



Odbor za regionalni razvoj

2021/0420(COD)

5.12.2022

MIŠLJENJE

Odbora za regionalni razvoj

upućeno Odboru za promet i turizam

o Prijedlogu uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže, izmjeni Uredbe (EU) 2021/1153 i Uredbe (EU) br. 913/2010 te stavljanju izvan snage Uredbe (EU) br. 1315/2013
(COM(2021)0812 – C9-0472/2021 – 2021/0420(COD))

Izvjestitelj za mišljenje: Alessandro Panza

PA_Legam

KRATKO OBRAZLOŽENJE

Smatra se da je potrebna revizija postojeće Uredbe o mreži TEN-T iz 2013. kako bi se tekst uskladio s novim ciljevima Europske unije, među ostalim u pogledu borbe protiv klimatskih promjena. Ta je revizija prilika i za Europsku komisiju da ojača upravljanje mrežom TEN-T. Stoga je glavni cilj te Uredbe osigurati pouzdanu, trajnu i održivu povezivost u cijeloj Uniji uspostavom veza koje nedostaju i uklanjanjem preostalih uskih grla koja i dalje stvaraju zagušenje.

Prometna infrastruktura koja osigurava povezivost i pristupačnost ključni je izazov za regije i gradove.

Ostvarivanje ciljeva teritorijalne kohezije, učinkovitosti i poboljšanja usluga za korisnike u središtu je njihova djelovanja. Samo se koordinacijom na europskoj razini može osigurati kontinuirano i učinkovito kretanje unutar EU-a, na primjer uspostavom veza koje još nedostaju između nekih pograničnih regija. Bolja međusobna povezanost pograničnih regija učinila bi europsku integraciju opipljivijom i građanima omogućila učinkovitu i ekološki prihvatljivu prekograničnu mobilnost.

Osim toga, regije koje trpe gubitak BDP-a zbog prekograničnih prepreka mogući bi osobito imati koristi od mreže TEN-T koja olakšava pristupačnost među susjednim zemljama i dovodi do veće gospodarske razmjene.

U prijedlogu Komisije naglašava se da je potrebno osigurati bolju pristupačnost i povezivost svih regija Unije, uzimajući pritom u obzir posebnosti različitih područja.

Posebne geografske karakteristike stvaraju specifična ograničenja u pogledu pristupačnosti i prometne infrastrukture, zbog čega je mobilnost jedan od najvećih izazova za društveni, gospodarski i okolišni razvoj ruralnih, udaljenih, planinskih, otočnih i najudaljenijih područja. Te regije često izražavaju žaljenje zbog manjka lokalne i regionalne infrastrukture ili njezine loše kvalitete. Žale se da je javni prijevoz često nedostatan i da ne odgovara posebnim potrebama lokalnog stanovništva.

Za postizanje teritorijalne kohezije potrebno je da mreža u cjelini uspostavi čvrstu i efikasnu vezu sa sekundarnim prometnim mrežama.

U tu bi svrhu transeuropska prometna mreža trebala prevladati postojeća ograničenja s pomoću ciljanih ulaganja koja mogu doprinijeti njezinu poboljšanju u pogledu pristupačnosti, uključivosti i održivosti. Konkretno, olakšavanje pristupačnosti infrastrukture i usluga za korisnike, uključujući osobe s invaliditetom ili smanjenom pokretljivošću, nužan je preduvjet za pravilno funkcioniranje mreže.

Riječ je o poboljšanju učinkovitosti, upotrebe i interoperabilnosti načina prijevoza i povezane infrastrukture na europskoj, međuregionalnoj i lokalnoj razini.

Naposljeku, s obzirom na to da lokalne i regionalne vlasti doprinose planiranju i financiranju prometne infrastrukture na svojim područjima, potrebno ih je više uključiti u sustav upravljanja mrežom TEN-T, posebno tako da im se dodijeli aktivna uloga u forumu koridora u kojem trenutno imaju samo promatrački status.

AMANDMANI

Odbor za regionalni razvoj poziva Odbor za promet i turizam da kao nadležni odbor uzme u obzir sljedeće amandmane:

Amandman 1

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 3.

Tekst koji je predložila Komisija

(3) U strategiji za održivu i pametnu mobilnost¹⁵ utvrđene su ključne etape koje pokazuju put kojim europski prometni sustav mora ići kako bi se ostvarili ciljevi održive, pametne i otporne mobilnosti. U njoj je predviđeno da bi se tržišni udio željezničkog teretnog prometa trebao povećati za 50 % do 2030. i udvostručiti do 2050., da bi se tržišni udio prijevoza unutarnjim plovnim putovima i kratke obalne plovidbe trebao povećati za 25 % do 2030. i za 50 % do 2050., da bi se promet željeznicom velikih brzina trebao bi se udvostručiti do 2030. i utrostručiti do 2050., da bi do 2030. na cestama Unije u upotrebi trebalo biti najmanje 30 milijuna automobila s nultim emisijama i 80 000 kamiona s nultim emisijama, a do 2050. gotovo svi automobili, kombiji, autobusi i nova teška vozila trebali bi ***imati nulu stopu emisija***, da bi planirana zajednička putovanja unutar Unije kraća od 500 km trebala biti ugljično neutralna do 2030., da bi do 2030. u Europi bi trebalo biti najmanje 100 klimatski neutralnih gradova.

Izmjena

(3) U strategiji za održivu i pametnu mobilnost¹⁵ utvrđene su ključne etape koje pokazuju put kojim europski prometni sustav mora ići kako bi se ostvarili ciljevi održive, pametne i otporne mobilnosti. U njoj je predviđeno da bi se tržišni udio željezničkog teretnog prometa trebao povećati za 50 % do 2030. i udvostručiti do 2050., da bi se tržišni udio prijevoza unutarnjim plovnim putovima i kratke obalne plovidbe trebao povećati za 25 % do 2030. i za 50 % do 2050., da bi se promet željeznicom velikih brzina trebao bi se udvostručiti do 2030. i utrostručiti do 2050., da bi do 2030. na cestama Unije u upotrebi trebalo biti najmanje 30 milijuna automobila s nultim emisijama i 80 000 kamiona s nultim emisijama, a do 2050. gotovo svi automobili, kombiji, autobusi i nova teška vozila trebali bi ***biti s pogonom na obnovljiva, alternativna i napredna goriva;*** da bi planirana zajednička putovanja unutar Unije kraća od 500 km trebala biti ugljično neutralna do 2030., da bi do 2030. u Europi bi trebalo biti najmanje 100 klimatski neutralnih gradova.

¹⁵ Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija „Strategija za održivu i pametnu mobilnost – usmjeravanje europskog prometa prema budućnosti”, COM(2020) 789 final.

¹⁵ Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija „Strategija za održivu i pametnu mobilnost – usmjeravanje europskog prometa prema budućnosti”, COM(2020) 789 final.

Amandman 2

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 4.

Tekst koji je predložila Komisija

(4) Realizacijom transeuropske prometne mreže stvaraju se uvjeti povezani s temeljnom infrastrukturom koji omogućuju veću održivost, cjenovnu pristupačnost i uključivost svih vrsta prijevoza, široku dostupnost održivih alternativa u multimodalnom prometnom sustavu i uvođenje odgovarajućih poticaja koji će poduprijeti tranziciju, odnosno kojima će se osigurati pravedna tranzicija, u skladu s ciljevima iz Preporuke Vijeća (EU) [...] od [...] o osiguravanju pravedne tranzicije prema klimatskoj neutralnosti.

Izmjena

(4) Realizacijom transeuropske prometne mreže stvaraju se uvjeti povezani s temeljnom infrastrukturom koji omogućuju veću **integriranost**, održivost, cjenovnu pristupačnost i uključivost svih vrsta prijevoza **u svim regijama Unije**, široku dostupnost održivih alternativa u multimodalnom prometnom sustavu, **ubrzavanje promjene načina prijevoza** i uvođenje odgovarajućih poticaja koji će poduprijeti tranziciju, odnosno kojima će se osigurati pravedna tranzicija, u skladu s ciljevima iz Preporuke Vijeća (EU) [...] od [...] o osiguravanju pravedne tranzicije prema klimatskoj neutralnosti.

Amandman 3

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 5.

Tekst koji je predložila Komisija

(5) Planiranje i razvoj transeuropske prometne mreže te upravljanje njome trebali bi omogućiti održive oblike prijevoza, poboljšana rješenja za multimodalni i interoperabilni promet te poboljšanu intermodalnu integraciju cijelog logističkog lanca i tako pridonijeti neometanom funkciranju unutarnjeg tržišta uspostavom glavnih pravaca potrebnih za neometane tokove putničkog i teretnog prijevoza u cijeloj Uniji. Osim toga, mreža bi trebala biti usmjerena na jačanje gospodarske, socijalne i teritorijalne kohezije tako što će se svim regijama Unije osigurati pristupačnost i povezivost, uključujući bolju povezivost

Izmjena

(5) Planiranje i razvoj transeuropske prometne mreže te upravljanje njome trebali bi omogućiti održive oblike prijevoza, poboljšana rješenja za multimodalni i interoperabilni promet te poboljšanu intermodalnu integraciju cijelog logističkog lanca i tako pridonijeti neometanom funkciranju unutarnjeg tržišta uspostavom glavnih pravaca potrebnih za neometane tokove putničkog i teretnog prijevoza u cijeloj Uniji. Osim toga, mreža bi trebala biti usmjerena na jačanje gospodarske, socijalne i teritorijalne kohezije tako što će se svim regijama Unije osigurati pristupačnost i povezivost, uključujući bolju povezivost

najudaljenijih regija i drugih udaljenih, ruralnih, otočnih, perifernih i planinskih regija te rijetko naseljenih područja.
Razvoj transeuropske prometne mreže trebao bi omogućiti i neometanu, sigurnu i održivu mobilnost **najraznovrsnije robe i osoba** te pridonijeti dalnjem gospodarskom rastu i konkurentnosti u svjetskim razmjerima međusobnim povezivanjem i uspostavom interoperabilnosti nacionalnih prometnih mreža na resursno učinkovit i održiv način.

najudaljenijih regija i drugih udaljenih, ruralnih, otočnih, perifernih i planinskih regija te rijetko naseljenih područja **i zemalja provoza**. Razvoj transeuropske prometne mreže trebao bi omogućiti i neometanu, sigurnu i održivu mobilnost **za osobe i robu u svoj njihovoj raznovrsnosti i strukturi** te pridonijeti dalnjem gospodarskom rastu i konkurentnosti u svjetskim razmjerima međusobnim povezivanjem i uspostavom interoperabilnosti nacionalnih prometnih mreža na resursno učinkovit i održiv način.

Amandman 4

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 6.

Tekst koji je predložila Komisija

(6) Povećanje prometa dovelo je do većeg prometnog zagušenja u međunarodnom prometu. Kako bi se osigurala međunarodna mobilnost putnika i robe, kapacitet transeuropske prometne mreže i korištenje tog kapaciteta trebalo bi optimizirati i prema potrebi proširiti na način da se uklone infrastrukturna uska grla i premoste infrastrukturne veze koje nedostaju unutar država članica, među državama članicama i prema potrebi sa susjednim zemljama te da se uzmu u obzir kontinuirani pregovori sa zemljama kandidatkinjama i potencijalnim zemljama kandidatkinjama.

Izmjena

(6) Povećanje prometa dovelo je do većeg prometnog zagušenja u međunarodnom prometu **i većeg broja nesreća**. Kako bi se osigurala međunarodna mobilnost putnika i robe, kapacitet transeuropske prometne mreže i korištenje tog kapaciteta trebalo bi optimizirati i prema potrebi proširiti na način da se uklone infrastrukturna uska grla i premoste infrastrukturne veze koje nedostaju unutar država članica, među državama članicama i prema potrebi sa susjednim zemljama, **zemljama potpisnicama sporazuma o suradnji i partnerstvu s Unijom** te da se uzmu u obzir kontinuirani pregovori sa zemljama kandidatkinjama i potencijalnim zemljama kandidatkinjama.

Amandman 5

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 7.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(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.

