



Bruxelles, 14.12.2021.
COM(2021) 820 final

KOMUNIKACIJA KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU I VIJEĆU
o proširenju transeuropske prometne mreže (TEN-T) na susjedne treće zemlje

I. Uvod – opseg suradnje s trećim zemljama

Cilj je politike transeuropske prometne mreže (TEN-T) osigurati neometan, održiv i učinkovit promet u cijeloj Uniji uz istodobno jačanje socijalne, gospodarske i teritorijalne kohezije. Proviđa se od 1996., a važeći pravni okvir za TEN-T utvrđen je u Uredbi (EU) br. 1315/2013¹ („Uredba o TEN-T-u“). Komisija je 14. prosinca 2021. predložila reviziju postojećeg okvira politike², posebno kako bi se u obzir uzeli prioriteta europskog zelenog plana³, Komisijine strategije za održivu i pametnu mobilnost⁴ i strategije povezivosti Global Gateway⁵.

TEN-T je najviša razina planiranja infrastrukture u Uniji. Predviđa se da će osnovna mreža TEN-T-a nakon njezina dovršenja do 2030. osigurati visokokvalitetne multimodalne veze svih glavnih gradova i glavnih prometnih pravaca Unije kao okosnica jedinstvenog europskog prometnog prostora. Međutim, prometni tokovi ne zaustavljaju se na granici Unije. S obzirom na sve veće ispreplitanje vrijednosnih i opskrbnih lanaca na globalnoj razini, za Uniju je odavno sve važnije pobrinuti se za prekogranično povezivanje s trećim zemljama.

Politika TEN-T-a središnji je element u prenošenju prometne politike Unije u treće zemlje. Na temelju Ugovora iz Lisabona u kojem je naglašen prioritet prekogranične suradnje s europskim susjedstvom (članak 8. UEU-a), članak 8. Uredbe kojim se utvrđuje okvir za suradnju s trećim zemljama oblikovan je s posebnim naglaskom na suradnji sa susjednim zemljama, koje su podskup trećih zemalja obuhvaćenih područjem primjene politike proširenja, europske politike susjedstva, Europskog gospodarskog prostora i Europskog udruženja slobodne trgovine.

U skladu s člankom 8. stavkom 4. Uredbe o TEN-T-u Prilog III. sadržava indikativne zemljovide mreže TEN-T proširene na određene susjedne zemlje. Od donošenja Uredbe o TEN-T-u Unija je okvirnu mrežu TEN-T proširila na:

- Europski gospodarski prostor i Europsko udruženje slobodne trgovine⁶;
- države Zapadnog Balkana (Albanija, Bosna i Hercegovina, Kosovo*, Republika Sjeverna Makedonija, Crna Gora i Srbija)⁷;
- zemlje Istočnog partnerstva (Armenija, Azerbajdžan, Bjelarus⁸, Gruzija, Moldova i Ukrajina)⁹.

¹Uredba (EU) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2013. o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže i stavljanju izvan snage Odluke br. 661/2010/EU, SL L 348, 20.12.2013., str. 1.

²Komisijin Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća od 14. prosinca 2021. o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže, izmjeni Uredbe (EU) 2021/1153 i Uredbe (EU) br. 913/2010 te stavljanju izvan snage Uredbe (EU) 1315/2013, COM(2021) 812

³COM(2019) 640 final.

⁴COM (2020) 789 final.

⁵JOIN (2021) 30 final

⁶Delegirana uredba Komisije (EU) 2016/758 od 4. veljače 2016. o izmjeni Uredbe (EU) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu prilagodbe njezina Priloga III., SL L 126, 14.5.2016., str. 3.

⁷Delegirana uredba Komisije (EU) 2016/758 od 4. veljače 2016. o izmjeni Uredbe (EU) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu prilagodbe njezina Priloga III., SL L 126, 14.5.2016., str. 3. *Ovim se upućivanjem ne dovodi u pitanje status Kosova te je ono u skladu s rezolucijom Vijeća sigurnosti Ujedinjenih naroda 1244 i mišljenjem Međunarodnog suda o proglašenju neovisnosti Kosova.

⁸Vlasti te zemlje trenutačno su obustavile sudjelovanje te zemlje.

