

Klasa: 441-03/12-01/15
Urbroj: 50301-05/25-13-8

Zagreb, 24. siječnja 2013.

PREDSJEDNIKU HRVATSKOGA SABORA

Predmet: Prijedlog zakona o potvrđivanju Sporazuma o financiranju između Vlade Republike Hrvatske i Europske komisije kojim se mijenja Sporazum o financiranju između Vlade Republike Hrvatske i Europske komisije za višegodišnji Operativni program "Promet" za pomoć Zajednice iz Instrumenta pretpristupne pomoći u sklopu komponente "Regionalni razvoj" u Hrvatskoj, s Konačnim prijedlogom zakona

Na temelju članka 85. Ustava Republike Hrvatske (Narodne novine, broj 85/2010 – pročišćeni tekst) i članaka 129. i 159. Poslovnika Hrvatskoga sabora, Vlada Republike Hrvatske podnosi Prijedlog zakona o potvrđivanju Sporazuma o financiranju između Vlade Republike Hrvatske i Europske komisije kojim se mijenja Sporazum o financiranju između Vlade Republike Hrvatske i Europske komisije za višegodišnji Operativni program "Promet" za pomoć Zajednice iz Instrumenta pretpristupne pomoći u sklopu komponente "Regionalni razvoj" u Hrvatskoj, s Konačnim prijedlogom zakona za hitni postupak.

Za svoje predstavnike, koji će u njezino ime sudjelovati u radu Hrvatskoga sabora i njegovih radnih tijela, Vlada je odredila prof. dr. sc. Branka Grčića, potpredsjednika Vlade Republike Hrvatske i ministra regionalnoga razvoja i fondova Europske unije, dr. sc. Jakšu Puljiza, zamjenika ministra regionalnoga razvoja i fondova Europske unije, te Matiju Derka, pomoćnika ministra regionalnoga razvoja i fondova Europske unije.

PREDSJEDNIK

Zoran Milanović

**PRIJEDLOG ZAKONA O POTVRĐIVANJU
SPORAZUMA O FINANCIRANJU IZMEĐU VLADE REPUBLIKE HRVATSKE I
EUROPSKE KOMISIJE KOJIM SE MIJENJA SPORAZUM O FINANCIRANJU
IZMEĐU VLADE REPUBLIKE HRVATSKE I EUROPSKE KOMISIJE ZA
VIŠEGODIŠNJI OPERATIVNI PROGRAM „PROMET“ ZA POMOĆ ZAJEDNICE
IZ INSTRUMENTA PRETPRISTUPNE POMOĆI U SKLOPU KOMPONENTE
„REGIONALNI RAZVOJ“ U HRVATSKOJ,
S KONAČNIM PRIJEDLOGOM ZAKONA**

**PRIJEDLOG ZAKONA O POTVRĐIVANJU
SPORAZUMA O FINANCIRANJU IZMEĐU VLADE REPUBLIKE HRVATSKE I
EUROPSKE KOMISIJE KOJIM SE MIJENJA SPORAZUM O FINANCIRANJU
IZMEĐU VLADE REPUBLIKE HRVATSKE I EUROPSKE KOMISIJE ZA
VIŠEGODIŠNJI OPERATIVNI PROGRAM „PROMET“ ZA POMOĆ ZAJEDNICE
IZ INSTRUMENTA PRETPRISTUPNE POMOĆI U SKLOPU KOMPONENTE
„REGIONALNI RAZVOJ“ U HRVATSKOJ**

I. USTAVNA OSNOVA ZA DONOŠENJE ZAKONA

Ustavna osnova za donošenje Zakona o potvrđivanju Sporazuma o financiranju između Vlade Republike Hrvatske i Europske komisije kojim se mijenja Sporazum o financiranju između Vlade Republike Hrvatske i Europske komisije za višegodišnji Operativni program „Promet“ za pomoć Zajednice iz Instrumenta pretpristupne pomoći u sklopu komponente „Regionalni razvoj“ u Hrvatskoj, potpisanog u Bruxellesu, 30. listopada 2012. godine, i u Zagrebu, 13. prosinca 2012. godine, u izvorniku na engleskom jeziku (u daljnjem tekstu: Sporazum o financiranju), sadržana je u odredbi članka 140. stavka 1. Ustava Republike Hrvatske (Narodne novine, broj 85/2010 – pročišćeni tekst).

II. OCJENA STANJA I CILJ KOJI SE ZAKONOM ŽELI POSTIĆI

Dana 27. kolovoza 2007. godine sklopljen je Okvirni sporazum između Vlade Republike Hrvatske i Komisije Europskih zajednica o pravilima za suradnju u svezi financijske pomoći Europske zajednice Republici Hrvatskoj u provedbi pomoći u okviru Instrumenta pretpristupne pomoći (IPA) kojeg je Hrvatski sabor potvrdio 3. listopada 2007. godine (Narodne novine - Međunarodni ugovori, broj 10/2007, u daljnjem tekstu: Okvirni sporazum). Okvirni sporazum određuje opća pravila suradnje i provedbe pomoći Europske unije u okviru Instrumenta pretpristupne pomoći (IPA).

Izvorni Sporazum o financiranju između Vlade Republike Hrvatske i Europskih zajednica za višegodišnji Operativni program „Promet“ za pomoć Zajednice iz Instrumenta pretpristupne pomoći u sklopu komponente „Regionalni razvoj“ u Hrvatskoj potpisan je u Bruxellesu, 6. studenoga 2008. godine i u Zagrebu, 10. studenoga 2008. godine, a Hrvatski sabor potvrdio ga je 21. studenoga 2008. godine (Narodne novine - Međunarodni ugovori, broj 8/2008) te je stupio na snagu 15. prosinca 2008. godine. Navedeni Sporazum predstavlja osnovu za korištenje bespovratnih financijskih sredstava u sklopu Operativnog programa „Promet“ u proračunskom razdoblju 2007.-2009..

Dana 26. siječnja 2010. godine Republika Hrvatska predala je Europskoj komisiji prijedlog kojim se višegodišnji Operativni program „Promet“ produžava na dvije dodatne proračunske godine u proračunu Europske unije, 2010. i 2011. godinu. Dana 22. lipnja 2010. godine Europska komisija donijela je Odluku br. C(2010)3771 kojom odobrava takav prijedlog, a zatim u listopadu 2010. godine dostavila i prijedlog teksta Sporazuma.

Sporazum između Vlade Republike Hrvatske i Europske komisije kojim se mijenja Sporazum o financiranju između Vlade Republike Hrvatske i Europske komisije za višegodišnji Operativni program „Promet“ za pomoć Zajednice iz Instrumenta pretpristupne pomoći u sklopu komponente „Regionalni razvoj“ u Hrvatskoj potpisan je u Bruxellesu, 27. listopada 2010. godine i u Zagrebu, 2. studenoga 2010. godine, Hrvatski sabor potvrdio ga je 10. prosinca 2010. godine (Narodne novine - Međunarodni ugovori, broj 11/2010), a stupio je

na snagu 14. siječnja 2011. godine. Navedeni Sporazum predstavlja osnovu za korištenje bespovratnih financijskih sredstava u sklopu Operativnog programa „Promet“ u proračunskom razdoblju 2007.-2011..

Dana 9. prosinca 2011. godine Republika Hrvatska predala je Europskoj komisiji prijedlog kojim se višegodišnji Operativni program „Promet“ produžava na jednu i pol dodatnu proračunsku godinu u proračunu Europske unije, 2012. i polovicu 2013. godine. Dana 23. listopada 2012. Europska komisija donijela je Odluku br. C(2012)7450 kojom odobrava takav prijedlog, a zatim u listopadu 2012. godine dostavila i tekst Sporazuma.

Predmetni Sporazum o financiranju mijenja i dopunjuje Sporazum o financiranju između Vlade Republike Hrvatske i Europske komisije za višegodišnji Operativni program „Promet“ za pomoć Zajednice iz Instrumenta pretprijetne pomoći u sklopu komponente „Regionalni razvoj“ u Hrvatskoj i predstavlja osnovu za korištenje bespovratnih financijskih sredstava u sklopu Operativnog programa „Promet“ za cjelokupno proračunsko razdoblje Instrumenta pretprijetne pomoći u sektoru prometa, odnosno za razdoblje od 2007. do sredine 2013. godine.

Dok je tehnički, pravni i administrativni okvir u kojem će se provoditi mjere financirane iz Operativnog programa „Promet“ određen Okvirnim sporazumom, Sporazum uređuje detaljne uvjete potrebne za isporuku pomoći Europske komisije, pravila i postupke u svezi s isplatom vezanom uz pomoć, kao i uvjete pod kojima će se upravljati tom pomoći.

Vlada Republike Hrvatske donijela je na sjednici održanoj 12. prosinca 2012. godine Odluku o pokretanju postupka za sklapanje Sporazuma o financiranju između Vlade Republike Hrvatske i Europske komisije kojim se mijenja Sporazum o financiranju između Vlade Republike Hrvatske i Europske komisije za višegodišnji Operativni program „Promet“ za pomoć Zajednice iz Instrumenta pretprijetne pomoći u sklopu komponente „Regionalni razvoj“ u Hrvatskoj (klasa: 441-03/12-01/15, urbroj: 50301-25/25-12-4), te se slijedom navedene Odluke pristupilo pregovorima o sklapanju Sporazuma o financiranju. Pregovori su vođeni diplomatskim putem.

Sporazum predstavlja dokument standardnog sadržaja i oblika na temelju kojeg se mogu primiti sredstva za projekte, kakav Europska komisija uobičajeno sklapa s državama primateljicama pomoći Europske unije.

Sporazuma o financiranju između Vlade Republike Hrvatske i Europske komisije kojim se mijenja Sporazum o financiranju između Vlade Republike Hrvatske i Europske komisije za višegodišnji Operativni program „Promet“ za pomoć Zajednice iz Instrumenta pretprijetne pomoći u sklopu komponente „Regionalni razvoj“ u Hrvatskoj odnosi se na sljedeće izmjene:

- dodavanje financijskih alokacija za 2012. i polovicu 2013. godine;
- širenje opsega mogućih operacija i na željeznički Paneuropski koridor Vb;
- ažuriranje naziva institucija i kontakata;
- ažuriranje liste pokazatelja;
- ažuriranje liste velikih projekata.

Cilj Operativnog programa „Promet“ je osigurati ulaganja u željezničku infrastrukturu, pripremiti buduće kapitalne projekte u području željeznica i unutarnje plovidbe, te pomoći institucijama nadležnim za provedbu ovoga Operativnog programa za učinkovito ispunjavanje njihovih zadaća. Provedba mjera iz Operativnog programa „Promet“ proizvest će izravan razvojni učinak iz razloga što će utjecati na smanjeno vrijeme protoka putnika i roba željeznicom, unaprjeđenje unutarnjih plovnih putova Republike Hrvatske poboljšanjem njihovih tehničkih obilježja, te opće povećanje sigurnosti prometa. Kroz pripremu budućih kapitalnih projekata i razvoj upravnih kapaciteta također će imati pozitivan učinak u smislu pripreme za korištenje fondova Europske unije koji će Republici Hrvatskoj biti na raspolaganju nakon članstva u Europskoj uniji.

Provedba Operativnog programa „Promet“ odvijat će se prema tzv. decentraliziranom modelu, što podrazumijeva da hrvatska državna tijela upravljaju sredstvima Europske unije uz prethodnu provjeru od strane Delegacije Europske unije. Dana 3. studenoga 2008. godine usvojena je Odluka Europske komisije br. C(2008)6273 kojom se na Republiku Hrvatsku prenose ovlasti za upravljanje Operativnim programom „Promet“.

Sporazum je u ime Vlade Republike Hrvatske potpisao 13. prosinca 2012. godine Matija Derk, pomoćnik ministra regionalnoga razvoja i fondova Europske unije, u svojstvu Nacionalnog koordinatora programa IPA. U ime Europske komisije Sporazum je potpisao 30. listopada 2012. godine Walter Deffaa, glavni ravnatelj Opće uprave za regionalnu i urbanu politiku.

III. OSNOVNA PITANJA KOJA SE PREDLAŽU UREDITI OVIM ZAKONOM

Zakonom se potvrđuje Sporazum o financiranju, kako bi njegove odredbe, u skladu s člankom 141. Ustava Republike Hrvatske, postale dio pravnog poretka Republike Hrvatske.

Potvrđivanje Sporazuma o financiranju predstavlja pravnu osnovu za korištenje bespovratnih financijskih sredstava iz Instrumenta pretprijetne pomoći u okviru Operativnog programa „Promet“.

Zakonom se utvrđuje način osiguranja financijskih sredstava potrebnih radi izvršavanja Sporazuma o financiranju, odnosno provedbe Zakona, te određuje središnje tijelo državne uprave nadležno za provedbu Zakona, kao i dan stupanja na snagu Zakona.

IV. OCJENA POTREBNIH SREDSTAVA ZA PROVEDBU ZAKONA

Za provedbu ovoga Zakona potrebno je osigurati financijski doprinos Republike Hrvatske u svrhu sufinanciranja provedbe Operativnog programa.

U proračunskom razdoblju od 2013. do 2016. godine potrebno je iz državnog proračuna Republike Hrvatske osigurati sredstva naznačena u Dodatku I. Sporazuma o financiranju – Financijski plan.

Ukupna vrijednost dodatnih sredstava Operativnog programa „Promet“ iznosi 34.811.037 eura, odnosno 257.253.563,43 kuna. Vrijednost koja je predviđena darovnicom

Europske unije Republici Hrvatskoj iz Instrumenta pretprijetne pomoći osigurava bespovratna sredstva u iznosu od 29.589.380 eura, odnosno 218.665.518,20 kuna, a vrijednost nacionalnog sufinanciranja iznosi 5.221.657 eura, odnosno 38.588.045,23 kuna. Nacionalno sufinanciranje osigurava se za razdoblje od 2013. do 2016. godine u proračunu Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture.

Troškovi sufinanciranja od strane Republike Hrvatske ulaze u redovna proračunska sredstva navedenog tijela državne uprave.

V. PRIJEDLOG ZA DONOŠENJE ZAKONA PO HITNOM POSTUPKU

Temelj za donošenje ovoga Zakona po hitnom postupku nalazi se u članku 159. Poslovnika Hrvatskoga sabora i to u drugim osobito opravdanim državnim razlozima, budući da je njegovo stupanje na snagu neophodan preduvjet za korištenje bespovratnih sredstava iz programa pretprijetne pomoći Europske unije za financiranje projekata iz sektora prometa.

S obzirom na prirodu postupka potvrđivanja međunarodnih ugovora, kojim država i formalno izražava spremnost da bude vezana već potpisanim međunarodnim ugovorom, kao i na činjenicu da se u ovoj fazi postupka, u pravilu, ne mogu izvršiti izmjene ili dopune teksta međunarodnog ugovora, predlaže se ovaj Zakon raspraviti i prihvatiti po hitnom postupku, objedinjavajući prvo i drugo čitanje.

**KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O POTVRĐIVANJU SPORAZUMA O
FINANCIRANJU IZMEĐU VLADE REPUBLIKE HRVATSKE I EUROPSKE
KOMISIJE KOJIM SE MIJENJA SPORAZUM O FINANCIRANJU IZMEĐU
VLADE REPUBLIKE HRVATSKE I EUROPSKE KOMISIJE ZA VIŠEGODIŠNJI
OPERATIVNI PROGRAM „PROMET“ ZA POMOĆ ZAJEDNICE IZ
INSTRUMENTA PRETPRISTUPNE POMOĆI U SKLOPU KOMPONENTE
„REGIONALNI RAZVOJ“ U HRVATSKOJ**

Članak 1.

Potvrđuje se Sporazum o financiranju između Vlade Republike Hrvatske i Europske komisije kojim se mijenja Sporazum o financiranju između Vlade Republike Hrvatske i Europske komisije za višegodišnji Operativni program „Promet“ za pomoć Zajednice iz Instrumenta pretpristupne pomoći u sklopu komponente „Regionalni razvoj“ u Hrvatskoj, potpisan u Bruxellesu, 30. listopada 2012. godine, i u Zagrebu, 13. prosinca 2012. godine, u izvorniku na engleskom jeziku.

Članak 2.

Tekst Sporazuma o financiranju iz članka 1. ovoga Zakona, u izvorniku na engleskom jeziku i u prijevodu na hrvatski jezik, glasi:

SPORAZUM O FINANCIRANJU

IZMEĐU

VLADE REPUBLIKE HRVATSKE

I

EUROPSKE KOMISIJE

KOJIM SE MIJENJA SPORAZUM O FINANCIRANJU

IZMEĐU

VLADE REPUBLIKE HRVATSKE

I

EUROPSKE KOMISIJE

ZA VIŠEGODIŠNJI OPERATIVNI PROGRAM

„PROMET“

**ZA POMOĆ ZAJEDNICE IZ INSTRUMENTA PRETPRISTUPNE POMOĆI U
SKLOPU KOMPONENTE „REGIONALNI RAZVOJ“ U HRVATSKOJ**

Vlada Republike Hrvatske
i
Europska komisija

u daljnjem tekstu zajedno se navode kao „stranke“ ili pojedinačno kao „Korisnik“, u slučaju Vlade Republike Hrvatske ili „Komisija“, u slučaju Europske komisije

uzimajući u obzir članak 110. Sporazuma o financiranju,

Budući da

- (1) je Sporazum o financiranju za višegodišnji Operativni program „Promet“ potpisan 10. studenoga 2008. godine između Vlade Republike Hrvatske i Europske komisije i stupio na snagu 15. prosinca 2008. godine. Dana 2. studenoga 2010., odnosno 27. listopada 2010. godine Sporazum o financiranju kojim se mijenja Sporazum o financiranju o višegodišnjem Operativnom programu „Promet“ potpisan je između Vlade Republike Hrvatske i Europske komisije i stupio na snagu 14. siječnja 2011. godine.
- (2) u međuvremenu je Uredba Komisije (EZ-a) br. 718/2007¹ o provedbi Uredbe Vijeća (EZ-a) br. 1085/2006 kojom se uspostavlja instrument prepristupne pomoći (IPA) izmijenjena Provedbenom Uredbom Komisije (EZ-a)813/2012, posebice članak 160. stavkom 3. koji se odnosi na isplatu pred-financiranja.
- (3) je 12. listopada 2011. godine, Komisija usvojila Višegodišnji indikativni financijski okvir (VIFO) za razdoblje 2012.-2013. godine². Dana 17. lipnja 2011. godine, Komisija je usvojila Višegodišnji indikativni planski dokument (VIPD) 2011.-2013. za Republiku Hrvatsku³ koji predstavlja glavne prioritete za prepristupnu pomoć za ovu zemlju.
- (4) je prema članku 166. Uredbe Vijeća br.1605/2002⁴, dio izdvajanja proračuna za 2008. godinu za program, koje nije ispunjeno plaćanjima predujma i međuplaćanjima do 31. prosinca 2011. godine, obustavljeno u iznosu od 9 306 575 eura 4. srpnja 2012. godine.
- (5) je 9. prosinca 2011. godine, strateški koordinator u suradnji s nacionalnim koordinatorom programa IPA u Republici Hrvatskoj podnio zahtjev za modifikaciju višegodišnjeg operativnog programa „Promet“ za pomoć iz Instrumenta prepristupne pomoći (IPA).
- (6) je stoga operativni program „Promet“ kako je usvojen Odlukom Komisije C(2007)6051 od 7. prosinca 2007. godine i zadnje izmijenjen i dopunjen Odlukom Komisije C(2012)7450.
- (7) promjene bi se trebale odraziti u Sporazumu o financiranju osobito vezano za finacijski plan i alokaciju dodatnih IPA sredstava programu za 2012. i 2013. godinu u

¹ COM(2007)718 od 29.06.2007.

² COM(2011)641 od 12.10.2011.

³ C(2011)4490 od 28.06.2011.

⁴ Uredba Vijeća (EK, Euratom) broj 1605/2002 od 25. lipnja 2002. o Financijskoj uredbi koja je primjenjiva na opći proračun Europskih Zajednica

iznosu od 29 589 380 eura i tekstu Operativnog programa. Operativni program treba biti sastavni dio Sporazuma o financiranju.

- (8) Sporazum o financiranju za višegodišnji Operativni program „Promet“ stoga je potrebno izmijeniti i dopuniti u skladu s navedenim,

SPORAZUMJELE SU SE KAKO SLIJEDI:

Članak 1.