(7) Transeuropsku prometnu mrežu u velikoj mjeri čini postojeća infrastruktura. Kako bi se u potpunosti ostvarili ciljevi nove politike transeuropske prometne mreže, **moraju se utvrditi jedinstveni zahtjevi i jasni standardi** u pogledu infrastrukture.

Amandman 6

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 9.

Tekst koji je predložila Komisija

(9) Pri provedbi projekata od zajedničkog interesa trebalo bi uzeti u obzir posebne okolnosti pojedinačnog projekta o kojem je riječ. Ako je moguće, trebalo bi iskoristiti sinergije s drugim politikama, na primjer u području turizma uključivanjem biciklističke infrastrukture za biciklističke staze, uključujući biciklističke rute mreže EuroVelo, u objekte niskogradnje kao što su mostovi ili tuneli ili u području sigurnosti ugradnjom novih **tehnologija, na primjer senzora u mostovima**.

Izmjena

(9) Pri provedbi projekata od zajedničkog interesa trebalo bi uzeti u obzir posebne okolnosti pojedinačnog projekta o kojem je riječ. Ako je moguće, trebalo bi iskoristiti **i primijeniti** sinergije s drugim politikama, na primjer u području turizma uključivanjem biciklističke infrastrukture za biciklističke staze, uključujući biciklističke rute mreže EuroVelo, u objekte niskogradnje kao što su mostovi ili tuneli ili u području sigurnosti ugradnjom novih, **održivih, relevantnih i troškovno učinkovitih tehnologija**.

Amandman 7

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 11.

Tekst koji je predložila Komisija

(11) Pri planiranju, ugovaranju i provedbi projekata od zajedničkog interesa države članice i drugi nositelji projekata trebali bi uzeti u obzir Direktivu (EU) 2021/1187 Europskog parlamenta i Vijeća¹⁶.

Izmjena

(11) Pri planiranju, ugovaranju i provedbi projekata od zajedničkog interesa države članice i drugi nositelji projekata trebali bi uzeti u obzir Direktivu (EU) 2021/1187 Europskog parlamenta i Vijeća¹⁶, **kao i Direktivu 2014/24/EU Europskog parlamenta i Vijeća o javnoj nabavi**.

¹⁶ 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.).

¹⁶ 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.).

Amandman 8

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 12.

Tekst koji je predložila Komisija

(12) Države članice i *drugi nositelji* projekata pri planiranju infrastrukture *trebali* bi uzeti u obzir procjene rizika i mjere prilagodbe *namijenjene poboljšanju otpornosti*, na primjer na klimatske promjene, prirodne opasnosti i katastrofe uzrokovane ljudskim djelovanjem. Realizacijom transeuropske prometne mreže poduprijet će se *načelo „ne nanosi bitnu štetu”* jer će se dodatno potaknuti razvoj održivih oblika prijevoza i provesti visoki standardi za zelenu prometnu infrastrukturu.

Izmjena

(12) Države članice, *u suradnji s regionalnim i lokalnim tijelima i drugim nositeljima* projekata, pri planiranju infrastrukture *trebale* bi uzeti u obzir procjene rizika i mjere prilagodbe *i sve rezultate analiza troškova i koristi, kojima se želi poboljšati otpornost*, na primjer na klimatske promjene, prirodne opasnosti i katastrofe uzrokovane ljudskim djelovanjem. Realizacijom transeuropske prometne mreže poduprijet će se *kao prioritet jačanje ekonomske i socijalne kohezije provedbom načela „ne nanosi bitnu štetu” u predviđenim slučajevima* jer će se dodatno potaknuti razvoj održivih oblika prijevoza i provesti visoki standardi za zelenu prometnu infrastrukturu.

Amandman 9

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 13.

Tekst koji je predložila Komisija

(13) S obzirom na promjene u potrebama infrastrukture Unije i ciljeve dekarbonizacije te zaključke Europskog vijeća iz srpnja 2020., u skladu s kojima bi rashodi Unije trebali biti usklađeni s ciljevima Pariškog sporazuma i načelom „ne nanosi bitnu štetu” u smislu članka 17. Uredbe o taksonomiji¹⁷, trebalo bi ocijeniti

Izmjena

(13) S obzirom na promjene u potrebama infrastrukture Unije i ciljeve dekarbonizacije te zaključke Europskog vijeća iz srpnja 2020., u skladu s kojima bi rashodi Unije trebali biti usklađeni s ciljevima Pariškog sporazuma i načelom „ne nanosi bitnu štetu” u smislu članka 17. Uredbe o taksonomiji¹⁷, trebalo bi ocijeniti

projekte od zajedničkog interesa kako bi politika mreže TEN-T bila dosljedna s ciljevima prometne, okolišne i klimatske politike Unije. Države članice i *drugi nositelji* projekata *trebali* bi provesti procjene utjecaja planova i projekata na okoliš, uključujući procjenu u skladu s načelom „ne nanosi bitnu štetu“ na temelju najnovijih dostupnih smjernica i primjera najbolje prakse. Ako provedba projekta od zajedničkog interesa podrazumijeva bitnu štetu za okolišni ili klimatski cilj, trebalo bi razmotriti razumne alternative.

¹⁷ Uredba (EU) 2020/852 Europskog parlamenta i Vijeća od 18. lipnja 2020. o uspostavi okvira za olakšavanje održivih ulaganja i izmjeni Uredbe (EU) 2019/2088 (Tekst značajan za EGP) (SL L 198, 22.6.2020., str. 13.).

Amandman 10

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 14.

Tekst koji je predložila Komisija

(14) Infrastrukturni projekti na temelju Uredbe o mreži TEN-T trebali bi biti otporni na moguće negativne učinke klimatskih promjena utvrđene procjenom osjetljivosti na klimatske promjene i rizika, što će se među ostalim postići odgovarajućim mjerama prilagodbe. *Projekti* za koje se mora provesti procjena utjecaja na okoliš *trebali bi biti predmet pripreme za klimatske promjene, a u njihovu analizu troškova i koristi* trebalo bi uključiti *troškove emisija stakleničkih plinova i* pozitivne učinke mjera za ublažavanje klimatskih promjena. *Pripremu za klimatske promjene trebalo bi provesti na temelju najnovijih dostupnih najboljih primjera iz prakse i smjernica¹⁸.* Time se pridonosi

projekte od zajedničkog interesa kako bi politika mreže TEN-T bila dosljedna s ciljevima prometne, okolišne i klimatske politike Unije. Države članice, *u suradnji s regionalnim i lokalnim vlastima i drugim nositeljima* projekata, *trebale* bi provesti procjene utjecaja planova i projekata na okoliš, uključujući procjenu u skladu s načelom „ne nanosi bitnu štetu“ na temelju najnovijih dostupnih smjernica i primjera najbolje prakse. Ako provedba projekta od zajedničkog interesa podrazumijeva bitnu štetu za okolišni ili klimatski cilj, trebalo bi razmotriti razumne alternative.

¹⁷ Uredba (EU) 2020/852 Europskog parlamenta i Vijeća od 18. lipnja 2020. o uspostavi okvira za olakšavanje održivih ulaganja i izmjeni Uredbe (EU) 2019/2088 (Tekst značajan za EGP) (SL L 198, 22.6.2020., str. 13.).

Izmjena

(14) Infrastrukturni projekti na temelju Uredbe o mreži TEN-T trebali bi biti otporni na moguće negativne učinke klimatskih promjena utvrđene procjenom osjetljivosti na klimatske promjene i rizika, što će se među ostalim postići odgovarajućim mjerama prilagodbe. *U analizu troškova i koristi projekata* za koje se mora provesti procjena utjecaja na okoliš trebalo bi uključiti pozitivne učinke mjera za ublažavanje klimatskih promjena. Time se pridonosi uključivanju rizika povezanih s klimatskim promjenama te procjena osjetljivosti na klimatske promjene i prilagodbe njima u odluke o ulaganjima i planiranju u okviru proračuna Unije.

uključivanju rizika povezanih s klimatskim promjenama te procjena osjetljivosti na klimatske promjene i prilagodbe njima u odluke o ulaganjima i planiranju u okviru proračuna Unije.

18 Obavijest Komisije – Tehničke smjernice za pripremu infrastrukture za klimatske promjene u razdoblju 2021.–2027. (SL C 373, 16.9.2021, str. 1).

Amandman 11

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 15.

Tekst koji je predložila Komisija

(15) Države članice i **drugi nositelji** projekata **trebali** bi provesti procjenu utjecaja planova i projekata na okoliš u skladu s relevantnim zakonodavstvom kako bi se izbjegli ili, ako se ne mogu izbjegići, 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 zaštitala bioraznolikost.

Izmjena

(15) Države članice, **u suradnji s regionalnim i lokalnim vlastima i drugim nositeljima** projekata, **trebale** bi provesti procjenu utjecaja planova i projekata na okoliš u skladu s relevantnim zakonodavstvom kako bi se izbjegli ili, ako se ne mogu izbjegići, 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 zaštitala bioraznolikost.

Amandman 12

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 16.

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

(16) U fazi planiranja i izrade projekata trebalo bi na odgovarajući način, **na temelju transparentnih i dosljednih dokaza**, uzeti u obzir interese regionalnih i lokalnih tijela te javnosti na koju utječe određeni projekt od zajedničkog interesa.

Amandman 13

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 17.

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

(17) Definicija transeuropske prometne mreže trebala bi se temeljiti na zajedničkoj i transparentnoj metodologiji te bi trebalo biti riječ o najvišoj razini infrastrukturnog planiranja u Uniji. Trebala bi biti multimodalna, odnosno trebala bi uključivati sve vrste prijevoza i njihove veze te relevantne sustave za upravljanje informacijama o stanju u prometu i putnim informacijama, *uključujući lokalne veze povezane s morfologijom područja, kao u slučaju prijevoza žičarom i prijevoza preko jezera.*

Amandman 14

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 19.

Tekst koji je predložila Komisija

(19) Uz rokove do 2030. i 2050., koji su već uvedeni Uredbom (EU) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća¹⁹, 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.

Izmjena

(19) Uz rokove do 2030. i 2050., koji su već uvedeni Uredbom (EU) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća¹⁹, 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. *Trebalo bi razraditi poticaje kako bi se osiguralo postizanje ciljeva za 2030., 2040. i 2050.*

¹⁹ 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

¹⁹ 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.).

Odluke br. 661/2010/EU (SL L 348,
20.12.2013., str. 1.).

Amandman 15

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 21.

Tekst koji je predložila Komisija

(21) Sveobuhvatna mreža trebala bi imati dostatnu infrastrukturu za alternativna goriva kako bi djelotvorno podupirala tranziciju na mobilnost s nultim emisijama u skladu s cilnjim etapama utvrđenima u strategiji za održivu i pametnu mobilnost.

Izmjena

(21) Sveobuhvatna mreža trebala bi imati dostatnu infrastrukturu za alternativna, *obnovljiva i napredna* goriva kako bi djelotvorno podupirala tranziciju na mobilnost s nultim emisijama u skladu s cilnjim etapama utvrđenima u strategiji za održivu i pametnu mobilnost *te integrirala dostupne tehnologije u skladu s lokalnim i regionalnim potrebama, kao u slučaju željezničkog prijevoza utemeljenog na vodiku za dionice kratke do srednje udaljenosti, u skladu s Uredbom Europskog parlamenta i Vijeća o uvodenju infrastrukture za alternativna goriva i stavljanju izvan snage Direktive 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća. U isto bi vrijeme sigurne i zaštićene mreže parkirališta koje pružaju sveobuhvatne usluge trebalo proširiti i financijski ih poduprijeti sredstvima Unije.*

Amandman 16

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 23.

Tekst koji je predložila Komisija

(23) Osnovna mreža utvrđena je na temelju objektivne metodologije planiranja. Tom su metodologijom utvrđeni najvažniji gradski čvorovi, luke i zračne luke te granični prijelazi. *Kad god je to moguće*, ti se čvorovi povezuju multimodalnim vezama sve dok je to ekonomski isplativo i izvedivo do 2030.

