



VSEEVROPSKA OMREŽJA – SMERNICE

Pogodba o delovanju Evropske unije (PDEU) je obdržala vseevropska omrežja v sektorjih prometa, energetike in telekomunikacij, ki so bila prvič omenjena v Maastrichtski pogodbi in katerih namen je povezati vse regije EU. Omrežja naj bi prispevala k rasti notranjega trga in zaposlovanja ter naj bi si prizadevala doseči okoljske cilje in cilje trajnostnega razvoja. Ob koncu leta 2013 je bila opravljena temeljna reforma vseevropskega prometnega omrežja.

PRAVNA PODLAGA

Členi 170–172 in člen 194(1)(d) Pogodbe o delovanju Evropske unije (slednji se posebej nanaša na energijo).

Uredba (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja in razveljavitvi Sklepa št. 661/2010/EU.

CILJI

Maastrichtska pogodba je Uniji naložila, da mora vzpostaviti in razviti vseevropska omrežja v sektorjih prometa, telekomunikacij in energetike. Omrežja morajo spodbujati razvoj notranjega trga in krepiti gospodarsko in socialno povezovanje. Poleg tega je njihov cilj povezati otoške, neobalne in obrobne regije z osrednjimi regijami EU ter ozemlje EU z ozemlji sosednjih tretjih držav.

REZULTATI

A. Splošne smernice in pojmi

Komisija je v beli knjigi o rasti, konkurenčnosti in zaposlovanju iz leta 1993 poudarila bistveni pomen vseevropskih omrežij za notranji trg, zlasti za ustvarjanje delovnih mest, ne le s pomočjo dejanske izgradnje infrastrukture, temveč tudi zaradi njihove nadaljnje vloge v gospodarskem razvoju. Evropski svet je leta 1994 na svojih zasedanjih na Krfu in v Essnu odobril 14 prednostnih projektov za promet in 10 prednostnih projektov za sektor energetike.



B. Sektorski zakonodajni ukrepi

1. Promet

a. Smernice iz leta 1996

V Odločbi št. 1692/96/ES z dne 23. julija 1996 o smernicah Skupnosti za razvoj vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T) so bila določena splošna merila za celotno omrežje. Določene so bile tudi značilnosti posameznih omrežij za vsak način prevoza ter opredeljeni primerni projekti skupnega interesa in prednostni projekti. Poudarjene so bile okolju prijazne vrste prevoza, zlasti železniški projekti. Vseevropsko prometno omrežje TEN-T zajema vse ozemlje EU in se lahko razširi na države Evropskega združenja za prosto trgovino ter na jugovzhodne evropske in sredozemske partnerske države. Ta odločba je sprva vključevala 14 projektov skupnega interesa, ki jih je Evropski svet odobril v Essnu. Z Odločbo št. 1346/2001/ES z dne 22. maja 2001 o spremembi smernic za TEN-T glede morskih pristanišč, pristanišč v celinskih vodah in intermodalnih terminalov je bil dopolnjen razvojni načrt Skupnosti za vse načine prevoza.

b. Pregled smernic za TEN-T iz leta 2004

Širitvi iz let 2004 in 2007 sta skupaj s hudimi zamudami in težavami na področju financiranja, zlasti kar zadeva čezmejne odseke, vodili k temeljitemu pregledu smernic za TEN-T. Število prednostnih projektov se je povečalo na 30, vsi pa so morali spoštovati okoljsko zakonodajo EU. Uveden je bil nov pojem pomorskih avtocest, da bi se povečala učinkovitost nekaterih morskih poti ter da bi se povezala pomorski prevoz na kratke razdalje in železnica.

Leta 2005 so bili imenovani evropski koordinatorji za posebno pomembne projekte, ki bi bili posredniki v stikih z nacionalnimi organi odločanja, upravljavci in uporabniki prevoznih sredstev, pa tudi predstavniki civilne družbe. Oktobra 2006 je bila ustanovljena izvršna agencija za vseevropsko prometno omrežje, katere naloge so bili tehnična in finančna priprava in spremljanje odločitev v zvezi s projekti, ki jih upravlja Komisija.

c. Pregled iz leta 2013: povezano omrežje, dvoplastna struktura (osrednje/celovito) in vseevropski koridorji