Sljedeće odredbe Sporazuma o financiranju za višegodišnji Operativni program „Promet“ Vlade Republike Hrvatske i Europske komisije ovime se mijenjaju kako slijedi:

1. U članku 1. stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„Ovaj Sporazum odnosi se na višegodišnji Operativni program „Promet“ za pomoć iz Instrumenta pretprijetne pomoći u okviru komponente „Regionalni razvoj“ u Hrvatskoj, usvojen Odlukom Komisije C(2007)6051 od 7. prosinca 2007. godine i posljednji put izmijenjen i dopunjen Odlukom Komisije C(2012)7450 od 23. listopada 2012.“

2. U članku 10. stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„Ukupni trošak programa, izražen u obliku javnih izdataka sukladno definiciji iz članka 17. stavka 2. ovog Sporazuma, procjenjuje se u iznosu od 137 627 431 eura. Raščlamba ovog iznosa predviđena je u Financijskom planu u Dodatku I.“

3. U članku 11. stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Financijski plan, izražen u eurima, koji se odnosi na doprinos programa IPA podijeljen po godinama i nacionalne javne doprinose za program u razdoblju od 2007. do 2013. godine, na razini svake prioritetne osi, jest Financijski plan iz Dodatka I.“

4. U članku 25. stavak 1. i 2. zamjenjuju se sljedećim:

„1. Sukladno članku 6. Okvirnog sporazuma, Korisnik je odredio sljedeće strukture i tijela zajednička svim IPA komponentama:

- a.) nacionalni koordinator programa IPA: pomoćnik ministra, Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije
- b.) dužnosnik nadležan za akreditaciju: ministar, Ministarstvo financija
- c.) nacionalni dužnosnik za ovjeravanje: pomoćnik ministra, Ministarstvo financija
- d.) Nacionalni fond: Državna riznica, Ministarstvo financija
- e.) tijelo nadležno za reviziju: Agencija za reviziju sustava provedbe programa Europske unije

2. Strateški koordinator jest u Ministarstvu regionalnoga razvoja i fondova Europske unije.“

5. U članku 26. stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„U skladu sa stavkom 6. točkom a) Dodatka A Okvirnog sporazuma, tijela koja čine operativnu strukturu programa jesu:

- Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture;
- Hrvatske željeznice Infrastruktura;
- Središnja agencija za financiranje i ugovaranje programa i projekata EU.

Korisnik je odredio pomoćnika ministra Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture za čelnika operativne strukture, koji je odgovoran za zadatke iz stavka 6. točke c) Dodatka A Okvirnog sporazuma.“

6. U članku 28. stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„Bilo koja komunikacija u vezi s ovim Sporazumom mora biti poslana na sljedeće adrese:

| | |
|--------------------------|--|
| <i>Za Komisiju:</i> | Opća uprava za regionalnu politiku |
| <i>Poštanska adresa:</i> | Rue de la loi 200, B1049 Brussels, Belgija |
| <i>Faks:</i> | 0032 2 29 0139 |

| | |
|--------------------------|--|
| <i>Za Korisnika:</i> | Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije |
| <i>Poštanska adresa:</i> | Radnička cesta 80/V, 10 000 Zagreb, |
| <i>Faks:</i> | 00385 1 4569 216“ |

7. U članku 64. stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Plaćanja vezana uz predfinanciranje mogu iznositi do 30% doprinosa programa IPA za prve tri godine programa. Pri izmjeni programa predfinanciranje se može uvećati do najviše 30% doprinosa iz programa IPA za posljednje tri godine. Ako je potrebno i ovisno o raspoloživim sredstvima u proračunu, predfinanciranje može biti u dva obroka.“

8. Dodatak I. zamjenjuje se Dodatkom I. ovoga Sporazuma o financiranju.

9. Dodatak V. zamjenjuje se Dodatkom II. ovoga Sporazuma o financiranju.

10. Dodatak XIX. izmjenjuje se i dopunjuje Dodatkom III. ovoga Sporazuma o financiranju.

Članak 2.

Ovaj Sporazum stupa na snagu na datum na koji Korisnik obavijesti Komisiju da su provedeni svi unutarnji postupci u Republici Hrvatskoj potrebni za stupanje na snagu ovoga Sporazuma.

Potpisano za i u ime Vlade Republike Hrvatske,

u Zagrebu, 13. prosinca 2012.

potpisnik gosp. Matija Derk, v.r., pomoćnik ministra regionalnoga razvoja i fondova
Europske unije, Nacionalni koordinator programa IPA

Potpisano za i u ime Komisije,

u Bruxellesu, 30. listopada 2012.

potpisnik gosp. Walter Deffaa, v.r., glavni ravnatelj Opće uprave za regionalnu i urbanu
politiku

DODATAK I.**„DODATAK I.****Financijski plan za višegodišnji operativni program „Promet“**

| <u>Godine</u> | Ukupna alokacija programa IPA |
|-----------------------------|--------------------------------------|
| 2007. | 17 000 250 |
| 2008. | 8 693 425 |
| 2009. | 18 500 250 |
| 2010. | 21 300 000 |
| 2011. | 21 900 000 |
| 2012. | 19 000 000 |
| 2013. | 10 589 380 |
| Ukupno 2007. – 2013. | 116 983 305 |

| Prioritet | Doprinos Zajednice (IPA) | Nacionalno sufinanciranje | Ukupno financiranje | Stopa su- financiranja |
|--|---|--------------------------------------|--------------------------------|-----------------------------------|
| | (a) | (b) | (c) = (a) + (b) | (d) = (a)/(c) |
| Prioritetna os 1. – Nadogradnja željezničkog prometnog sustava u Republici Hrvatskoj | 107 483 305 | 18 967 653 | 126 450 958 | 85.00% |
| Prioritetna os 2. – Nadogradnja sustava unutarnjih plovnih putova u Republici Hrvatskoj | 6 500 000 | 1 147 060 | 7 647 060 | 85.00% |
| Prioritetna os 3. – Tehnička pomoć | 3 000 000 | 529 413 | 3 529 413 | 85.00% |
| Ukupno (2007. – 2013.) | 116 983 305 | 20 644 126 | 137 627 431 | 85.00% |

“

DODATAK II.**„DODATAK V.**

Polje 1. **Operativni program oznaka CCI 2007 HR 16 I PO 002**

Polje 2. **Operativni program „Promet“**

Polje 3. **IPA komponenta III - „Regionalni razvoj“**

Polje 4. **Korisnik – Republika Hrvatska**

Polje 5. **Nacionalni koordinator programa IPA**

Naziv: Pomoćnik ministra, Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije

Adresa Radnička cesta 80/V, 10 000 Zagreb

Telefon +385 1 4569 205

Polje 6. **Strateški koordinator za komponente „Regionalni razvoj“ i „Razvoj ljudskih potencijala“**

Naziv: Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije

Adresa Radnička cesta 80/V, 10 000 Zagreb

Telefon +385 1 4569 194

Polje 7. **Dužnosnik nadležan za akreditaciju**

Naziv: Ministar, Ministarstvo financija

Adresa Katančićeva 5, 10 000 Zagreb

Telefon +385 1 4591 300

Polje 8. **Nacionalni dužnosnik za ovjeravanje**

Naziv: Pomoćnik ministra, Ministarstvo financija

Adresa Katančićeva 5, 10 000 Zagreb

Telefon +385 1 4591 479

- Polje 9. **Nacionalni fond**
 Naziv: Načelnik sektora, Ministarstvo financija
 Adresa Katančićeva 5, 10 000 Zagreb
 Telefon +385 1 4591 243
- Polje 10. **Tijelo nadležno za reviziju**
 Naziv: Ravnatelj, Agencija za reviziju sustava provedbe programa Europske
 unije
 Adresa Koturaška 53/1, 10 000 Zagreb
 Telefon +385 1 4585 999
- Polje 11. **Ugovaratelji**
 Naziv: Predsjednik uprave, HŽ Infrastruktura d.o.o.
 Adresa Mihanovićeve 12, 10 000 Zagreb
 Telefon 00385 1 3783302
 Naziv: Ravnateljica, Središnja agencija za financiranje i ugovaranje
 Adresa Ulica Grada Vukovara 284, 10 000 Zagreb
 Telefon 00385 1 4591 245
- Polje 12. **Operativna struktura**
 Naziv: Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture
 Adresa Prisavlje 14, 10 000 Zagreb
 Telefon 00 385 1 3784 543
- Polje 12.a **Čelnik operativne strukture**
 Naziv: Pomoćnik ministra, Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture
 Adresa Prisavlje 14, 10 000 Zagreb
 Telefon 00 385 1 3784 543
- Polje 12.b **Posebno tijelo – Tijelo nadležno za prioritete 1, 2, 3**
 Naziv: Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture, Uprava za prometnu
 infrastrukturu, Sektor za fondove EU i međunarodnu suradnju
 Adresa Krležin Gvozd 1a, 10 000 Zagreb
 Telefon 00385 1 3783 991

- Polje 13. **Nadzorni odbor programa IPA**
 Predsjedavajući Nacionalni koordinator programa IPA
 Su-predsjedavajući Predstavnik Europske komisije
- Polje 14 : **Sektorski nadzorni odbor za Operativni program „Promet“**
 Predsjedavajući Čelnik operativne strukture
 Su-predsjedavajući Predstavnik Opće uprave za regionalnu politiku,
- Polje 15. **Opća uprava za regionalnu politiku**
 Adresa Rue Père de Deken 223, 1040 Brussels, Belgija
 Telefon +32 229 66721
- Polje 16: **Dužnosnik za ovjeravanje prema Delegaciji:**
 Naziv: Glavni ravnatelj, Opća uprava za regionalnu politiku
- Polje 17: **Dužnosnik za ovjeravanje prema Pod-delegaciji:**
 Naziv: Ravnatelj, Uprava I „Austrija, Bugarska, Cipar, Grčka, Rumunjska, Slovenija, IPA/ISPA pregovori o pristupanju“
- Polje 18: **Jedinica za reviziju:**
 Naziv: Kontrola i revizija I
- Polje 19. **OLAF**
 Naziv: Europski ured za borbu protiv prijevare, Uprava C– Operativna potpora i potpora politici
 Adresa Rue Joseph II 30, B-1049 Brussels, Belgija
 Telefon +32 2 2991 111“

DODATAK III.

Višegodišnji Operativni program „Promet“ je izmijenjen kako slijedi:

1. Poglavlje 3.1. zamjenjuje se sljedećim:

„3.1. PRIORITETNE OSI I MJERE

3.1.1. IPA ciljevi i prioritetne osi

Cilj OP-a „Promet“ je odabrati projekte koji najbolje odgovaraju ciljevima OP-a, istovremeno izvlačeći korist od učenja kroz sustave i prakse upravljanja IPA-om, budući da IPA koristi procese programiranja i upravljanja projektima koji su bliži programiranju i upravljanju projektima u strukturnim fondovima, nego što je to bio slučaj kod prethodnih pretprijetnih fondova EU. IPA ciljevi i prioriteti u svakom slučaju moraju biti u skladu sa strateškim smjernicama iz Pristupnog partnerstva i Nacionalne strategije za razvoj prometa iz 1999. Cilj OPP-a stoga je investirati u projekte koji imaju najveći učinak na modernizaciju željezničkih pruga i istovremeno pripremati projekte za buduća ulaganja u modernizaciju i poboljšanje uvjeta u sektoru unutarnje plovidbe, budući da u ovom trenutku nema primjereno zrelih projekata koji bi se mogli provoditi tijekom razdoblja primjene Operativnog programa. Na koncu, cilj je razviti administrativne i upravne sposobnosti onih institucija koje provode OPP. Provedba mjera OPP-a proizvest će izravne razvojne koristi kao što su smanjeno vrijeme prekrcaja robe, povećana sigurnost putovanja, i učinit će unutarnje plovne putove konkurentnijim i jeftinijim u odnosu na druge oblike prijevoza.

Slijedeći strateški smjer zacrtan u VIPD-u i nastavno u OUS-u, u OPP-u se predlažu mjere i veliki projekti unutar tri prioritetne osi:

| | |
|-------------------------|---|
| PRIORITETNA OS 1 | Unaprjeđenje željezničkog sustava u Hrvatskoj |
| Mjera 1.1 | Nadogradnja i modernizacija pruge |
| Mjera 1.2 | Povećanje sigurnosti i učinkovitosti rada željeznice |
| PRIORITETNA OS 2 | Unaprjeđenje sustava unutarnje plovidbe u Hrvatskoj |
| Mjera 2.1 | Modernizacija i obnova riječnih plovnih putova i lučke infrastrukture |
| PRIORITETNA OS 3 | Tehnička pomoć (TP) |
| Mjera 3.1 | Tehnička pomoć za upravljanje OP-om kojom se identificiraju budući projekti, jača sposobnost i pripremaju budući operativni programi. |

3.1.2. Kriteriji za odabir projekata

Općenito govoreći, kriteriji za odabir projekata u sklopu programa IPA temelje se s jedne strane na specifičnim IPA kriterijima za prometni sektor navedenim u članku 147. IPA

Provedbene uredbe (održivi protok prometa, bolja povezanost i interoperabilnost unutar mreža) i, s druge strane, na načelima i kriterijima definiranim Odlukom br. 1692/96/EZ od 23. srpnja 1996. Europskog parlamenta i Vijeća ministara o Smjernicama Zajednice za razvoj transeuropske prometne mreže⁵

Opći kriteriji

Nakon prikupljanja svih potencijalno prihvatljivih projekata za predložene koridore i oblike prijevoza, projekti koji ne mogu zadovoljiti općenite kriterije screeninga neće se dalje razmatrati (kriteriji poredani po prioritetu):

- Projekt mora prvenstveno biti od velikog značaja za JIE Osnovnu regionalnu prometnu mrežu (SEETO);
- Financijski plan bi trebao biti realan, uključujući pitanje sekundarnih investicijskih troškova (održavanja); i u njemu mora biti predložen udio nacionalnog i vanjskog financiranja;
- Projekt treba imati dovoljnu zrelost, vodeći računa o administrativnim/pravnim barijerama glede provedbe projekta (problemi s kupnjom zemljišta, pravu puta itd.);
- Projekt treba imati dostatnu veličinu i značaj;
- Projektom se ni na koji način ne bi smjeli duplicirati napore treće strane, ali bi trebao biti usklađen s drugim projektima komplementarne prirode kako bi se ostvarila sinergija;
- Treba postojati vidljiva posvećenost hrvatske Vlade ili regionalnih tijela (kao što su SEETO i/ili Komisija za rijeku Savu) za provedbu projekta; stoga treba davati prvenstvo projektima sukladno njihovoj uključenosti u povezane ili prethodno dogovorene prioritetne liste projekata (primjerice REBIS; ISPA)
- Projektom se treba osiguravati ravnoteža među vrstama prijevoza i treba doprinositi okolišu
- Osnovna tehnička obilježja projekta trebaju biti troškovno učinkovitija (orijentirana na potražnju) u postizanju strateških ciljeva i po mogućnosti usvajanja međunarodnih standarda, nego što su alternativne tehničke opcije.

Općenito su svi prioritetni projekti (osim projekta broj 1) prethodno odabrani i uključeni u indikativni popis projekata za 2007.-2009. (odjeljak 3.5.) u ranoj fazi pripreme projekta koja traži tehničke, ekonomske i, kad je to potrebno, ekološke studije.

Zato će se u drugoj fazi **ocjenjivanja**, predloženi prioritetni projekti provjeravati prema sljedećim parametrima analize.

Posebni kriteriji

Predložene projekte provjeravat će se kako bi se osigurala dovršenost sljedećih standardnih pripremnih aktivnosti, koje treba provoditi prije podnošenja projekta na odobrenje Odboru za odabir projekata (i naknadno Europskoj komisiji, u slučaju velikih projekata):

⁵ Službeni list Europskih Zajednica, L, br. 228, 9. rujna 1999., str. 1.

- Studija izvedivosti, uključujući preliminarne financijske i ekonomske analize i izračune financijske stope povrata (FIRR) i ekonomske unutarnje stope povrata (EIRR); eventualno preliminarne nacрте;
- Dostupnost sufinanciranja, uključujući uključivanje međunarodnih financijskih institucija;
- Detaljne studije izvedivosti, uključujući financijske i ekonomske analize (FIRR i EIRR), kojima se vodi računa o društvenim (vanjskim) učincima; analize troškova i koristi, analize priuštivosti, preliminarni i detaljni tehnički nacрти, operativni planovi itd.
- Procjenu učinka na okoliš (EIA), ako je potrebno sukladno hrvatskim i europskim standardima;
- Izvješća o konzultacijama sa zainteresiranim strankama ili s onima na koje ima utjecaja;
- Dobivena odobrenja i dozvole (primjerice građevinska dozvola, ekološka dozvola, pravo na zemljište itd.)
- Zadovoljavajuće ispunjavanje svih dijelova obrasca IPA prijava (obrazac za „glavne projekte“ EK-a u slučaju projekata preko 10 milijuna eura)

Cilj druge faze procesa analize je identifikacija najisplativijih projekata i onih koji imaju najneposredniji i najznačajniji učinak u smislu:

- spremnosti za provedbu (zrelosti)
- povećanja prometne učinkovitosti;
- jamčenja financijske i ekološke održivosti;
- poboljšanja prometne sigurnosti.

Ovisno o mogućnosti, učinak će se ocjenjivati u novčanom smislu, i podvrgnut će se testu osjetljivosti. Veliki projekti bit će pripremljeni u skladu s člancima 150. i 157. IPA provedbene uredbe. Samo projekti sa zadovoljavajuće visokom stopom povrata (FIRR; EIRR) bi trebali biti razmatrani za provedbu.

Zaključno, u obzir treba uzeti pravna i financijska pitanja prilikom procjenjivanja prijave: prvo, prihvaćanje i obvezivanje da će infrastruktura zauvijek ostati javnim vlasništvom, i kao drugo dostupnost proračunskih resursa kako bi se osiguralo sufinanciranje projekata od strane Hrvatske i njihova održivost (poslovanje i održavanje) i nakon razdoblja financiranja.

Gore predložene prioritetne osi i mjere OPP-a kojim se provode strateški ciljevi OPP-a smatraju se najkorisnijim s jedne strane za željeznicu i razvoj riječne mreže, a s druge strane za društvo i okoliš u cjelini jer se njima ispunjavanju obveze prometnog *acquisa*.

Projekti koji ostvaruju prihod

Projekti koji ostvaruju prihod, kako su definirani u članku 150. IPA provedbene uredbe, su aktivnost(i) predložene za pretpristupnu pomoć koje uključuju ulaganja u infrastrukturu, čije

korištenje podliježe plaćanju pristojbi izravno od korisnika i kojom se ostvaruje prihod, ili bilo koje aktivnosti koje uključuju prodaju ili iznajmljivanje zemlje ili zgrada.

3.1.3. Prioritetna os 1 – Unaprijeđenje željezničkog sustava u Hrvatskoj

Cilj:

Cilj ove prioritetne osi je razviti prometnu infrastrukturu u Hrvatskoj, posebice vezano za međupovezanost i interoperabilnost nacionalnih mreža i s transeuropskim mrežama. Cilj je postupno povećati kvalitetu željeznica duž Koridora X⁶ i Vb u Hrvatskoj kako bi sve više ispunjavao standarde EU-a.

Zakonodavstvo Zajednice

Aktivnosti unutar ove prioritetne osi oblikovane su kako bi se modernizirala željeznička infrastruktura i kako bi se pomoglo Hrvatskoj u ispunjavanju obveza vezanih za prometni *acquis* kojim je uređen željeznički sustav, i to:

- **Direktiva 91/440/EEZ** o razvoju željeznice Zajednice
- **Direktiva 2001/12/EZ** Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2001. kojom se mijenja i dopunjuje Direktiva 91/440/EEZ o razvoju željeznice Zajednice
- **Direktiva 2001/13/EZ** Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2001. o davanju licenci željezničkim poduzećima
- **Direktiva 2001/14/EZ** o alokaciji kapaciteta željezničke infrastrukture i propisivanju pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture i certificiranje sigurnosti (Direktiva o željezničkoj sigurnosti)
- **Direktiva 2004/49/EZ** Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o sigurnosti na željeznicama Zajednice kojom se mijenja i dopunjuje Direktiva Vijeća 95/18/EZ o davanju licenci željezničkim poduzećima
- **Direktiva 2004/50/EZ** Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. kojom se mijenja i dopunjuje Direktiva Vijeća 96/48/EZ o interoperabilnosti transeuropskih željezničkih mreža velike brzine i Direktiva 2001/16/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o interoperabilnosti transeuropskog konvencionalnog željezničkog sustava,
- **Direktiva 2004/51/EZ** Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. kojom se mijenja i dopunjuje Direktiva Vijeća 91/440/EEZ o razvoju željeznice Zajednice.