– Tursku: sveobuhvatna mreža Turske uključena je u Uredbu o TEN-T-u.

Usto, kad je riječ o mediteranskoj regiji, u tijeku je utvrđivanje sveobuhvatne mreže kojom će se definirati transmediteranska prometna mreža (TMN-T). Postupak se provodi s partnerima iz južnog Mediterana¹⁰.

Na temelju indikativne mreže Unija može bolje usmjeravati aktivnosti EU-a, uključujući financijsku potporu. Instrumentom za susjedstvo, razvoj i međunarodnu suradnju (NDICI) – Globalna Europa i Instrumentom prepristupne pomoći (IPA) III podupire se poticajno okruženje za olakšavanje održivih ulaganja u infrastrukturu. Time se EU-u omogućuje da putem međunarodnih financijskih institucija potakne javna i privatna ulaganja radi potpore ciljevima povezivosti. Takva se potpora pruža u okviru gospodarskih i investicijskih planova za zapadni Balkan,¹¹ Istočnog partnerstva¹² i Južnog susjedstva¹³. Instrument za povezivanje Europe¹⁴ (CEF II) može se upotrebljavati i za sufinanciranje projekata koji se uglavnom nalaze u prekograničnim regijama Unije i susjednim zemljama.

Ova je Komunikacija uvelike usmjerena na politiku TEN-T-a kojom se prednost daje suradnji sa susjednim zemljama. Prvo, u njoj se opisuje kako ukloniti zajedničke prepreke u suradnji sa zemljama kandidatkinjama za proširenje i zemljama u europskom susjedstvu te kako će Unija u budućnosti surađivati s tim partnerima u području politike TEN-T-a, posebno u pogledu daljnjeg razvoja interoperabilnosti mreža zemalja proširenja i drugih susjednih zemalja s mrežom Unije. Drugo, u njoj se utvrđuju mjere čiji je cilj dovršetak proširene mreže TEN-T u tim zemljama.

Komunikacija se temelji na Strategiji za pametnu i održivu mobilnost i usko je povezana sa Zajedničkom komunikacijom o strategiji Global Gateway. Komunikacijom se doprinosi i cilju utvrđenom u europskom zelenom planu, a to je razvoj čiste, održive i pametne prometne mreže kojom se Uniju i europsko susjedstvo usmjerava prema održivosti uz istodobni socioekonomski oporavak od krize uzrokovane bolešću COVID-19. Ova se Komunikacija predstavlja zajedno s prijedlogom Komisije za reviziju Uredbe o TEN-T-u. Prijedlog Komisije uključuje neznatno izmijenjen pravni okvir za suradnju s trećim zemljama. Njime se iz članka 8. Uredbe o TEN-T-u uklanjaju odredbe o financiranju projekata kako bi se izbjeglo udvostručavanje zakonodavstva o financijskoj potpori Unije. Prijedlogom se uvode i nove odredbe kojima se jačaju dva Komisijina instrumenta koordinacije, koridori osnovne

⁹ Delegirana uredba Komisije (EU) 2019/254 od 9. studenoga 2018. o prilagodbi Priloga III. Uredbi (EU) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže, SL L 43, 14.2.2019., str. 1.

¹⁰ Partneri iz južnog susjedstva su Alžir, Egipat, Izrael, Jordan, Libanon, Libija (status promatrača u Uniji za Mediteran), Maroko, Palestina, Sirija (suradnja sa Sirijom obustavljena je od 2011.) i Tunis. Taj se naziv ne tumači kao priznanje Države Palestine niti se njime dovode u pitanje pojedinačna stajališta država članica o tom pitanju.

¹¹ Komunikacija „Gospodarski i investicijski plan za zapadni Balkan”, COM(2020) 641 final.

¹² Zajednička komunikacija „Jačanje otpornosti: Istočno partnerstvo koje donosi koristi za sve”, JOIN(2020) 7 final i zajednički radni dokument službi „Oporavak, otpornost i reforma: prioriteti Istočnog partnerstva nakon 2020.”, SWD(2021) 186 final.