Namen nove politike za prometno infrastrukturo EU je preoblikovati obstoječo sestavljanjo evropskih cest, železnic, celinskih plovnih poti, letališč, pristanišč na celinskih vodah in morskih pristanišč ter železniških/cestnih terminalov v povezano omrežje, ki zajema vse države članice. Odsotnost skladne prometne infrastrukture te vrste resno ovira nemoteno delovanje notranjega trga. Vzpostavitev tega omrežja zahteva pripravo in izvajanje več tisoč projektov za odpravo obstoječih ozkih grl, premoščanje manjkajočih povezav in izboljšanje interoperabilnosti različnih načinov prevoza ter regionalnih in nacionalnih prometnih infrastruktur. Ena od prednostnih nalog za razvoj vseevropske prometne infrastrukture je tudi uporaba inovativnih tehnoloških rešitev, ki bodo ključne pri preoblikovanju prometa tako, da bo ta postal dostopen vsem državljanom ter da bo vzpostavljen varnejši, trajnostni, nizkoogljični in energetsko učinkovit sistem.



Nova politika za prometno infrastrukturo EU je prvič določila dvoplastno strukturo prometnih poti v EU, sestavljeno iz celovitega omrežja (ki zagotavlja učinkovite povezave do vseh regij EU) in osrednjega omrežja (ki ga sestavljajo strateško najpomembnejši elementi celovitega omrežja). Projekti v okviru celovitega omrežja naj bi se zaključili do konca leta 2050, medtem ko naj bi projekti osrednjega omrežja izpolnjevali merila TEN-T do konca leta 2030.

Uvedenih je bilo tudi devet večjih multimodalnih koridorjev kot nov politični instrument, ki bo olajšal usklajeno izvajanje projektov na osrednjem omrežju. Ti koridorji so namenjeni povezovanju javnih in zasebnih deležnikov, da bi združili sredstva za razvoj osrednjega omrežja. Da se zagotovi učinkovito izvajanje koridorjev, vsakega od njih podpira evropski koordinator.

Politika vseevropskih prometnih omrežij je osredotočena tudi na razvoj pomorskih avtocest in izvajanje evropskega sistema za upravljanje železniškega prometa (ERTMS). Zato sta bila za vodenje postopka usklajenega uvajanja teh ukrepov imenovana še dva evropska koordinatorja. Leta 2015 je vsak evropski koordinator pripravil delovni načrt za pomorsko avtocesto oziroma koridor evropskega sistema za upravljanje železniškega prometa. Te delovne načrte je treba redno posodabljeni glede na doseženi napredek pri izvajanju projektov. Poleg tega se za leto 2023 načrtuje obsežnejši pregled izvajanja osrednjega omrežja.

Leta 2014 je bila Izvajalska agencija za vseevropsko prometno omrežje preimenovana v Izvajalsko agencijo za inovacije in omrežja (INEA). Poleg nadaljnjega izvajanja programov vseevropskega prometnega omrežja in Marco Polo v obdobju 2007–2013 je bila zadolžena tudi za tehnično in finančno upravljanje instrumenta za povezovanje Evrope in delov programa Obzorje 2020, ki je še en program EU za podporo raziskav na področju (med drugim) pametnega, okolju prijaznega in povezanega prometa (za več o financiranju vseevropskih omrežij glej [3.5.2](#)).

d. Priprava za naslednjo revizijo TEN-T (leta 2023)

Komisija je septembra 2018 začela z javnimi posvetovanji, da bi proučila dosedANJI napredek pri izvajanju TEN-T od začetka veljavnosti smernic. Ocena se izvaja kot priprava za revizijo TEN-T leta 2023, namenjena pa je tudi oceni učinkovitosti politike TEN-T na ključnih področjih, kot so alternativna goriva, digitalizacija in multimodalni prevoz.

2. Energetika

a. Smernice iz leta 1996

Na vrhu v Essnu leta 1994 je bila prednost namenjena kar nekaj projektom s področja energetskega omrežja. V Odločbi št. 1254/96/ES z dne 5. junija 1996 je bilo določenih več smernic za vseevropska energetska omrežja (TEN-E), katerih namen je bil Skupnosti omogočiti, da opredeli primerne projekte skupnega interesa, prispevati k ustvarjanju okvira, ki bi vodil k njihovemu izvajanju, in določiti sektorske cilje za električno energijo.



b. Veljavne smernice

Z Odločbo št. 1364/2006/ES z dne 6. septembra 2006 so bile uvedene nove smernice za posodobitev vseevropskih energetske omrežij, s čimer so bile razveljavljene smernice iz 1996 in 2003. Sedanji cilji so diverzifikacija virov oskrbe, povečanje zanesljivosti oskrbe s krepitvijo vezi s tretjimi državami (državami pristopnicami in drugimi državami ob Sredozemskem, Črnem in Kaspijskem morju, državami na Bližnjem vzhodu in ob Perzijskem zalivu), vključitev energetske omrežij v novih državah članicah ter dostop otoških, neobalnih in obrobni regij do TEN-E.

