuhvatna mreža:
Ceste, luke osnovne mreže, željezničko-cestovni terminali (RRT) i zračne luke
Države članice EU-a

EU

www.parlament.gv.at

0
200
400
km
N
Oulu
Umeå
Sundsvall
Tampere
Lahti
Turku
Helsinki
Tallinn
Stockholm
Riga
Vilnius
København
Malmö
Lund
Kiel
Rostock
Elbląg
Olsztyn
Osnovna
Unutarnji plovni putovi
Unutarnji plovni putovi / Nova izgradnja
Sveobuhvatna
Luke
Osnovna
Luke
Gradski čvorovi
Glavni gradovi
Gradski čvorovi
TENtec

www.parlament.gv.at

Osnovna, proširena osnovna i sveobuhvatna mreža:
Željeznički putnički prijevoz, zračne luke

BE BG CZ **DK** DE **EE** IE EL ES FR HR IT CY **LV LT** LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK **FI SE**

1

www.parlament.gv.at

www.parlament.gv.at

www.parlament.gv.at

Osnovna, proširena osnovna i sveobuhvatna mreža:
Željeznički teretni prijevoz, luke i željezničko-cestovni terminali (RRT)
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
2
0
175
350
km
N
Dublin
Amsterdam
Bruxelles / Brussel
Luxembourg
Paris
Željeznica – osnovna
Konvencionalna
Konvencionalna / Nova izgradnja
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nova izgradnja
Predviđena
Željeznica – proširena osnovna
Konvencionalna
Konvencionalna / Nova izgradnja
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nova izgradnja
Željeznica – sveobuhvatna
Konvencionalna
Konvencionalna / Nova izgradnja
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nova izgradnja
Predviđena
Sveobuhvatna Osnovna
Luke
RRT
Gradski čvorovi
Glavni gradovi
Gradski čvorovi
TENtec

Osnovna, proširena osnovna i sveobuhvatna mreža:
Željeznički putnički prijevoz, zračne luke
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
2
0
175
350
km
N
Dublin
Amsterdam
Bruxelles/Brussel
Luxembourg
Željeznica – osnovna
Željeznica – proširena osnovna
Željeznica – sveobuhvatna
Sveobuhvatna Osnovna Gradski čvorovi
Konvencionalna
Konvencionalna / Nova izgradnja
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nova izgradnja
Predviđena
Konvencionalna
Konvencionalna / Nova izgradnja
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nova izgradnja
Konvencionalna
Konvencionalna / Nova izgradnja
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nova izgradnja
Predviđena
Zračne luke
Glavni gradovi
Gradski čvorovi
TENtec

www.parlament.gv.at

www.parlament.gv.at

www.parlament.gv.at

www.parlament.gv.at

www.parlament.gv.at

www.parlament.gv.at

www.parlament.gv.at

Osnovna, proširena osnovna i sveobuhvatna mreža:
Željeznički putnički prijevoz, zračne luke
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
4
0
55
110
km
N
Amsterdam
Bruxelles/Brussel
Luxembourg
Željeznica – osnovna
Konvencionalna
Konvencionalna / Nova izgradnja
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nova izgradnja
Predviđena
Željeznica – proširena osnovna
Konvencionalna
Konvencionalna / Nova izgradnja
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nova izgradnja
Željeznica – sveobuhvatna
Konvencionalna
Konvencionalna / Nova izgradnja
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nova izgradnja
Predviđena
Sveobuhvatna
Osnovna
Zračne luke
Gradski čvorovi
Glavni gradovi
Gradski čvorovi
TENtec

www.parlament.gv.at

www.parlament.gv.at

0
150
300
km
København
Amsterdam
Berlin
Praha
Luxembourg
Wien
Bratislava
Budapest
Ljubljana
Zagreb
Željeznica – osnovna
Konvencionalna
Konvencionalna / Nova izgradnja
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nova izgradnja
Predviđena
Željeznica – proširena osnovna
Konvencionalna
Konvencionalna / Nova izgradnja
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nova izgradnja
Željeznica – sveobuhvatna
Konvencionalna
Konvencionalna / Nova izgradnja
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nova izgradnja
Predviđena
Sveobuhvatna Osnovna
Luke
RRT
Gradski čvorovi
Glavni gradovi
Gradski čvorovi
TENtec