Izmjena

(23) Osnovna mreža utvrđena je na temelju objektivne metodologije planiranja. Tom su metodologijom utvrđeni najvažniji gradski čvorovi, luke i zračne luke te granični prijelazi. Ti se čvorovi povezuju multimodalnim vezama sve dok je to ekonomski isplativo i izvedivo do 2030. Metodologijom su osigurane

Metodologijom su osigurane međupovezanost svih država članica i integracija glavnih otoka u osnovnu mrežu.

međupovezanost svih država članica i integracija glavnih otoka u osnovnu mrežu.

Amandman 17

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 24.

Tekst koji je predložila Komisija

(24) Osnovna mreža s rokom do 2030. i proširena osnovna mreža s rokom do 2040. trebale bi biti temelj održive multimodalne prometne mreže i obuhvaćati strateški najvažnije čvorove i veze transeuropske prometne mreže u skladu s prometnim potrebama. Trebale bi poticati razvoj cijele sveobuhvatne mreže i omogućiti usmjerenje 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.

Izmjena

(24) Osnovna mreža s rokom do 2030. i proširena osnovna mreža s rokom do 2040. trebale bi biti temelj održive multimodalne prometne mreže i obuhvaćati strateški najvažnije čvorove i veze transeuropske prometne mreže u skladu s prometnim potrebama. Trebale bi poticati razvoj cijele sveobuhvatne mreže i omogućiti usmjerenje 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. *U tu bi svrhu trebalo promicati integrirane upravljačke strukture, kao što su europske grupacije za teritorijalnu suradnju, kako bi se ubrzala realizacija prekograničnih dionica mreže TEN-T.*

Amandman 18

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 25.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(25a) Mrežom TEN-T trebalo bi se u potpunosti uzeti obzir raznolikost izazova s kojima se suočavaju regije Unije, uključujući geografska ili znatna fizička ograničenja, na primjer u najudaljenijim regijama i drugim udaljenim, otočnim, perifernim i planinskim regijama ili rijetko naseljenim područjima odnosno u slučaju izoliranih ili djelomično izoliranih

mreža. Sve regije trebale bi biti uključene u cjelokupnu osnovnu mrežu, proširenu osnovnu mrežu i sveobuhvatnu mrežu kako bi se osigurala teritorijalna kohezija Unije.

Amandman 19

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 26.

Tekst koji je predložila Komisija

(26) Izuzeća od zahtjeva u pogledu infrastrukture primjenjivih na osnovnu, proširenu osnovnu i sveobuhvatnu mrežu trebala bi biti moguća samo u opravdanim slučajevima i pod određenim uvjetima. To bi trebalo uključivati slučajeve u kojima se ulaganje ne može opravdati ili ako postoje određena geografska ili znatna fizička ograničenja, na primjer u najudaljenijim regijama i drugim udaljenim, otočnim, perifernim i planinskim regijama ili rijetko naseljenim područjima odnosno u slučaju izoliranih ili djelomično izoliranih mreža.

Izmjena

(26) Izuzeća od zahtjeva u pogledu infrastrukture primjenjivih na osnovnu, proširenu osnovnu i sveobuhvatnu mrežu trebala bi biti moguća samo u opravdanim slučajevima i pod određenim uvjetima. *Međutim, takva izuzeća ne bi smjela ugroziti pravo svih korisnika na pristup prometnoj mreži, posebno u perifernim i rijetko naseljenim područjima, osiguravajući tako uspostavu vitalne infrastrukture za ključne tranzitne točke.* To bi trebalo uključivati slučajeve u kojima se ulaganje ne može opravdati ili ako postoje određena geografska ili znatna fizička ograničenja, na primjer u najudaljenijim regijama i drugim udaljenim, otočnim, perifernim i planinskim regijama ili rijetko naseljenim područjima odnosno u slučaju izoliranih ili djelomično izoliranih mreža.

Amandman 20

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 27.

Tekst koji je predložila Komisija

(27) Kopnena infrastrukturna mreža uspostavljena u okviru osnovne mreže, proširene osnovne mreže i sveobuhvatne mreže trebala bi biti povezana s pomorskom dimenzijom transeuropske prometne mreže. U tu bi svrhu trebalo

Izmjena

(27) Kopnena infrastrukturna mreža uspostavljena u okviru osnovne mreže, proširene osnovne mreže i sveobuhvatne mreže trebala bi biti povezana s pomorskom dimenzijom transeuropske prometne mreže. U tu bi svrhu trebalo

uspostaviti doista održiv, pametan, neometan i otporan europski pomorski prostor. On bi trebao obuhvaćati sve sastavnice pomorske infrastrukture transeuropske prometne mreže.

uspostaviti doista održiv, pametan, neometan i otporan europski pomorski prostor. On bi trebao obuhvaćati sve sastavnice pomorske infrastrukture transeuropske prometne mreže,
uključujući razvoj adekvatnih zaleda lučkih područja i željezničkih veza na posljednjem kilometru.

Amandman 21

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 27.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(27a) Makroregionalne strategije osiguravaju platformu za dublju i širu međusektorskiju, regionalnu i prekograničnu interakciju između država članica Unije i susjednih zemalja, među ostalim u pogledu međupovezanosti u prometnom sektoru i digitalne pokrivenosti.

Amandman 22

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 35.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(35a) Sve države članice trebale bi za prioritet postaviti projekte od zajedničkog interesa u okviru mreže TEN-T, u smislu finansijske potpore, pojednostavljenih postupaka javne nabave, građevinskih dozvola, rokova za žalbe, kratkih rokova plaćanja, jasnih postupaka kontrole i praćenja.

Amandman 23

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 36.

Tekst koji je predložila Komisija

(36) Projekti od zajedničkog interesa za koje se traži financiranje Unije trebali bi biti predmet socioekonomске analize troškova i koristi koja se temelji na priznatoj metodologiji, uzimajući u obzir relevantne socijalne, ekonomske, klimatske i okolišne koristi i troškove te pristup koji se temelji na životnom ciklusu. Analiza klimatskih i okolišnih troškova i koristi trebala bi se temeljiti na procjeni utjecaja na okoliš provedenoj na temelju Direktive 2011/92/EU Europskog parlamenta i Vijeća²¹.

²¹ 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.).

Amandman 24

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 38.

Tekst koji je predložila Komisija

(38) Potrebna je suradnja s trećim zemljama, uključujući susjedne zemlje, kako bi se osigurale veze i interoperabilnost između infrastrukturnih mreža Unije i tih zemalja. S obzirom na to Unija bi prema potrebi trebala promicati projekte od zajedničkog interesa s tim zemljama te ocjenjivati i provjeravati jesu li ispunjeni ciljevi i zahtjevi transeuropske prometne mreže kako bi se osigurala interoperabilnost mreže Unije.

Izmjena

(36) Projekti od zajedničkog interesa za koje se traži financiranje Unije trebali bi biti predmet socioekonomске analize troškova i koristi koja se temelji na priznatoj metodologiji, uzimajući u obzir relevantne socijalne, ekonomske, klimatske i okolišne koristi, *teritorijalnu uravnoteženost* i troškove te pristup koji se temelji na životnom ciklusu. Analiza klimatskih i okolišnih troškova i koristi trebala bi se temeljiti na procjeni utjecaja na okoliš provedenoj na temelju Direktive 2011/92/EU Europskog parlamenta i Vijeća²¹.

²¹ 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.).

Amandman 25

**Prijedlog uredbe
Uvodna izjava 38.a (nova)**

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(38a) Trebalo bi realizirati proširenje europskih prometnih koridora prema Republici Moldovi i Ukrajini i to u stabilnom i sigurnom geopolitičkom kontekstu uz odgovarajuću finansijsku potporu.

Amandman 26

**Prijedlog uredbe
Uvodna izjava 42.**

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(42) ERTMS bi trebalo kontinuirano uvoditi ne samo u osnovnu mrežu, proširenu osnovnu mrežu i sveobuhvatnu mrežu, među ostalim u gradskim čvorovima, već i na pristupne putove do multimodalnih terminala. To će omogućiti da se upotrebljava samo ERTMS, što će povećati ekonomsku opravdanost za željezničke prijevoznike.

(42) ERTMS bi trebalo kontinuirano i sinkronizirano uvoditi ne samo u osnovnu mrežu, proširenu osnovnu mrežu i sveobuhvatnu mrežu, među ostalim u gradskim čvorovima, već i na pristupne putove do multimodalnih terminala. To će omogućiti da se upotrebljava samo ERTMS, što će povećati ekonomsku opravdanost za željezničke prijevoznike.

Amandman 27

**Prijedlog uredbe
Uvodna izjava 47.**

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(47) Prijevozom više tereta i putnika kratka obalna plovidba može znatno pridonijeti dekarbonizaciji prijevoza. Europski pomorski prostor trebalo bi promicati uspostavom ili nadogradnjom ruta za kratku obalnu plovidbu te razvojem morskih luka i njihovih veza sa zaleđem kako bi se postigla učinkovita i održiva integracija s drugim vrstama prijevoza.

(47) Prijevozom više tereta i putnika kratka obalna plovidba može znatno pridonijeti dekarbonizaciji prijevoza. Europski pomorski prostor trebalo bi promicati uspostavom ili nadogradnjom ruta za kratku obalnu plovidbu te razvojem morskih luka i njihovih veza sa zaleđem kako bi se postigla učinkovita i održiva integracija s drugim vrstama prijevoza, uz osiguravanje potpora, izuzeća i poticaja kojima se nadoknađuje nepostojanje

drugih prijevoznih alternativa. U tom kontekstu, projekti poput riječnog prometnog koridora Rajna – Majna – Dunav kojim bi se Crno more povezalo sa Sjevernom morem, trebali bi postati prioritet jer bi intermodalne kopnene i lučke veze duž tog navigacijskog kanala uz gospodarske donijele i višestruke društveno-kulturne koristi za te regije.

Amandman 28

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 48.

Tekst koji je predložila Komisija

(48) Tri četvrtine ukupnog unutarnjeg teretnog prijevoza (na temelju ostvarenih tonskih kilometara) i oko 90 % ukupnog unutarnjeg putničkog prijevoza (na temelju ukupnog broja putničkih kilometara) u Uniji odnosi se na cestovni prijevoz. S obzirom na važnost cestovnog prijevoza i obvezu poboljšanja sigurnosti na cestama preuzetu u skladu s ključnom etapom strategije za održivu i pametnu mobilnost **postoji potreba za povećanjem** sigurnosti cestovne infrastrukture.

Izmjena

(48) Tri četvrtine ukupnog unutarnjeg teretnog prijevoza (na temelju ostvarenih tonskih kilometara) i oko 90 % ukupnog unutarnjeg putničkog prijevoza (na temelju ukupnog broja putničkih kilometara) u Uniji odnosi se na cestovni prijevoz. S obzirom na važnost cestovnog prijevoza i obvezu poboljšanja sigurnosti na cestama preuzetu u skladu s ključnom etapom strategije za održivu i pametnu mobilnost **potrebno je osigurati održavanje i povećanje** sigurnosti cestovne infrastrukture **za sve korisnike**.

Amandman 29

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 50.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(50a) Pri određivanju gradskih čvorova posebnu pozornost trebalo bi posvetiti podupiranju funkcionalnih urbanih područja zbog njihove važnosti u ostvarivanju suradnje između lokalnih tijela i partnera preko administrativnih granica kao i jačanju urbano-ruralnih veza, te bi posebnu pozornost trebalo posvetiti i gustoći prometa kako bi se

poboljšala povezanost između gradskih čvorova i okolnih ruralnih/prigradskih područja te osigurao uravnoteženiji teritorijalni pristup.

Amandman 30

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 50.b (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(50b) Gradski čvorovi trebala bi uključivati europske gradove kada je riječ o upravljanju mrežom TEN-T kako bi se smanjila uska grla na razini gradova. Potrebno je podržati sve napore za povećanje pristupačnosti gradova. Države članice trebale bi poduzeti brze i ambiciozne mjere kako bi gradovi postali uključiviji, uzimajući u obzir sve važne čvorove, čime bi se ubrzao napredak prema ostvarenju ciljeva za dovršetak osnovne i sveobuhvatne mreže do 2030. i 2050.