EU je opredelila projekte, ki so primerni za financiranje Unije, in jih razdelila v tri kategorije: projekte skupnega interesa, ki vključujejo plinska in električna omrežja ter izkazujejo potencialno ekonomsko upravičenost; prednostne projekte, ki dobijo prednost pri dodeljevanju sredstev iz skladov Unije, in projekte evropskega interesa, ki so prav tako prednostni, vendar imajo predvsem čezmejni pomen ter izboljšujejo prevoz med državami.

Prednostne naloge za ukrepe s tega področja, ki morajo biti združljivi s cilji trajnostnega razvoja, vključujejo: (a) uporabo obnovljivih virov energije in boljše povezave med obrati, ki jih proizvajajo; (b) uporabo učinkovitejših tehnologij, s katerimi bi zmanjšali okoljske izgube in okoljsko tveganje, povezano s prevozom in prenosom energentov; (c) vzpostavljanje energetske omrežij v otoških in najbolj obrobni regijah ob spodbujanju diverzifikacije energetske virov ter (d) zagotavljanje interoperabilnosti obstoječih omrežij EU z omrežji novih držav članic in tretjih držav. Priloga I k odločbi opredeljuje 32 projektov evropskega interesa, ki zadevajo električno energijo, in 10 takih, ki zadevajo plin, prilogi II in III pa predvidevata 164 projektov na področju električne energije ter 122 na področju plina.

V finančnem okviru za obdobje 2007–2013 je bil za vseevropsko energetske omrežje (TEN-E) predvideno 155 milijonov evrov. Leta 2007 so bili imenovani štirje evropski koordinatorji.

Novo poglavje o energetiki v PDEU (člen 194(1)(d)) je trdna pravna podlaga za spodbujanje medsebojnega povezovanja energetske omrežij.

3. Telekomunikacije

Z Odločbo št. 2717/95/ES z dne 9. novembra 1995 je bilo opredeljenih več smernic za razvoj digitalnega vseevropskega omrežja z integriranimi storitvami (EURO-ISDN) kot vseevropskega omrežja (TEN). V njej so navedeni cilji, prednostne naloge in projekti skupnega interesa za razvoj vrste storitev na podlagi EURO-ISDN, da bi se v prihodnosti vzpostavilo evropske omrežje širokopasovnih komunikacij.

Smernice za vseevropska telekomunikacijska omrežja (TEN-Telecom) so navedene v Odločbi št. 1336/97/ES z dne 17. junija 1997. V njej so opredeljeni cilji in prednostne naloge ter predvideni širši ukrepi. Prednostne naloge zajemajo rešitve, ki bodo prispevale k ekonomski in socialni koheziji, pa tudi razvoju osnovnih omrežij, zlasti satelitskih. Smernice so bile nekoliko spremenjene z Odločbo št. 1376/2002/ES z dne 12. julija 2002.

Opredelile so projekte skupnega interesa ter določile postopke in merila za njihov izbor. Na program EURO-ISDN se opira tudi program Skupnosti eTEN, ki je eno ključnih



orodij akcijskega načrta e-Evropa 2005: Informacijska družba za vse. Dokončan je bil leta 2006, njegov namen pa je prispevati k širitvi vseevropskih storitev, ki temeljijo na telekomunikacijskih omrežjih. Naložbe EU so zdaj osredotočene na posodobitev obstoječih omrežij.

VLOGA EVROPSKEGA PARLAMENTA

Parlament močno podpira politike TEN in redno opozarja na zamude pri izvajanju prednostnih projektov, poziva k strogim časovnim razporedom in poziva države članice, naj povečajo razpoložljiva proračunska sredstva, zlasti za omrežje TEN-T. Zagotavlja, da se prednost daje spodbujanju projektov z jasno evropsko dodano vrednostjo, ki imajo pozitivne in dolgoročne učinke na okolje in zaposlovanje ter odpravljajo ozka grla, zlasti v železniškem in kombiniranem prometu.