¹³ Zajednička komunikacija „Obnovljeno partnerstvo s južnim susjedstvom: Nova agenda za Sredozemlje”, JOIN(2021) 2 final i zajednički radni dokument službi „Obnovljeno partnerstvo s južnim susjedstvom i gospodarski i investicijski plan za južno susjedstvo”, SWD(2021) 23 final.

¹⁴ Članak 5. Uredbe (EU) br. 1316/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2013. o uspostavi Instrumenta za povezivanje Europe, SL L 348, 20.12.2013., str. 129.

mreže i europski koordinatori. U prijedlogu Komisije predviđa se proširenje koridora osnovne mreže na zapadni Balkan.

II. Opći ciljevi politike TEN-T-a za susjedne zemlje

Proširenjem politike TEN-T-a izvan granica Unije utvrđena su dva glavna cilja: i. osigurati dosljednost i djelotvornost interoperabilne i multimodalne mreže između država članica i njihovih neposrednih susjeda i partnerskih zemalja; ii. usmjeriti angažman Unije (uključujući financijsku potporu) u tim regijama. Nadalje, u široj perspektivi europske politike susjedstva i politike proširenja EU-a, proširenje mreže TEN-T je mehanizam za veću integraciju, odnosno priprema države kandidatkinje i potencijalne kandidatkinje za moguće pristupanje EU-u. Naposljetku, integracija prometnih mreža u procesu proširenja i u drugim susjednim zemljama s TEN-T-om olakšava trgovinu, a time i gospodarsku integraciju, čime se ubrzava konvergencija s Unijom.

Unija sudjeluje i u razvoju materijalne infrastrukture i neobvezujućim mjerama usmjerenima na poboljšanje prometne povezanosti. Kad je riječ o materijalnoj infrastrukturi, pri proširenju mreže TEN-T na susjedne zemlje nastoje se utvrditi infrastrukturni projekti i konsolidirati mreža u skladu s parametrima i ciljevima mreže TEN-T, čime se, među ostalim, doprinosi dekarbonizaciji prometa. Dogovorenom i stabilnom mrežom u susjednim zemljama stvaraju se čvršće veze s boljim uslugama prijevoza za građane i poduzeća. S obzirom na snažnu političku predanost Unije njezinu susjedstvu, ona joj omogućuje i bolje usmjeravanje sredstava i financiranja EU-a te sigurnost potrebnu za poticanje ulaganja u infrastrukturne projekte. Nadalje, stabilno planiranje i strateški razvoj infrastrukture pomoći će u privlačenju potpore međunarodnih financijskih institucija. Kad je riječ o ulaganju u novu infrastrukturu, posebnu pozornost trebalo bi posvetiti najvišim standardima i uvjetima u pogledu mreže TEN-T uz istodobnu dugotrajnu zaštitu kvalitetne infrastrukture i opreme redovitim održavanjem.

Neobvezujuće mjere usmjerene su na razvoj inteligentnih prometnih sustava (ITS) za sve vrste prijevoza, što će pomoći u rješavanju sigurnosnih pitanja i poduprijeti održivost prometa. Uključuju i mjere za razmjenu podataka o multimodalnom prijevozu na temelju standarda EU-a za potporu učinkovitom protoku tereta. Trebalo bi promicati i 5G infrastrukturu. Unija podupire i regulatornu reformu i pojačani dijalog na tehničkoj razini oslanjajući se na relevantne instrumente Unije i na aktivno sudjelovanje europskih agencija u području prometa. Posljednjih je godina Unija sklopila niz sporazuma o pridruživanju s partnerskim zemljama čiji je cilj usklađivanje zakonodavstva Unije u području prometa i donošenje zahtjeva i standarda TEN-T-a u pogledu interoperabilnosti.

Među važnim je prioritetima Unije i cilj dekarbonizacije prometa i ograničavanja utjecaja klimatskih promjena na Uniju i njezine susjede. Politika TEN-T-a doprinijet će ciljevima utvrđenima u europskom zelenom planu. S obzirom na to, sve zemlje kandidatkinje za proširenje i ostale susjedne zemlje trebale bi nastojati ostvariti cilj europskog zelenog plana da se do 2050. emisije stakleničkih plinova povezane s prometom smanje za 90%. Ambicioznim djelovanjem i udruživanjem snaga u ostvarivanju tog plana Unija i njezini susjedi imat će prednost inicijatora u globalnom prelasku na održiv i zeleni prometni sektor.