Amandman 31

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 52.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(52) Države članice trebale bi uspostaviti nacionalni program za potporu planu održive gradske mobilnosti usmjeren na promicanje upotrebe planova održive gradske mobilnosti i poboljšanje koordinacije među regijama te većim i manjim gradovima. Program bi trebao poduprijeti regije i gradska područja u razvoju visokokvalitetnih planova održive gradske mobilnosti te učvrstiti praćenje i evaluaciju provedbe planova održive gradske mobilnosti zakonodavnim mjerama, smjernicama, izgradnjom kapaciteta te pružanjem pomoći i

(52) Države članice trebale bi uspostaviti nacionalni program za potporu planu održive gradske mobilnosti usmjeren na promicanje upotrebe planova održive gradske mobilnosti i poboljšanje koordinacije među regijama te većim i manjim gradovima. Program bi trebao poduprijeti regije, *gradove* i gradska *funkcionalna* područja u razvoju visokokvalitetnih planova održive gradske mobilnosti te učvrstiti praćenje i evaluaciju provedbe planova održive gradske mobilnosti zakonodavnim mjerama, smjernicama, izgradnjom kapaciteta te

eventualne financijske potpore.

pružanjem pomoći i eventualne financijske potpore.

Amandman 32

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 53.

Tekst koji je predložila Komisija

(53) Cilj je misije za klimatski neutralne i pametne gradove, koja je dio okvirnog programa Obzor Europa, da do 2030. u Uniji postoji 100 klimatski neutralnih gradova. Gradovi uključeni u misiju bit će čvorišta za ispitivanja i inovacije, a drugi gradovi trebali bi se do 2050. povesti za njihovim primjerom.

Izmjena

(53) Cilj je misije za klimatski neutralne i pametne gradove, koja je dio okvirnog programa Obzor Europa, da do 2030. u Uniji postoji 100 klimatski neutralnih gradova. Gradovi uključeni u misiju bit će čvorišta za ispitivanja i inovacije, a drugi gradovi trebali bi se do 2050. povesti za njihovim primjerom. *Budući da je misija bila tako dobro prihvaćena diljem Unije, trebalo bi pokrenuti novu misiju za klimatski neutralne i pametne gradove, u okviru istog programa, s novim gradovima i izdašnjim proračunom.*

Amandman 33

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 54.

Tekst koji je predložila Komisija

(54) Usluge multimodalne digitalne mobilnosti pomažu u poboljšavanju integracije različitih vrsta prijevoza objedinjavanjem nekoliko ponuđenih usluga prijevoza u jednu. Njihov daljnji razvoj trebao bi potaknuti prelazak na najodrživije vrste prijevoza, javni prijevoz i aktivne vrste prijevoza, kao što su pješačenje i vožnja bicikla.

Izmjena

(54) Usluge multimodalne digitalne mobilnosti pomažu u poboljšavanju integracije različitih vrsta prijevoza objedinjavanjem nekoliko ponuđenih usluga prijevoza u jednu. Njihov daljnji razvoj trebao bi *se osigurati i u perifernim područjima i trebao bi, gdje je to moguće,* potaknuti prelazak na najodrživije vrste prijevoza, javni prijevoz i aktivne vrste prijevoza, kao što su pješačenje i vožnja bicikla.

Amandman 34

Prijedlog uredbe
Uvodna izjava 58.

Tekst koji je predložila Komisija

(58) Transeuropska prometna mreža trebala bi služiti kao temelj za opsežno uvođenje novih tehnologija i inovacija, kao što je 5G infrastruktura, što može pomoći u povećanju ukupne učinkovitosti europskog prometnog sektora i kapaciteta koji učinkovitim sredstvima omogućuju sigurne tokove putnika, čine javna ili ekološki prihvatljivija prijevozna sredstva privlačnjima za putnike i smanjuju ugljični otisak prijevoza. To će pridonijeti ciljevima europskog zelenog plana, ali i cilju povećanja energetske sigurnosti u Uniji. Kako bi se ti ciljevi ostvarili, trebalo bi poboljšati dostupnost alternativnih goriva i s njima povezane infrastrukture u cijeloj transeuropskoj prometnoj mreži.

Izmjena

(58) Transeuropska prometna mreža trebala bi služiti kao temelj za opsežno uvođenje novih tehnologija i inovacija, kao što je **digitalna i 5G infrastruktura i internet stvari**, što može pomoći u povećanju ukupne učinkovitosti europskog prometnog sektora i kapaciteta koji učinkovitim sredstvima omogućuju sigurne tokove putnika, čine javna ili ekološki prihvatljivija prijevozna sredstva privlačnjima za putnike i smanjuju ugljični otisak prijevoza. To će pridonijeti ciljevima europskog zelenog plana, ali i cilju povećanja energetske sigurnosti u Uniji. Kako bi se ti ciljevi ostvarili, trebalo bi poboljšati dostupnost alternativnih goriva i s njima povezane infrastrukture u cijeloj transeuropskoj prometnoj mreži.

Amandman 35

Prijedlog uredbe
Uvodna izjava 59.

Tekst koji je predložila Komisija

(59) U transeuropskoj prometnoj mreži trebalo bi postaviti dovoljno javno dostupnih mjesta za brzo punjenje lakih i teških vozila. Time bi se trebala osigurati potpuna prekogranična povezivost i omogućiti električnim vozilima da prometuju po cijeloj Uniji. Ciljevima za transeuropsku prometnu mrežu koji se temelje na udaljenosti kako su definirani u Uredbi (EU) [...] [o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva] trebala bi se osigurati **minimalna** dovoljna pokrivenost **glavnih** cestovnih mreža Unije mjestima za punjenje električnom energijom.

Izmjena

(59) U transeuropskoj prometnoj mreži trebalo bi postaviti dovoljno javno dostupnih mjesta za brzo punjenje lakih i teških vozila. Time bi se trebala osigurati potpuna prekogranična povezivost i omogućiti električnim vozilima da prometuju po cijeloj Uniji. Ciljevima za transeuropsku prometnu mrežu koji se temelje na udaljenosti kako su definirani u Uredbi (EU) [...] [o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva] trebala bi se osigurati dovoljna pokrivenost cestovnih mreža Unije mjestima za punjenje električnom energijom, **što se odnosi i na područja suočena s geografskim i demografskim izazovima i najudaljenije regije.**

Amandman 36

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 59.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(59a) Trebalo bi podržati snažne i intelligentne mreže za opskrbu električnom energijom kako bi se osigurali uvjeti za postaje za brzo punjenje na koridorima mreže TEN-T.

Amandman 37

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 62.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(62) Na temelju iskustva u upravljanju kriznim situacijama stečenog u kontekstu pandemije bolesti COVID-19²⁵, a kako bi se u budućnosti izbjegli poremećaji i nepredviđene okolnosti u prometu, države članice trebale bi pri planiranju infrastrukture uzeti u obzir sigurnost prometne infrastrukture i njezinu otpornost na klimatske promjene, prirodne opasnosti, katastrofe uzrokovane ljudskim djelovanjem i druge poremećaje koji utječu na funkcioniranje prometnog sustava Unije. U tu bi svrhu europski prometni koridori trebali sadržavati i važne zaobilazne linije koje se mogu upotrijebiti u slučaju prometnog zagušenja ili drugih problema na glavnim rutama. Osim toga, zahvaljujući multimodalnosti, jedna vrsta prijevoza može zamijeniti drugu u hitnim slučajevima.

(62) Na temelju iskustva u upravljanju kriznim situacijama stečenog u kontekstu pandemije bolesti COVID-19²⁵, a kako bi se u budućnosti izbjegli poremećaji i nepredviđene okolnosti u prometu, države članice trebale bi pri planiranju infrastrukture uzeti u obzir sigurnost prometne infrastrukture i njezinu otpornost na klimatske promjene, prirodne opasnosti, katastrofe uzrokovane ljudskim djelovanjem i druge poremećaje koji utječu na funkcioniranje prometnog sustava Unije. *Komisija bi trebala uspostaviti trajan i automatski mehanizam za aktivaciju „zelenih traka“ duž unutarnjih granica transeuropske prometne mreže, pri čemu bi se od dotičnih država članica i regija tražilo da kontinuirano utvrđuju prioritetne tranzitne točke koje ne podliježu nikakvim ograničenjima.* U tu bi svrhu europski prometni koridori trebali sadržavati i važne zaobilazne linije koje se mogu upotrijebiti u slučaju prometnog zagušenja ili drugih problema na glavnim rutama. Osim toga, zahvaljujući multimodalnosti, jedna vrsta prijevoza

može zamijeniti drugu u hitnim slučajevima.

²⁵ Komunikacija o uvođenju zelenih traka u okviru mjera upravljanja granicama radi zaštite zdravljia i dostupnosti robe i osnovnih usluga; C(2020) 1897 final (SL C 96I, 24.3.2020., str. 1.) i Komunikacija Komisije od 28. listopada 2020. Europskom parlamentu, Europskom vijeću i Vijeću „Poboljšanje zelenih prometnih traka radi održavanja gospodarske aktivnosti tijekom ponovnog širenja zaraze bolešću COVID-19”; COM(2020) 685 final.

²⁵ Komunikacija o uvođenju zelenih traka u okviru mjera upravljanja granicama radi zaštite zdravljia i dostupnosti robe i osnovnih usluga; C(2020) 1897 final (SL C 96I, 24.3.2020., str. 1.) i Komunikacija Komisije od 28. listopada 2020. Europskom parlamentu, Europskom vijeću i Vijeću „Poboljšanje zelenih prometnih traka radi održavanja gospodarske aktivnosti tijekom ponovnog širenja zaraze bolešću COVID-19”; COM(2020) 685 final.

Obrazloženje

Središnje načelo zelenih traka jest zajamčiti kontinuirano funkcioniranje lanaca opskrbe na jedinstvenom tržištu i izbjegći da određena područja ili poduzeća budu pogodena mogućim nestašicama.

Amandman 38

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 63.

Tekst koji je predložila Komisija

(63) Sudjelovanje poduzeća, uključujući ona u vlasništvu ili pod kontrolom fizičke osobe iz treće zemlje odnosno poduzeća iz treće zemlje, uključujući ona s poslovним nastanom u trećoj zemlji, mogu ubrzati realizaciju transeuropske prometne mreže. No u posebnim okolnostima sudjelovanje poduzeća u vlasništvu ili pod kontrolom fizičke osobe iz treće zemlje odnosno poduzeća iz treće zemlje u projektima od zajedničkog interesa ili njihov doprinos tim projektima mogli bi ugroziti sigurnost i javni red u EU-u. Ne dovodeći u pitanje mehanizam suradnje na temelju Uredbe (EU) 2019/452²⁶, i dodatno uz taj mehanizam, veća informiranost o tom sudjelovanju ili doprinosu nužna je kako bi

Izmjena

(63) Sudjelovanje poduzeća, uključujući ona u vlasništvu ili pod kontrolom fizičke osobe iz treće zemlje odnosno poduzeća iz treće zemlje, uključujući ona s poslovним nastanom u trećoj zemlji, mogu ubrzati realizaciju transeuropske prometne mreže. No u posebnim okolnostima sudjelovanje poduzeća u vlasništvu ili pod kontrolom fizičke osobe iz treće zemlje *ili s javnim ili državnim sudjelovanjem treće zemlje* u projektima od zajedničkog interesa ili njihov doprinos tim projektima mogli bi ugroziti sigurnost i javni red u EU-u. Ne dovodeći u pitanje mehanizam suradnje na temelju Uredbe (EU) 2019/452²⁶, i dodatno uz taj mehanizam, veća informiranost o

javna tijela mogla intervenirati ako se čini da bi to sudjelovanje ili doprinos mogli utjecati na sigurnost ili javni red u Uniji, a nisu obuhvaćeni područjem primjene Uredbe (EU) 2019/452.

tom sudjelovanju ili doprinosu nužna je kako bi javna tijela mogla intervenirati ako se čini da bi to sudjelovanje ili doprinos mogli utjecati na sigurnost ili javni red u Uniji, a nisu obuhvaćeni područjem primjene Uredbe (EU) 2019/452.