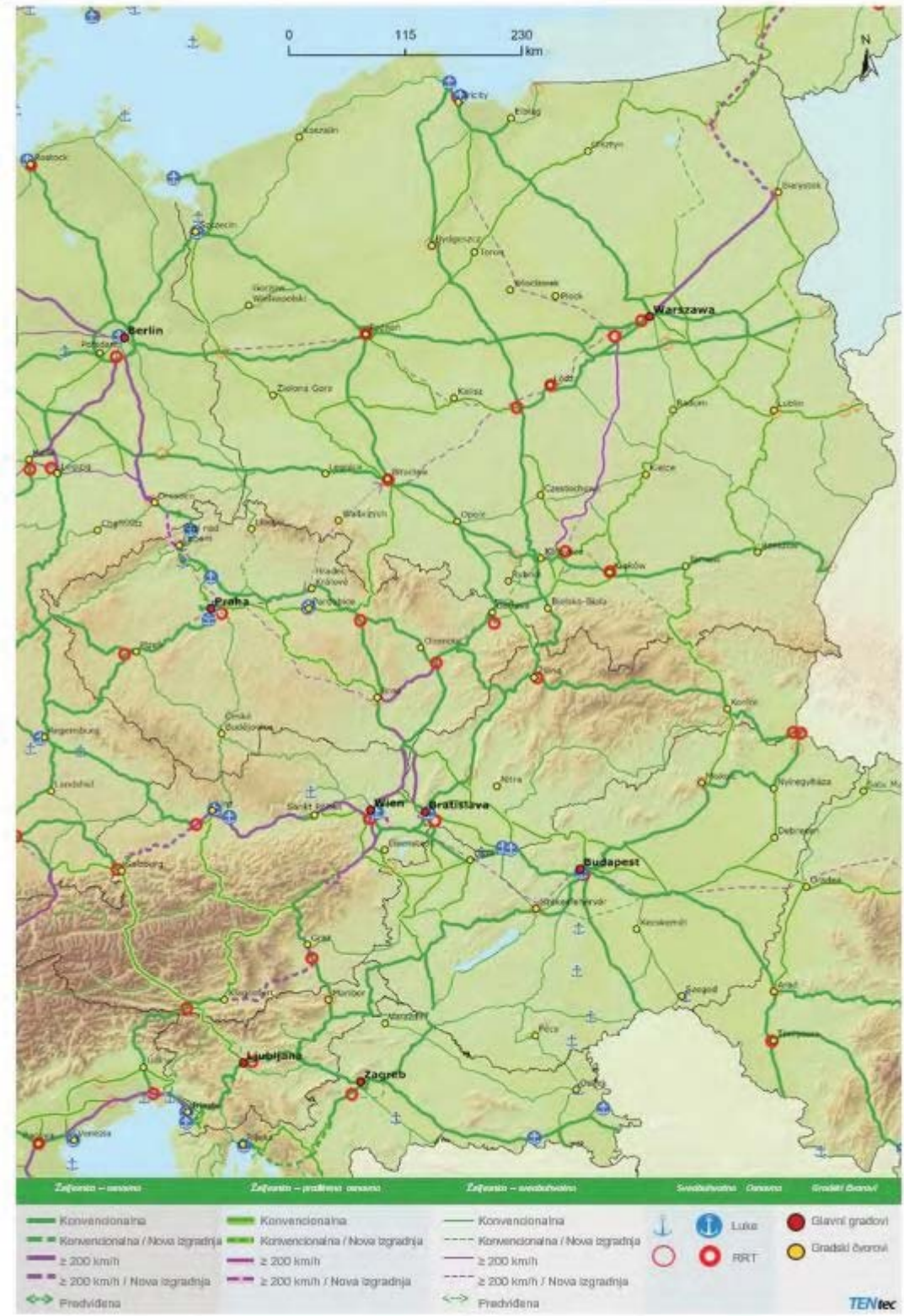
www.parlament.gv.at

www.parlament.gv.at

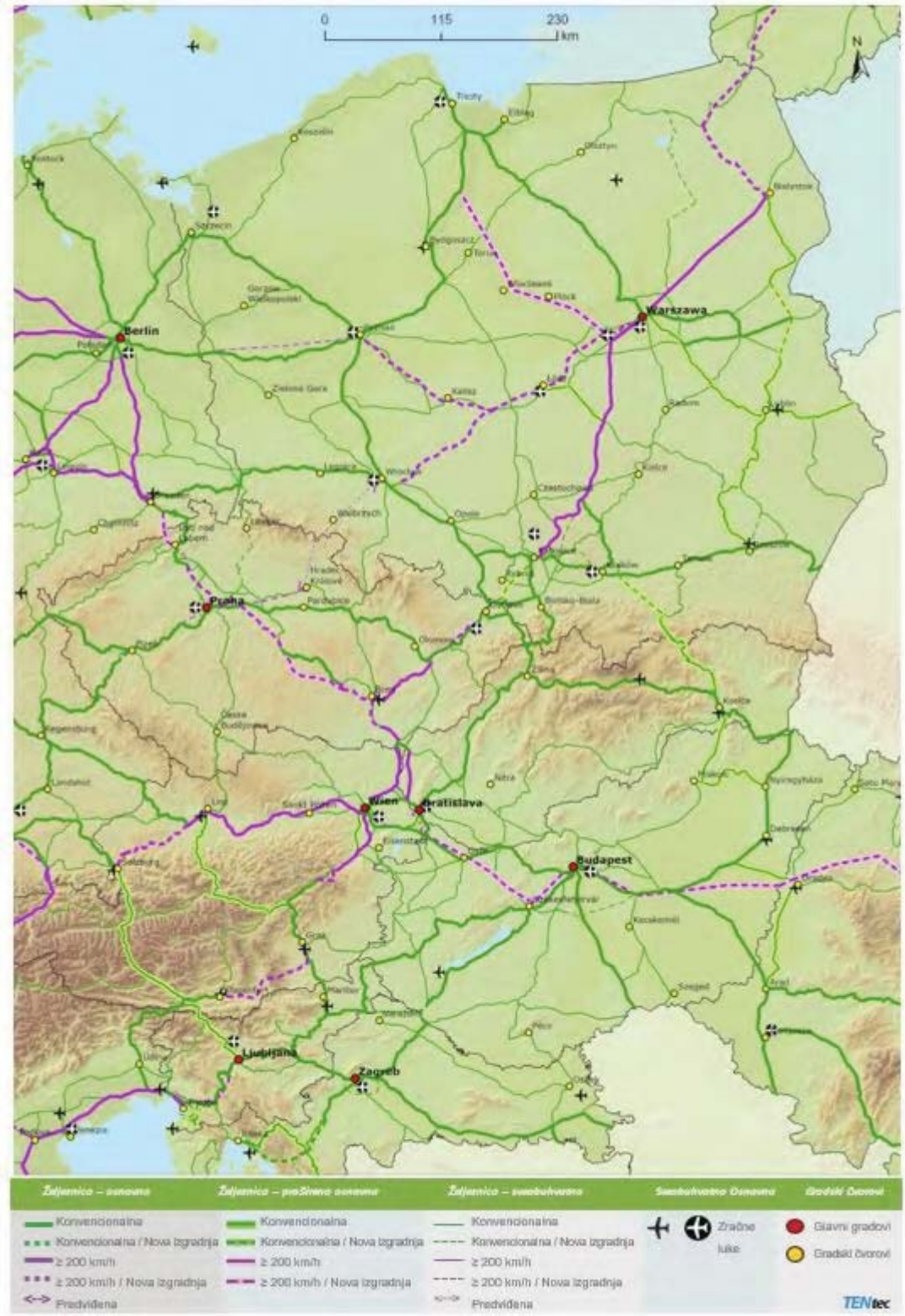
Sveobuhvatna i osnovna mreža:
Unutarnji plovni putovi i luke
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
6
0
115
230
km
N
Berlin
Warszawa
Praha
Wien
Bratislava
Budapest
Ljubljana
Zagreb
Osnovna
Unutarnji plovni putovi
Unutarnji plovni putovi / Nova izgradnja
Sveobuhvatna
Luke
Osnovna
Luke
Gradski čvorovi
Glavni gradovi
Gradski čvorovi
TENtec

Osnovna, proširena osnovna i sveobuhvatna mreža:
Željeznički teretni prijevoz, luke i željezničko-cestovni terminali (RRT)
BE BG **CZ** DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU **HU** MT NL AT **PL** PT RO SI **SK** FI SE

