



## TRANSEUROPSKE MREŽE – SMJERNICE

U Ugovoru o funkcioniranju Europske unije (UFEU) transeuropske mreže (TEN), koje su prvi put spomenute u Ugovoru iz Maastrichta, i dalje se svrstavaju u područje prometa, energije i telekomunikacija u svrhu povezivanja svih regija EU-a. Te su mreže instrumenti kojima bi se trebalo doprinijeti rastu unutarnjeg tržišta i otvaranju radnih mjesta te istodobno ostvarivati ciljeve u vezi sa zaštitom okoliša i održivim razvojem. Krajem 2013. došlo je do korjenite reforme transeuropske prometne mreže.

### PRAVNA OSNOVA

Članci 170. i članak 194. stavak 1. točka (d) Ugovora o funkcioniranju Europske unije (potonji se izravno odnosi na energiju).

Uredba (EU) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2013. o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže i stavljanju izvan snage Odluke br. 661/2010/EU.

### CILJEVI

Ugovorom iz Maastrichta EU-u je dodijeljena zadaća uspostavljanja i razvijanja transeuropskih mreža u područjima prometa, telekomunikacija i energije kako bi se doprinijelo razvoju unutarnjeg tržišta, jačanju gospodarske i socijalne kohezije, kako bi se povezali otoci, područja koja nemaju izlaz na more i rubna područja sa središnjim područjima Unije te teritorij EU-a približio susjednim zemljama.

### REZULTATI

#### A. Opće smjernice i ideje

U Bijeloj knjizi o rastu, konkurentnosti i zapošljavanju iz 1993. Komisija je naglasila ključnu važnost transeuropskih mreža za unutarnje tržište, a posebno za otvaranje radnih mjesta, ne samo tijekom same izgradnje infrastrukture nego i poslije, zahvaljujući ulozi koju imaju u gospodarskom razvoju. Na sjednicama Europskog vijeća u Essenu i na Krfu 1994. usvojeno je 14 prioriternih projekata u prometnom sektoru i 10 u energetske.



## **B. Sektorske zakonodavne mjere**

### **1. Promet**

#### **a. Smjernice iz 1996.**

Odlukom br. 1692/96/EZ od 23. srpnja 1996. o smjernicama Zajednice za razvoj transeuropske prometne mreže (TEN-T) utvrđena su opća mjerila za cjelokupnu mrežu. Odlukom su utvrđena obilježja određene mreže za svaku vrstu prometa, projekti od zajedničkog interesa koji ispunjavaju uvjete te prioritetni projekti. Naglasak je stavljen na ekološke vrste prijevoza, posebno na projekte u željezničkom prometu. Transeuropska prometna mreža obuhvaća cijeli teritorij EU-a i može se proširiti na države članice Europskog udruženja slobodne trgovine te na partnerske države jugoistočne Europe i Sredozemlja. U nju je prvotno bilo uključeno 14 projekata od zajedničkog interesa koje je prihvatilo Europsko vijeće u Essenu. Odlukom br. 1346/2001/EZ od 22. svibnja 2001. o izmjeni smjernica za transeuropsku prometnu mrežu koja se odnosi na morske luke, luke na unutarnjim plovnim putovima i intermodalne terminale završen je „razvojni plan za prometno područje” na razini Zajednice za sve vrste prometa.

#### **b. Revizija smjernica za transeuropsku prometnu mrežu iz 2004.**

Proširenja iz 2004. i 2007. kao i znatna kašnjenja i problemi povezani s financiranjem, posebno na prekograničnim dionicama, doveli su do sveobuhvatne revizije smjernica za transeuropsku prometnu mrežu. Broj izloženih prioritetnih projekata povećan je na 30 i za sve je postavljen zahtjev da budu u skladu sa zakonodavstvom EU-a o okolišu. Novi koncept „morskih autocesta” uveden je kako bi se na određenim morskim rutama postigla veća učinkovitost te kako bi se integrirale kratke pomorske plovidbe sa željezničkim prijevozom.

„Europski koordinatori” za projekte od posebne važnosti, koji djeluju kao posrednici u kontaktu s nacionalnim tijelima nadležnima za donošenje odluka, prometnim prijevoznicima i korisnicima te predstavnicima civilnog društva, imenovani su 2005. U listopadu 2006. osnovana je Izvršna agencija za transeuropsku prometnu mrežu, zadužena za tehničku i financijsku pripremu te praćenje odluka o projektima kojima upravlja Komisija.