Sudjelovanje poduzeća koja su u vlasništvu ili pod kontrolom fizičke osobe ili poduzeća iz treće zemlje može doprinijeti realizaciji mreže TEN-T u EU-u. Međutim, u posebnim

okolnostima takvo sudjelovanje u projektima od zajedničkog interesa moglo bi ugroziti sigurnost i javni poredak u EU-u. Ne dovodeći u pitanje mehanizam suradnje na temelju Uredbe (EU) 2019/452¹⁵ i radi njegova pospješivanja potrebna je bolja upoznatost s takvim sudjelovanjem kako bi se omogućila intervencija javnih tijela ako se čini da bi to moglo utjecati na sigurnost ili javni poredak. Prijedlogom Komisije o reviziji Uredbe o TEN-T-u stoga se predviđa da države članice obavješćuju Komisiju o svim projektima od zajedničkog interesa na svojem državnom području u kojim sudjeluju fizičke osobe ili poduzeća iz trećih zemalja kako bi se omogućila procjena njihova učinka na sigurnost ili javni poredak u EU-u. Susjedne zemlje trebale bi uspostaviti sličan mehanizam za projekte koji se provode na indikativnoj mreži TEN-T.

III. Glavna postignuća i perspektive suradnje sa susjednim zemljama

Europski gospodarski prostor i Švicarska

Europski gospodarski prostor (EGP) i Europsko udruženje slobodne trgovine (EFTA) sastavni su dio politike TEN-T-a za susjedne zemlje. Države EGP-a i EFTA-e desetljećima su usko povezane s razvojem tržišta Unije kao optimalno integrirani trgovinski partneri EU-a. S obzirom na to da u četiri države EFTA-e (Norveška, Island, Lihtenštajn i Švicarska) živi 13,6 milijuna ljudi, oni su treći najveći trgovinski partner Unije u trgovini robom i drugi najveći trgovinski partner Unije u području usluga.

Proširena indikativna mreža TEN-T u tim državama dobro je razvijena i usklađena s mrežom Unije. Za sve vrste prijevoza, mreže država EGP-a/EFTA-e u toj su mjeri dobro integrirane u mrežu TEN-T da su dvije države EGP-a/EFTA-e dio koridora osnovne mreže TEN-T. Skandinavsko-mediteranski koridor osnovne mreže uključuje Norvešku, a Rajnsko-alpski koridor osnovne mreže prolazi kroz Švicarsku. U skladu s time europski koordinatori usko surađuju sa zemljama na dovršetku indikativne osnovne mreže TEN-T do 2030.

Rajnsko-alpski koridor jedan je od najprometnijih teretnih pravaca u Europi. Povezuje belgijske i nizozemske luke na Sjevernom moru s lukom Genova na Sredozemnom moru. Koridor prolazi kroz važna gospodarska središta kao što su Bruxelles i Antwerpen u Belgiji, regija Randstad u Nizozemskoj, njemačke regije Rajna-Ruhr i Rajna-Neckar, regije Basel i Zürich u Švicarskoj te regije Milano i Genova u Italiji. Trasa koridora uključuje važne projekte u Švicarskoj, uključujući najdulji željeznički tunel na svijetu, bazni tunel Gotthard. Duljine 57 km i smješten ispod švicarskih Alpa, bazni tunel Gotthard otvoren je 1. lipnja 2016. Zahvaljujući baznim tunelima Lötschberg i Ceneri, povećat će se konkurentnost željezničkog prijevoza, što će izravno donijeti korist građanima i poduzećima u EU-u. Trenutačno je usko grlo na strani Unije, pa bi EU bi trebao nastojati poboljšati pristupne pravce za tunel Gotthard.