6

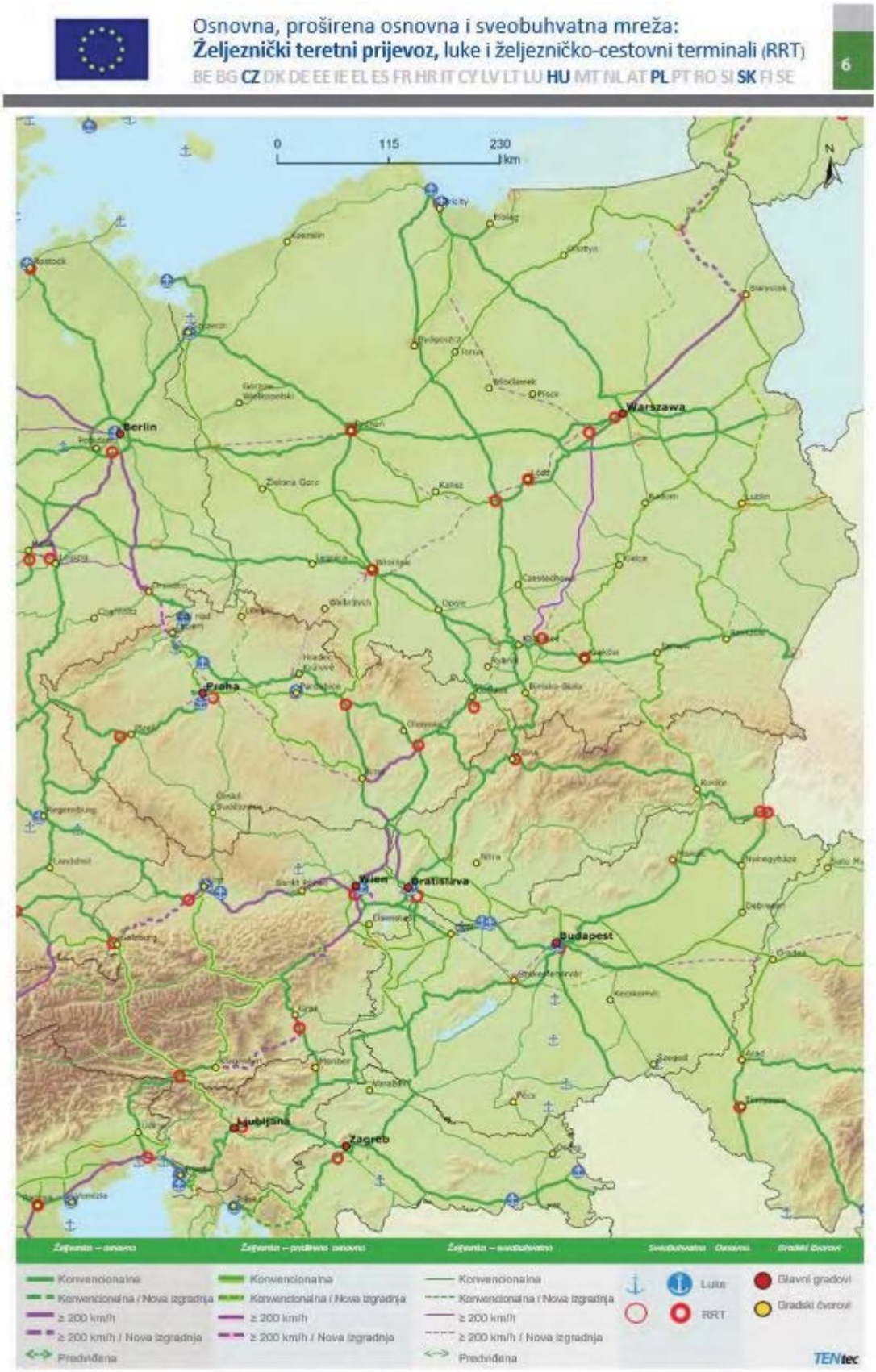


www.parlament.gv.at

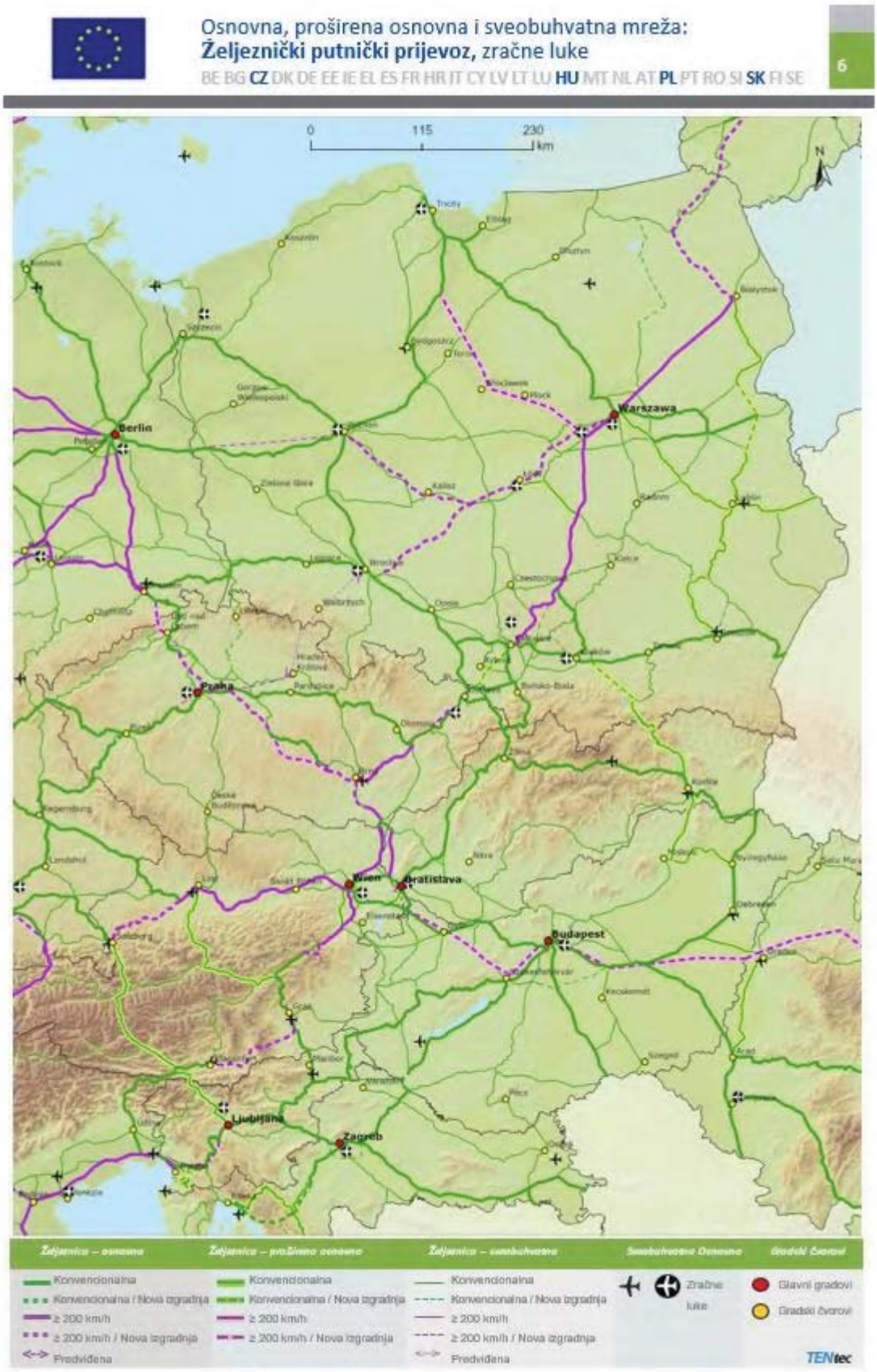

0
115
230
km
N
Berlin
Warszawa
Praha
Wien
Bratislava
Budapest
Ljubljana
Zagreb
Željeznica – osnovna
Konvencionalna
Konvencionalna / Nova izgradnja
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nova izgradnja
Predviđena
Željeznica – proširena osnovna
Konvencionalna
Konvencionalna / Nova izgradnja
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nova izgradnja
Željeznica – sveobuhvatna
Konvencionalna
Konvencionalna / Nova izgradnja
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nova izgradnja
Predviđena
Sveobuhvatna Osnovna
Zračne luke
Gradski čvorovi
Glavni gradovi
Gradski čvorovi
TENtec