²⁶ Uredba (EU) 2019/452 Europskog parlamenta i Vijeća od 19. ožujka 2019. o uspostavi okvira za provjeru izravnih stranih ulaganja u Uniji (SL L 79I, 21.3.2019., str. 1.).

²⁶ Uredba (EU) 2019/452 Europskog parlamenta i Vijeća od 19. ožujka 2019. o uspostavi okvira za provjeru izravnih stranih ulaganja u Uniji; SL L 79I, 21.3.2019., str. 1).

Amandman 39

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 66.

Tekst koji je predložila Komisija

(66) Europski prometni koridori trebali bi pomoći u razvoju infrastrukture transeuropske prometne mreže uklanjanjem uskih grla, **unapređenjem** prekogranične povezanosti i poboljšanjem učinkovitosti i održivosti. Trebali bi pridonijeti koheziji **poboljšanom teritorijalnom suradnjom**. Osim toga, trebali bi pridonijeti ostvarenju širih ciljeva prometne politike te olakšati interoperabilnost, modalnu integraciju i multimodalni promet. Pristup koji se temelji na koridorima trebao bi biti transparentan i jasan, a upravljanje takvim koridorima ne bi trebalo dovesti do dodatnih administrativnih opterećenja ili troškova.

Izmjena

(66) Europski prometni koridori trebali bi pomoći u razvoju infrastrukture transeuropske prometne mreže uklanjanjem uskih grla, **osiguravanjem** prekogranične povezanosti i poboljšanjem učinkovitosti i održivosti. Trebali bi pridonijeti koheziji *i to poboljšanjem teritorijalne suradnje pristupom odozdo prema gore kojim se uzimaju u obzir potrebe lokalnih zajednica te lokalnih i regionalnih vlasti*. Osim toga, trebali bi pridonijeti ostvarenju širih ciljeva prometne politike te olakšati interoperabilnost, modalnu integraciju i multimodalni promet, **poštujući pritom geografski pristup**. 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.
Međutim, treba naglasiti da je važno osigurati dodatna financijska sredstava iz višegodišnjeg financijskog okvira jer ona dodijeljena u okviru Instrumenta za povezivanje Europe nisu dovoljna za dovršetak osnovne i sveobuhvatne mreže. To je potrebno i s obzirom na financijski teret koji za održavanje i razvoj mreže već

snose državne, lokalne i regionalne vlasti.

Amandman 40

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 67.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(67a) U svrhu te koordinacije te zbog nedostatka održivih logističkih i modalnih alternativa, Komisija bi trebala odvraćati države članice od bilo kakvih jednostranih prekograničnih prepreka duž mreže, a posebno na središnjim čvorovima, kako bi se izbjeglo ometanje prekograničnog provoza.

Obrazloženje

S obzirom na stratešku ulogu prijevoza tereta i putnika te logistike kao nezamjenjivog pokretača pružanja potpore domaćoj opskrbi i slobodnom kretanju robe diljem EU-a, ključno je spriječiti jednostrane mjere ograničavanja prometa te ojačati instrumente za upravljanje mrežom TEN-T kako bi se zaštitala cjelovitost unutarnjeg tržišta, izbjeglo ometanje graničnog provoza na glavnim čvorovima i osigurala koordinirana aktivacija alternativnih željezničkih ili cestovnih ruta i upravljanje njima.

Amandman 41

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 73.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(73) Za ostvarivanje ciljeva transeuropske prometne mreže, posebno onih koji se odnose na dekarbonizaciju i digitalizaciju prometnog sustava u Uniji, potreban je čvrst regulatorni okvir. Države članice trebale bi provesti ambiciozne reforme kako bi se suočile s izazovima održivog prometa utvrđenima u okviru europskog semestra. Mechanizmom za oporavak i otpornost podupiru se i reforme i ulaganja usmjereni na veću održivost prometa, smanjenje emisija te poboljšanje

(73) Za ostvarivanje ciljeva transeuropske prometne mreže, posebno onih koji se odnose na dekarbonizaciju i digitalizaciju prometnog sustava u Uniji, potreban je čvrst regulatorni okvir. Države članice trebale bi provesti ambiciozne reforme kako bi se suočile s izazovima održivog prometa utvrđenima u okviru europskog semestra. Mechanizmom 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 nalaze se u odobrenim planovima za oporavak i otpornost.

sigurnosti i učinkovitosti. **Potrebni su instrumenti finansijske i nefinansijske potpore, kao što je namjenski proračun u okviru Instrumenta za povezivanje Europe, za potporu lokalnim i regionalnim vlastima pri ispunjavanju novih zahtjeva koji se primjenjuju na gradske čvorove.** S tim povezane relevantne mjere nalaze se u odobrenim planovima za oporavak i otpornost.

Amandman 42

Prijedlog uredbe

Članak 3. – stavak 1. – točka f

Tekst koji je predložila Komisija

(f) „gradski čvor” znači gradsko područje u kojem su elementi prometne infrastrukture transeuropske prometne mreže, kao što su luke s putničkim terminalima, zračne luke, željeznički kolodvori, autobusni kolodvori, logističke platforme i objekti te teretni terminali smješteni u gradskom području i oko njega povezani s drugim dijelovima te infrastrukture i s infrastrukturom za regionalni i lokalni promet;

Izmjena

(f) „gradski čvor” znači gradsko područje u kojem su elementi prometne infrastrukture transeuropske prometne mreže, kao što su luke s putničkim terminalima, zračne luke, željeznički kolodvori, autobusni kolodvori, logističke platforme i objekti te teretni terminali smješteni u gradskom području i oko njega, **uključujući njihova funkcionalna gradska područja**, povezani s drugim dijelovima te infrastrukture i s infrastrukturom za regionalni i lokalni promet;

Amandman 43

Prijedlog uredbe

Članak 3. – stavak 1. – točka g

Tekst koji je predložila Komisija

(g) „izolirana mreža” znači željeznička mreža države članice, ili njezin dio, u kojoj se širina kolosijeka razlikuje od europske standardne nominalne širine kolosijeka (1435 mm) te za koju određena velika infrastrukturna ulaganja ne mogu biti opravdana **sa stajališta ekonomskih troškova i koristi zbog posebnosti te mreže koje proizlaze iz njezine geografske**

Izmjena

(g) „izolirana mreža” znači željeznička mreža države članice, ili njezin dio, u kojoj se širina kolosijeka razlikuje od europske standardne nominalne širine kolosijeka (1435 mm) te za koju određena velika infrastrukturna ulaganja ne mogu biti opravdana, **osim u slučaju da su usmjerena na približavanje europskom**

odvojenosti ili periferne lokacije;

standardu;

Amandman 44

Prijedlog uredbe

Članak 4. – stavak 2. – uvodni dio

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

2. Transeuropska prometna mreža jača socijalnu, ekonomsku i teritorijalnu koheziju Unije i pridonosi stvaranju jedinstvenog europskog prometnog prostora koji je održiv, učinkovit i otporan, povećava koristi za svoje korisnike i podupire uključiv rast *te omogućuje proširenu povezivost na transnacionalnoj, lokalnoj i regionalnoj razini*. Ima europsku dodanu vrijednost i pridonosi ciljevima razvrstanima u sljedeće četiri kategorije:

Amandman 45

Prijedlog uredbe

Članak 4. – stavak 2. – točka a – podtočka ii.

Tekst koji je predložila Komisija

ii. omogućivanje veće upotrebe održivijih vrsta prijevoza, među ostalim proširivanjem željezničke putničke mreže velikih brzina na velike udaljenosti, potpuno interoperabilne željezničke teretne mreže te pouzdane mreže za prijevoz unutarnjim plovnim putovima i kratku obalnu plovidbu u cijeloj Uniji;

Izmjena

ii. omogućivanje veće upotrebe održivijih vrsta prijevoza, među ostalim proširivanjem željezničke putničke mreže velikih brzina na velike udaljenosti, potpuno interoperabilne željezničke teretne mreže te pouzdane mreže za prijevoz unutarnjim plovnim putovima *te jezersku* i kratku obalnu plovidbu u cijeloj Uniji;

Amandman 46

Prijedlog uredbe

Članak 4. – stavak 2. – točka b – podtočka i.

Tekst koji je predložila Komisija

i. *postizanje* pristupačnosti i

Izmjena

i. *poboljšanje* pristupačnosti i

povezivosti svih regija Unije, uključujući najudaljenije regije i druge udaljene, otočne, periferne i planinske regije te rijetko naseljena područja;

povezivosti svih regija Unije, uključujući najudaljenije regije i druge udaljene, otočne, periferne i planinske regije te rijetko naseljena područja;

Amandman 47

Prijedlog uredbe

Članak 4. – stavak 2. – točka b – podtočka ii.

Tekst koji je predložila Komisija

ii. smanjenje razlika u kvaliteti infrastrukture među državama članicama;

Izmjena

ii. smanjenje razlika u kvaliteti infrastrukture među državama članicama *posebno između urbanih i industrijskih područja te najudaljenijih i pograničnih regija Unije i ostalih udaljenih, ruralnih, planinskih i otočnih regija i rijetko naseljenih područja;*

Amandman 48

Prijedlog uredbe

Članak 4. – stavak 2. – točka b – podtočka iii.

Tekst koji je predložila Komisija

iii. u području putničkog i teretnog prijevoza, učinkovitu koordinaciju i međusobno povezivanje infrastrukture za promet na velike udaljenosti s jedne strane te infrastrukture za regionalni i lokalni promet i usluga prijevoza u gradskim čvorovima s druge strane;

Izmjena

iii. u području putničkog i teretnog prijevoza, učinkovitu koordinaciju i međusobno povezivanje infrastrukture za promet na velike udaljenosti s jedne strane te infrastrukture za regionalni i lokalni promet i usluga prijevoza u gradskim čvorovima, *područjima u unutrašnjosti te obalnim i planinskim područjima* s druge strane;

Amandman 49

Prijedlog uredbe

Članak 4. – stavak 2. – točka b – podtočka iv.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(iva) *poboljšanje povezivosti među*

državama članicama i sa susjednim trećim zemljama, posebno zemljama provoza, jačanjem i dovršenjem prekograničnih dionica potrebnih za punu funkcionalnost koridora osnovne mreže za prijevoz na velike udaljenosti;

Amandman 50

Prijedlog uredbe

Članak 4. – stavak 2. – točka c – podtočka iii.

Tekst koji je predložila Komisija

iii. interoperabilnost nacionalnih, regionalnih i lokalnih prometnih mreža;

Izmjena

iii. ***intermodalnost i*** interoperabilnost nacionalnih, regionalnih i lokalnih prometnih mreža;

Amandman 51

Prijedlog uredbe

Članak 4. – stavak 2. – točka d – podtočka ii.

Tekst koji je predložila Komisija

ii. osiguravanje standarda sigurnosti, zaštite i visoke kvalitete, uključujući kvalitetu usluga koje se pružaju korisnicima, za putnički i teretni prijevoz;

Izmjena

ii. osiguravanje standarda sigurnosti, zaštite i visoke kvalitete, uključujući kvalitetu usluga koje se pružaju korisnicima, za putnički i teretni prijevoz ***te kvalitetu i održavanje mreže, posebno one na regionalnoj i lokalnoj razini;***

Amandman 52

Prijedlog uredbe

Članak 4. – stavak 2. – točka d – podtočka vi.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(via) uspostavu adekvatne infrastrukture za pristup prekograničnim dionicama;

Amandman 53

Prijedlog uredbe

Članak 4. – stavak 2. – točka d – podtočka vi.b (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(vib) osiguravanje bolje povezanosti za prijevoz tereta između izoliranih proizvodnih područja i gusto naseljenih područja kako bi se promicala učinkovita logistika te kraće vrijeme prijevoza i distribucije;

Amandman 54

Prijedlog uredbe

Članak 5. – stavak 1. – točka b

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(b) optimizacijom integracije i međupovezanosti infrastrukture;

*(b) optimizacijom integracije i međupovezanosti infrastrukture *kako na razini Unije tako i s trećim zemljama te za prekogranične i tranzitne veze*;*

Amandman 55

Prijedlog uredbe

Članak 5. – stavak 1. – točka ba (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(ba) uvođenjem sigurnih i zaštićenih parkirališta i sveobuhvatnih usluga za vozače i putnike;

Amandman 56

Prijedlog uredbe

Članak 6. – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

2. Sveobuhvatna mreža sastoji se od svih postojećih i planiranih prometnih infrastruktura transeuropske prometne mreže te od mjera kojima se promiče

2. Sveobuhvatna mreža sastoji se od svih postojećih i planiranih prometnih infrastruktura transeuropske prometne mreže te od mjera kojima se promiče

učinkovita i društveno i ekološki održiva upotreba takve infrastrukture.

učinkovita upotreba takve infrastrukture u smislu ekonomske, socijalne, teritorijalne i okolišne kohezije.