Skandinavsko-mediteranski koridor ključna je osovina sjever – jug europskog gospodarstva. Unutar granica Unije koridor se proteže od Finske i Švedske na sjeveru do Malte na jugu te

¹⁵ Uredba (EU) 2019/452 Europskog parlamenta i Vijeća od 19. ožujka 2019. o uspostavi okvira za provjeru izravnih stranih ulaganja u Uniji (*SL L 79I*, 21.3.2019., str. 1.).

obuhvaća Dansku, sjevernu, srednju i južnu Njemačku, Austriju, industrijska središta sjeverne Italije i luke južne Italije. Uredbom o CEF-u II koridor je proširen do Narvika u Norveškoj. U skladu s Komunikacijom Komisije o većem angažmanu Europske unije na Arktiku¹⁶, koridor je proširen na sjever radi olakšavanja kopnenog prijevoza tereta podrijetlom s Arktika i moguće buduće sjevernomorske rute.

Zapadni Balkan

Zapadni Balkan odavno je prioritetna regija za Uniju¹⁷. Kako je predsjednica von der Leyen navela u svojem govoru o stanju Unije 14. rujna 2021., „budućnost *cijele* te regije jest u EU-u”. S gotovo 18 milijuna stanovnika ta je regija važno tržište za Uniju i važno tranzitno područje za prijevoz europske robe. Ukupna trgovina EU-a i zapadnog Balkana u 2020. iznosila je 50,5 milijardi EUR. Zapadni Balkan ima presudnu ulogu u globalnim lancima vrijednosti koji opskrbljuju EU, a ta bi se uloga mogla dodatno ojačati osiguravanjem bolje prometne povezanosti s Unijom i unutar regije.

Glavno postignuće bilo je donošenje Ugovora o osnivanju Prometne zajednice (TCT) u 2017.¹⁸ Ugovorom se od zapadnog Balkana zahtijeva prenošenje pravne stečevine EU-a u području prometa u nacionalno zakonodavstvo, čime se omogućuje integracija zapadnog Balkana u prometno tržište EU-a prije njegova mogućeg pristupanja EU-u. To uključuje područja tehničkih standarda, interoperabilnosti, sigurnosti, zaštite, upravljanja prometom, socijalne politike, javne nabave i okoliša, čime se regija podupire u nastojanjima da uhvati korak s državama članicama. Prometna zajednica sastavlja kontinuirani plan rada za razvoj indikativnih osnovnih i sveobuhvatnih mreža TEN-T, dok Stalno tajništvo pomaže partnerima sa zapadnog Balkana u prenošenju prometne politike Unije i provedbi projekata TEN-T-a.

Partneri sa zapadnog Balkana ostvarili su znatan napredak u izgradnji indikativne osnovne mreže TEN-T. Međutim, razvoj niza bitnih projekata na indikativnoj osnovnoj mreži i dalje kasni. Iako je došlo do poboljšanja u izgradnji prekogranične infrastrukture kao što je most Svilaj između Hrvatske i Bosne i Hercegovine, koji je otvoren za promet u rujnu 2021., potreban je znatan napredak kako bi se osigurao neometan prijevoz između Unije i zapadnog Balkana. To se odnosi na sve vrste prijevoza, pri čemu je posebno potrebno modernizirati željezničku mrežu.

Usto, modalni udio održivog prijevoza i dalje je na niskoj razini. Partneri sa zapadnog Balkana s Unijom ostvaruju oko 70 % svoje svjetske trgovine, no samo 5 % ukupne količine tereta prevozi se željeznicom, a preostalih 95 % cestovnim prijevozom. Štoviše, teretni željeznički prijevoz smanjio se za 40 % od 2009., dok je udio putničkog željezničkog prijevoza u ukupnom putničkom prijevozu ostao na jednoznamenastom postotku, uz iznimku prigradskog prijevoza u nekoliko velikih gradova. Mreža unutarnjih plovnih putova na zapadnom Balkanu i dalje se nedovoljno koristi za prijevoz tereta u Uniju i iz nje. Rijeke Dunav i Sava prolaze kroz nekoliko zemalja regije, čineći tako unutarnje plovne putove koji

¹⁶ Zajednička komunikacija Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija, „Veći angažman EU-a za miran, održiv i prosperitetan Arktik, JOIN(2021) 27 final.

¹⁷ Otvoreni su pristupni pregovori s Crnom Gorom (2012.) i Srbijom (2014.). Nakon dogovora Vijeća postignutog u ožujku 2020. i dalje se očekuje otvaranje pregovora s Albanijom i Republikom Sjevernom Makedonijom.