#### **c. Revizija iz 2013.: integrirana mreža, dvoslojna struktura (osnovna/sveobuhvatna) i koridori transeuropske prometne mreže**

Cilj nove politike prometne infrastrukture EU-a transformiranje je sustava postojećih europskih cesta, željeznica, unutarnjih plovnih putova, zračnih luka, morskih luka i luka na unutarnjim plovnim putovima te željezničkih i cestovnih terminala u integriranu mrežu koja obuhvaća sve države članice. Nedostatak takve vrste povezane prometne infrastrukture ozbiljna je prepreka za neometano funkcioniranje unutarnjeg tržišta. Stvaranje te mreže iziskuje pripremu i provedbu tisuća projekata namijenjenih za uklanjanje postojećih uskih grla, povezivanje nepovezanih dijelova, poboljšanje interoperabilnosti različitih vrsta prijevoza, kao i regionalne i nacionalne prometne infrastrukture. Štoviše, među prioritetima razvoja infrastrukture transeuropske prometne mreže primjena je inovativnih tehnoloških rješenja koja imaju ključnu ulogu



u transformaciji prometa kako bi postao dostupan svim stanovnicima te u uspostavi sigurnijeg, održivog, energijski učinkovitog sustava s niskim razinama emisije ugljika.

Novom politikom prometne infrastrukture EU-a prvi se put uvodi dvoslojna struktura prometnih ruta EU-a koju čine sveobuhvatna mreža (kojom se jamči učinkovita povezanost sa svim regijama EU-a) i osnovna mreža (koja se sastoji od strateški najvažnijih elemenata sveobuhvatne mreže). Projekti u okviru sveobuhvatne mreže trebali bi biti dovršeni do kraja 2050., dok bi oni koji čine dio osnovne mreže trebali do kraja 2030. ispunjavati kriterije transeuropske prometne mreže.

Osim toga, uvedeno je devet glavnih multimodalnih koridora u sklopu novog političkog instrumenta kojim se olakšava koordinirana provedba projekata na osnovnoj mreži. Cilj tih je koridora povezivanje javnih i privatnih dionika kako bi se udružila sredstva za razvoj osnovne mreže. Europski koordinator odgovoran je za učinkovit i djelotvoran razvoj koridora za koji je nadležan.

Politika transeuropske prometne mreže usredotočena je i na razvoj „morskih autocesta” i uvođenje europskog sustava upravljanja željezničkim prijevozom. Stoga su imenovana dva dodatna europska koordinatora, po jedan za svako navedeno područje, kako bi vodili postupak njihova usklađenog razvoja. Oba europska koordinatora izradila su 2015. plan rada za koridor „morskih autocesta”, odnosno europskog sustava upravljanja željezničkim prijevozom. Te planove rada treba redovno ažurirati, uzimajući u obzir napredak u njihovoj provedbi. Osim toga, detaljna revizija provedbe projekta osnovne mreže bila je predviđena za 2023.

Izvršna agencija za transeuropsku prometnu mrežu preimenovana je 2014. u Izvršnu agenciju za infrastrukturu i mreže. Osim nastavka izvršenja programa transeuropske prometne mreže i programa Marco Polo u razdoblju od 2007. do 2013. ta je agencija nadležna i za tehničko i financijsko upravljanje Instrumentom za povezivanje Europe i dijelovima programa Obzor 2020., još jednog programa EU-a kojim se pruža podrška istraživanju u području, među ostalim, pametnog, zelenog i integriranog prometa (za više informacija o financiranju transeuropskih mreža vidi [3.5.2.](#)).

#### d. Priprema za sljedeću reviziju transeuropske prometne mreže

U rujnu 2018. Komisija je započela javna savjetovanja kako bi ispitala koliki je napredak u pogledu provedbe transeuropske prometne mreže postignut od stupanja na snagu smjernica. Evaluacija se provodi u okviru priprema za reviziju TEN-T-a, a cilj joj je procijeniti učinkovitost politike TEN-T-a u ključnim područjima kao što su alternativna goriva, digitalizacija i multimodalni promet. U skladu s [Programom](#) rada Komisije za 2021. donesenim 19. listopada 2020. revizija Uredbe o transeuropskoj prometnoj mreži (TEN-T) zakazana je za treći kvartal 2021. godine.

## 2. Energija

### a. Smjernice iz 1996.

Na sastanku na vrhu u Essenu 1994. nekoliko je projekata u području energetske mreže proglašeno prioritarnima. Odlukom br. 1254/96/EZ od 5. lipnja 1996. utvrđen je niz smjernica za transeuropsku energetske mrežu (TEN-E), kojima se trebalo omogućiti Zajednici da izdvoji projekte od zajedničkog interesa koji ispunjavaju uvjete i da



pomogne u stvaranju okvira za njihovu provedbu, zajedno sa sektorskim ciljevima za električnu energiju.