Amandman 57

Prijedlog uredbe Članak 6. – stavak 3.

Tekst koji je predložila Komisija

3. Osnovna i proširena osnovna mreža sastoji se od onih dijelova transeuropske prometne mreže koji se prioritetno razvijaju kako bi se ostvarili ciljevi razvoja transeuropske prometne mreže.

Izmjena

3. Osnovna i proširena osnovna mreža sastoji se od onih dijelova transeuropske prometne mreže koji se prioritetno razvijaju kako bi se ostvarili ciljevi razvoja transeuropske prometne mreže. **Države članice povezuju osnovne i proširene mreže s nacionalnim, regionalnim i lokalnim mrežama mobilnosti.**

Amandman 58

Prijedlog uredbe Članak 8. – stavak 3.

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

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

Amandman 59

Prijedlog uredbe Članak 8. – stavak 5.

Tekst koji je predložila Komisija

5. Komisija na temelju provedbenog akta može od država članica zahtijevati uspostavu jedinstvenog subjekta za izgradnju prekograničnih infrastrukturnih projekata od zajedničkog interesa *i* upravljanje njima. Relevantni europski

Izmjena

5. Komisija na temelju provedbenog akta može od država članica zahtijevati uspostavu jedinstvenog subjekta za izgradnju *i održavanje* prekograničnih infrastrukturnih projekata od zajedničkog interesa **te** upravljanje njima. Relevantni

koordinator ima status promatrača u upravnom ili nadzornom odboru (ili oba odbora) tog jedinstvenog subjekta.

europski koordinator ima status promatrača u upravnom ili nadzornom odboru (ili oba odbora) tog jedinstvenog subjekta.

Amandman 60

Prijedlog uredbe

Članak 9. – stavak 1. – točka ba (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(ba) dovršetka infrastrukture za pristup prekograničnim dionicama, uključujući pomoćne radove i potporu za povezivost s trećim zemljama;

Amandman 61

Prijedlog uredbe

Članak 9. – stavak 1. – točka f

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(f) olakšavanja prijevoza unutarnjim plovnim putovima prema trećim zemljama;

(f) olakšavanja prijevoza unutarnjim plovnim putovima prema trećim zemljama, a posebno, po potrebi, prijevoza preko jezera u pograničnim područjima;

Amandman 62

Prijedlog uredbe

Članak 12. – stavak 1. – točka ba (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(ba) osiguravanje da se načelo teritorijalnog kontinuiteta učinkovito primjenjuje na sve otočne regije i da se jaz u povezivosti premosti većom dostupnošću usluga i veza te odgovarajućim mjerama koje će koristiti i stanovnicima i turistima;

Amandman 63

Prijedlog uredbe

Članak 12. – stavak 1. – točka c

Tekst koji je predložila Komisija

(c) osiguravanje optimalne integracije vrsta prijevoza i interoperabilnosti različitih vrsta prijevoza;

Izmjena

(c) osiguravanje optimalne integracije vrsta prijevoza i interoperabilnosti različitih vrsta prijevoza, *posebno među gradskim i gusto naseljenim područjima, područjima od gospodarskog interesa te perifernim, obalnim, otočnim i planinskim područjima*;

Amandman 64

Prijedlog uredbe

Članak 12. – stavak 1. – točka d

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

(d) premošćivanje veza koje nedostaju i uklanjanje uskih grla *te dovršetak infrastrukture za pristup*, posebno na prekograničnim dionicama;

Amandman 65

Prijedlog uredbe

Članak 12. – stavak 1. – točka g

Tekst koji je predložila Komisija

(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;

Izmjena

(g) održavanje postojeće infrastrukture funkcionalnom te poboljšanje ili održavanje njezine kvalitete u smislu sigurnosti, zaštite, učinkovitosti prometnog sustava i prijevoza, *sigurnih i zaštićenih parkirališta*, otpornosti na klimatske promjene i katastrofe, okolišne učinkovitosti te kontinuiteta prometnih tokova;

Amandman 66

Prijedlog uredbe

Članak 12. – stavak 2. – točka a

Tekst koji je predložila Komisija

(a) pridonošenje smanjenju emisija iz prometa i veću energetsku sigurnost tako što će se upotreba vozilâ i plovilâ s nultim emisijama te obnovljivih i niskougljičnih goriva promicati uvođenjem odgovarajuća infrastruktura za alternativna goriva;

Izmjena

(a) pridonošenje smanjenju emisija iz prometa i veću energetsku sigurnost tako što će se upotreba vozilâ i plovilâ s nultim emisijama te obnovljivih i niskougljičnih goriva promicati uvođenjem odgovarajuća infrastruktura za alternativna, *obnovljiva i napredna* goriva;

Amandman 67

Prijedlog uredbe

Članak 12. – stavak 2. – točka aa (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(aa) osiguravanje koristi za građane i poduzeća tako da im se omogući djelotvorna povezivost za proizvodnju i rast te za otvaranje radnih mjesa, posebno u regijama koje se suočavaju s većim poteškoćama u pristupu i povezivanju te su stoga u posebno nepovoljnem položaju kad je riječ o pristupu unutarnjem tržištu i konkurentnosti;

Amandman 68

Prijedlog uredbe

Članak 12. – stavak 2. – točka b

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

(b) ublažavanje izloženosti *gradova i* gradskih *funkcionalnih* područja negativnim učincima tranzitnog željezničkog i cestovnog prometa;

Amandman 69

Prijedlog uredbe

Članak 12. – stavak 2. – točka da (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(da) povećanje ekonomske, socijalne i teritorijalne kohezije te posebno promicanje povezivosti s rijetko naseljenim, udaljenim, ruralnim, otočnim, planinskim i najudaljenijim regijama;

Amandman 70

Prijedlog uredbe

Članak 13. – stavak 1. – točka d

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(d) razvoj sigurne i zaštićene cestovne mreže koja ima dostatnu infrastrukturu za alternativna goriva;

(d) razvoj sigurne i zaštićene cestovne mreže koja ima dostatnu, **sigurnu i zaštićenu** infrastrukturu za **parkiranje i** alternativna goriva;

Amandman 71

Prijedlog uredbe

Članak 13. – stavak 1. – točka ga (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(ga) integriranje infrastrukture IKT-a, posebno elektroničkog izdavanja karata, i mobilnosti kao usluge u svim vrstama prijevoza koji se koriste osnovnom, proširenom i sveobuhvatnom mrežom i njihovim vezama s nacionalnim, regionalnim i lokalnim mrežama;

Amandman 72

Prijedlog uredbe

Članak 15. – stavak 2. – točka b

Tekst koji je predložila Komisija

(b) ima nominalnu širinu kolosijeka za nove željezničke pruge od 1 435 mm, *osim ako je nova pruga produžetak mreže drugičije širine kolosijeka koja je odvojena od glavnih željezničkih pruga u Uniji;*

Izmjena

(b) ima nominalnu širinu kolosijeka za nove željezničke pruge od 1 435 mm;

Amandman 73

Prijedlog uredbe

Članak 15. – stavak 3. – točka b

Tekst koji je predložila Komisija

(b) Komisija u opravdanim slučajevima, na zahtjev države članice, može odobriti druga izuzeća donošenjem provedbenih akata u pogledu zahtjevâ iz stavka 2. Svaki zahtjev za izuzeće temelji se na socioekonomskoj analizi troškova i koristi te procjeni učinka na interoperabilnost. Izuzeće se uskladjuje sa zahtjevima iz Direktive (EU) 2016/797 Europskog parlamenta i Vijeća⁵⁸ te prema potrebi koordinira i usuglašava sa susjednim državama članicama.

Izmjena

(b) Komisija u opravdanim slučajevima, na zahtjev države članice, može odobriti druga izuzeća donošenjem provedbenih akata u pogledu zahtjevâ iz stavka 2. Svaki zahtjev za izuzeće temelji se na socioekonomskoj analizi troškova i koristi te procjeni učinka na interoperabilnost *i korištenja inovativnih tehnologija kao što je vodik*. Izuzeće se uskladjuje sa zahtjevima iz Direktive (EU) 2016/797 Europskog parlamenta i Vijeća⁵⁸ te prema potrebi koordinira i usuglašava sa susjednim državama članicama.

⁵⁸ 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.).

⁵⁸ 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.).

Amandman 74

Prijedlog uredbe

Članak 22. – stavak 3. – točka a – podstavak 3.

Tekst koji je predložila Komisija

Pri utvrđivanju referentnih razina vode Komisija uzima u obzir zahtjeve utvrđene u međunarodnim konvencijama i sporazumima koje su međusobno *sklopile*

Izmjena

Pri utvrđivanju referentnih razina vode Komisija uzima u obzir zahtjeve utvrđene u međunarodnim konvencijama i sporazumima koje su međusobno *sklopili*

države članice.

države članice *i dotični relevantni dionici*.

Amandman 75

Prijedlog uredbe

Članak 23. – stavak 1. – točka c

Tekst koji je predložila Komisija

(c) promicanju održivog, sigurnog i zaštićenog prometa unutarnjim plovnim putovima, među ostalim u gradskim čvorovima;

Izmjena

(c) promicanju održivog, **multimodalnog**, sigurnog i zaštićenog prometa unutarnjim plovnim putovima, među ostalim u gradskim čvorovima;

Amandman 76

Prijedlog uredbe

Članak 23. – stavak 1. – točka e

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

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

Amandman 77

Prijedlog uredbe

Članak 27. – stavak 1. – točka b

Tekst koji je predložila Komisija

(b) izgradnji ili nadogradnji osnovne lučke infrastrukture, kao što su unutarnji bazeni, obalni zidovi, vezovi, gatovi, dokovi, nasipi te zemljišta dobivena nasipanjem i melioracijom;

Izmjena

(b) izgradnji, **održavanju** ili nadogradnji osnovne lučke infrastrukture, kao što su unutarnji bazeni, obalni zidovi, vezovi, gatovi, dokovi, nasipi te zemljišta dobivena nasipanjem i melioracijom;

Amandman 78

Prijedlog uredbe

Članak 27. – stavak 1. – točka ba (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(ba) proširenju operativnih kapaciteta unutar i izvan lučkog područja, uz čvrstu povezanost sa zaštitom okoliša i pravnim uvjetima za novu izgradnju;

Amandman 79

Prijedlog uredbe

Članak 29. – stavak 1. – točka c

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(c) da se ceste projektiraju, grade ili nadograđuju i održavaju uz **najvišu razinu zaštite okoliša**, među ostalim prema potrebi primjenom površina ceste s niskom razinom buke te prikupljanjem, pročišćavanjem i odvodnjom vode;

(c) da se ceste projektiraju, grade ili nadograđuju i održavaju uz **korištenje resursno najučinkovitijih, ekološki prihvatljivih i klimatskim promjenama prilagođenih materijala**, među ostalim prema potrebi primjenom površina ceste s niskom razinom buke te prikupljanjem, pročišćavanjem i odvodnjom vode;

Amandman 80

Prijedlog uredbe

Članak 31. – stavak 1. – točka c

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(c) uvođenju inovativnih tehnologija za poboljšanje kontrole usklađenosti s pravnim okvirom Unije za cestovni promet, uključujući pametne i automatizirane provedbene alate **i 5G komunikacijsku infrastrukturu**;

(c) uvođenju inovativnih tehnologija za poboljšanje kontrole usklađenosti s pravnim okvirom Unije za cestovni promet, uključujući pametne i automatizirane provedbene alate, 5G komunikacijsku infrastrukturu **i internet stvari**;

Amandman 81

Prijedlog uredbe

Članak 31. – stavak 1. – točka ca (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(ca) povezani su s povezanostima između urbanih i gusto naseljenih područja te područja u unutrašnjosti i rijetko naseljenih područja i osiguravanju da su spojne dionice sigurne i da se pravilno održavaju;

Amandman 82

Prijedlog uredbe

Članak 35. – stavak 3. – podstavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

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

Države članice savjetuju se s lokalnim i regionalnim vlastima nadležnim za gradske čvorove, opremnicima, prijevoznicima i pružateljima logističkih usluga koji djeluju na njihovom području. U analizi uzimaju u obzir rezultate tih savjetovanja.