¹⁸SL L 278, 27.10.2017.

bi se mogli dodatno iskoristiti za preusmjeravanje prometa s cestovnog na održivije načine prijevoza. U jadranskom i jonskom području potrebno je osigurati koordinaciju nacionalnih i regionalnih tijela koja sudjeluju u razvoju mreže TEN-T.

Posljedica toga je nedostatna prometna povezanost unutar regije i s Unijom, što negativno utječe na gospodarski razvoj i privlačnost regije za ulagače. Učinak takve situacije često se primjećuje na granicama s Unijom, gdje kapacitet infrastrukture ne odgovara uvijek registriranoj gustoći prometa, što ima znatne negativne popratne učinke ne samo na trgovinu između Unije i zapadnog Balkana, nego i na trgovinu među državama članicama koja je u tranzitu kroz tu regiju.

Osam godina nakon proširenja mreže TEN-T na zapadni Balkan i četiri godine nakon stupanja na snagu TCT-a došlo je vrijeme za ubrzavanje razvoja mreže TEN-T. S obzirom na to, ključno je da Unija i partneri sa zapadnog Balkana provedu dosljedniju politiku TEN-T-a. Time bi se pomoglo u unapređivanju dionica slabije protočnosti prometa i poboljšati ukupnu kvalitetu prometa.

Kako bi ostvarili ciljeve politike TEN-T-a, partneri sa zapadnog Balkana mogu iskoristiti pogodnosti iz nekoliko izvora financiranja EU-a, kao što je Instrument pretpristupne pomoći putem Okvira za ulaganja na zapadnom Balkanu. Nadalje, Komisija je 2020. donijela sveobuhvatan gospodarski i investicijski plan za zapadni Balkan (EIP)¹⁹, čiji je cilj potaknuti dugoročni gospodarski oporavak regije, poduprijeti zelenu i digitalnu tranziciju te promicati regionalnu integraciju i konvergenciju s Unijom. Planom se utvrđuju glavni projekti u svim aspektima povezivosti i paket ulaganja kojim se tijekom sljedećih sedam godina mobilizira do 9 milijardi EUR bespovratnih sredstava, čime će se potaknuti do 20 milijardi EUR ulaganja na temelju novog jamstva za zapadni Balkan. Svi bitni prometni projekti uključeni u plan, čija je vrijednost 1,1 milijarda EUR s financijskom polugom do 4 milijarde EUR, nalaze se na proširenoj mreži TEN-T.

EU podupire i makroregionalne strategije u regiji, kao što su EUSAIR i EUSDR²⁰, radi veće dosljednosti ulaganja na zapadnom Balkanu. Koordinacijom Interrega, Instrumenta pretpristupne pomoći (IPA III) i drugih instrumenata financiranja u okviru makroregionalnih strategija EU-a poboljšava se učinak provedenih projekata i povećava učinak novih.

Prioritet Unije trebali bi biti projekti TEN-T-a koji su od strateškog interesa za regiju i Uniju, s ciljem ostvarenja potpune, usklađene i održive indikativne osnovne mreže koja povezuje glavne gradove unutar regije i s Unijom. Unija bi trebala ubrzati izgradnju nove prometne infrastrukture i izgraditi dionice koje nedostaju, posebno za prekogranične projekte, te prema potrebi nadograditi postojeću infrastrukturu radi usklađivanja sa standardima zahtjeva TEN-T-a. Trebalo bi uvesti digitalnu tehnologiju koja se oslanja na razvoj telekomunikacijske infrastrukture te uvesti razmjene podataka o multimodalnom prijevozu kako bi se omogućila interoperabilnost mreža i pružio doprinos učinkovitijim tokovima teretnog prijevoza. Europski sustav upravljanja željezničkim prometom (ERTMS) trebao bi zamijeniti starije sustave koji dovode do rascjepkanosti dionica u mreži. Prioritet bi trebalo biti i uvođenje inteligentnih prometnih sustava (ITS) radi poboljšanja sigurnosti na cestama.

¹⁹ Komunikacija „Gospodarski i investicijski plan za zapadni Balkan”, COM(2020) 641 final.