Posebni ciljevi

Cilj ovog prioriteta je postupno povećati kvalitetu željeznice na Koridorima X i Vb unutar Hrvatske kako bi postupno ispunio standarde EU.

Ti se ciljevi odnose na:

- obnovu / nadogradnju određenih dionica pruge na Koridorima X i Vb čiji su pokazatelji izvedbe najniži
- rekonstrukcija i modernizacija željezničkih stanica kako bi se ispunili standardi EU u pogledu dužine i izgleda pruge te glede opreme za signalizaciju i telekomunikaciju

⁶ Valja napomenuti da transeuropska mreža (TEN) ne obuhvaća Koridore X i Vb). Prema postojećim zakonima TEN postoji samo unutar zemalja članica Europske unije. Koridori X i Vb su dio paneuropskih koridora koji su određeni 1997. godine sa ciljem povezivanja tadašnjih EU-15 sa susjednim zemljama

Obrazloženje

Prioritetna os zamišljena je da pomogne Hrvatskoj da ispuni svoje potrebe i obveze kako bi udovoljila standardima EU, posebice u kontekstu upravljanja promjenama u potražnji za prometom na budućim TEN-T koridorima. Kako je pokazano u odjeljku 2, željeznički sektor pretrpio je štetu u ratu i infrastrukturi je potrebna modernizacija, kako bi se stvorili učinkoviti i za okoliš prihvatljivi oblici prijevoza.

Intervencija je potrebna kako bi se željezničkoj mreži omogućilo da ostvari uspjeh u konkurenciji koridora među regijama i unutar regije i bude u mogućnosti ostvariti značajne dijelove budućeg regionalnog prometnog potencijala. Povećanje tržišnog udjela željeznice u međunarodnom robnom i putničkom prometu na budućim TEN-T koridorima smatra se istovremeno preduvjetom kako bi se vratila ulaganja u prugu te kako bi se poslovanje željeznice učinilo financijski isplativim i komercijalno privlačnim privatnim operaterima.

Koridor X je dvokolosiječna glavna željeznička linija na relaciji Savski Marof – Zagreb glavni kolodvor – Novska – Tovarnik koja povezuje središnju i jugoistočnu Europu, od Salzburga preko Ljubljane, Zagreba i Skopja do luke Solun. U pogledu prometa ona predstavlja okosnicu željezničkog prometa od istoga do zapada s kojom su povezane gotovo sve linije sjever-jug i linije iz Bosne i Hercegovine. Unutar Hrvatske taj pravac povezuje značajna industrijska i poljoprivredna područja.

Ukupna dužina Koridora X iznosi 2 528,2 km, od kojih je 1 622,7 km (64,2%) jednokolosiječne pruge i 905,5 (35,8%) dvokolosiječne pruge. Od ukupne dužine svih pruga na koridoru, 2 244,5 (88,7%) su elektrificirane. Planirano je da će do 2010. biti 1 461,3 km (57,8%) jednokolosiječnih pruga, 1 066,9 km (42,2%) dvokolosiječnih i 2 348,7 km (92,9%) elektrificiranih pruga.

Koridor Vb u Hrvatskoj pokriva glavna željeznička linija Botovo – Zagreb – Rijeka. To je glavna željeznička trasa koja povezuje sjeverni Jadran i središnju Hrvatsku. Također je važan za europsko regionalno povezivanje: Alpe – Jadran, Sredozemlje – Dunavska regija i Centralno-europske inicijative. Ova trasa povezuje najveću i najznačajniju hrvatsku luku Rijeku sa unutarnjom Hrvatskom i time i sa zemljama središnje Europe koje gravitiraju luci Rijeka.

Koridor Vb se proteže 328,7 km od hrvatske luke Rijeka na Jadranskom moru preko Zagreba do Botova na mađarskoj granici. Izgrađen je kasnih 1880.-tih i, iako održavan podliježe velikom broju ograničenja brzine i težine i visokim troškovima održavanja.

Tijekom 1990.-tih događaji na području bivše Jugoslavije doveli su do značajnog smanjenja prometa robe i putnika koji se većim dijelom preusmjerio na alternativne prometne koridore. Tranzitni promet na Koridoru X bio je potpuno uništen tijekom više od 5 godina. U zadnjih nekoliko godina, HŽ Infrastruktura zabilježila je porast prometa i na Koridoru X i na Koridoru Vb.

Opis

Prioritetna os će poduprijeti dvije mjere za nadogradnju i modernizaciju pruge te unaprjeđenje sigurnosti i učinkovitosti na željezničkim koridorima. To podrazumijeva:

- povećanje brzine na 160 km/h;

- povećanje osovinskog opterećenja na 225 kN;
- prilagodbu dužine staničnih platformi (za TEN pravce je 400m);
- instalaciju Europskog željezničkog sustava upravljanja vlakovima ERTMDS do ECTS razine 1, odnosi se na presvlačenje konvencionalnog pružnog sustava signalizacije s fiksnom ECTS infrastrukturom kao prvi korak do uspostave punog ERTMDS-a.
- instalacija/nadogradnja telekomunikacijske opreme uz prugu;
- instalacija/nadogradnja gornjeg ustroja;
- instalacija/nadogradnja sustava drenaže fiksnih putova;
- instalacija automatskih polu- ili potpunih prijelaza u razini;

Usmjerenost

Ova prioritetna os primjenjivat će se na željezničke sektor OPP-a, doprinoseći cilju OPP-a „Obnova i razvoj željezničke mreže u Hrvatskoj kako bi se odgovorilo na očekivani porast u potražnji za željezničkim prometom, posebice na Paneuropskim koridorima X i Vb“. Prioritetna os usmjerena je na:

- Unaprjeđenje i obnovu željezničke mreže
- Poboljšanje sigurnosnih uvjeta željezničkog sustava
- Pomoć Hrvatskoj u ispunjavanju obveza provedbe željezničkog prometnog *acquisa* kojim se uređuje željeznički sustav

Mjere

U sklopu ove prioritetne osi predložene su dvije mjere:

- **Mjera 1.1.** modernizacija i nadogradnja pruge

Projekti u sklopu ove mjere fokusirat će se na unaprjeđenje fiksnih putova i gornjeg ustroja te na pripremu projektne dokumentacije

- **Mjera 1.2.** poboljšanje sigurnosti i efikasnosti rada željeznice

Projekti u sklopu ove mjere koncentrirat će se na modernizaciju infrastrukture uz pruge, telekomunikacijske signalizacije, sigurnosne opreme.

Izvedba:

Projekti koji će se financirati u sklopu Prioritetne osi 1 bit će odabrani s indikativnog popisa projekata danog u poglavlju 3.5. Operativnog programa (i odnosne identifikacijske karte projekta priložene u Dodatku 2) u skladu s općim kriterijima odabira i kriterijima specifičnim za određenu mjeru predviđenim Operativnim programom.

Odabrane aktivnosti bit će dostavljene Europskoj komisiji na odobrenje. Ako se projekt ocijeni prihvatljivim Europska komisija izdat će odluku o odobravanju za svaki pojedini projekt u kojoj će se definirati materijalni objekti i prihvatljivi troškovi na koje se primjenjuje stopa sufinanciranja. Zaključno, za svaki odobreni projekt potpisat će se Sporazum o financiranju između Europske komisije i države korisnice u kojem će se utvrditi navedeni elementi. Dopunska sredstava za ta ulaganja bit će osigurana iz nacionalnih sredstava, vanjskih zajmova i drugih izvora i modela financiranja.

Kod projekata koji ne spadaju u „glavne projekte“ (tj. projekti koji su ispod praga od 10 milijuna eura) odluku o pozivu na natječaj donosi Odbor za odabir na temelju kriterija za odabir opisanih u Operativnom programu i potvrđenih od strane Sektorskog odbora za odabir.

Ciljevi i pokazatelji

Tablica 2 – pokazatelji za prioritetnu os 1

| | Definicija | Vrsta | Mjerna jedinica | Polazni podaci | Vremenski podaci | Učestalost revizija | Krajnji cilj (do 2016.) | Izvor podataka |
|---|---|---------------------|---|----------------|------------------|-----------------------------|-------------------------|--|
| 1 | Poboljšano poštivanje rasporeda za putničke vlakove | Rezultat | Minute / kašnjenje vlaka | 9 | 2006. | Nakon finalizacije programa | 6 | Procjena tijela odgovornog za Operativni program |
| 2 | Povećani obujam tereta | Rezultat | Tone, (1000) | 2.691 | 2006. | Nakon finalizacije programa | 3.495 | Procjena tijela odgovornog za Operativni program |
| 3 | Kilometri obnovljenih pruga (Core 19) | Neposredni rezultat | km | 0 | 2007. | Dva puta godišnje | 55.35 | Finalni/za vršni izvještaji |
| 4 | Broj projekata (Core 13) | Neposredni rezultat | Broj željezničkih infrastrukturnih projekata (izgradnja I priprema projekata) | 0 | 2007 | Dva puta godišnje | 10 | Procjena tijela odgovornog za Operativni program |

Financijska alokacija i stopa sufinanciranja

Od ukupnih alociranih sredstava u sklopu ovog OP-a „Promet“ koja iznose ukupno 116.983.305 eura, alokacija za prioritetnu os 1 je ukupno 107.483.305 eura.

Za željeznički sektor predložena je nacionalna stopa sufinanciranja od 15% uz 85% IPA sufinanciranja.

3.1.3.1. Mjere u sklopu Prioritetne osi 1 – Rehabilitacija i razvoj željezničke mreže

Mjera 1.1. Nadogradnja i modernizacija pruge

Poseban cilj

Cilj je postupno povećati i poboljšati interoperabilnost na željezničkim koridorima, u skladu s UIC standardima i zahtjevima za interoperabilnost željeznice temeljenim na Direktivi 2001/16/EZ

Obrazloženje

Ukupna dužina pruge na Koridoru X od državne granice sa Slovenijom, preko Zagreba, Dugog Sela i Vinkovaca do državne granice sa Srbijom iznosi 316,7km. Od slovenske granice do Zagreba (26,7km) do Dugog Sela (21,25km) do Novske (83,4km) jednokolosiječna pruga, te od Novske do granice sa Srbijom kod Tovarnika (185,4km). Sve su pruge elektrificirane AC 25kv/50Hz sustavom, s automatskom signalizacijom, dok su na stanicama ugrađeni relejni uređaji s mješovitim prometom.

Dionica slovenska granica – Zagreb ima dvokolosiječnu prugu na cijeloj dužini i izvedbenu brzinu do 160km/h, uz iznimku posebnih područja zapadno od Zaprešića i dionice Zaprešić – Tvornica Podsused na kojoj ograničenje brzine u zavojima iznosi 100-120 km/h, dok su na dionici Zagreb Zapadni kolodvor i Zagreb Glavni kolodvor ograničenja brzine do 70 km/h.

Dionica Zagreb - Dugo Selo ima dvokolosiječnu prugu cijelom dužinom i izvedbenu brzinu do 160 km/h, uz iznimku pojedinih dionica na kojima je ograničena brzina. Na zagrebačkom Glavnom kolodvoru brzina je ograničena do 50 km/h, na ulazu u stanicu Sesvete do 120 km/h i na dionici Sesvete –Dugo Selo do 130 km/h. Zaustavna udaljenost na pruzi Sesvete – Zagreb Glavni kolodvor je 700m, i 1000m na Dugo Selo – Sesvete.

Dionica Dugo Selo – Novska ima jednokolosiječnu prugu i izvedbenu brzinu do 130 km/h, uz iznimku pojedinih zavoja u kojima je brzina ograničena. To se prvenstveno odnosi na ulaske i izlaske iz stanica.

Dionica Novska – državna granica ima dvokolosiječnu prugu na cijeloj dužini i izvedbenu brzinu do 160 km/h, uz iznimku pojedinih zavojitih dionica u kojima je ograničenje brzine od 80 do 140 km/h. To je uglavnom na ulazima i izlazima iz stanice. Zaustavna udaljenost na pruzi iznosi 1,000 m državna granica – Tovarnik – Ivankovo, 1,500 m Ivankovo – Novska.

U sklopu ISPA programa obnovit će se dionica Vinkovci – Tovarnik – državna granica tako da će izvedbena brzina iznositi do 160 km/h uklanjanjem infrastrukturnih ograničenja koja uvjetuju ograničenja brzine, kao što su kratki zavoji i neodgovarajuće stanice.

Ukupna duljina linije na koridoru je 328.7 km od hrvatske luke Rijeka na Jadranskom moru preko Zagreba do Botova na mađarskoj granici. Dionica dužine 227.8 km od Rijeke do Zagreba je elektrificirana jednokolosiječna pruga (25kV/50Hz osim dijela između Rijeke i Moravica sa 3kV DC) sa kontinuiranim zavaranim tračnicima i automatskom signalizacijom. Maksimalna brzina se kreće od 80km/h do 160km/h (na kratkoj dionici blizu Zagreba).

Između Zagreba i Dugog Sela dionica dužine 21.2 km je elektrificirana dvokolosiječna pruga (25kV/50Hz) sa kontinuiranim zavaranim tračnicima i automatskom signalizacijom. Maksimalna brzina je 160 km/h.

Od Dugog Sela do Botova dionica dužine 79.7 km je elektrificirana jednokolosiječna pruga (25kV/50Hz) sa kontinuiranim zavaranim tračnicima i automatskom signalizacijom. Maksimalna brzina se kreće od 60km/h do 140km/h.

Opis

Mjera se temelji na intervencijama koje su već planirane i u tijeku u sklopu ISPA programa, i usredotočit će se na modernizaciju najslabijih dijelova na pruži, u smislu postojećih procjena operativnih standarda, sadržanih u SEETO VPD 2007.-2011. Ova mjera obuhvaćat će projekte vezane za stalne putove, fiksne strukture, instalacije i opremu (vidi Odjeljak 3.5. za indikativni popis prioritetnih projekata).

Prihvatljive aktivnosti

Pomoć u sklopu ove mjere odnosi se na ugovore o nabavi. Aktivnosti u sklopu ove mjere za cilj imaju rehabilitaciju fiksnih pruga, mostova i prijelaza u razini, gornjeg ustroja i modernizaciju stanica. Pomoć će uključiti usluge nadzora, podršku u provedbi, konzultantske usluge, ocjenu ponuda, pripremu projekata za prethodno utvrđene projekte, nadzor i ocjenu projekata.

Kriteriji odabira

Imajući u vidu opće i specifične kriterije odabira nabrojane u poglavlju 3.1.2., primjenjuju se sljedeći kriteriji kako bi se identificirali najisplativiji projekti te oni koji imaju najneposredniji i najznačajniji učinak u sklopu mjere 1.1.:

- spremnost za provedbu (zrelost) vodeći računa o administrativnim/pravnim barijerama glede provedbe projekta (problemi sa stjecanjem zemljišta, pravo puta itd.);
- poboljšanje učinkovitosti prometa povećanjem brzine i kapaciteta pruge;
- poboljšanje sigurnosti prometa.

Krajnji korisnici

Krajnji korisnik za mjeru 1.1. bit će HŽ Infrastruktura.

Pokazatelji nadzora:

Tablica 3 – pokazatelji nadzora za mjeru 1.1

| | Definicija | Vrsta | Mjerna jedinica | Osnovni podaci | Datumi podataka | Učestalost revizija | Krajnji cilj (do 2012.) | Krajnji cilj (do 2014.) | Izvor podataka |
|---|--|---------------------|-----------------|----------------|-----------------|---------------------|-------------------------|-------------------------|------------------------------|
| 1 | Km pruge nadograđeni kako bi se postigla prosječna brzina od 160 km/h | Neposredni rezultat | Km pruge | 0 | 2007. | godišnje | 19.5 | 55.35 | Izvješća o praćenju projekta |
| 2 | Obnovljeni mostovi/prijelazi u razini kako bi se postigla prosječna brzina od 160 km/h | Neposredni rezultat | broj | 0 | 2007. | godišnje | 33 | 33* | Izvješća o praćenju projekta |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---------------------|----------|---|-------|----------|------|-------|------------------------------|
| 3 | Žice za napajanje električnom energijom obnovljene kako bi se postigla prosječna brzina od 160 km/h | Neposredni rezultat | Km pruge | 0 | 2007. | godišnje | 19.5 | 55.35 | Izvješća o praćenju projekta |
| 4 | Dostavljeni projektni zahtjevi zajedno sa svom dokumentacijom | Neposredni rezultat | broj | 0 | 2007. | godišnje | 2 | 4 | Izvješća o praćenju projekta |

Mjera 1.2.: Poboljšanje sigurnosti i učinkovitosti rada željeznice

Poseban cilj

Cilj je poboljšati kvalitetu, pouzdanost i učinkovitost željezničkih usluga na Koridorima X i Vb. To se uglavnom odnosi na unaprjeđenje signalizacije i komunikacije te prilagodbe tehničkim parametrima kriterija Transeuropske mreže.

Obrazloženje:

Zbog neodgovarajućeg i nedostatnog održavanja tijekom zadnjih 20 godina, signalna i telekomunikacijska oprema na Koridorima X i Vb nije bila nadograđivana i/ili zamjenjivana na redovnoj osnovi u svrhu produživanja životnog ciklusa i ispunjavanja standarda modernizacije. Iz tih su razloga uvedena ograničenja brzine kako bi se održavala sigurnost na prihvatljivoj razini. Kao posljedica ograničenja brzine i povećanih zahtjeva za održavanjem, pogoršala se učinkovitost željezničkog sustava.

Opis

Projekti u ovoj mjeri trebali bi se fokusirati na modernizaciju sustava signalizacije i telekomunikacija kako bi se omogućila instalacija ETCS-a i opreme za centraliziranu kontrolu prometa čime bi se omogućila integracija željezničke mreže u Hrvatskoj s onom u Europskoj uniji. Mjera će se fokusirati na poboljšanje signalizacije za vlakove 160km/h i obnovu i nadogradnju postojećih sigurnosnih uređaja automatske zaštite vlakova (ATP uređaji) te obnovu infrastrukture telekomunikacijskih sustava uz prugu.

Prihvatljive aktivnosti

Pomoć u sklopu ove mjere odnosi se na ugovore o nabavi. Aktivnosti unutar ove mjere imaju za cilj unaprjeđenje infrastrukture uz prugu; te opreme za signalizaciju, telekomunikacije i sigurnost. Pomoć će uključiti usluge nadzora, podršku u provedbi, konzultantske usluge, ocjenu ponuda, pripremu projekata za prethodno utvrđene projekte, nadzor i ocjenu projekata.

Kriteriji odabira

Imajući na umu opće i specifične kriterije odabira nabrojane u poglavlju 3.1.2., na odabir projekata u mjeri 1.2. primjenjivat će se sljedeći kriteriji:

- poboljšanje prometne sigurnosti;
- učinak i značaj za cijelu mrežu;
- spremnost za provedbu (zrelost), vodeći računa o administrativnim/pravnim preprekama glede provedbe projekta (stjecanje zemljišta, pravo puta itd.);
- poboljšanje prometne učinkovitosti.

Zagrebački glavni kolodvor, s najvećom frekvencijom vlakova, glavno je željezničko čvorište za međugradski i promet na većim udaljenostima u Hrvatskoj, na raskrižju Koridora X i Vb. Stanica je opremljena s relej sigurnosnom opremom koja je instalirana 1940. Brzina na kolodvoru trenutno je smanjena na 30 km/h zbog stanja u kojem se nalazi signalna oprema. Osim toga, za tako zastarjelu opremu nisu dostupni rezervni dijelovi što čini njezino tehničko održavanje čini vrlo teškim i skupim.

Krajnji korisnici

Krajnji korisnik za mjeru 1.2. bit će HŽ Infrastruktura d.o.o..