Amandman 83

Prijedlog uredbe

Članak 37. – stavak 1. – točka b

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(b) do 31. prosinca 2030. budu opremljeni najmanje jednim mjestom za punjenje namijenjenim za teška teretna vozila kako je definirano u članku 2. točki 43. Uredbe (EU) [...] [o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva];

(b) do 31. prosinca 2030. budu opremljeni najmanje jednim mjestom za punjenje i opskrbu gorivom namijenjenim za teška teretna vozila kako je definirano u članku 2. točki 43. Uredbe (EU) [...] [o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva];

Amandman 84

Prijedlog uredbe Članak 38. – stavak 1. – točka a

Tekst koji je predložila Komisija

(a) olakšavanju međusobnog povezivanja različitih vrsta prijevoza;

Izmjena

(a) olakšavanju međusobnog povezivanja različitih vrsta prijevoza *i dovršenju veza između multimodalnih platformi, zračnih i lučkih čvorista te zaleda lučkih područja, zajedno s vezama prvog i zadnjeg kilometra između tih pristupnih i tranzitnih točaka te preko njih;*

Amandman 85

Prijedlog uredbe Članak 39. – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

2. Gradski čvorovi transeuropske prometne mreže navedeni su u Prilogu II.

Izmjena

2. Gradski čvorovi transeuropske prometne mreže navedeni su u Prilogu II. *Popis se može kompletirati nakon odgovarajuće okolišne i financijske procjene i procjene rizika te odobrenja države članice i njezinih relevantnih nacionalnih, regionalnih i lokalnih dionika.*

Amandman 86

Prijedlog uredbe Članak 40. – stavak 1. – točka b – podtočka i.

Tekst koji je predložila Komisija

i. donošenje plana održive gradske mobilnosti u skladu s Prilogom V. koji posebno uključuje mjere za integraciju različitih vrsta prijevoza, za promicanje učinkovite mobilnosti s nultim emisijama uključujući održivu gradsku logistiku s nultim emisijama, za smanjenje onečišćenja zraka i onečišćenja bukom te u

Izmjena

i. donošenje *i objava* plana održive gradske mobilnosti u skladu s Prilogom V. koji posebno uključuje mjere za integraciju različitih vrsta prijevoza, za promicanje učinkovite mobilnosti s nultim emisijama uključujući održivu gradsku logistiku s nultim emisijama, za smanjenje onečišćenja zraka i onečišćenja bukom te u

kojem se uzimaju u obzir transeuropski prometni tokovi na velike udaljenosti;

kojem se uzimaju u obzir transeuropski prometni tokovi na velike udaljenosti, *te za ocjenjivanje dostupnosti i cjenovne pristupačnosti različitih načina prijevoza za korisnike u smislu troškova i koristi*;

Amandman 87

Prijedlog uredbe

Članak 40. – stavak 1. – točka c – podtočka i.

Tekst koji je predložila Komisija

i. za putnički prijevoz: održivu, neometanu i sigurnu međupovezanost željezničke i cestovne infrastrukture, infrastrukture zračnog prometa, infrastrukture za aktivne vrste *prijevoze* i prema potrebi infrastrukture unutarnjih plovnih putova i pomorske infrastrukture;

Izmjena

i. za putnički prijevoz: održivu, neometanu i sigurnu međupovezanost željezničke i cestovne infrastrukture, infrastrukture zračnog prometa, infrastrukture za *javni prijevoz*, infrastrukture za aktivne vrste *prijevoza* i prema potrebi infrastrukture unutarnjih plovnih putova i pomorske infrastrukture;

Amandman 88

Prijedlog uredbe

Članak 40. – stavak 1. – točka c – podtočka iii.

Tekst koji je predložila Komisija

iii. za teretni prijevoz: održivu, neometanu i sigurnu međupovezanost željezničke i cestovne infrastrukture i prema potrebi infrastrukture unutarnjih plovnih putova, infrastrukture zračnog prometa i pomorske infrastrukture, kao i odgovarajućih veza s logističkim platformama i objektima;

Izmjena

iii. za teretni prijevoz: održivu, neometanu i sigurnu međupovezanost željezničke i cestovne infrastrukture i prema potrebi infrastrukture unutarnjih plovnih putova, infrastrukture zračnog prometa i pomorske infrastrukture, kao i odgovarajućih veza s logističkim platformama i objektima, *te sigurnih i zaštićenih parkirališta*;

Amandman 89

Prijedlog uredbe

Članak 40. – stavak 1. – točka d

Tekst koji je predložila Komisija

(d) do 31. prosinca 2040.: razvoj barem jednog multimodalnog teretnog terminala s dostašnim pretovarnim kapacitetom unutar ili u blizini gradskog čvora.

Izmjena

(d) do 31. prosinca 2040.: razvoj barem jednog multimodalnog teretnog terminala s dostašnim pretovarnim kapacitetom unutar ili u blizini gradskog čvora *ili više gradskih čvorava ako kapaciteti to omogućuju.*

Amandman 90

Prijedlog uredbe

Članak 41. – stavak 1. – točka ba (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(ba) podupiranju promjene načina prijevoza u gradovima i to postavljanjem aktivne mobilnosti i javnog prijevoza u središte sljedećeg okvira Unije za gradsku mobilnost;

Amandman 91

Prijedlog uredbe

Članak 41. – stavak 1. – točka c

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(c) promicanju učinkovitog prometa s niskom razinom buke i nultim emisijama, uključujući ekologizaciju gradskih voznih parkova;

(c) promicanju učinkovitog prometa s niskom razinom buke i nultim emisijama, uključujući ekologizaciju *javnih i privatnih* gradskih voznih parkova;

Amandman 92

Prijedlog uredbe

Članak 41. – stavak 1. – točka da (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(da) povećanju dostupnost i povezanost između gradskih, prigradskih i ruralnih područja te neometanom pristupu pametnom, održivom i cjenovno

pristupačnom prijevozu;

Amandman 93

Prijedlog uredbe

Članak 41. – stavak 1. – točka db (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(db) stvaranju kohezije između prometa na velike udaljenosti, regionalnog i lokalnog prometa povezivanjem čvorova, poticanjem novih inovativnih tehnologija, kao i smanjenjem emisija (onečišćujućih tvari i stakleničkih plinova) i smanjenjem vanjskih troškova na najmanju moguću mjeru;

Amandman 94

Prijedlog uredbe

Članak 44. – stavak 1. – točka a

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(a) podupirati i promicati dekarbonizaciju prijevoza prelaskom na vozila, plovila i zrakoplove s nultim i niskim emisijama te ostale inovativne i održive prijevozne i mrežne tehnologije kao što je hyperloop;

*(a) podupirati i promicati dekarbonizaciju prijevoza prelaskom na vozila, plovila i zrakoplove s nultim i niskim emisijama te ostale inovativne i održive prijevozne i mrežne tehnologije kao što su: *automatizirani vlakovi, autonomna vozila, bespilotne letjelice, vlakovi s magnetskom levitacijom (maglev) i hyperloop;**

Amandman 95

Prijedlog uredbe

Članak 44. – stavak 1. – točka da (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(da) omogućiti veći pristup digitalnim i prometnim uslugama, posebno u područjima s najvećim poteškoćama u pristupu, kao što su rijetko naseljene

regije, udaljena, ruralna, otočna, planinska i najudaljenija područja, čime se olakšava širi pristup različitim mogućnostima putovanja, uključujući multimodalna;

Amandman 96

Prijedlog uredbe

Članak 44. – stavak 1. – točka e

Tekst koji je predložila Komisija

(e) poboljšati rad, upravljanje, dostupnost, interoperabilnost, multimodalnost i učinkovitost mreže, među ostalim razvojem **usluga multimodalne digitalne mobilnosti** i razvojem infrastrukture koja omogućuje neometanu multimodalnost, kao što su pruge velikih brzina i željezničke/tramvajske veze između gradova i zračnih luka;

Izmjena

(e) poboljšati rad, upravljanje, dostupnost, interoperabilnost, multimodalnost i učinkovitost mreže, među ostalim razvojem **rješenja za mobilnost kao uslugu** i razvojem infrastrukture koja omogućuje neometanu multimodalnost, kao što su pruge velikih brzina i željezničke/tramvajske veze između gradova i zračnih luka;

Amandman 97

Prijedlog uredbe

Članak 45. – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

Države članice osiguravaju da prometna infrastruktura pruža sigurnost i zaštitu za kretanje putnika i tereta **na način da provode adekvatne, kvalitativne i pravodobne planove održavanja tijekom cijelog vijeka trajanja prometne infrastrukture.**

Amandman 98

Prijedlog uredbe

Članak 46. – stavak 1. – točka c

Tekst koji je predložila Komisija

(c) konstrukcijsku kvalitetu

Izmjena

(c) konstrukcijsku kvalitetu

infrastrukture tijekom njezina cijelog životnog ciklusa, pri čemu se posebno pozornost posvećuje budućim predviđenim klimatskim uvjetima;

infrastrukture tijekom njezina cijelog životnog ciklusa, pri čemu se posebno pozornost posvećuje budućim predviđenim klimatskim uvjetima *i potrebi za ulaganjem u održavanje kritične infrastrukture i infrastrukture koja predstavlja veći sigurnosni rizik kao što su mostovi i tuneli;*

Amandman 99

Prijedlog uredbe Članak 46. – stavak 2.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

2.a Države članice osiguravaju kontinuitet logističkih lanaca opskrbe preko mreže TEN-T i pritom izbjegavaju moguće poremećaje i usporavanje te po potrebi koriste zelene linije i usluge europskih koordinatora.

Amandman 100

Prijedlog uredbe Članak 52. – stavak 6.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

6. Europski koordinator **može** se **savjetovati** s regionalnim i lokalnim vlastima, upraviteljima infrastrukture, prijevoznicima, posebno onima koji su članovi tijela za upravljanje željezničkim teretnim prijevozom, industrijom opskrbe, korisnicima prijevoza i predstavnicima civilnog društva u vezi s planom rada i njegovom provedbom. Osim toga, europski koordinator odgovoran za ERTMS blisko surađuje s Agencijom Europske unije za željeznice i Zajedničkim poduzećem za europsku željeznicu, a europski koordinator za europski pomorski prostor s Europskom agencijom za pomorsku sigurnost.

6. Europski koordinator **savjetuje** se s regionalnim i lokalnim vlastima, upraviteljima infrastrukture, prijevoznicima, posebno onima koji su članovi tijela za upravljanje željezničkim teretnim prijevozom, industrijom opskrbe, korisnicima prijevoza i predstavnicima civilnog društva u vezi s planom rada i njegovom provedbom. Osim toga, europski koordinator odgovoran za ERTMS blisko surađuje s Agencijom Europske unije za željeznice i Zajedničkim poduzećem za europsku željeznicu, a europski koordinator za europski pomorski prostor s Europskom agencijom za pomorsku sigurnost.

Amandman 101

Prijedlog uredbe

Članak 53. – stavak 4. – podstavak 1.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

U slučaju sporova među državama članicama, uključujući u slučaju jednostranih mjera na nacionalnoj razini koje dovode do blokiranja ili ograničavanja slobodnog kretanja osoba, robe ili usluga, dotične države članice o tom problemu obavješćuju Komisiju, a Komisija poziva te države članice da pronađu brzo i održivo rješenje za ponovnu uspostavu slobodnog kretanja preko koridora osnovne mreže TEN-T.