### **b. Trenutačne smjernice**

Odlukom br. 1364/2006/EZ od 6. rujna 2006. usvojene su nove smjernice kojima se ažurira transeuropska energetska mreža, čime su ukinute stare smjernice iz 1996. i 2003. Sadašnji su ciljevi diversifikacija izvora opskrbe, povećanje sigurnosti opskrbe jačanjem veza s trećim zemljama (zemljama kandidatkinjama i drugim zemljama Sredozemlja, Crnog mora i bazena Kaspijskog mora ili bliskoistočnim zemljama i zemljama iz regije Perzijskog zaljeva), uvođenje energetskih mreža u nove države članice te ostvarivanje dostupnosti transeuropskih energetskih mreža otočnim područjima, područjima koja nemaju izlaz na more i rubnim područjima.

EU je utvrdio projekte koji ispunjavaju uvjete za financiranje koje provodi Unija i podijelio ih u tri kategorije: projekti od zajedničkog interesa koji se odnose na električne i plinske mreže s potencijalnom ekonomskom održivosti; prioritetne projekte koji imaju prednost pri dodjeljivanju sredstava Unije te projekte od europskog interesa koji su također prioritetni, ali koji sežu izvan granica države ili imaju važan učinak na prijenosni kapacitet između država.

Prioriteti za djelovanje u tom području koji moraju biti u skladu s ciljevima održivog razvoja obuhvaćaju: (a) korištenje obnovljivih izvora energije i ostvarivanje bolje povezanosti objekata za njihovu proizvodnju; (b) korištenje učinkovitijih tehnologija kojima se ograničavaju šteta i rizici za okoliš povezani s prijevozom i prijenosom energije; (c) uspostavljanje energetskih mreža na otočnim i krajnjim rubnim područjima uz istodobno poticanje diversifikacije izvora energije te (d) postizanje interoperabilnosti između postojećih mreža EU-a i mreža novih država članica te trećih zemalja. U Prilogu I. Odluci utvrđuju se 32 projekta od europskog interesa za električnu energiju i 10 projekata za plin, dok se u prilogima II. i III. navode 164 projekta za električnu energiju i njih 122 za plin.

U financijskom okviru za razdoblje 2007. # 2013. za transeuropske energetske mreže ukupno je dodijeljeno 155 milijuna EUR. Četiri europska koordinatora imenovana su 2007.

Novom se glavom o energiji u UFEU-u (članak. 194. stavak. 1 točka (d)) pruža dobra pravna osnova za promicanje međupovezanosti energetskih mreža.

### **3. Telekomunikacije**

Odlukom br. 2717/95/EZ od 9. studenog 1995. uspostavlja se niz smjernica za razvoj digitalne mreže s integriranim uslugama (EURO-ISDN) kao transeuropske mreže. U njoj se utvrđuju ciljevi, prioriteti i projekti od zajedničkog interesa za razvoj niza usluga na osnovi EURO-ISDN-a u cilju stvaranja buduće europske širokopojasne komunikacijske mreže.

U Odluci br. 1336/97/EZ od 17. lipnja 1997. utvrđene su smjernice za transeuropsku telekomunikacijsku mrežu (TEN-Telecom). U njoj su utvrđeni ciljevi, prioriteti i opće odrednice predviđenih mjera. Među usvojenim su prioritetima rješenja kojima se doprinosi gospodarskoj i socijalnoj koheziji kao i razvoju osnovnih mreža, osobito



satelitskih. Te su smjernice manjim dijelom izmijenjene Odlukom br. 1376/2002/EZ od 12. srpnja 2002.

Smjericama su utvrđeni projekti od zajedničkog interesa te postupci i kriteriji za njihov odabir. Program Zajednice eTEN (transeuropska telekomunikacijska mreža) ključni je instrument akcijskog plana „eEUROPE 2005: informacijsko društvo za sve” i također se temelji na programu EURO-ISDN. Program je dovršen 2006., a težio je pružiti podršku transeuropskom uvođenju usluga koje se temelje na telekomunikacijskim mrežama. Ulaganja EU-a trenutačno su usmjerena na modernizaciju postojećih mreža.

## ULOGA EUROPSKOG PARLAMENTA

Parlament snažno podržava politiku transeuropskih mreža, redovito upozorava na kašnjenja u provedbi prioriternih projekata, poziva na poštovanje rokova te na povećanje izdvojenih proračunskih sredstava država članica za mreže, posebno za transeuropsku prometnu mrežu. Također jamči da prioritet ima promicanje projekata s jasnom „europskom dodanom vrijednošću” koji imaju pozitivne i dugotrajne učinke za okoliš i radna mjesta te kojima se uklanjaju uska grla, posebno u željezničkom i kombiniranom prijevozu.