Pokazatelji nadzora

Tablica 4 – pokazatelji nadzora za mjeru 1.2

| | Definicija | Vrsta | Mjerna jedinica | Osnovni podaci | Datumi podataka | Učestalost revizija | Krajnji cilj (do 2012.) | Krajnji cilj (do 2014.) | Izvor podataka |
|-----|--|---------------------|-----------------|----------------|-----------------|---------------------|-------------------------|-------------------------|-----------------------------|
| 1 | Instaliran i aktivan sustav signalno-sigurnosnih uređaja | Neposredni rezultat | set | 0 | 2007. | godišnje | 1 | 1* | Izvješća o nadzoru projekta |
| 1.a | Instalirana nova glavna i telesignalizacija | Neposredni rezultat | kom. | 0 | 2007. | godišnje | 47 | 47* | Izvješća o nadzoru projekta |
| 1.b | Instalirana nova signalizacija za lokomotive | Neposredni rezultat | kom. | 0 | 2007. | godišnje | 77 | 77* | Izvješća o nadzoru projekta |
| 1.c | Instalirani novi elektrohidraulički strojevi | Neposredni rezultat | kom. | 0 | 2007. | godišnje | 98 | 98* | Izvješća o nadzoru projekta |

3.1.4. Prioritetna os 2 – Unaprjeđenje sustava unutarnje plovidbe u Hrvatskoj

Cilj

Obnova plovnih putova rijeke Save s ciljem postizanja kategorije IV plovnog statusa, uključujući usklađivanje s Direktivom o riječnom informacijskom sustavu (RIS) te sa sustavom luka u Republici Hrvatskoj. Ova os bit će u skladu s Direktivom 2005/44/EZ koja ima za cilj uspostavu europske platforme za razmjenu podataka za lakšu i ažurnu razmjenu informacija o prometu (kao što su uvjeti na plovnom dijelu itd.) između riječnih nadležnih tijela i operatera i poboljšat će povezivanje pod-sektora unutarnje plovidbe s drugim vrstama prijevoza.

Zakonodavstvo Zajednice

Aktivnosti u sklopu ove prioritetne osi oblikovane su kako bi se unaprijedio sustav unutarnjih plovnih putova i pomoglo Hrvatskoj u ispunjavanju obveza vezanih za prometni acquis EU-a kojim je uređen sustav unutarnjih plovnih putova, i to:

- **Uredba Vijeća (EZ-a) br. 1356/96** o zajedničkim pravilima koja se primjenjuje na prijevoz robe ili putnika unutarnjim plovnim putovima između država članica s ciljem uspostave slobode pružanja takvih prijevoznih usluga.
- **Uredba Vijeća (EEZ-a) br. 3921/91** kojom se utvrđuju uvjeti pod kojim ne-rezidentni prijevoznici mogu prevoziti robu ili putnike unutarnjim plovnim putovima unutar države članice
- **Uredba Vijeća (EZ-a) br. 718/99** od 29. ožujka 1999. o politici Zajednice u pogledu kapaciteta flote s ciljem promicanja prometa unutarnjim plovnim putovima
- **Direktiva Vijeća (EZ-a) br. 96/75** o sustavu iznajmljivanja brodova i određivanja cijena u nacionalnom i međunarodnom prijevozu unutarnjim plovnim putovima u Zajednici
- **Uredba Vijeća (EEZ-a) br. 2919/85** kojom se propisuju uvjeti vezani za pristup Revidiranoj konvenciji o plovidbi rijekom Rajnom vezano za plovila koja pripadaju Rajnskoj floti
- **Direktiva Vijeća (EEZ-a) br. 87/540** o pristupu obavljanju zanimanja nosača dobara plovnim putovima u domaćem i međunarodnom prometu te o uzajamnom priznavanju diploma, certifikata i drugih dokaza formalnih kvalifikacija za obavljanje tog zanimanja
- **Direktiva Vijeća (EEZ-a) br. 91/672** o međusobnom priznavanju nacionalnih certifikata za vođitelje brodica za prijevoz tereta i putnika u unutarnjoj plovidbi
- **Direktiva Vijeća (EZ-a) br. 96/50** o harmonizaciji uvjeta za stjecanje nacionalnih certifikata za vođitelje brodica za prijevoz tereta i putnika u unutarnjoj plovidbi u Zajednici
- **Direktiva Vijeća (EEZ-a) br. 76/135** o međusobnom priznavanju licenci za plovidbu za vozila u unutarnjoj plovidbi, izmijenjena i dopunjena Direktivom Vijeća 78/1016/EEZ kojom se mijenja i dopunjuje Direktiva Vijeća 76/135/EEZ
- **Direktiva Vijeća (EEZ-a) br. 82/714** kojom se propisuju tehnički zahtjevi za plovila u unutarnjoj plovidbi. Zahtjevi za dodjelu tehničkog certifikata plovilima u skladu s Rezolucijom 17 ECE/UN i Direktivom 82/714/EEZ

U izradi je Zakon o unutarnjoj plovidbi i lukama. Donošenjem novog zakona većina direktiva bit će prenesena u nacionalno zakonodavstvo. Potpuno usklađivanje može se očekivati donošenjem pravilnika.

Posebni ciljevi

Cilj ovog prioriteta je poboljšati i obnoviti sustav unutarnje plovidbe u Hrvatskoj, čineći ga privlačnijim i konkurentnijim u usporedbi s drugim oblicima prijevoza.

Obrazloženje:

Uspostava, održavanje i poboljšanje uvjeta sigurne i pouzdane unutarnje plovidbe stalna je misija Vlade. Ovaj aspekt treba analizirati posebno prema vrstama tereta i očekivanom porastu potražnje prijevoza opasnog tereta. Dodatno povećanje rizika i mogući učinak potencijalnih incidenata na vodi zahtijeva poboljšanje postojeće razine sigurnosti. Kako bi se to postiglo potrebno je, osim primjene usluga riječnih informacija i dostupnosti informacija u realnom vremenu o kretanju plovila, uspostaviti jasne procedure za aktivnosti koje treba poduzeti u slučaju incidenata, te nadograditi postojeći sustav markiranja i praćenja plovnosti unutarnjih plovni putova.

U svrhu integriranja unutarnje plovidbe u intermodalno prometnu mrežu, potrebno je nadograditi razinu pouzdanosti unutarnjih plovni putova kako bi se osigurali minimalni kriteriji plovnosti unutarnjih plovni putova. Inicijacija razvojnih ciklusa u hrvatskim riječnim lukama, procesi tehnološke rekonstrukcije lučkih zgrada i objekata i povezivanje luka s glavnim koridorima cesta-željeznica pomaže u stvaranju preduvjeta za intermodalnost riječnog prometa, Sustav usluga riječnih informacija, jezgra informatičkog sučelja i razmjena elektronskih podataka o prometu unutarnjim plovni putovima igra također veliku ulogu u tom procesu.

Hrvatski **sustav luka** na unutarnjim plovni putovima uključuje četiri međunarodne luke (Sisak, Slavonski Brod, Osijek i Vukovar) i nekoliko postojećih i budućih pristaništa (Belišće, Aljamaš, Batina i Ilok). Trenutnu situaciju obilježava neuravnotežena potražnja za prijevozom robe na rijekama Savi i Dunavu, općenito kao posljedica različitih uvjeta plovidbe, tehničke i tehnološke zastarjelosti i podkapacitiranosti.

Riječni promet trenutno čini manje od 1% teretnog prometa u Hrvatskoj, i nije trenutno održiva i konkurentna alternativa cestama i željeznici za prijevoz rasute robe.

Opis

Ukupna dužina postojećih **plovni putova** u Republici Hrvatskoj iznosi 804,1 km, od kojih su 593,2km međunarodni plovni putovi. Ukupno 286,9 km ispunjava kriterije međunarodne plovidbene klasifikacije, to jest kriterije za klasu IV. Koncept razvoja infrastrukture unutarnjih plovni putova usmjeren je na povećanje **sigurnosti i učinkovitosti unutarnje plovidbe**. Regulacija plovni putova mora biti u službi korisnika, što podrazumijeva osiguravanje nesmetane i sigurne plovidbe za brodove s maksimalnom vučom u skladu s klasama plovni putova. U praksi to znači **minimalnu dubinu od 2,5 metara tijekom 300 dana u godini** (međunarodna klasa plovni putova).

Budući zadaci u ovom pod-sektoru jesu:

- Održavati međunarodne plovne putove sukladno međunarodnim standardima klasa,
- Nadograditi klasu međunarodnih plovni putova čija je klasa niža od potrebne,

- Provesti sustav usluga riječnih informacija,
- Povećati kvalitetu sustava označavanja plovnih putova,
- Primjenjivati ekološke standarde pri regulaciji i održavanju plovnih putova,
- Započeti projekt izgradnje kanala Dunav - Sava.

Hrvatskim riječnim lukama potrebna je modernizacija u smislu kvalitete i tehnologije kako bi zadovoljile postojeću i očekivanu potražnju. Osim modernizacija osnovne lučke infrastrukture, potrebno je ojačati sustav sigurnosti i nadzora u lučkom području. Luke treba povezati s glavnim cestovnim i željezničkim koridorima kako bi se ostvarila bolja integracija s gospodarskim zaleđem i kako bi se stvorili preduvjeti za razvoj intermodalnog prometa.

Koncept razvoja riječkih luka temelji se na sljedećim načelima:

- Javna priroda luka, pristup lučkim kapacitetima za sve korisnike pod istim uvjetima,
- Kvaliteta usluga, tehnološka modernizacija i specijalizacija,
- Jačanje prometnih veza sa zaleđem,
- Integracija luka u logistički lanac,
- Primjena sustava nadzora i kontrole prometa i lučkih aktivnosti u lučkom području.

Da bi se riješili uočeni problemi u sustavu luka na unutarnjim plovnim putovima potrebno je napraviti sljedeće:

- Koordinirati potrebe za financijskim ulaganjima u lučku infrastrukturu i financijsku sposobnost države, i u skladu s tim investirati u prioritetne projekte i projekte koji daju bolje gospodarske rezultate u analizama troškova i koristi,
- Osigurati fleksibilnost u određivanju rokova za dodjele koncesija u slučajevima kad privatni ulagač pokazuje interes za ulaganja u lučke zgrade i objekte,
- Riješiti pitanja vlasništva u lučkom području kombinirajući otkup zemlje, podmirivanje dugova od strane Vlade, ugovore o dugoročnom iznajmljivanju i uključivanje povezanih odredbi u ugovore o koncesiji,
- Integrirati luke u sustav riječnih informacija

Usmjerenost

Ova se prioritetna os primjenjuje na sektor unutarnje plovidbe OPP-a, i doprinosi OPP-ovom cilju pripreme projekata za unaprjeđenje i razvoj sustava unutarnje plovidbe u Hrvatskoj. Ova prioritetna os usmjerena je na:

- Unaprjeđenje uvjeta na plovnim putovima; Uspostavu međunarodnog režima plovidbe
- Razvoj objekata za prekrcaj i lučkih objekata
- Pomoć Hrvatskoj u ispunjavanju obveza provedbe prometnog *acquisa* u sektoru unutarnje plovidbe

Mjere:

Unutar ove prioritetne osi predložena je jedna mjera:

- Mjera 2.1. Modernizacija i obnova riječnih plovnih putova i lučke infrastrukture

Izvedba

Aktivnosti (projekti) koji će se financirati u sklopu Prioritetne osi 2 bit će odabrani s indikativnog popisa projekata danog u poglavlju 3.5. Operativnog programa (i odnosno identifikacijske karte projekta priložene u Dodatku 2) u skladu s općim kriterijima odabira i kriterijima specifičnim za mjeru predviđenim Operativnim programom.

Odabrane aktivnosti zatim će biti dostavljene Europskoj komisiji na odobrenje. Ako se projekt ocijeni prihvatljivim Europska komisija izdat će odluku o odobravanju za svaki pojedini projekt u kojoj će se definirati materijalni objekti i prihvatljivi troškovi na koje se primjenjuje stopa sufinanciranja za prioritetnu os. Zaključno, za svaki odobreni projekt potpisat će se Sporazum o financiranju između Europske komisije i države korisnice u kojem će se utvrditi navedeni elementi. Dopunska sredstava za ta ulaganja bit će osigurana iz nacionalnih sredstava, vanjskih zajmova i drugih izvora i modela financiranja.

Kod projekata koji ne spadaju u „glavne projekte“ (tj. projekti koji su ispod praga od 10 milijuna eura) odluku o pozivu na natječaj donosi Odbor za odabir na temelju kriterija za odabir opisanih u Operativnom programu i potvrđenih od strane Sektorskog nadzornog odbora.

Ciljevi i pokazatelji

Tablica 5 – pokazatelji za prioritetnu os 2

| | Definicija | Vrsta | Mjerna jedinica | Polazni podaci | Datumi podataka | Učestalost revizija | Krajnji cilj (do 2016.) | Izvor podataka |
|---|------------------------------|---------------------|-----------------|----------------|-----------------|---------------------|-------------------------|--------------------------|
| 1 | Broj pripremljenih projekata | Neposredni rezultat | broj | 0 | 2007. | dva puta godišnje | 5 | finalno/završno izvješće |

Financijska alokacija i stopa sufinanciranja:

Od ukupnih alociranih sredstava u sklopu ovog OP-a „Promet“ koja iznose ukupno 116.983.305 eura, alokacija za prioritetnu os 2 je ukupno 6.500.000 eura.

Za sektor unutarnje plovidbe predloženo je da se postave nacionalne stope sufinanciranja na 15% uz 85% IPA sufinanciranja.

3.1.4.1. Mjere unutar Prioritetne osi 2 – Unaprjeđenje sustava unutarnje plovidbe u Hrvatskoj

Mjera 2.1. – Modernizacija i obnova riječnih plovnih putova i lučke infrastrukture

Posebni ciljevi

Posebni ciljevi ove mjere su:

- Obnoviti hrvatski dio Koridora VII kako bi se ispunili kriteriji međunarodne klasifikacije, kategorije IV;
- Modernizirati i povećati kapacitete luka na Koridoru VII tako da mogu odgovoriti na rastuću potražnju za prometom

Prihvatljive aktivnosti

Pomoć u sklopu ove mjere odnosi se na ugovore o nabavi (usluge nadzora, podrška provedbi, evaluacija natječaja, konzultantske usluge, izrada projekta za projekte koji su već identificirani, nadzor i evaluacija projekata). Aktivnosti unutar te mjere mogu se također odnositi na inspekciju, poslovanje i nadzor prometnih objekata u prometu unutarnjim plovnim putovima.

Predloženi projekti temeljit će se na indikativnom popisu velikih projekata (poglavlje 3.5.).

Krajnji korisnik

Krajnji korisnik za mjeru 2.1. bit će Lučke kapetanije i Agencija za plovne putove unutarnjih voda.

Kriteriji odabira

Za ovu mjeru primjenjivat će se sljedeći glavni kriteriji odabira:

- Odabrani su oni projekti u kojima postoji neodložna potreba za većim kapacitetom luke ili kod kojih je očito da su lučki kapaciteti u upotrebi dosegli svoju maksimalnu razinu i trebaju biti prošireni;
- Projekti su odabrani temeljem dokaza da su lučki kapaciteti veći nego kapaciteti samog riječnog plovnog puta, te da je stoga potrebno nadograditi riječni plovni put do odgovarajuće međunarodne klasifikacijske kategorije.

Pokazatelji nadzora

Tablica 6 – pokazatelji nadzora za mjeru 2.1.

| | Definicija | Vrsta | Mjerna jedinica | Polazni podaci | Datumi podataka | Učestalost revizija | Konačni cilj Do 2012. | Konačni cilj Do 2014. | Izvor podataka |
|---|--|---------------------|-----------------|----------------|-----------------|---------------------|-----------------------|-----------------------|------------------------------|
| 1 | Projekti spremni za provedbu s potpunom dokumentacijom | Neposredni rezultat | broj | 0 | 2007. | godišnje | 2 | 4 | Izvješća o praćenju projekta |
| 2 | Zahtjevi za odobrenje projekata popunjeni i upućeni za financiranje EU | Neposredni rezultat | broj | 0 | 2007. | godišnje | 2 | 5 | Izvješća o praćenju projekta |

2. U poglavlju 3.2, Tablica 7 zamjenjuje se sljedećim:

„Tablica 7 – pokazatelji za prioritetnu os 3: Tehnička pomoć

| | Definicija | Vrsta | Mjerna jedinica | Polazni podaci | Datumi podataka | Učestalost revizija | Konačni cilj (do 2016.) | Izvor podataka |
|---|--|---------------------|------------------------|-----------------------|------------------------|----------------------------|--------------------------------|-----------------------|
| 1 | Sredstva OP-a apsorbirana u sklopu operativne prioritetne osi | rezultat | % | 0 | 2007. | Dva puta godišnje | 100 | MPPI evaluacija |
| 2 | Broj zaposlenika tijela odgovornog za Operativni program/Mjeru koji su pohađali treninge | Neposredni rezultat | broj | 0 | 2007. | Dva puta godišnje | 30 | MPPI evaluacija |
| 3 | Organizirana događanja za javnost | Neposredni rezultat | broj | 0 | 2007. | Dva puta godišnje | 14 | MPPI evaluacija |

“

3. U poglavlju 3.5. tablice s nazivom „Indikativni popis velikih željezničkih projekata“ i „Indikativni popis velikih projekata u unutarnjoj plovidbi“ zamjenjuje se sljedećim:

„INDIKATIVNI POPIS VELIKIH PROJEKATA:

| Naziv projekta | | Vrsta | Procjena - ukupno u milijunima eura (Nacionalno/Financiranje zajednice) | Mjera | Komentari | Status |
|----------------|--|-----------|---|------------|---|------------|
| 1 | Sustav signalno-sigurnosnih uređaja na zagrebačkom glavnom kolodvoru | izgradnja | 11.64 (1.74/ 9.90) | Mjera 1.2. | Ovaj projekt ima za cilj prilagodbu tehničkih parametara na željezničkoj stanici zahtjevima transeuropskih mreža. Osnovna korist koja se očekuje od ovog ulaganja je uklanjanje uskih grla i ograničenja brzine duž linije zbog zastarjele signalizacijske opreme. Ovaj je projekt identificiran u studiji REBIS. On uključuje sve potrebne rekonstrukcije i prilagodbe uređaja. | U provedbi |

| Naziv projekta | | Vrsta | Procjena - ukupno u milijunima eura (Nacionalno/Financiranje zajednice) | Mjera | Komentari | Status |
|----------------|--|-----------|---|------------|---|---|
| 2 | Obnova dionice pruge Okučani - Novska | izgradnja | 40.10 (6.015/34.085) | Mjera 1.1. | Zadnji remont pruge na dionici željezničke pruge Okučani – Novska proveden je prije 30 godina. Na jednom dijelu dionice brzina je smanjena na 60 km/h. Nakon predložene obnove, brzina bi bila povećana na 160 km/h, a osovinsko opterećenje na 225 kN. Ti radovi uključuju sve potrebne aktivnosti na obnovi kako bi dionica ispunjavala kriterije definirane za željezničke koridore (AGC kriteriji). | Aplikacija za veliki projekt odobrena. Bilateralni sporazum o projektu u tijeku. Provedba bi trebala početi do kraja 2011. godine |
| 3 | Rehabilitacija i izgradnja drugog kolosijeka na dionici Dugo Selo – Križevci | izgradnja | 198 (168.30/29.70) ⁷ | Mjera 1.1. | Projekt predviđa udvostručenje 38 km elektrificirane jednokolosiječne pruge od Dugog Sela do Križevaca na Koridoru Vb u Hrvatskoj uključujući izgradnju deniveliranih raskrižja i modernizaciju postaja. Dionica započinje otprilike 22 km izvan Zagreba u smjeru prema Budimpešti. | Aplikacija za veliki projekt predana Općoj upravi za regionalnu politiku. Provedba se predviđa za 2013. - 2016. |

⁷ Za ovaj projekt se planira natječaj i ugovaranje provesti prema PRAG pravilima i sa raspoloživom IPA alokacijom. Posljedica čega je, da stopa sufinanciranja Zajednice trenutno nije postavljena na najvišu razinu kako je izračunato u financijskim analizama, nego je prilagođena iznosu dostupnom iz IPA sredstava. Nakon ulaska Republike Hrvatske u Europsku uniju, i dostupnosti dodatnih sredstava Kohezijske politike, sufinanciranje Zajednice će biti ispravljeno na veći iznos Odlukom Komisije.