Amandman 102

Prijedlog uredbe

Članak 53. – stavak 4. – podstavak 1.b (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

U slučaju da se sporovi iz stavka 4.a ne riješe u roku od šest mjeseci od datuma obavijesti o sporu, Komisija poduzima mjere kako bi odvratila države članice od poduzimanja jednostranih mjera duž koridora osnovne mreže TEN-T, posebno u slučaju prekograničnih dionica kojima se ograničava provoz osoba, robe i usluga.

Amandman 103

Prijedlog uredbe

Članak 63. – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Odredbe koje se odnose na željeznice, a posebno svaki zahtjev povezivanja zračnih i pomorskih luka sa željeznicom, kao i

Odredbe koje se odnose na željeznice, a posebno svaki zahtjev povezivanja zračnih i pomorskih luka sa željeznicom, kao i

odredbe koje se odnose na sigurna i zaštićena parkirališta i multimodalne teretne terminale ne primjenjuju se na Cipar, *Maltu* i *najudaljenije regije* sve dok se na njihovu državnom području ne uspostavi željeznički sustav.

odredbe koje se odnose na sigurna i zaštićena parkirališta i multimodalne teretne terminale ne primjenjuju se na Cipar i *Maltu* sve dok se na njihovu državnom području ne uspostavi željeznički sustav.

Amandman 104

Prijedlog uredbe Prilog I. – točka 1.

Tekst koji je predložila Komisija

1. Svrha i ciljevi: Glavni cilj plana održive gradske mobilnosti (SUMP) mora biti poboljšavanje pristupačnosti funkcionalnog gradskog područja i osiguravanje visokokvalitetne i sigurne mobilnosti uz nisku razinu emisija do funkcionalnog gradskog područja te kroz to područje i unutar njega. Posebno je važno da podržava mobilnost s nultom stopom emisija i provedbu sustava gradskog prijevoza koji doprinosi boljoj sveukupnoj učinkovitosti transeuropske prometne mreže, posebno kroz razvoj infrastrukture za nesmetano prometovanje vozila s nultom stopom emisija i multimodalnih putničkih čvorišta koja olakšavaju povezanost prvog i posljednjeg kilometra te multimodalnih teretnih terminala koji opslužuju gradska čvorišta.

Izmjena

1. Svrha i ciljevi: Glavni cilj plana održive gradske mobilnosti (SUMP) mora biti poboljšavanje pristupačnosti funkcionalnog gradskog područja i osiguravanje visokokvalitetne i sigurne mobilnosti uz nisku razinu emisija do funkcionalnog gradskog područja te kroz to područje i unutar njega; *uz istodobno hvatanje u koštac s aktualnim i budućim izazovima te osiguravanje pametnog, učinkovitog i održivog prijevoza*. Posebno je važno da podržava mobilnost s nultom stopom emisija i provedbu sustava gradskog prijevoza koji doprinosi boljoj sveukupnoj učinkovitosti transeuropske prometne mreže, posebno kroz razvoj infrastrukture za nesmetano prometovanje vozila s nultom stopom emisija i multimodalnih putničkih čvorišta koja olakšavaju povezanost prvog i posljednjeg kilometra te multimodalnih teretnih terminala koji opslužuju gradska čvorišta.

Amandman 105

Prijedlog uredbe Prilog I. – točka 2.

Tekst koji je predložila Komisija

2. Dugoročna vizija i kratkoročni plan provedbe: SUMP mora obuhvaćati dugoročnu strategiju za budući razvoj

Izmjena

2. Dugoročna vizija i kratkoročni plan provedbe: SUMP mora obuhvaćati dugoročnu strategiju za budući razvoj

prometne infrastrukture i multimodalnih usluga, ili biti povezan s postojećom takvom strategijom. Također mora obuhvaćati plan izvršenja za kratkoročnu provedbu strategije. Mora biti uklopljen u integrirani pristup za održiv razvoj gradskog područja i povezan s relevantnim planiranjem upotrebe zemljišta i prostornim planiranjem.

prometne infrastrukture i multimodalnih usluga, ili biti povezan s postojećom takvom strategijom. Također mora obuhvaćati plan izvršenja za kratkoročnu provedbu strategije. Mora biti uklopljen u integrirani pristup za održiv razvoj gradskog područja i povezan s relevantnim planiranjem upotrebe zemljišta i prostornim planiranjem. **Mora također uključivati ulaganja u inovacije kako bi se odgovorilo na izazove izgradnje modernog integriranog prometnog sustava koji je na razini izazova u pogledu dekarbonizacije, učinkovitosti i uključivog rasta.**

Amandman 106

Prijedlog uredbe Prilog I. – točka 3.

Tekst koji je predložila Komisija

3. Integracija različitih vrsta prijevoza: SUMP-om se mora promicati multimodalni prijevoz kroz integraciju različitih vrsta prijevoza i mjera usmjerenih na olakšavanje jednostavne i održive mobilnosti. Mora obuhvaćati mjere za povećanje modalnog udjela održivijih oblika prijevoza kao što je javni prijevoz, aktivna mobilnost i, ako je to moguće, prijevoz unutarnjim plovnim putevima i pomorski prijevoz. Također mora obuhvaćati mjere za promicanje mobilnosti s nultom stopom emisija, posebno u pogledu ekologizacije gradskog voznog parka, te smanjivanje zagušenja i poboljšavanje sigurnosti na cestama, posebno za nezaštićene sudionike u prometu.

Izmjena

3. Integracija različitih vrsta prijevoza: SUMP-om se mora promicati multimodalni prijevoz kroz integraciju različitih vrsta prijevoza i mjera usmjerenih na olakšavanje jednostavne i održive mobilnosti. Mora obuhvaćati mjere za povećanje modalnog udjela održivijih oblika prijevoza kao što je javni prijevoz, aktivna mobilnost i, ako je to moguće, prijevoz unutarnjim plovnim putevima i pomorski prijevoz. Također mora obuhvaćati mjere za promicanje mobilnosti s nultom stopom emisija, posebno u pogledu ekologizacije gradskog voznog parka, te smanjivanje zagušenja i poboljšavanje sigurnosti na cestama, posebno za nezaštićene sudionike u prometu. **Mora naglasiti socijalnu dimenziju, prema kojoj se pri izradi, provedbi i ocjenjivanju planova održive gradske mobilnosti moraju uzeti u obzir poštenu i sigurni radni uvjeti radnika u prometnom sektoru.**

Amandman 107

Prijedlog uredbe Prilog I. – točka 4.

Tekst koji je predložila Komisija

4. Učinkovito funkcioniranje TEN-T-a; U SUMP-u se trebaju uzeti u obzir učinci različitih mjera na gradskoj razini na prometne tokove, putničke i teretne, u transeuropskoj prometnoj mreži; cilj treba biti osigurati nesmetan tranzit, zaobilazeњe ili povezivanje putem gradskih čvorišta ili oko njih, uključujući vozila s nultom stopom emisija. SUMP posebno mora obuhvaćati mjere za smanjivanje zagušenja prometa, poboljšavanje sigurnosti na cestama i uklanjanje uskih grla koja utječu na protok prometa na TEN-T-u.

Izmjena

4. Učinkovito funkcioniranje TEN-T-a; U SUMP-u se trebaju uzeti u obzir učinci različitih mjera na gradskoj razini na prometne tokove, putničke i teretne, u transeuropskoj prometnoj mreži; cilj treba biti osigurati nesmetan tranzit, zaobilazeњe ili povezivanje putem gradskih čvorišta ili oko njih, uključujući vozila s nultom stopom emisija. **Mora pružati financijsku i tehničku potporu gradovima koji ispunjavaju uvjete za gradske čvorove kako bi im se pomoglo u ispunjavanju budućih obveza povezanih s njihovim novim statusom.** SUMP posebno mora obuhvaćati mjere za smanjivanje zagušenja prometa, poboljšavanje sigurnosti na cestama i uklanjanje uskih grla koja utječu na protok prometa na TEN-T-u. **Međutim, mjerama u vezi s mrežama TEN-T moraju se uzeti u obzir učinci na regionalne i lokalne prometne tokove, kako za putnike tako i za teret.**

Amandman 108

Prijedlog uredbe Prilog I. – točka 5.

Tekst koji je predložila Komisija

5. Participativni pristup: Razvoj i provedba plana održive gradske mobilnosti mora se temeljiti na integriranom pristupu s visokim stupnjem suradnje, usklađenosti i dogovaranja između različitih razina vlasti i odgovarajućih tijela. Mora se uključiti i građane i predstavnike civilnog društva te gospodarske subjekte.

Izmjena

5. Participativni pristup: Razvoj i provedba plana održive gradske mobilnosti mora se temeljiti na integriranom pristupu s visokim stupnjem suradnje, usklađenosti i dogovaranja između različitih razina vlasti i odgovarajućih tijela. Mora se uključiti i građane i predstavnike civilnog društva te gospodarske subjekte. **Njime se mora poduprijeti stvaranje višerazinske platforme za suradnju na nacionalnoj razini kako bi se utvrdili i uklonili**

nedostaci u pogledu povezanosti ruralnih i gradskih područja koja obuhvaća funkcionalna gradska područja te ocijenile mogućnosti koje nude regionalni planovi za mobilnost.

POSTUPAK U ODBORU KOJI DAJE MIŠLJENJE

Naslov	Smjernice Unije za razvoj transeuropske prometne mreže, izmjena Uredbe (EU) 2021/1153 i Uredbe (EU) br. 913/2010 te stavljanje izvan snage Uredbe (EU) br. 1315/2013
Referentni dokumenti	COM(2021)0812 – C9-0472/2021 – 2021/0420(COD)
Nadležni odbor Datum objave na plenarnoj sjednici	TRAN 7.3.2022
Odbori koji su dali mišljenje Datum objave na plenarnoj sjednici	REGI 7.3.2022
Izvjestitelj za mišljenje Datum imenovanja	Alessandro Panza 26.8.2022
Razmatranje u odboru	6.10.2022
Datum usvajanja	30.11.2022
Rezultat konačnog glasovanja	+: 16 -: 7 0: 3
Zastupnici nazočni na konačnom glasovanju	Matteo Adinolfi, François Alfonsi, Pascal Arimont, Stéphane Bijoux, Franc Bogovič, Vlad-Marius Botoş, Rosa D'Amato, Christian Doleschal, Matthias Ecke, Chiara Gemma, Krzysztof Hetman, Peter Jahr, Ondřej Knotek, Nora Mebarek, Alin Mituța, Dan-Ştefan Motreanu, Denis Nesci, Niklas Nienabß, Andrey Novakov, Younous Omarjee, Alessandro Panza, Caroline Roose, Marcos Ros Sempere, Susana Solís Pérez, Irène Tolleret, Monika Vana
Zamjenici nazočni na konačnom glasovanju	Álvaro Amaro, Karolin Braunsberger-Reinhold, Daniel Buda, Isabel Carvalhais, Isabel García Muñoz, Elena Lizzi, Mauri Pekkarinen, Bronis Ropé, Vera Tax, Stefania Zambelli
Zamjenici nazočni na konačnom glasovanju prema čl. 209. st. 7.	Vasile Blaga, Carlo Fidanza, Łukasz Kohut

POIMENIČNO KONAČNO GLASOVANJE U ODBORU KOJI DAJE MIŠLJENJE

16	+
ECR	Carlo Fidanza, Denis Nesci
ID	Matteo Adinolfi, Elena Lizzi, Alessandro Panza, Stefania Zambelli
NI	Chiara Gemma
PPE	Álvaro Amaro, Vasile Blaga, Franc Bogovič, Karolin Braunsberger-Reinhold, Daniel Buda, Christian Doleschal, Krzysztof Hetman, Dan-Ştefan Motreanu, Andrey Novakov

7	-
RENEW	Stéphane Bijoux, Ondřej Knotek, Alin Mituța, Irène Tolleret
VERTS/ALE	François Alfonsi, Bronis Ropé, Monika Vana

3	0
RENEW	Vlad-Marius Botoș, Susana Solís Pérez
S&D	Vera Tax

Korišteni znakovi:

- + : za
- : protiv
- 0 : suzdržani