Osnovna, proširena osnovna i sveobuhvatna mreža
Ceste, luke, RRT i zračne luke
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
6
0
115
230
km
Berlin
Warszawa
Praha
Wien
Bratislava
Budapest
Ljubljana
Zagreb
Ceste – osnovna
Cesta
Cesta / Nova izgradnja
Predviđena
Ceste – proširena osnovna
Cesta
Cesta / Nova izgradnja
Ceste – sveobuhvatna
Cesta
Cesta / Nova izgradnja
Predviđena
Sveobuhvatna Osnovna
Luke
RRT
Zračne luke
Gradski čvorovi
Glavni gradovi
Gradski čvorovi
TENtec

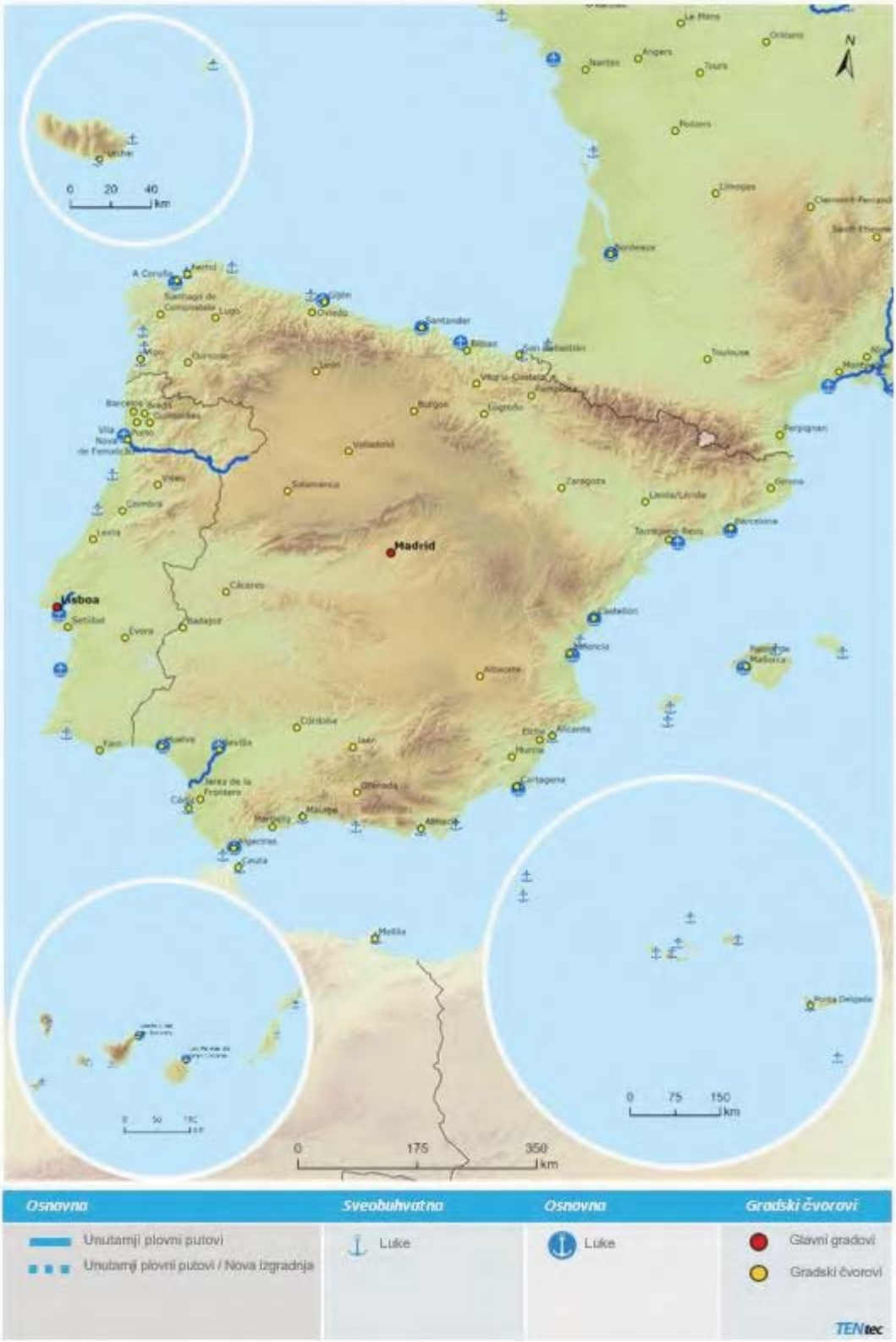
Sveobuhvatna i osnovna mreža:
Unutarnji plovni putovi i luke
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
6
0
115
230
km
N
Berlin
Warszawa
Praha
Wien
Bratislava
Budapest
Ljubljana
Zagreb
Osnovna
Unutarnji plovni putovi
Unutarnji plovni putovi / Nova izgradnja
Sveobuhvatna
Luke
Osnovna
Luke
Gradski čvorovi
Glavni gradovi
Gradski čvorovi
TENtec