4. Poglavlje 4. zamjenjuje se sljedećim:

„4. INDIKATIVNE FINANCIJSKE TABLICE

| GODINE 2007. – 2013. | Javni rashodi | | | | Za informaciju |
|--|----------------------|-----------------------------------|------------------------------------|-----------------------------|--------------------|
| | Ukupni javni rashodi | Sufinanciranje Zajednice (IPA) | Nacionalno javno sufinanciranje | IPA stopa sufinanciranja | Ostali (MFI, itd.) |
| | (1) =(2) + (3) | (2) | (3) | (4)=(2)/(1) | |
| | (Eur) | (Eur) | (Eur) | (%) | (Eur) |
| <i>Prioritetna os 1- Unaprjeđenje željezničkog sustava u Hrvatskoj</i> | 126.450.958 | 107.483.305 | 18.967.653 | 85% | 0,00 |
| Mjera 1.1 – Nadogradnja i modernizacija pruge | 110.303.890 | 93.758.305 | 16.545.585 | 85% | 0,00 |
| Mjera 1.2 – Pобољшanje sigurnosti i učinkovitosti rada | 16.147.068 | 13.725.000 | 2.422.068 | 85% | 0,00 |
| <i>Prioritetna os 2 – Unaprjeđenje sustave unutarnje plovidbe u Hrvatskoj</i> | 7.647.060 | 6.500.000 | 1.147.060 | 85% | 0,00 |
| Mjera 2.1 – Modernizacija i obnova riječnih plovniх putova i lučke infrastrukture | 7.647.060 | 6.500.000 | 1.147.060 | 85% | 0,00 |
| <i>Prioritetna os 3: Tehnička pomoć</i> | 3.529.413 | 3.000.000 | 529.413 | 85% | 0,00 |
| Mjera 3.1 – Upravljanje programom i izgradnja kapaciteta | 3.529.413 | 3.000.000 | 529.413 | 85% | 0,00 |
| <i>Ukupno godine 2007. – 2013.</i> | 137.627.431 | 116.983.305 | 20.644.126 | 85% | 0,00 |

| GODINA 2007. | Javni troškovi | | | Za informaciju | |
|--|--------------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|-----------------------------|--------------------------------------|
| | Ukupni prihvatljivi javni rashodi | Sufinanciranje Zajednice (IPA) | Nacionalno javno sufinanciranje | IPA stopa sufinanciranja | Ukupni prihvatljivi javni rashodi |
| | (1) =(2) + (3) (Eur) | (2) (Eur) | (3) (Eur) | (4)=(2)/(1) (%) | (Eur) |
| <i>Prioritetna os 1- Unaprjeđenje željezničkog sustava u Hrvatskoj</i> | 15.288.530 | 12.995.250 | 2.293.280 | 85% | 0,00 |
| Mjera 1.1 – Nadogradnja i modernizacija pruge | 1.764.706 | 1.500.000 | 264.706 | 85% | 0,00 |
| Mjera 1.2 – Poboljšanje sigurnosti i učinkovitosti poslovanja | 13.523.824 | 11.495.250 | 2.028.574 | 85% | 0,00 |
| <i>Prioritetna os 2 – Unaprjeđenje sustava unutarnje plovidbe u Hrvatskoj</i> | 4.411.765 | 3.750.000 | 661.765 | 85% | 0,00 |
| Mjera 2.1 – Izrada niza pripremljenih projekata | 4.411.765 | 3.750.000 | 661.765 | 85% | 0,00 |
| <i>Prioritetna os 3: Tehnička pomoć</i> | 300.000 | 255.000 | 45.000 | 85% | 0,00 |
| Mjera 3.1 – Upravljanje programom i izgradnja kapaciteta | 300.000 | 255.000 | 45.000 | 85% | 0,00 |
| <i>Ukupno</i> | 20.000.295 | 17.000.250 | 3.000.045 | 85% | 0,00 |

| GODINA 2008. | Javni rashodi | | | | Za informaciju |
|---|-----------------------------------|--------------------------------|---------------------------------|--------------------------|-----------------------------------|
| | Ukupni prihvatljivi javni rashodi | Sufinanciranje Zajednice (IPA) | Nacionalno javno sufinanciranje | IPA stopa sufinanciranja | Ukupni prihvatljivi javni rashodi |
| | (1) = (2) + (3) | (2) | (3) | (4) = (2) / (1) | |
| | (Eur) | (Eur) | (Eur) | (%) | (Eur) |
| Prioritetna os 1 - Unaprjeđenje željezničkog sustava u Hrvatskoj | 8.492.272 | 7.218.425 | 1.273.847 | 85% | 0,00 |
| Mjera 1.1 – Nadogradnja I modernizacija pruge | 6.574.912 | 5.588.675 | 986.237 | 85% | 0,00 |
| Mjera 1.2 – Pобољшanje sigurnosti i učinkovitosti poslovanja | 1.917.360 | 1.629.750 | 287.610 | 85% | 0,00 |
| Prioritetna os 2 – Unaprjeđenje sustava unutarnje plovidbe u Hrvatskoj | 1.735.295 | 1.475.000 | 260.295 | 85% | 0,00 |
| Mjera 2.1 – Izrada niza pripremljenih projekata | 1.735.295 | 1.475.000 | 260.295 | 85% | 0,00 |
| Prioritetna os 3: Tehnička pomoć | 0 | 0 | 0 | 85% | 0,00 |
| Mjera 3.1 – Upravljanje programom i izgradnja kapaciteta | 0 | 0 | 0 | 85% | 0,00 |
| Ukupno | 10.227.567 | 8.693.425 | 1.534.142 | 85% | 0,00 |

| GODINA 2009. | Javni troškovi | | | Za informaciju | |
|--|--------------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|-----------------------------|--------------------------------------|
| | Ukupni prihvatljivi javni rashodi | Sufinanciranje Zajednice (IPA) | Nacionalno javno sufinanciranje | IPA stopa sufinanciranja | Ukupni prihvatljivi javni rashodi |
| | (1) = (2) + (3) | (2) | (3) | (4) = (2) / (1) | |
| | (Eur) | (Eur) | (Eur) | (%) | (Eur) |
| <i>Prioritetna os 1 - Unaprjeđenje željezničkog sustava u Hrvatskoj</i> | 21.465.000 | 18.245.250 | 3.219.750 | 85% | 0,00 |
| Mjera 1.1 – Nadogradnja i modernizacija pruge | 21.465.000 | 18.245.250 | 3.219.750 | 85% | 0,00 |
| Mjera 1.2 – Pобољшanje sigurnosti i učinkovitosti poslovanja | 0 | 0 | 0 | 85% | 0,00 |
| <i>Prioritetna os 2 – Unaprjeđenje sustava unutarnje plovidbe u Hrvatskoj</i> | 0 | 0 | 0 | 85% | 0,00 |
| Mjera 2.1 – Izrada niza pripremljenih projekata | 0 | 0 | 0 | 85% | 0,00 |
| <i>Prioritetna os 3: Tehnička pomoć</i> | 300.000 | 255.000 | 45.000 | 85% | 0,00 |
| Mjera 3.1 – Upravljanje programom i izgradnja kapaciteta | 300.000 | 255.000 | 45.000 | 85% | 0,00 |
| <i>Ukupno</i> | 21.765.000 | 18.500.250 | 3.264.750 | 85% | 0,00 |

| GODINA 2010. | Javni rashodi | | | Za informaciju | |
|--|----------------------|-----------------------------------|------------------------------------|-----------------------------|--------------------|
| | Ukupni javni rashodi | Sufinanciranje Zajednice (IPA) | Nacionalno javno sufinanciranje | IPA stopa sufinanciranja | Ostali (MFI, itd.) |
| | (1) =(2) + (3) | (2) | (3) | (4)=(2)/(1) | |
| | (Eur) | (Eur) | (Eur) | (%) | (Eur) |
| <i>Prioritetna os 1- Unaprjeđenje željezničkog sustava u Hrvatskoj</i> | 24.044.119 | 20.437.500 | 3.606.619 | 85% | 0,00 |
| Mjera 1.1 – Nadogradnja i modernizacija pruge | 23.691.177 | 20.137.500 | 3.553.677 | 85% | 0,00 |
| Mjera 1.2 – Poboljšanje sigurnosti i učinkovitosti rada | 352.942 | 300.000 | 52.942 | 85% | 0,00 |
| <i>Prioritetna os 2 – Unaprjeđenje sustave unutarnje plovidbe u Hrvatskoj</i> | 750.000 | 637.500 | 112.500 | 85% | 0,00 |
| Mjera 2.1 – Modernizacija i obnova riječnih plovnih putova i lučke infrastrukture | 750.000 | 637.500 | 112.500 | 85% | 0,00 |
| <i>Prioritetna os 3: Tehnička pomoć</i> | 264.706 | 225.000 | 39.706 | 85% | 0,00 |
| Mjera 3.1 – Upravljanje programom i izgradnja kapaciteta | 264.706 | 225.000 | 39.706 | 85% | 0,00 |
| <i>Ukupno godina 2010.</i> | 25.058.825 | 21.300.000 | 3.758.825 | 85% | 0,00 |

| GODINA 2011. | Javni troškovi | | | Za informaciju | |
|--|--------------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|-----------------------------|--------------------------------------|
| | Ukupni prihvatljivi javni rashodi | Sufinanciranje Zajednice (IPA) | Nacionalno javno sufinanciranje | IPA stopa sufinanciranja | Ukupni prihvatljivi javni rashodi |
| | (1) =(2) + (3) | (2) | (3) | (4)=(2)/(1) | |
| | (Eur) | (Eur) | (Eur) | (%) | (Eur) |
| <i>Prioritetna os 1- Unaprjeđenje željezničkog sustava u Hrvatskoj</i> | 24.750.001 | 21.037.500 | 3.712.501 | 85% | 0,00 |
| Mjera 1.1 – Nadogradnja i modernizacija pruge | 24.397.059 | 20.737.500 | 3.659.559 | 85% | 0,00 |
| Mjera 1.2 – Poboljšanje sigurnosti i učinkovitosti poslovanja | 352.942 | 300.000 | 52.942 | 85% | 0,00 |
| <i>Prioritetna os 2 – Unaprjeđenje sustava unutarnje plovidbe u Hrvatskoj</i> | 750.000 | 637.500 | 112.500 | 85% | 0,00 |
| Mjera 2.1 – Izrada niza pripremljenih projekata | 750.000 | 637.500 | 112.500 | 85% | 0,00 |
| <i>Prioritetna os 3: Tehnička pomoć</i> | 264.706 | 225.000 | 39.706 | 85% | 0,00 |
| Mjera 3.1 – Upravljanje programom i izgradnja kapaciteta | 264.706 | 225.000 | 39.706 | 85% | 0,00 |
| <i>Ukupno 2011. godina</i> | 25.764.707 | 21.900.000 | 3.864.707 | 85% | 0,00 |

| GODINA 2012. | Javni troškovi | | | | Za informaciju |
|--|--------------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|-----------------------------|--------------------------------------|
| | Ukupni prihvatljivi javni rashodi | Sufinanciranje Zajednice (IPA) | Nacionalno javno sufinanciranje | IPA stopa sufinanciranja | Ukupni prihvatljivi javni rashodi |
| | (1) = (2) + (3) | (2) | (3) | (4) = (2) / (1) | |
| | (Eur) | (Eur) | (Eur) | (%) | (Eur) |
| <i>Prioritetna os 1- Unaprjeđenje željezničkog sustava u Hrvatskoj</i> | 20.687.647 | 17.584.500 | 3.103.147 | 85% | 0,00 |
| Mjera 1.1 – Nadogradnja i modernizacija pruge | 20.687.647 | 17.584.500 | 3.103.147 | 85% | 0,00 |
| Mjera 1.2 – Poboljšanje sigurnosti i učinkovitosti poslovanja | 0 | 0 | 0 | 85% | 0,00 |
| <i>Prioritetna os 2 – Unaprjeđenje sustava unutarnje plovidbe u Hrvatskoj</i> | 0 | 0 | 0 | 85% | 0,00 |
| Mjera 2.1 – Izrada niza pripremljenih projekata | 0 | 0 | 0 | 85% | 0,00 |
| <i>Prioritetna os 3: Tehnička pomoć</i> | 1.665.295 | 1.415.500 | 249.795 | 85% | 0,00 |
| Mjera 3.1 – Upravljanje programom i izgradnja kapaciteta | 1.665.295 | 1.415.500 | 249.795 | 85% | 0,00 |
| <i>Ukupno 2012. godina</i> | 22.352.942 | 19.000.000 | 3.352.942 | 85% | 0,00 |

| GODINA 2013. | Javni troškovi | | | | Za informaciju |
|---|--------------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|-----------------------------|--------------------------------------|
| | Ukupni prihvatljivi javni rashodi | Sufinanciranje Zajednice (IPA) | Nacionalno javno sufinanciranje | IPA stopa sufinanciranja | Ukupni prihvatljivi javni rashodi |
| | (1) =(2) + (3) (Eur) | (2) (Eur) | (3) (Eur) | (4)=(2)/(1) (%) | (Eur) |
| Prioritetna os 1- Unaprjeđenje željezničkog sustava u Hrvatskoj | 11.723.389 | 9.964.880 | 1.758.509 | 85% | 0,00 |
| Mjera 1.1 – Nadogradnja i modernizacija pruge | 11.723.389 | 9.964.880 | 1.758.509 | 85% | 0,00 |
| Mjera 1.2 – Poboljšanje sigurnosti i učinkovitosti poslovanja | 0 | 0 | 0 | 85% | 0,00 |
| Prioritetna os 2 – Unaprjeđenje sustava unutarnje plovidbe u Hrvatskoj | 0 | 0 | 0 | 85% | 0,00 |
| Mjera 2.1 – Izrada niza pripremljenih projekata | 0 | 0 | 0 | 85% | 0,00 |
| Prioritetna os 3: Tehnička pomoć | 734.706 | 624.500 | 110.206 | 85% | 0,00 |
| Mjera 3.1 – Upravljanje programom i izgradnja kapaciteta | 734.706 | 624.500 | 110.206 | 85% | 0,00 |
| Ukupno 2013. godina | 12.458.095 | 10.589.380 | 1.868.715 | 85% | 0,00 |

“

5. U Dodatku 2. Operativnog programa, tablica sa indikativnom listom velikih projekata zamjenjuje se sljedećim:

„INDIKATIVNI POPIS VELIKIH PROJEKATA:

| Naziv projekta | | Vrsta | Procjena - ukupno u milijunima eura (Nacionalno/Financiranje zajednice) | Mjera | Kometari | Status |
|----------------|--|-----------|---|------------|---|---|
| 1 | Sustav signalno-sigurnosnih uređaja na zagrebačkom glavnom kolodvoru | izgradnja | 11.64 (1.74/ 9.90) | Mjera 1.2. | Ovaj projekt ima za cilj prilagodbu tehničkih parametara na željezničkoj stanici zahtjevima transeuropskih mreža. Osnovna korist koja se očekuje od ovog ulaganja je uklanjanje uskih grla i ograničenja brzine duž linije zbog zastarjele signalizacijske opreme. Ovaj je projekt identificiran u studiji REBIS. On uključuje sve potrebne rekonstrukcije i prilagodbe uređaja. | U provedbi |
| 2 | Obnova dionice pruge Okučani - Novska | izgradnja | 40.10 (6.015/34.085) | Mjera 1.1. | Zadnji remont pruge na dionici željezničke pruge Okučani – Novska proveden je prije 30 godina. Na jednom dijelu dionice brzina je smanjena na 60 km/h. Nakon predložene obnove, brzina bi bila povećana na 160 km/h, a osovinsko opterećenje na 225 kN. Ti radovi uključuju sve potrebne aktivnosti na obnovi kako bi dionica ispunjavala kriterije definirane za željezničke koridore (AGC kriteriji). | Aplikacija za veliki projekt odobrena. Bilateralni sporazum o projektu u tijeku. Provedba bi trebala početi do kraja 2011. godine |

| Naziv projekta | | Vrsta | Procjena - ukupno u milijunima eura (Nacionalno/Financiranje zajednice) | Mjera | Kometari | Status |
|----------------|--|-----------|---|------------|---|---|
| 3 | Rehabilitacija i izgradnja drugog kolosijeka na dionici Dugo Selo – Križevci | izgradnja | 198 (168.30/29.70) ⁸ | Mjera 1.1. | Projekt predviđa udvostručenje 38 km elektrificirane jednokolosiječne pruge od Dugog Sela do Križevaca na Koridoru Vb u Hrvatskoj uključujući izgradnju deniveliranih raskrižja i modernizaciju postaja. Dionica započinje otprilike 22 km izvan Zagreba u smjeru prema Budimpešti. | Aplikacija za veliki projekt predana Općoj upravi za regionalnu politiku. Provedba se predviđa za 2013. - 2016. |

⁸ Za ovaj projekt se planira natječaj i ugovaranje provesti prema PRAG pravilima i sa raspoloživom IPA alokacijom. Posljedica čega je, da stopa sufinanciranja Zajednice trenutno nije postavljena na najvišu razinu kako je izračunato u financijskim analizama, nego je prilagođena iznosu dostupnom iz IPA sredstava. Nakon ulaska Republike Hrvatske u Europsku uniju, i dostupnosti dodatnih sredstava Kohezijske politike, sufinanciranje Zajednice će biti ispravljeno na veći iznos Odlukom Komisije.

FINANCING AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF CROATIA

AND

THE EUROPEAN COMMISSION

MODIFYING THE FINANCING AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF CROATIA

AND

THE EUROPEAN COMMISSION

CONCERNING THE MULTI-ANNUAL OPERATIONAL PROGRAMME

"TRANSPORTATION OP"

**FOR COMMUNITY ASSISTANCE FROM
THE INSTRUMENT FOR PRE-ACCESSION ASSISTANCE UNDER THE
"REGIONAL DEVELOPMENT" COMPONENT IN CROATIA**

The Government of the Republic of Croatia
and
the European Commission

Hereafter jointly referred to as "the Parties" or individually as "the Beneficiary", in the case of the Government of the Republic of Croatia or "the Commission", in the case of the European Commission

Having regard to Article 110 of the Financing Agreement,

Whereas

- (1) A Financing Agreement concerning the multiannual operational programme "Transportation OP" was signed on 10 November 2008 between the Government of the Republic of Croatia and the European Commission and entered into force on 15 December 2008. On 2 November 2010 and 27 October 2010 respectively, a Financing Agreement modifying the Financing Agreement concerning the multiannual operational programme "Transportation" was signed by the Government of the Republic of Croatia and the European Commission and entered into force on 14 January 2011.
- (2) In the meantime, Commission Regulation (EC) No 718/2007¹ implementing Council Regulation (EC) No 1085/2006 establishing an Instrument for Pre-accession Assistance (IPA) was amended by Commission Implementing Regulation (EC)813/2012, in particular Article 160.3 regarding the pre-financing payment.
- (3) On 12 October 2011, the Commission adopted the Multi-Annual Indicative Financial Framework (MIFF) for 2012-2013². On 17 June 2011, the Commission adopted the Multi-Annual Indicative Planning Document (MIPD) 2011-2013 for Croatia³ which presents the main priorities for pre-accession assistance to this country.
- (4) Pursuant to Article 166 of Council Regulation No 1605/2002⁴, portion of the 2008 budget commitment for the programme which was not met by advance and intermediate payments by 31 December 2011 was decommitted in the amount of EUR 9 306 575 on 4 July 2012.
- (5) On 9 December 2011, the Strategic Co-ordinator in coordination with the National IPA Co-ordinator in Croatia submitted a request for the revision of the multi-annual operational programme "Transportation" for assistance from the Instrument for Pre-Accession Assistance (IPA).
- (6) Consequently, on 23 October 2012, the operational programme "Transportation" as adopted by Commission Decision C(2007)6051 of 7 December 2007 was last amended by Commission Decision C(2012)7450.

¹ COM(2007)718 of 29.06.2007

² COM(2011)641 of 12.10.2011.

³ C(2011)4490 of 28.06.2011.