Parlament je s sprejetjem resolucije z dne 12. julija 2007 z naslovom Naj Evropa ostane v gibanju – trajnostna mobilnost za našo celino^[1] pripravil pregled stanja in opredelil nove cilje, zlasti da bi bilo treba dokončati celotno vseevropsko omrežje, tako da bi se čim bolj izkoristili vsi načini prevoza (smodalnost) ter bi se vzpostavilo ravnovesje med različnimi načini prevoza (prenos načina prevoza) in zmanjšal vpliv prometa na okolje. Parlament spodbuja železniški, avtobusni in pomorski promet, ki imajo še vedno majhen tržni delež.

Poleg tega je Parlament v resoluciji z dne 22. aprila 2009 o Zeleni knjigi o prihodnosti politike TEN-T^[2] ponovil svoj poziv, da se da prednost železniškemu prometu (zlasti tovornemu), pristaniščem, trajnostnim plovim putem – morskim in celinskim – in njihovim povezavam z zaledjem ter intermodalnim infrastrukturnim vozliščem med novimi državami članicami in tretjimi državami. V zvezi s tem spodbuja razširitev vseevropskih prometnih omrežij na države evropske sosedske politike in sredozemske partnerske države.

V zadnjih 15-ih letih je Parlament pomagal pri pregledu prekrivajoče se zakonodaje o vseevropskih prometnih omrežjih. Skupaj s Svetom je po rednem zakonodajnem postopku sprejel Odločbo št. 661/2010/EU z dne 7. julija 2010 o prenovitvi smernic TEN-T. S tem so bile razveljavljene odločbe št. 1692/96/ES, št. 1346/2001/ES in št. 884/2004/ES, hkrati pa je bila dodana nova priloga, ki vsebuje zemljevide 27 držav članic in določa referenčne datume za vzpostavitev omrežja v vseh teh državah.

Dne 19. novembra 2013 je Parlament odobril nove smernice TEN-T z natančnimi cilji, povečal financiranje EU in opredelil jasno vizijo za vzpostavitev osrednjega (referenčno leto za vzpostavitev: 2030) in celovitega (referenčno leto za vzpostavitev: 2050) prometnega omrežja. Parlament je med drugim vztrajal, da mora izbira projektov temeljiti na dodani vrednosti EU (ki je rezultat političnih odločitev in/ali finančnih posegov, ki vodijo k znatnemu in izmerljivemu izboljšanju prometnih povezav in prometnih tokov). Poudaril je tudi, da je treba socialno-ekonomsko analizo stroškov in koristi opredeliti kot količinsko opredeljeno predhodno oceno (na podlagi usklajene metodologije) vrednosti projekta ali programa. Meni, da bi morala metodologija

[1]UL C 175 E, 24.7.2008, str. 556.

[2]UL C 184 E, 8.7.2010, str. 35.



upoštevati tudi vse socialne, ekonomske in okoljske koristi in stroške ter služiti kot pokazatelj prispevka k blaginji.

Po začetku veljavnosti uredbe o TEN-T (Uredba št. 1315/2013) konec leta 2013 je še naprej podpiral razvoj vseevropskega prometnega omrežja. Evropski parlament je v svoji resoluciji z dne 9. septembra 2015 o izvajanju bele knjige o prometu iz leta 2011: ocena in pot naprej proti trajnosti in mobilnosti^[3] je Parlament poudaril, kako pomemben je promet za gospodarstvo in mobilnost državljanov, hkrati pa je poudaril tudi, da je treba vlagati v infrastrukturo. Parlament meni, da je dokončanje vseevropskega prometnega omrežja pomemben pogoj za trajnosten in učinkovit evropski prometni sistem, ki ga morata podpirati instrument za povezovanje Evrope in Evropski sklad za strateške naložbe.

Komisija je leta 2018 predstavila predlog uredbe o poenostavitvi ukrepov za razvoj vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T). Parlament je sprejel stališče v prvi obravnavi februarja 2019. Postopek odločanja še ni končan ([2018/0138\(COD\)](#)).

[Esteban Coito / Frédéric Gouardères](#)
04/2019

[3]UL C 316, 22.9.2017, str. 155.