www.parlament.gv.at


Osnovna, proširena osnovna i sveobuhvatna mreža:
Željeznički putnički prijevoz, zračne luke
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
6
0
115
230
km
N
Berlin
Warszawa
Praha
Wien
Bratislava
Budapest
Ljubljana
Zagreb
Željeznica – osnovna
Konvencionalna
Konvencionalna / Nova izgradnja
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nova izgradnja
Predviđena
Željeznica – proširena osnovna
Konvencionalna
Konvencionalna / Nova izgradnja
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nova izgradnja
Željeznica – sveobuhvatna
Konvencionalna
Konvencionalna / Nova izgradnja
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nova izgradnja
Predviđena
Sveobuhvatna Osnovna
Zračne luke
Gradski čvorovi
Glavni gradovi
Gradski čvorovi
TENtec

www.parlament.gv.at


Madrid
Lisboa
0 20 40 km
0 75 150 km
0 175 350 km
Osnovna
Unutarnji plovni putovi
Unutarnji plovni putovi / Nova izgradnja
Sveobuhvatna
Luke
Osnovna
Luke
Gradski čvorovi
Glavni gradovi
Gradski čvorovi
TENtec

www.parlament.gv.at

Osnovna, proširena osnovna i sveobuhvatna mreža:
Željeznički putnički prijevoz, zračne luke
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
7
Madrid
Lisboa
Barcelona
Sevilla
Valencia
Zaragoza
Bilbao
Santander
Oviedo
A Coruña
Málaga
Alicante
Cartagena
Murcia
Granada
Córdoba
Badajoz
Toulouse
Perpignan
Melilla
Ponta Delgada
0 20 40 km
0 175 350 km
0 75 150 km
Željeznica – osnovna
Konvencionalna
Konvencionalna / Nova izgradnja
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nova izgradnja
Predviđena
Željeznica – proširena osnovna
Konvencionalna
Konvencionalna / Nova izgradnja
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nova izgradnja
Željeznica – sveobuhvatna
Konvencionalna
Konvencionalna / Nova izgradnja
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nova izgradnja
Predviđena
Sveobuhvatna Osnovna
Zračne luke
Gradski čvorovi
Glavni gradovi
Gradski čvorovi
TENtec

www.parlament.gv.at

www.parlament.gv.at

Osnovna, proširena osnovna i sveobuhvatna mreža:
Željeznički teretni prijevoz, luke i željezničko-cestovni terminali (RRT)
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
8
Ljubljana
Zagreb
Roma
Valletta
Valletta
0 5 10 km
0 150 300 km
Željeznica – osnovna
Konvencionalna
Konvencionalna / Nova izgradnja
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nova izgradnja
Predviđena
Željeznica – proširena osnovna
Konvencionalna
Konvencionalna / Nova izgradnja
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nova izgradnja
Željeznica – sveobuhvatna
Konvencionalna
Konvencionalna / Nova izgradnja
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nova izgradnja
Predviđena
Sveobuhvatna Osnovna
Luke
RRT
Gradski čvorovi
Glavni gradovi
Gradski čvorovi
TENtec

Osnovna, proširena osnovna i sveobuhvatna mreža:
Željeznički putnički prijevoz, zračne luke
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
8
Ljubljana
Zagreb
Ancona
Pescara
Roma
Bari
Napoli
Palermo
Catania
Siracusa
Cagliari
Valletta
Valletta
0 5 10 km
0 150 300 km
Željeznica – osnovna
Konvencionalna
Konvencionalna / Nova izgradnja
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nova izgradnja
Predvidena
Željeznica – proširena osnovna
Konvencionalna
Konvencionalna / Nova izgradnja
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nova izgradnja
Željeznica – sveobuhvatna
Konvencionalna
Konvencionalna / Nova izgradnja
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nova izgradnja
Predvidena
Sveobuhvatna Osnovna
Zračne luke
Gradski čvorovi
Glavni gradovi
Gradski čvorovi
TENtec

“

www.parlament.gv.at