⁴ Council Regulation (EC, Euratom) No 1605/2002 of 25 June 2002 on the Financial Regulation applicable to the general budget of the European Communities

- (7) The changes should be reflected in the Financing Agreement, in particular as regards the financial plan and allocation of additional IPA funds to the programme for the years 2012-2013 in the amount of EUR 29 589 380 and the text of the operational programme. The operational programme should form an integral part of the Financing Agreement.
- (8) The Financing Agreement concerning the multiannual operational programme "Transportation" should therefore be amended accordingly,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1

The following provisions of the Financing Agreement regarding the multiannual operational programme "Transportation" are hereby amended as follows:

1. In Article 1, paragraph 2 is replaced by the following:

"This Agreement concerns the multi-annual operational programme "Transportation" for assistance from the Instrument of Pre-Accession Assistance under the "Regional Development" component in Croatia, adopted by Commission Decision C(2007)6051 of 7 December 2007 and last amended by Commission Decision C(2012)7450 of 23 October 2012 . "

2. In Article 10, paragraph 1 is replaced by the following:

"The total cost of the programme, expressed in terms of expenditure as defined in Article 17(2) of this Agreement, is estimated at EUR 137 627 431. The breakdown of this amount is set out in the Financial Plan in Annex I."

3. In Article 11, paragraph 1 is replaced by the following:

"1. The Financial Plan, expressed in euro, applicable to the IPA contribution broken down by year and national public contributions to the programme in the period 2007 to 2013, at the level of each priority axis, is the Financial Plan indicated in Annex I."

4. In Article 25, paragraphs 1 and 2 are replaced by the following:

"1. In compliance with Article 6 of the Framework Agreement, the following structures and authorities, common to all IPA components, have been designated by the Beneficiary:

- a.) The National IPA Coordinator: Assistant Minister, Ministry for Regional Development and EU Funds
- b.) The Competent Accrediting Officer: Minister, Ministry of Finance
- c.) The National Authorising Officer: Assistant Minister, Ministry of Finance

- d.) The National Fund: State Treasury, Ministry of Finance
 - e.) The Audit Authority: Agency for the Audit of European Union Programmes Implementation Systems
2. The Strategic Co-ordinator is at the Ministry for Regional Development and EU Funds."

5. In Article 26, paragraph 1 is replaced by the following:

"In accordance with paragraph 6 a) of Annex A of the Framework Agreement, the bodies constituting the Operating Structure for the programme are:

- the Ministry of Maritime Affairs, Transport and Infrastructure;
- the Croatian Railways Infrastructure;
- the Central Finance and Contracting Agency.

The Beneficiary has appointed the Assistant Minister of the Ministry of Maritime Affairs, Transport and Infrastructure as Head of the Operating Structure, with responsibility for the tasks described in paragraph 6 c) of Annex A to the Framework Agreement. "

6. In Article 28, paragraph 2 is replaced by the following:

"Any communication in connection with this Agreement must be sent to the following addresses:

For the Commission: Directorate General for Regional Policy
Postal Address: Rue de la loi 200, B1049 Brussels, Belgium
Fax: 0032 2 29 0139

For the Beneficiary: Ministry of Regional Development and EU funds
Postal Address: Radnička cesta 80/V, 10 000 Zagreb
Fax: 00385 1 4569 216"

7. In Article 64, paragraph 2 is replaced by the following:

"2. Pre-financing payments may amount to 30% of the IPA contribution for the first three years of the programme. At the time of the revision of the programme the pre-financing may be increased up to a maximum of 30% of the IPA contribution for the three most recent years. If necessary and having regard to the budget availability, the pre-financing may be made in two instalments. "

8. Annex I is replaced by Annex I to this Financing Agreement.

9. Annex V is replaced by Annex II to this Financing Agreement.

10. Annex XIX is amended by the text set out in Annex III to this Financing Agreement.

Article 2

This Agreement shall enter into force on the date on which the Beneficiary notifies the Commission that all internal procedures in the Republic of Croatia necessary for the entry into force of this Agreement have been fulfilled.

Signed, for and on behalf of the Government of the Republic of Croatia,

at Zagreb on 13 December 2012

by Mr Matija Derk, signed, Assistant Minister of Regional Development and EU Funds,
National IPA Coordinator

Signed, for and on behalf of the Commission,

at Brussels on 30 October 2012

by Mr Walter Deffaa, signed, Director General of Directorate General for Regional and
Urban Policy

ANNEX I

"ANNEX I

Financial plan of the multi-annual operational programme "Transportation"

| <u>Years</u> | Total IPA allocation |
|------------------------|-----------------------------|
| 2007 | 17 000 250 |
| 2008 | 8 693 425 |
| 2009 | 18 500 250 |
| 2010 | 21 300 000 |
| 2011 | 21 900 000 |
| 2012 | 19 000 000 |
| 2013 | 10 589 380 |
| Total 2007-2013 | 116 983 305 |

| Priority | IPA Funding | National co-financing | Total funding | Co-financing rate |
|--|--------------------|------------------------------|----------------------|--------------------------|
| | (a) | (b) | (c) = (a) + (b) | (d) = (a)/(c) |
| Priority Axis 1 – Upgrading Croatia’s rail transport system | 107 483 305 | 18 967 653 | 126 450 958 | 85.00% |
| Priority Axis 2 – Upgrading Croatia's Inland Waterway System | 6 500 000 | 1 147 060 | 7 647 060 | 85.00% |
| Priority Axis 3 - Technical Assistance | 3 000 000 | 529 413 | 3 529 413 | 85.00% |
| Total (2007-2013) | 116 983 305 | 20 644 126 | 137 627 431 | 85.00% |

"

ANNEX II**"ANNEX V**

Field 1. **Operational Programme CCI code: 2007 HR 16 I PO 002**

Field 2. **Operational Programme for Transportation**

Field 3. **IPA component III – Regional Development**

Field 4. **Beneficiary – Republic of Croatia**

Field 5. **National IPA Coordinator**

Name: Assistant Minister, Ministry of Regional Development and EU Funds

Address Radnička cesta 80/V, 10 000 Zagreb

Phone + 385 1 4569 205

Field 6. **Strategic Coordinator for the regional development and the human resources development components**

Name: Ministry of Regional Development and EU funds

Address Radnička cesta 80/V, 10 000 Zagreb

Phone + 385 1 4569 194

Field 7. **Competent Accrediting Officer**

Name: Minister, Ministry of Finance

Address Katančićeva 5, 10 000 Zagreb

Phone + 385 1 4591 300

Field 8. **National Authorising Officer**

Name: Assistant Minister, Ministry of Finance

Address Katančićeva 5, 10 000 Zagreb

Phone + 385 1 4591 479

Field 9. National Fund

Name: Head of Sector, Ministry of Finance

Address Katančičeva 5, 10 000 Zagreb

Phone + 385 1 4591 243

Field 10. Audit Authority

Name: Director, Agency for the Audit of European Union Programmes Implementation Systems

Address Koturaška 53/1, 10 000 Zagreb

Phone + 385 1 4585 999

Field 11. Contracting Authorities

Name: President of Board, Croatian Railways Infrastructure Ltd

Address Mihanovićeve 12, 10 000 Zagreb

Phone 00385 1 3783302

Name: Director, Central Finance and Contracting Agency

Address Ulica grada Vukovara 284, 10 000 Zagreb

Phone 00 385 1 4591 245

Field 12. Operating Structure

Name: Ministry of Maritime Affairs, Transport and Infrastructure

Address Prisavlje 14, 10 000 Zagreb

Phone 00 385 1 3784 543

Field 12.a Head of the Operating Structure

Name: Assistant Minister, Ministry of Maritime Affairs, Transport and Infrastructure

Address Prisavlje 14, 10 000 Zagreb

Phone 00 385 1 3784 543

Field 12.b Specific body - Body responsible for Priority axes 1, 2, 3

Name: Ministry of Maritime Affairs, Transport and Infrastructure, Directorate Transport Infrastructure, Sector for EU funds and international cooperation

Address Krležin Gvozd 1a, 10 000 Zagreb

Phone 00385 1 3783 991

- Field 13. **IPA Monitoring Committee**
 Chairperson National IPA Coordinator
 Co-Chairperson Representative of the European Commission
- Field 14 : **Sectoral Monitoring Committee for the Transportation
 Operational Programme**
 Chairperson Head of the Operating Structure
 Co-Chairperson Representative of the Directorate General for Regional Policy,
- Field 15. **Directorate General for Regional Policy**
 Address Rue Père de Deken 23, 1040 Brussels, Belgium
 Phone + 32 229 66721
- Field 16: **Authorising Officer by Delegation:**
 Name: Director General, Directorate General for Regional Policy
- Field 17: **Authorising Officer by Sub-delegation:**
 Name: Director, Directorate I "Austria, Bulgaria, Cyprus, Greece, Romania,
 Slovenia, IPA/ISPA accession negotiations"
- Field 18: **Audit Unit:**
 Name: Control and Audit I
- Field 19. **OLAF**
 Name: European Anti-Fraud Office, Directorate C- Operational and Policy
 Support
 Address Rue Joseph II 30, B-1049 Brussels, Belgium
 Phone + 32 2 2991 111"

ANNEX III

The multi-annual operational programme "Transportation" is amended as follows:

1. Section 3.1 is replaced by the following:

"3.1.PRIORITY AXES AND MEASURES

3.1.1. IPA objectives and priority axes

The aim of the Transport OP is to select projects which best fit the OP's objectives, while spreading the benefits of learning from the systems and practices of IPA management, as IPA uses processes of project and programme management which are closer to Structural Fund programme and project management than previous EU pre-accession funds. The IPA objectives and priorities must be in line with strategic directions identified in the Accession Partnership and National 1999 Transport Development Strategy. Therefore, the main objective of the TOP is to invest in projects which will have the greatest impact on the modernisation of the railway lines and, in parallel, to prepare projects for future investments in upgrading and improving the inland waterway sector, since, at this time, there is a lack of suitably mature projects that could be implemented during this Operational Programme period. Finally the aim is to develop the administrative and management capacity of those institutions implementing the TOP. Implementing the TOP measures will produce direct development benefits such as a reduction in the time taken to shift freight, increasing the safety of journeys, and making inland waterways more competitive and less expensive in relation to other transport modes.

Following the strategic direction given by the MIPD and, subsequently, the SCF, the TOP proposes measures (and major projects) under three priority axes:

| | |
|------------------------|--|
| PRIORITY AXIS 1 | Upgrading Croatia's rail transport system |
| Measure 1.1 | Line upgrading and modernisation |
| Measure 1.2 | Improvement of the safety and efficiency of railway operations |
| PRIORITY AXIS 2 | Upgrading Croatia's inland waterway system |
| Measure 2.1 | Modernisation and rehabilitation of river waterways and port infrastructure |
| PRIORITY AXIS 3 | Technical assistance (TA) |
| Measure 3.1 | Technical assistance for OP management, identifying future projects, capacity building and preparing future Operational Programmes |

3.1.2. Selection criteria

In general terms, project selection criteria are based, on the one hand, on specific IPA criteria for the transport sector, listed in Article 147 of the IPA Implementing Regulation (sustainable traffic flow, better connections and inter-operability within networks) and, on the other hand,

on the principles and criteria set out in the Decision No. 1692/96/EC made on July 23, 1996 by the European Parliament and the Council of Ministers, on EU Guidelines for the Development of the Trans-European Transport Network⁵

General criteria

After gathering, as a first step, all potentially eligible projects on the proposed corridors and transport modes, projects that could not satisfy the following general screening criteria have been eliminated from further consideration (in order of priority):

- The project should bear a very high relevance to the SEE Comprehensive Transport Network developed by the South East European Transport Observatory (SEETO);
- The financial plan should be realistic, including the question of secondary investment cost (maintenance) coverage, and show in particular the division between national and outside financing;
- The project should show sufficient maturity, taking due account of administrative/legal barriers concerning project implementation (land acquisition problems, right of way etc);
- The project should be of sufficient size and significance;
- The project should in no way duplicate third party efforts, but should match other projects of a complementary nature in order to achieve synergies;
- There should be a visible commitment by the national government or regional bodies (such as SEETO and /or Sava River Commission) to implement the project; projects therefore should be given preference according to their inclusion in related and previously agreed priority project lists (example REBIS; ISPA)
- The project should provide modal balance and contribute to environmental protection
- The basic technical features of the project should be more cost-efficient (demand oriented) in reaching the strategic objectives than alternative technical options, and should be appropriate and correspond to international standards.

Generally all of the priority projects (except for project number 1) which have been pre-selected and included in the indicative project list for 2007-2009 (section 3.5) are at an early stage of project preparation, requiring technical, economic and, if necessary, environmental studies.

Therefore, in a second **appraisal** stage, proposed priority projects will be checked against the following screening parameters:

Specific Criteria

Proposed projects will be checked to ensure the completeness of the following standard preparatory activities, which should be carried out before submitting projects for approval to the Project Selection Committee (and subsequently the European Commission, in the case of major projects):

⁵ Official Journal of the European Communities, L, No. 228, September 9, 1999, p. 1.

- Pre-feasibility study; including preliminary financial and economic analysis and calculation of Financial Internal Rate of Return (FIRR) and Economic Internal Rate of Return (EIRR); eventual preliminary drawings;
- Availability of co-financing, including possible involvement of IFIs;
- Detailed feasibility study, including financial and economic analyses (FIRR & EIRR) which take into account societal (external) effects; cost benefit analyses, affordability analyses, preliminary and detailed technical designs; operation plans etc
- Environmental impact assessment (EIA), if needed according to Croatian and European regulations;
- Reports on consultations with interested/affected parties;
- Approvals and permits obtained (for example construction permits, environmental permits, rights of land etc)
- Satisfactory completion of all parts of the IPA application form (EC ‘major projects’ template, in the case of projects over €10m)

The objective of the second phase screening process is to identify the most feasible projects and those projects having the most immediate and significant impact in terms of:

- readiness for implementation (maturity)
- improving transport efficiency;
- guaranteeing financial and environmental sustainability;
- improving transport safety and security.

As far as possible the impact will be assessed in monetary terms, and subjected to a sensitivity analysis. Major Projects will be prepared in accordance with articles 150 and 157 of the IPA Implementing Regulation. Only projects with a sufficiently high rate of return (FIRR; EIRR) will be considered for implementation.

Finally, two legal and financial considerations will be taken into account in assessing the applications: first, an understanding and undertaking that the infrastructure will remain public property, and second, the availability of budgetary resources to ensure Croatian co-financing of the projects, and their sustainability (operation and maintenance) beyond the funding period.

The TOP priority axes and measures proposed below, through which the TOP's strategic objective is to be implemented, are considered the most beneficial for railway and river network development on the one hand, and for society and the environment on the other, while meeting the EU transport *acquis* obligations.

Revenue generating projects

Revenue generating projects as defined in Article 150 of the IPA Implementing Regulation are operation(s) proposed for pre-accession assistance involving an investment in infrastructure, the use of which is subject to charges borne directly by users and which generates revenues, or any operation involving the sale or rent of land or buildings.

3.1.3 Priority axis 1 - Upgrading Croatia's rail transport system

Aim:

The aim of this priority axis is to develop the railway transport infrastructure in Croatia, concerning in particular the interconnection and interoperability of national networks and with trans-European networks. It aims to gradually improve the quality of the railway along Corridors X and Vb⁶ within Croatia, in order that it increasingly meets EU standards.

EU legislation

Activities under this priority axis are designed to modernise railway infrastructure and assist Croatia in meeting its obligations related to implementation of the EU transport acquis governing the railway system, namely:

- **Directive 91/440/EEC** on the development of the EU railways
- **Directive 2001/12/EC** of the European Parliament and of the Council of 26 February 2001 amending Council Directive 91/440/EEC on the development of EU railways
- **Directive 2001/13/EC** of the European Parliament and of the Council of 26 February 2001 on the licensing of railway undertakings
- **Directive 2001/14/EC** on the allocation of railway infrastructure capacity and the levying of charges for the use of railway infrastructure and safety certification. (Railway Safety Directive)
- **Directive 2004/49/EC** of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 on safety on the EU railways and amending Council Directive 95/18/EC on the licensing of railway undertakings and
- **Directive 2004/50/EC** of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 amending Council Directive 96/48/EC on the interoperability of the trans-European high-speed rail system and Directive 2001/16/EC of the European Parliament and of the Council on the interoperability of the trans-European conventional rail system,
- **Directive 2004/51/EC** of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 amending Council Directive 91/440/EEC on the development of the EU railways.

Specific objectives

The objective of this priority is to gradually improve the quality of the railway along Corridors X and Vb within Croatia, in order that it increasingly meets EU standards. Specifically, the objectives are:

- rehabilitation / upgrade of specific line sections along Corridors X and Vb, showing the lowest performance indicators
- reconstruction and modernisation of railway stations to meet EU standards in terms of track lengths and layout, as well as signalling and telecommunication equipment

⁶ It should be noted that the Trans-European Network (TEN) does not comprise Corridors X and Vb). Under current legislation, TEN only exist in European Union Member States. The Corridors X and Vb are part of the Pan- European Corridors which were created in 1997 with the aim of connecting the then EU-15 with its neighbouring countries

Rationale

The priority axis is intended to help Croatia meet its needs and its obligation to meet EU standards, specifically in the context of managing changes in transport demand on main corridors and the future TEN-T network. As demonstrated in section 2, the rail sector has suffered from war damage, and the infrastructure requires modernisation in order to create an efficient and environmentally friendly mode of transport.

The intervention is needed to ensure the rail network can engage successfully in inter-regional and intra-regional corridor competition and is able to capture significant parts of future regional traffic potential. Moreover, increasing the railways' market share in international goods and passenger traffic on future TEN-T corridors is a pre-requisite for rendering line investments and railway operations financially feasible, thereby making the railway system commercially attractive for private operators.

Corridor X is a double track main railway line from Savski Marof – Zagreb Main Station – Novska – Tovarnik which connects central and south-eastern Europe, from Salzburg, via Ljubljana, Zagreb, Belgrade and Skopje, to the port of Thessaloniki. As far as traffic is concerned, it represents the backbone of railway traffic from east to west on which almost all north-south lines and lines from Bosnia and Herzegovina are connected. Within Croatia, this line connects significant industrial and agricultural areas.

The total length of Corridor X is 2,528.2 km, of which 1,622.7 km (64.2%) are single track and 905.5 km (35.8%) are double track. Of the total length of all the lines on the corridor, 2,244.5 km (88.7%) are electrified. It is planned that by the year 2010, there will be 1,461.3 km (57.8%) single track lines, 1,066.9 km (42.2%) double track lines and 2,348.7 km (92.9%) electrified lines.

Corridor Vb in Croatia is covered by the main railway line Botovo – Zagreb – Rijeka. It is the major railway route connecting North Adriatic, Central Croatia, and North Adriatic. It is also important for European regional integration: Alps – Adriatic, Mediterranean – Danube Region and Central-European Initiatives. This route connects the largest and most significant Croatian port Rijeka with the Croatian mainland and through it with Central European countries which gravitate to the Port of Rijeka.

Corridor Vb extends 328.7 km from the Croatian port of Rijeka on the Adriatic Sea via Zagreb to Botovo on the Hungarian border. It was built in the late 1880s and, although maintained, it is subject to many speed and weight restrictions and is expensive to maintain.

During the 1990's, events on the territory of the former Yugoslavia brought about a significant drop in freight and passenger traffic which was, to a great part, redirected into alternative traffic corridors. Transit traffic on Corridor X was completely disrupted for more than five years. In the last few years, Croatian Railways Infrastructure has registered an increase in traffic on both Corridor X and Vb.

Description

The priority axis will support two measures: to upgrade and modernise the line, and to improve safety and efficiency on rail corridors. This implies:

- increasing travel speed to 160km/hour;
- increasing axle load to 225 kN;

- adjusting station platform lengths (for a TEN route it is 400m);
- installing the European Railway Train Management System (ERTMS) to ETCS level 1, which refers to the overlaying of the trackside conventional signalling system with fixed ETCS infrastructure as a first step to full ERTMS.
- installing/upgrading trackside telecommunication equipment;
- installing/upgrading the overhead power supply system;
- installing/improving the permanent way drainage system;
- installing automatic half or full barrier level crossings;

Targeting

This priority axis will apply to the railway sector of the TOP, contributing to the TOP's objective to "Rehabilitate and develop a railway network in Croatia to respond to the expected increase in demand for railway transport, especially on the Pan-European corridors X and Vb". The priority axis is targeted at:

- Improvement and rehabilitation of the railway network
- Improvement of safety conditions of the railway system
- Assisting Croatia in meeting its obligations to implement the EU transport acquis governing the railway system

Measures

Two measures are proposed under this priority axis:

- **Measure 1.1.** Line up-grading and modernisation

Projects under this measure will focus on the improvement of the permanent track and overhead power supply system and on the preparation of project documentation

- **Measure 1.2.** Improvement of the safety and efficiency of railway operations

Projects under this measure will concentrate on the modernisation of trackside infrastructure, signalling telecommunication, safety and security equipment.