Donošenjem rezolucije od 12. srpnja 2007. naslovljene „Neka se Europa kreće – održiva mobilnost za naš kontinent”<sup>[1]</sup> Parlament je razmotrio situaciju i odredio nove ciljeve, odnosno potrebu da se transeuropska mreža potpuno dovrši kako bi se u najvećoj mogućoj mjeri iskoristile različite vrste prijevoza („komodalnost”) te smanjio utjecaj prometa na okoliš ravnomjernom raspodjelom različitih načina prijevoza („modalni prijenos”). Zauzimao se za željeznički, autobusni i pomorski prijevoz koji i dalje imaju malen udio na tržištu.

Osim toga, u rezoluciji od 22. travnja 2009. o Zelenoj knjizi o budućnosti politike transeuropske prometne mreže<sup>[2]</sup> Parlament je ponovio zahtjev da se u pogledu infrastrukturnih veza s novim državama članicama i trećim zemljama prednost da željeznicama (osobito u prijevozu tereta), lukama, održivim morskim i unutarnjim plovnim putovima i vezama s njihovim zaleđem kao i intermodalnim čvorištima. U tom smislu Parlament potiče širenje transeuropske prometne mreže na države obuhvaćene europskom politikom susjedstva te na partnerske zemlje Sredozemlja.

Parlament u proteklih 15 godina sudjeluje u reviziji zakonodavnih tekstova o transeuropskoj prometnoj mreži koji su se preklapali. Parlament je redovnim zakonodavnim postupkom zajedno s Vijećem 7. srpnja 2010. donio Odluku br. 661/2010/EU o preinaci smjernica za transeuropsku prometnu mrežu. Time su se stavile izvan snage odluke br. 1692/96/EZ, br. 1346/2001/EZ i br. 884/2004/EZ i uključio novi prilog sa zemljovidima 27 država članica u kojem se utvrđuju datumi predviđeni za uspostavljanje mreže u svim tim državama.

Parlament je 19. studenog 2013. odobrio nove smjernice za transeuropsku prometnu mrežu na temelju jasno utvrđenih ciljeva, povećao financijska sredstva EU-a i izradio jasnu sliku u vezi s uspostavljanjem osnovne i sveobuhvatne prometne mreže, a predviđeni rokovi za njihov su dovršetak 2030., odnosno 2050. Parlament je ustrajao

---

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

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



u tome da se, među ostalim, odabir projekata temelji na ideji dodane vrijednosti EU-a, koja proizlazi iz odabira u politikama i/ili financijskih intervencija kojima se znatno i primjetno doprinosi prometnim vezama i prometnim tokovima. Štoviše, Parlament je istaknuo potrebu da se „analiza društveno-gospodarske isplativosti” definira kao kvantificirana *ex ante* procjena koja se provodi na temelju usklađene metode za određivanje vrijednosti projekta ili programa. Prema mišljenju Parlamenta tom bi se metodom trebale uzeti u obzir sve socijalne, gospodarske i okolišne koristi i troškovi te bi ona trebala poslužiti kao pokazatelj doprinosa blagostanju.

Nakon što je krajem 2013. na snagu stupila Uredba o transeuropskoj prometnoj mreži (Uredba br. 1315/2013), podrška Parlamenta razvoju mreže se nastavila. U Rezoluciji od 9. rujna 2015. o provedbi Bijele knjige o prometu iz 2011.: sagledavanje sadašnjeg stanja i put prema održivoj mobilnosti<sup>[3]</sup> Parlament je istaknuo važnost prometa za gospodarstvo i mobilnost građana, naglašavajući pritom potrebu za ulaganjima u infrastrukturu. Stajalište je Parlamenta da je dovršenje transeuropske prometne mreže preduvjet za održiv i učinkovit europski prometni sustav koji trebaju poduprijeti i Instrument za povezivanje Europe i Europski fond za strateška ulaganja.

Komisija je 2018. predstavila prijedlog uredbe o mjerama pojednostavnjenja radi ubrzanja realizacije transeuropske prometne mreže. Parlament je donio odluku u prvom čitanju u veljači 2019. ([2018/0138\(COD\)](#)). Vijeće je 2. prosinca 2019. usvojilo opći pristup. Parlament i Vijeće sporazumjeli su se 8. lipnja 2020. o konačnom kompromisnom tekstu, koji još trebaju službeno odobriti obje institucije.

[Ariane Debyser / Frédéric Gouardères](#)  
02/2021

---

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