²⁰ Strategija EU-a za jadransku i jonsku regiju i Strategija EU-a za dunavsku regiju

Važan prioritet bit će i promicanje multimodalnih prometnih rješenja i ubrzanje prelaska na održivi promet, čime će se smanjiti emisije CO₂ iz prometa. Potrebno je razviti zelena multimodalna rješenja, kao što su stanice za punjenje električnih vozila i multimodalna čvorišta. Trebalo bi poboljšati i promet u gradovima i oko njih pružajući održive alternative cestovnom prometu i izbjegavajući uska grla koja usto dovode do većih emisija CO₂.

Politika TEN-T trebala bi i bolje odražavati zemljopisni smještaj zapadnog Balkana u Europi primjenom pristupa s većom uključivosti. Nekoliko država članica, konkretno Hrvatska, Mađarska, Rumunjska, Bugarska i Grčka, dijele zajedničke granice i u velikoj se mjeri oslanjaju na infrastrukturu na zapadnom Balkanu za osiguravanje povezanosti s drugim državama članicama. Predloženo stvaranje europskog prometnog koridora koji povezuje regiju s Unijom, kako je navedeno u prijedlogu revizije Uredbe o TEN-T-u, konkretan je primjer onoga što Unija može ponuditi regiji radi poboljšanja provedbe projekata TEN-T-a.

Istočno partnerstvo

Istočno partnerstvo bilo je presudno u približavanju Unije i istočnih partnera. Unija je snažno gospodarski povezana s tom regijom, koja je ujedno i važno tranzitno područje za prijevoz europske robe na istok. U posljednjem desetljeću trgovina između EU-a i Istočnog partnerstva gotovo se udvostručila pa je regija postala deseti najveći trgovinski partner Unije. Unija je najveći trgovinski blok za Azerbajdžan, Gruziju, Moldovu i Ukrajinu, dok je za Armeniju i Bjelarus drugi najveći trgovinski partner. Ukupna vrijednost trgovine Unije s Istočnim partnerstvom 2020. iznosila je 82,8 milijardi EUR. Posebno se ističe trgovina između EU-a i Ukrajine, koja čini gotovo 50 % ukupne trgovine između zemalja Istočnog partnerstva i Unije. Kako bi se podržao taj odnos, za Uniju će biti važno osigurati bolju prometnu povezanost regije s Unijom i unutar regije.

Nakon proširenja indikativne mreže TEN-T na tu regiju 2018. važno postignuće politike TEN-T-a bila je izrada akcijskog plana za ulaganje u indikativnu mrežu TEN-T za Istočno partnerstvo. U planu koji su zajednički pripremile Svjetska banka i Komisija utvrđuju se ključna prioritetna ulaganja ukupne vrijednosti 12,8 milijardi EUR za sve vrste prijevoza u proširenoj osnovnoj mreži. Rok za dovršetak određen je za 2030. Planom se nastoji pomoći donositeljima odluka da prednost daju strateškim ulaganjima u prometnu infrastrukturu kako bi se dovršila indikativna mreža TEN-T. Izrada jedinstvenog koordiniranog portfelja projekata za regiju bit će važan element uspješnosti u provedbi politike TEN-T-a. Jednaku važnost imat će i daljnji razvoj mreže, uključujući unutarnje plovne putove, koji nisu bili uključeni u proširenje iz 2018.

Na temelju politike utemeljene na pravilima, ulaganje u održiva rješenja za indikativnu osnovnu mrežu TEN-T jedan je od dugoročnih ciljeva politike Istočnog partnerstva nakon 2020., kako je navedeno u Zajedničkoj komunikaciji „Politika Istočnog partnerstva nakon 2020.: Jačanje otpornosti – Istočno partnerstvo koje donosi rezultate za sve”. Plan za razdoblje nakon 2020. strukturiran je u dva stupa, ulaganje i upravljanje, te se njime predlaže gospodarski i investicijski plan za potporu socioekonomskom oporavku partnerskih zemalja i „boljoj ponovnoj izgradnji” u provedbi zelene i digitalne tranzicije. Plan će uključivati znatna ulaganja u promet (do 4,5 milijardi EUR), uključujući projekte u okviru proširene mreže TEN-T.