Delivery

The operations (projects) that will be financed under Priority axis 1 will be selected from the Indicative project list provided in Chapter 3.5 of the Operational Programme (and respective project identification cards attached as Annex 2) in accordance with the general and measure-specific selection criteria provided in the Operational Programme.

The selected operations will then be submitted to the European Commission for approval. If a project is appraised as acceptable the European Commission will issue a decision on the approval for each project which will define the physical object and the eligible expenditure to which the co-financing rate for the priority axis applies. Finally, for each approved project a Financing Agreement between the European Commission and the beneficiary country will be signed, laying down those elements. Complementary funding for these investments will be ensured from national funding, external loans and other sources and models of funding.

In the case of projects that do not fall under the title of “major projects” (i.e. that are under the 10 m€ threshold) the decision on competing calls will be made by the Selection Committee, based on the selection criteria described in the Operational Programme and confirmed by the Sectoral Monitoring Committee.

Targets and Indicators

Table 2 – Indicators for Priority axis 1

| | Definition | Type | Measurement unit | Baseline value | Baseline | Frequency of reviewing | Final target (by 2016) | Data source |
|---|--|-------------|--|-----------------------|-----------------|-------------------------------|-------------------------------|------------------------|
| 1 | Improved passenger trains compliance with time table | Result | Minutes / train delayed | 9 | 2006 | After programme finalisation | 6 | BROP evaluation |
| 2 | Increased freight volume | Result | Tonnes (1,000s) | 2.691 | 2006 | After programme finalisation | 3.495 | BROP evaluation |
| 3 | Kilometres of reconstructed railroads (Core 19) | Output | km | 0 | 2007 | Bi-annually | 55,35 | final/progress reports |
| 4 | Number of projects (Core 13) | Output | No of railway infrastructure projects (construction and project preparation) | 0 | 2007 | Bi-annually | 10 | BROP evaluation |

Financial allocation and co-financing rate

Out of the total allocation for the Transport OP that amounts in total to € 116.983.305, the allocation for Priority Axis 1 is € 107.483.305 in total.

For the railway sector it is proposed to set the national co-financing rate at 15%, with a 85% rate of IPA co-financing.

3.1.3.1. Measures under Priority axis 1 - Railway network rehabilitation and development

Measure 1.1: Line up-grading and modernisation

Specific objective

The objective is to gradually increase and improve interoperability along rail corridors, in accordance with UIC standards and railway interoperability requirements based on Directive 2001/16/EC

Rationale

The total length of the line on Corridor X from the state border with Slovenia, via Zagreb, Dugo Selo and Vinkovci to the state border with Serbia is 316.7 km long. From the Slovenian border to Zagreb (26.7 km) to Dugo Selo (21.25 km), to Novska (83.4 km) of single track line, and from Novska to the border with Serbia at Tovarnik (185.4 km). All tracks are electrified with the AC 25kV/50Hz system, and have automatic block interlocking, while the stations have installed relay devices on which mixed traffic is run.

The section between the Slovenian border and Zagreb has a double track line along its entire length, on which performance speeds of up to 160km/h are achieved, with the exception of specific areas west of Zaprešić and on the Zaprešić – Podsused Tvornica section. On this section the curve radii limit speeds to 100 - 120 km/h, while on the track section to Zagreb West Station and to Zagreb Main Station speeds are limited to 70 km/h.

The section between Zagreb and Dugo Selo has a double track line along its entire length and performance speeds are up to 160 km/h, with the exception of individual sections of curved track on which speeds are limited. In Zagreb Main station speeds are limited to 50 km/h, at the entrance to the Sesvete station to 120 km/h, and on the Sesvete – Dugo Selo section to 130 km/h. The braking distance on the track is 700 m on the Sesvete – Zagreb MS section, and 1,000 m on the Dugo Selo – Sesvete section.

The section between Dugo Selo and Novska has a single track line and performance speeds are up to 130 km/h, with the exception of individual sections of curved track on which speeds are limited. This occurs primarily at the entrance and exit to stations.

The section between Novska and the State border has a double track line along its entire length and performance speeds are up to 160 km/h, with the exception of individual sections of curved track where speeds are limited to between 80 to 140 km/h. This is primarily the case at the entrance and exit to stations. The braking distance on the track comes to 1,000 m on the State Border – Tovarnik – Ivankovo section, and to 1,500 m on the Ivankovo – Novska section.

Under the ISPA program the section from Vinkovci to Tovarnik to the State border will be rehabilitated so that the performance speed will be up to 160 km/h, through the removal of infrastructural restrictions for speed limits, such as tight curves and inadequate stations.

The total length of the line on Corridor is 328.7 km from the Croatian port of Rijeka on the Adriatic Sea via Zagreb to Botovo on the Hungarian border. The section of 227.8 km from Rijeka to Zagreb is a single track, electrified (25kV/50Hz except for section Rijeka-Moravice with 3kV DC) line with continuously welded track and automatic block signalling. Maximum speeds vary from 80km/hr to 160km/hr (on a short section near Zagreb).

Between Zagreb and Dugo Selo the 21.2 km section is double track, electrified (25kV/50Hz) with continuously welded track and automatic block signalling. The maximum speed is 160km/hr.

From Dugo Selo to Botovo the section is 79.7 km of single track, electrified (25kV/50Hz) line with continuously welded track and automatic block signalling. Maximum speeds vary from 60km/hr to 140km/hr.

Description

The measure will build on interventions already planned and underway under the ISPA programme, and will focus on modernising the weakest portions of the line, in terms of existing assessments of operational standards, contained in the SEETO MAP 2007-11. This measure will encompass projects concerning the permanent way, fixed structures, installations and equipment (see section 3.5 for indicative list of priority projects).

Eligible actions

Assistance under this measure refers to procurement contracts. The activities under this measure are aimed at the rehabilitation of the permanent track; bridges and level crossings, overhead power supply and modernisation of stations. The assistance will include supervision services, implementation support, consultancy services, tender evaluation, project preparation for previously identified projects, project monitoring and evaluation.

Selection criteria

Bearing in mind the general and specific selection criteria listed in chapter 3.1.2., the following criteria were applied to identify the most feasible projects and those having the most immediate and significant impact under Measure 1.1.:

- readiness for implementation (maturity), taking into consideration administrative/legal barriers concerning project implementation (land acquisition problems, right of way etc);
- improving transport efficiency by increasing the speed and line capacity;
- improving transport safety and security.

Final Beneficiaries

The final beneficiary for measure 1.1 will be Croatian Railway Infrastructure Ltd.

Monitoring indicators:

Table 3 – Monitoring indicators for the Measure 1.1

| | Definition | Type | Measurement unit | Baseline data | Data dates | Frequency of reviewing | Final target (by 2012) | Final target (by 2014) | Data source |
|---|---|--------|------------------|---------------|------------|------------------------|------------------------|------------------------|----------------------------|
| 1 | Km of track upgraded to achieve average speed of 160 km/h | Output | Track km | 0 | 2007 | annually | 19.5 | 55,35 | Project monitoring reports |

| | | | | | | | | | |
|---|--|--------|----------|---|------|----------|------|-------|----------------------------|
| 2 | Bridges and culverts rehabilitated to attain speed of 160 km/h | Output | Number | 0 | 2007 | annually | 33 | 33* | Project monitoring reports |
| 3 | Catenary rehabilitated to attain speed 160 km/h | Output | Track km | 0 | 2007 | annually | 19.5 | 55,35 | Project monitoring reports |
| 4 | Project applications submitted with full set of documentation | Output | Number | 0 | 2007 | annually | 2 | 4 | Project monitoring reports |

Measure 1.2: Improvement of the safety and efficiency of railway operations

Specific objective

The objective is to improve the quality, reliability and efficiency of railway services along Corridors X and Vb. This will concern mainly signalling and communications improvements and adjustment to the technical parameters of Trans-European network requirements.

Rationale:

Due to inadequate and insufficient maintenance over the last 20 years, signalling and telecommunications equipment along Corridors X and Vb has not been upgraded and/or replaced on a regular basis in order to extend the lifecycle and to meet up-to-date standards. For this reason speed restrictions were introduced to maintain safety at an acceptable level. As a consequence of speed restrictions and increased maintenance requirements, the efficiency of the railway system has deteriorated.

Description

Projects under this measure will focus on the modernisation of signalling and telecommunications systems to enable the installation of ETCS and centralised traffic control equipment in order allow for the integration of the railway network in Croatia with the network in the European Union. The measure will focus on improving the signalling for 160km/h train speeds, and on the restoration and upgrading of existing Automatic Train Protection (ATP) safety devices and the restoration of the line-side telephone system infrastructure.

Eligible actions

Assistance under this measure refers to procurement contracts. The activities under this measure are aimed at the improvement of trackside infrastructure; signalling, telecommunications, safety and security equipment. The assistance will include supervision services, implementation support, consultancy services, tender evaluation, project preparation for previously identified projects, project monitoring and evaluation.

Selection criteria

Bearing in mind the general and specific selection criteria listed in chapter 3.1.2., the following criteria will be applied to the selection of projects under Measure 1.2.:

- improving transport safety and security;
- the impact and the importance for the entire network;
- readiness for implementation (maturity), taking due account of administrative/legal barriers concerning project implementation (land acquisition problems, right of way etc);
- improving transport efficiency.

Zagreb Main Station, with the highest frequency of trains, is the main railway junction for inter-city and long distance passenger transport in Croatia, on the intersection of X and Vb Corridors. The station is equipped with relay fail-safe signalling equipment, which was installed in 1940. The speed within the station is currently reduced to 30 km/h, due to the condition of the signalling equipment. In addition, the unavailability of spare parts for such obsolete equipment makes technical maintenance very difficult and expensive.

Final Beneficiaries

The final beneficiary for the measure 1.2 will be Croatian Railways Infrastructure Ltd.

Monitoring indicators

Table 4 – Monitoring indicators for the Measure 1.2

| | Definition | Type | Measurement unit | Baseline data | Data dates | Frequency of reviewing | Final target (by 2012) | Final target (by 2014) | Data source |
|-----|--|--------|------------------|---------------|------------|------------------------|------------------------|------------------------|----------------------------|
| 1 | Installed and operational solid state signalling & interlocking system | Output | sets | 0 | 2007 | annually | 1 | 1* | Project monitoring reports |
| 1.a | New main & distant signals installed | Output | pcs | 0 | 2007 | annually | 47 | 47* | Project monitoring reports |
| 1.b | New shunting signals installed | Output | pcs | 0 | 2007 | annually | 77 | 77* | Project monitoring reports |
| 1.c | New electro-hydraulic point machines installed | Output | pcs | 0 | 2007 | annually | 98 | 98* | Project monitoring reports |

3.1.4. Priority axis 2 - Upgrading Croatia's inland waterway system

Aim

The aim is to rehabilitate the Sava river waterway with a view to achieving category IV navigational status, including alignment with the EU River Information System's (RIS) and with the port system in the Republic of Croatia. This axis will comply with Directive 2005/44/EC which aims at the build-up of a European data exchange platform for easy and up-to-date transmission of traffic information (such as fairway conditions etc) from river authorities to operators, and will improve the inter-phasing of the waterway sub-sector with other modes of transport.

EU legislation

Activities under this priority axis are designed to improve the inland waterway system and assist Croatia in meeting its obligations related to implementation of the EU Transport acquis governing inland waterway system, namely:

- **Council Regulation (EC) No 1356/96** on common rules applicable to the transport of goods or passengers by inland waterway between Member States with a view to establishing freedom to provide such transport services.
- **Council Regulation (EEC) No 3921/91** laying down the conditions under which non-resident carriers may transport goods or passengers by inland waterway within a Member State
- **Council Regulation (EC) No 718/99** of 29 March 1999, on a EU fleet capacity policy to promote inland waterway transport
- **Council Directive (EC) No 96/75** on the systems of chartering and pricing in national and international inland waterway transport in the EU
- **Council Regulation (EEC) No 2919/85** laying down the conditions for access to the arrangements under the Revised Convention for the navigation of the Rhine relating to vessels belonging to the Rhine Navigation
- **Council Directive (EEC) No 87/540** on access to the occupation of carrier of goods by waterway in national and international transport and on the mutual recognition of diplomas, certificates and other evidence of formal qualifications for this occupation
- **Council Directive (EEC) 91/672** on the reciprocal recognition of national boat masters certificates for the carriage of goods and passengers by inland waterways
- **Council Directive (EC) No 96/50** on the harmonisation of the conditions for obtaining national boat masters certificates for the carriage of goods and passengers by inland waterway in the EU
- **Council Directive (EEC) No 76/135** on reciprocal recognition of navigability licences for inland waterway vessels, amended by Council Directive 78/1016/EEC modifying Council Directive 76/135/EEC
- **Council directive (EEC) No 82/714** laying down technical requirements for inland waterway vessels. The requirements for granting a ship's technical certificate are in compliance with Resolution 17 ECE/UN and Directive 82/714/EEC

The Act on Inland Navigation and Ports is under preparation. With the adoption of the new Act the majority of directives will be transposed into national legislation. Full alignment can be expected with adoption of Ordinances.

Specific objectives

The objective of this priority is to improve and rehabilitate the Croatian inland waterway system, making it more attractive and competitive in comparison with other modes of transport.

Rationale:

The establishment, maintenance and improvement of conditions for safe and reliable inland navigation is a continuous mission of the government. This aspect should be analysed

separately according to the type of cargo and the expected growth in the transportation of dangerous cargo. The resulting increase in risk and possible impact of potential incidents on the water require that the existing safety standards be raised. In order to achieve this in Croatia, besides the implementation of river information services and the availability of just-in-time information regarding the movement of vessels, it is important to establish clear procedures regarding the actions which should be taken in the case of incidents, as well as to upgrade the existing systems of marking and monitoring the navigability of inland waterways.

To integrate inland navigation into an inter-modal transport network, it is necessary to upgrade the reliability of inland waterways in order to ensure that the waterways meet minimal navigational requirements. The initiation of development cycles in Croatian river ports, processes of technological reconstruction of port buildings and structures, and the connecting of the ports with main road-rail corridors will help in the creation of the preconditions for the inter-modality of river transport. The system of river information services, the core of information and electronic data exchange regarding inland waterway transport, also plays a big role in this process.

The Croatian inland water **port system** includes four international ports (Sisak, Slavonski Brod, Osijek and Vukovar) and several existing and future quays (Belišće, Aljmaš, Batina, Ilok). The present situation is characterised by an unbalanced market demand for the transport of cargo on the Sava and Danube rivers, generally as a consequence of different navigational conditions, technical and technological obsolescence and under-capacity.

At present, river transport accounts for less than 1% of freight transport in Croatia, and is not currently a viable and competitive alternative to road and rail transport for moving bulk commodities.

Description

The total length of the existing **waterway** network in the Republic of Croatia amounts to 804.1 km, of which 539.2 km are international waterways. A total of 286.9 km meets the requirements of international navigational classification, i.e. requirements for class IV. The development concept for the infrastructure of inland waterways is targeted at increasing the **safety and efficiency of inland navigation**. Waterway regulation is aimed at the users, which means ensuring smooth and safe navigation for ships with a maximum draught in accordance with the class of the waterway. In practice this means **ensuring a minimum depth of 2.5 m for 300 days per year** (international waterway class).

Future tasks in this sub-sector are:

- To maintain the international waterways in accordance with the criteria required under the international navigational class,
- To upgrade the class of international waterways which are currently at a lower class than that that required,
- To implement a river information service system,
- To enhance the quality of the waterway marking system,
- To apply ecological standards during the regulation and maintenance of waterways,
- To start the project to construct the Danube-Sava canal.

Croatian river ports need qualitative and technological modernisation in order to satisfy the existing and expected transport demand. Along with the modernisation of basic port infrastructure, the system of safety and surveillance in the port areas should also be enhanced. Ports need to connect with main road and rail corridors in order to achieve better integration with the economic hinterland and to create preconditions for the development of inter-modal transport.

The development concept of river ports is based on following principles:

- The public nature of ports, access to port facilities for all users under the same conditions,
- Quality of service, technological modernisation and specialisation,
- Enhancement of traffic connections with the hinterland,
- Integration of the ports into logistic chains,
- Implementation of a system for surveillance and control of traffic and port activities in port areas.

In order to solve the problems identified in the port system on inland waters it is necessary to execute the following:

- To coordinate the needs for financial investments in port infrastructure and the financial abilities of the state, and, in accordance with this, to invest in priority projects and projects which demonstrate positive economic results through cost-benefit analysis,
- To ensure flexibility in defining the deadlines for concession assignment in cases where interest in investing in port buildings and equipment is shown by private investors,
- To settle property ownership issues in the port area, including land redemption, the settling of outstanding debts by the Government, long-term rental contracts and the inclusion of the related clauses within concession contracts,
- To integrate ports into the river information services system

Targeting

This priority axis will apply to the inland waterway section of the TOP, contributing to the TOP's objective to prepare projects aimed at the improvement and development of an inland waterway system in Croatia. The priority axis is targeted at:

- Improvement of fairway conditions; Establishment of an international navigational regime
- Development of trans-shipment points and harbour facilities
- Assisting Croatia in meeting its obligations to implement the EU transport acquis in the inland waterway sector

Measures:

One measure is proposed under this priority axis:

- Measure 2.1. Modernisation and rehabilitation of river waterways and port infrastructure

Delivery

The operations (projects) that will be financed under Priority axis 2 will be selected from the Indicative project list provided in Chapter 3.5 of the Operational Programme (and respective project identification cards attached as Annex 2) in accordance with the general and measure-specific selection criteria provided in this Operational Programme.

The selected operations will then be submitted to the European Commission for approval. If a project is appraised as acceptable European Commission will issue a decision on approval for each project which will define the physical object and the eligible expenditure to which the co-financing rate for the priority axis applies. Finally, for each approved project a Financing Agreement between the European Commission and the beneficiary country will be signed laying down those elements. Complementary funding for these investments will be ensured through national funding, external loans and other sources and models of funding.

In the case of projects that do not fall under the title “major projects” (i.e. that are under the 10 m€ threshold) the decision on competing projects will be made by the Selection Committee, based on the selection criteria described in the Operational Programme and confirmed by the Sectoral Monitoring Committee.

Targets and Indicators

Table 5 – Indicators for the Priority Axis 2

| | Definition | Type | Measurement unit | Baseline value | Baseline date | Frequency of reviewing | Final target (by 2016) | Data source |
|---|-----------------------------|-------------|-------------------------|-----------------------|----------------------|-------------------------------|-------------------------------|-----------------------|
| 1 | Number of projects prepared | Output | No | 0 | 2007 | Bi-annually | 5 | final/progress report |

Financial allocation and co-financing rate

Out of the total allocation for the Transport OP, which amounts in total to € 116.983.305, the allocation for Priority Axis 2 is € 6.500.000 in total.

For the inland waterway sector it is proposed to set the national co-financing rate at 15% with a 85% rate of IPA co-financing.

3.1.4.1. Measures under Priority axis 2 - Upgrading Croatia's inland waterway system

Measure 2.1. Modernisation and rehabilitation of river waterways and port infrastructure

Specific Objectives

The specific objectives of this measure are:

- To rehabilitate the Croatia's part of Corridor VII in order to achieve the requirements of the international classification, category IV;
- To modernise and increase the capacity of the ports along the Corridor VII so that they can respond to growing transport demands

Eligible actions

Assistance under this measure refers to procurement contracts (including supervision services, implementation support, tender evaluation, consultancy, project preparation for already identified projects, tender evaluation, project monitoring and evaluation). The actions within this measure could also relate to the inspection, operation and monitoring of inland waterway transport facilities.

The projects proposed will be based on the on the Indicative list of major projects (chapter 3.5.).

Final beneficiary

The final beneficiaries for the measure 2.1 will be the Port Authorities and the Inland Waterways Agency.

Selection criteria

For this measure the main selection criteria are as follows:

- The projects will be selected on the basis of the demonstration of an urgent need for higher port capacity, or where it has been demonstrated that the port capacities in use have reached their maximum level and need to be extended;
- The projects will be selected on the basis of the evidence that the port capacities are greater than the capacity of the river waterway itself, and that there is, therefore, a need to upgrade the river waterway to an adequate international classification category.

Monitoring indicators

Table 6 - Monitoring indicators for the Measure 2.1

| | Definition | Type | Measurement unit | Baseline data | Data dates | Frequency of reviewing | Final target (by 2012) | Final target (by 2014) | Data source |
|---|--|-------------|-------------------------|----------------------|-------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|----------------------------|
| 1 | Projects ready for implementation with full set of documentation | Output | Number | 0 | 2007 | annually | 2 | 4 | Project monitoring reports |
| 2 | Project applications completed and submitted for EU funding | Output | Number | 0 | 2007 | annually | 2 | 5 | Project monitoring reports |

"

2. In section 3.2, Table 7 is replaced by the following:

"Table 7 – Indicators for the Priority Axis 3: Technical Assistance

| | Definition | Type | Measurement unit | Baseline value | Baseline date | Frequency of reviewing | Final target (by 2016) | Data source |
|---|---|-------------|-------------------------|-----------------------|----------------------|-------------------------------|-------------------------------|--------------------|
| 1 | OP funds absorbed under operational Priority Axes | Result | % | 0 | 2007 | biannually | 100 | BROP evaluation |
| 2 | Number of BROP/BRPM staff who received training | Output | Number | 0 | 2007 | biannually | 30 | BROP evaluation |
| 3 | Publicity events organized | Output | Number | 0 | 2007 | biannually | 14 | BROP evaluation |

"

3. In Section 3.5 the tables entitled "Indicative list of Major Railway Projects" and "Indicative list of Major Inland Waterway Projects" are replaced by the following:

"INDICATIVE LIST OF MAJOR PROJECTS:

| Project name | | Type | Estimated Total M€ (National / IPA co-financing) | Measure | Comments | Status |
|--------------|--|--------------|---|-------------|---|----------------------|
| 1 | Zagreb Main Station Signalling and Interlocking System | Construction | 11.64 (1.74/ 9.90) | Measure 1.2 | The project aims at adjusting railway station technical parameters to the Trans-European network requirements. The basic benefit to be gained by this investment is the removal of the traffic bottleneck and consequent speed restrictions on the line due to the outdated signalling equipment. This project has been identified in the REBIS study. The project includes all necessary reconstruction works and adjustments of the devices. | Under implementation |

| Project name | | Type | Estimated Total M€ (National / IPA co-financing) | Measure | Comments | Status |
|--------------|---|--------------|---|-------------|---|--|
| 2 | Line Rehabilitation Okučani to Novska section | Construction | 40.10 (6.015/34.085) | Measure 1.1 | The last track overhaul on the Okučani - Novska railway line was carried out thirty years ago. On one portion of the section, the speed is reduced to 60 km/h. After the proposed renewal, the speed will be increased to 160 km/h, and axle load to 225 kN. The work includes all necessary renovations in order to make the section compliant with the criteria set for corridor railways (AGC requirements). | MPA approved. BPA in procedure. Implementation to start by the end of 2011 |
| 3 | Upgrade and construction of second track on railway line section Dugo Selo – Križevci | Construction | 198 (168.30/29.70) ⁷ | Measure 1.1 | The project envisages the doubling of the 38km electrified single track railway line from Dugo Selo to Križevci on Corridor Vb in Croatia including the construction of grade-separated junctions and the modernization of stations. The section starts about 22 km outside Zagreb in the direction of Budapest. | MPA submitted to DG Regio. Implementation envisaged for 2013-2016 |

"

⁷ This project is planned to be tendered and contracted under the PRAG rules and with the available IPA allocation. As a consequence of that, the EU co-financing rate is currently not set at the maximum level as calculated in the financial analysis, but has been adjusted to the amount of available IPA resources. After Croatia's entry into the European Union, and the availability of additional Cohesion Policy resources, the EU co-financing rate corrected to the higher value by means of a Commission decision.

4. Section 4 is replaced by the following:

"4. INDICATIVE FINANCIAL TABLES

| YEAR 2007-2013 | Public expenditure | | | IPA cofinancing rate | For information |
|--|--------------------------|--------------------|--------------------------|----------------------|-----------------------------|
| | Total Public expenditure | IPA Contrib. | National Public Contrib. | | Other (IFI, etc) |
| | (1) =(2) + (3) (Eur) | (2) (Eur) | (3) (Eur) | | (4)=(2)/(1) (%) (Eur) |
| Priority Axis 1: Upgrading Croatia's rail transport system | 126.450.958 | 107.483.305 | 18.967.653 | 85% | 0,00 |
| Measure 1.1: Line upgrading and modernisation | 110.303.890 | 93.758.305 | 16.545.585 | 85% | 0,00 |
| Measure 1.2. <i>Improvement of the safety and efficiency of railway operations</i> | 16.147.068 | 13.725.000 | 2.422.068 | 85% | 0,00 |
| Priority Axis 2: Upgrading Croatia's inland waterway system | 7.647.060 | 6.500.000 | 1.147.060 | 85% | 0,00 |
| Measure 2.1. Modernisation and rehabilitation of river waterways and port infrastructure | 7.647.060 | 6.500.000 | 1.147.060 | 85% | 0,00 |
| Priority Axis 3: Technical Assistance | 3.529.413 | 3.000.000 | 529.413 | 85% | 0,00 |
| Measure 3.1 Programme management and capacity building | 3.529.413 | 3.000.000 | 529.413 | 85% | 0,00 |
| Total Year 2007- 2013 | 137.627.431 | 116.983.305 | 20.644.126 | 85% | 0,00 |

| YEAR 2007 | Public expenditure | | | For information | |
|--|---------------------------|-------------------|--------------------------|----------------------|------------------|
| | Total Public expenditure | IPA Contrib. | National Public Contrib. | IPA cofinancing rate | Other (IFI, etc) |
| | (1) =(2) + (3) | (2) | (3) | (4)=(2)/(1) | |
| | (Eur) | (Eur) | (Eur) | (%) | (Eur) |
| Priority Axis 1: Upgrading Croatia's rail transport system | 15.288.530 | 12.995.250 | 2.293.280 | 85% | 0,00 |
| Measure 1.1: Line upgrading and modernisation | 1.764.706 | 1.500.000 | 264.706 | 85% | 0,00 |
| Measure 1.2. Improvement of the safety and efficiency of railway operations | 13.523.824 | 11.495.250 | 2.028.574 | 85% | 0,00 |
| Priority Axis 2: Upgrading Croatia's inland waterway system | 4.411.765 | 3.750.000 | 661.765 | 85% | 0,00 |
| Measure 2.1. Modernisation and rehabilitation of river waterways and port infrastructure | 4.411.765 | 3.750.000 | 661.765 | 85% | 0,00 |
| Priority Axis 3: Technical Assistance | 300.000 | 255.000 | 45.000 | 85% | 0,00 |
| Measure 3.1 Programme management and capacity building | 300.000 | 255.000 | 45.000 | 85% | 0,00 |
| Total | 20.000.295 | 17.000.250 | 3.000.045 | 85% | 0,00 |

| YEAR 2008 | Public expenditure | | | For information | |
|--|---------------------------|------------------|--------------------------|------------------------|------------------|
| | Total Public expenditure | Contrib. | National Public Contrib. | IPA cofinancing rate | Other (IFI, etc) |
| | (1) =(2) + (3) | (2) | (3) | (4)=(2)/(1) | |
| | (Eur) | (Eur) | (Eur) | (%) | (Eur) |
| Priority Axis 1: Upgrading Croatia's rail transport system | 8.492.272 | 7.218.425 | 1.273.847 | 85% | 0,00 |
| Measure 1.1: Line upgrading and modernisation | 6.574.912 | 5.588.675 | 986.237 | 85% | 0,00 |
| Measure 1.2. Improvement of the safety and efficiency of railway operations | 1.917.360 | 1.629.750 | 287.610 | 85% | 0,00 |
| Priority Axis 2: Upgrading Croatia's inland waterway system | 1.735.295 | 1.475.000 | 260.295 | 85% | 0,00 |
| Measure 2.1. Modernisation and rehabilitation of river waterways and port infrastructure | 1.735.295 | 1.475.000 | 260.295 | 85% | 0,00 |
| Priority Axis 3: Technical Assistance | 0 | 0 | 0 | 85% | 0,00 |
| Measure 3.1 Programme management and capacity building | 0 | 0 | 0 | 85% | 0,00 |
| Total | 10.227.567 | 8.693.425 | 1.534.142 | 85% | 0,00 |

| YEAR 2009 | Public expenditure | | | IPA cofinancing rate | For information |
|--|---------------------------------|---------------------|---------------------------------|-----------------------------|-------------------------|
| | Total Public expenditure | IPA Contrib. | National Public Contrib. | | Other (IFI, etc) |
| | (1) =(2) + (3) (Eur) | (2) (Eur) | (3) (Eur) | | (4)=(2)/(1) (%) |
| Priority Axis 1: Upgrading Croatia's rail transport system | 21.465.000 | 18.245.250 | 3.219.750 | 85% | 0,00 |
| Measure 1.1: Line upgrading and modernisation | 21.465.000 | 18.245.250 | 3.219.750 | 85% | 0,00 |
| Measure 1.2. Improvement of the safety and efficiency of railway operations | 0 | 0 | 0 | 85% | 0,00 |
| Priority Axis 2: Upgrading Croatia's inland waterway system | 0 | 0 | 0 | 85% | 0,00 |
| Measure 2.1. Modernisation and rehabilitation of river waterways and port infrastructure | 0 | 0 | 0 | 85% | 0,00 |
| Priority Axis 3: Technical Assistance | 300.000 | 255.000 | 45.000 | 85% | 0,00 |
| Measure 3.1 Programme management and capacity building | 300.000 | 255.000 | 45.000 | 85% | 0,00 |
| Total | 21.765.000 | 18.500.250 | 3.264.750 | 85% | 0,00 |

| YEAR 2010 | Public expenditure | | | For information | |
|--|--------------------------|-------------------|--------------------------|----------------------|------------------|
| | Total Public expenditure | IPA Contrib. | National Public Contrib. | IPA cofinancing rate | Other (IFI, etc) |
| | (1) =(2) + (3) (Eur) | (2) (Eur) | (3) (Eur) | (4)=(2)/(1) (%) | (Eur) |
| Priority Axis 1: Upgrading Croatia's rail transport system | 24.044.119 | 20.437.500 | 3.606.619 | 85% | 0,00 |
| Measure 1.1. Line upgrading and modernisation | 23.691.177 | 20.137.500 | 3.553.677 | 85% | 0,00 |
| Measure 1.2. Improvement of the safety and efficiency of railway operations | 352.942 | 300.000 | 52.942 | 85% | 0,00 |
| Priority Axis 2: Upgrading Croatia's inland waterway system | 750.000 | 637.500 | 112.500 | 85% | 0,00 |
| Measure 2.1. Modernisation and rehabilitation of river waterways and port infrastructure | 750.000 | 637.500 | 112.500 | 85% | 0,00 |
| Priority Axis 3: Technical Assistance | 264.706 | 225.000 | 39.706 | 85% | 0,00 |
| Measure 3.1 Programme management and capacity building | 264.706 | 225.000 | 39.706 | 85% | 0,00 |
| Total Year 2010 | 25.058.825 | 21.300.000 | 3.758.825 | 85% | 0,00 |

| YEAR 2011 | Public expenditure | | | For information | |
|--|--------------------------|-------------------|--------------------------|----------------------|------------------|
| | Total Public expenditure | IPA Contrib. | National Public Contrib. | IPA cofinancing rate | Other (IFI, etc) |
| | (1) =(2) + (3) (Eur) | (2) (Eur) | (3) (Eur) | (4)=(2)/(1) (%) | (Eur) |
| Priority Axis 1: Upgrading Croatia's rail transport system | 24.750.001 | 21.037.500 | 3.712.501 | 85% | 0,00 |
| Measure 1.1: Line upgrading and modernisation | 24.397.059 | 20.737.500 | 3.659.559 | 85% | 0,00 |
| Measure 1.2. Improvement of the safety and efficiency of railway operations | 352.942 | 300.000 | 52.942 | 85% | 0,00 |
| Priority Axis 2: Upgrading Croatia's inland waterway system | 750.000 | 637.500 | 112.500 | 85% | 0,00 |
| Measure 2.1. Modernisation and rehabilitation of river waterways and port infrastructure | 750.000 | 637.500 | 112.500 | 85% | 0,00 |
| Priority Axis 3: Technical Assistance | 264.706 | 225.000 | 39.706 | 85% | 0,00 |
| Measure 3.1 Programme management and capacity building | 264.706 | 225.000 | 39.706 | 85% | 0,00 |
| Total Year 2011 | 25.764.707 | 21.900.000 | 3.864.707 | 85% | 0,00 |

| YEAR 2012 | Public expenditure | | | For information | |
|--|--------------------------|-------------------|--------------------------|----------------------|------------------|
| | Total Public expenditure | IPA Contrib. | National Public Contrib. | IPA cofinancing rate | Other (IFI, etc) |
| | (1) =(2) + (3) (Eur) | (2) (Eur) | (3) (Eur) | (4)=(2)/(1) (%) | (Eur) |
| Priority Axis 1: Upgrading Croatia's rail transport system | 20.687.647 | 17.584.500 | 3.103.147 | 85% | 0,00 |
| Measure 1.1: Line upgrading and modernisation | 20.687.647 | 17.584.500 | 3.103.147 | 85% | 0,00 |
| Measure 1.2. Improvement of the safety and efficiency of railway operations | 0 | 0 | 0 | 85% | 0,00 |
| Priority Axis 2: Upgrading Croatia's inland waterway system | 0 | 0 | 0 | 85% | 0,00 |
| Measure 2.1. Modernisation and rehabilitation of river waterways and port infrastructure | 0 | 0 | 0 | 85% | 0,00 |
| Priority Axis 3: Technical Assistance | 1.665.295 | 1.415.500 | 249.795 | 85% | 0,00 |
| Measure 3.1 Programme management and capacity building | 1.665.295 | 1.415.500 | 249.795 | 85% | 0,00 |
| Total Year 2012 | 22.352.942 | 19.000.000 | 3.352.942 | 85% | 0,00 |

| YEAR 2013 | Public expenditure | | | For information | |
|--|--------------------------|-------------------|--------------------------|----------------------|------------------|
| | Total Public expenditure | IPA Contrib. | National Public Contrib. | IPA cofinancing rate | Other (IFI, etc) |
| | (1) =(2) + (3) (Eur) | (2) (Eur) | (3) (Eur) | (4)=(2)/(1) (%) | (Eur) |
| Priority Axis 1: Upgrading Croatia's rail transport system | 11.723.389 | 9.964.880 | 1.758.509 | 85% | 0,00 |
| Measure 1.1: Line upgrading and modernisation | 11.723.389 | 9.964.880 | 1.758.509 | 85% | 0,00 |
| Measure 1.2. <i>Improvement of the safety and efficiency of railway operations</i> | 0 | 0 | 0 | 85% | 0,00 |
| Priority Axis 2: Upgrading Croatia's inland waterway system | 0 | 0 | 0 | 85% | 0,00 |
| Measure 2.1. Modernisation and rehabilitation of river waterways and port infrastructure | 0 | 0 | 0 | 85% | 0,00 |
| Priority Axis 3: Technical Assistance | 734.706 | 624.500 | 110.206 | 85% | 0,00 |
| Measure 3.1 Programme management and capacity building | 734.706 | 624.500 | 110.206 | 85% | 0,00 |
| Total Year 2013 | 12.458.095 | 10.589.380 | 1.868.715 | 85% | 0,00 |

"

5. In Annex 2 of the operational programme, the table presenting the indicative list of major projects is replaced by the following:

"INDICATIVE LIST OF MAJOR PROJECTS:

| Project name | | Type | Estimated Total M€ (National / IPA co-financing) | Measure | Comments | Status |
|--------------|--|--------------|---|-------------|--|----------------------|
| 1 | Zagreb Main Station Signalling and Interlocking System | Construction | 11.64 (1.74/ 9.90) | Measure 1.2 | The project aims at adjusting railway station technical parameters to the Trans-European network requirements. The basic benefit to be gained by this investment is the removal of the traffic bottleneck and consequent speed restrictions on the line due to the outdated signaling equipment. This project has been identified in the REBIS study. The project includes all necessary reconstruction works and adjustments of the devices. | Under implementation |

| Project name | | Type | Estimated Total M€ (National / IPA co-financing) | Measure | Comments | Status |
|--------------|---|--------------|---|-------------|---|--|
| 2 | Line Rehabilitation Okučani to Novska section | Construction | 40.10 (6.015/34.085) | Measure 1.1 | The last track overhaul on the Okučani - Novska railway line was carried out thirty years ago. On one portion of the section, the speed is reduced to 60 km/h. After the proposed renewal, the speed will be increased to 160 km/h, and axle load to 225 kN. The work includes all necessary renovations in order to make the section compliant with the criteria set for corridor railways (AGC requirements). | MPA approved. BPA in procedure. Implementation to start by the end of 2011 |
| 3 | Upgrade and construction of second track on railway line section Dugo Selo – Križevci | Construction | 198 (168.30/29.70) ⁸ | Measure 1.1 | The project envisages the doubling of the 38km electrified single track railway line from Dugo Selo to Križevci on Corridor Vb in Croatia including the construction of grade-separated junctions and the modernization of stations. The section starts about 22 km outside Zagreb in the direction of Budapest. | MPA submitted to DG Regio. Implementation envisaged for 2013-2016 |

"

⁸ This project is planned to be tendered and contracted under the PRAG rules and with the available IPA allocation. As a consequence of that, the EU co-financing rate is currently not set at the maximum level as calculated in the financial analysis, but has been adjusted to the amount of available IPA resources. After Croatia's entry into the European Union, and the availability of additional Cohesion Policy resources, the EU co-financing rate corrected to the higher value by means of a Commission decision.

Članak 3.

Sredstva za financijske obveze koje nastaju za Republiku Hrvatsku na temelju Sporazuma o financiranju iz članka 1. ovoga Zakona planiraju se i podmiruju u okviru proračunskih sredstava na poziciji Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture.

Članak 4.

Provedba ovoga Zakona u djelokrugu je središnjeg tijela državne uprave nadležnog za poslove prometa.

Članak 5.

Na dan stupanja na snagu ovoga Zakona Sporazum o financiranju iz članka 1. ovoga Zakona nije na snazi te će se podaci o njegovom stupanju na snagu objaviti naknadno, u skladu s odredbom članka 30. stavka 3. Zakona o sklapanju i izvršavanju međunarodnih ugovora.

Članak 6.

Ovaj Zakon stupa na snagu osmoga dana od dana objave u Narodnim novinama.

OBRAZLOŽENJE

Uz članak 1.

Člankom 1. Zakona propisuje se da Hrvatski Sabor, sukladno odredbi članka 140. Ustava Republike Hrvatske potvrđuje Sporazum o financiranju između Vlade Republike Hrvatske i Europske komisije kojim se mijenja Sporazum o financiranju između Vlade Republike Hrvatske i Europske komisije za višegodišnji Operativni program „Promet“ za pomoć Zajednice iz Instrumenta prepristupne pomoći u sklopu komponente „Regionalni razvoj“ u Hrvatskoj, čime se iskazuje pristanak Republike Hrvatske da bude vezana ovim Sporazumom, na temelju čega će ovaj pristanak biti iskazan i na međunarodnoj razini.

Uz članak 2.

Članak 2. Zakona sadrži tekst Sporazuma o financiranju, u izvorniku na engleskom jeziku i u prijevodu na hrvatski jezik.

Uz članak 3.

Članak 3. Zakona sadrži odredbe o osiguranju financijskih sredstava potrebnih radi izvršavanja Sporazuma o financiranju iz članka 1. ovoga Zakona.

Uz članak 4.

Člankom 4. Zakona utvrđuje se da je provedba Zakona u djelokrugu središnjeg tijela državne uprave nadležnog za poslove prometa.

Uz članak 5.

Člankom 5. utvrđuje se da na dan stupanja na snagu Zakona Sporazum nije na snazi te će se podatak o njegovu stupanju na snagu objaviti naknadno, sukladno članku 30. stavku 3. Zakona o sklapanju i izvršavanju međunarodnih ugovora.

Uz članak 6.

Člankom 6. uređeno je stupanje na snagu ovoga Zakona.

Prilog – Preslika teksta Sporazuma o financiranju na engleskom jeziku