Gospodarski i investicijski plan i akcijski plan za ulaganje u indikativnu mrežu TEN-T za Istočno partnerstvo bit će presudni za rješavanje brojnih izazova u izgradnji interoperabilne mreže na standardnoj razini u skladu sa zahtjevima mreže TEN-T. I cestovne i željezničke

veze između Unije i partnera Istočnog partnerstva i dalje su nedostatne i nedovoljno razvijene te na graničnim prijelazima nedostaje nekoliko veza. Cestovna infrastruktura niskog je standarda u pogledu kvalitete, kapaciteta i sigurnosti. Infrastruktura željezničke mreže i željeznička vozila u nekoliko su područja zastarjela u pogledu standarda kvalitete, kapaciteta i sigurnosti. Nadalje, integriranje željezničke mreže Istočnog partnerstva s mrežom Unije nije jednostavno jer su kolosijeci mreže Istočnog partnerstva širine 1 520 mm, dok je standardna širina kolosijeka u Uniji 1 435 mm. To usložnjava ostvarivanje interoperabilne prekogranične mreže i zahtijeva razvoj naprednih tehničkih rješenja.

Kako bi se riješili ti izazovi, Istočno partnerstvo trebalo bi nastaviti s izgradnjom portfelja projekata u okviru mreže TEN-T i razraditi projekte kako bi se ispunili uvjeti za financiranje. Istočno partnerstvo trebalo bi se usmjeriti na projekte koji se nalaze na indikativnoj osnovnoj mreži TEN-T, a posebno na prekogranične projekte s Unijom.

Unija bi trebala ubrzati izgradnju nove prometne infrastrukture i izgraditi dionice koje nedostaju, što osobito vrijedi za prekogranične projekte i multimodalne veze koje uključuju pomorski prijevoz, te prema potrebi nadograditi postojeću infrastrukturu radi usklađivanja sa standardima zahtjeva TEN-T-a. Unija bi trebala podupirati razvoj inovativnih infrastrukturnih rješenja za pitanje različitih standarda širine kolosijeka. Trebalo bi uvesti digitalna rješenja kako bi se omogućila interoperabilnost mreža i multimodalnost, povećala sigurnost i održivost, olakšala trgovina i prelazak granice. Europski sustav upravljanja željezničkim prometom (ERTMS) trebao bi zamijeniti starije sustave koji su uzrok rascjepkanosti dionica u mreži. Prioritet bi trebalo biti i uvođenje rješenja inteligentnih prometnih sustava (ITS) radi poboljšanja sigurnosti na cestama. Multimodalna prijevozna rješenja i ubrzani prijelaz na održivi promet također bi trebali biti prioritet kako bi se smanjile emisije CO₂ iz prometa. Kad je riječ o projektima cestovne infrastrukture, Unija bi trebala promicati razvoj zelenih multimodalnih rješenja (kao što su stanice za punjenje električnih vozila i multimodalna čvorišta). Prioritet će biti i nadogradnja mreže unutarnjih plovnih putova. Naposljetku, bit će važno osigurati da te zemlje održavaju infrastrukturu, posebno u pogledu bitnih projekata provedenih uz financijsku pomoć EU-a.

Južno Sredozemlje

Južno Sredozemlje od posebne je političke važnosti za Uniju. Ta regija je i važan trgovinski partner. Ukupna trgovina robom između Unije i zemalja Južnog susjedstva u 2020. iznosila je 149,4 milijarde EUR. Potencijal za daljnji razvoj trgovine postoji i trgovinu bi trebalo poduprijeti poboljšanim održivim prometnim vezama.

Na temelju mandata koji su dobili ministri euromediteranske regije 2013., Unija i partneri iz južnog Sredozemlja nastoje uspostaviti Transmediteransku prometnu mrežu (TMN-T). Mreža TMN-T bit će pripremljena kao sveobuhvatna mreža. Kako bi se osigurala bolja prometna povezanost između Unije i regije, bit će posebno važno utvrditi morske luke na indikativnoj mreži TMN-T.

Nakon što se utvrdi mreža TMN-T, partneri iz južnog Sredozemlja trebali bi brzo razviti plan provedbe TMN-T-a kojim se utvrđuju prioritetni projekti, te izraditi portfelj projekata. Prednost bi trebalo dati projektima u lukama, uključujući multimodalne veze na završnim dionicama radi jačanja razvoja pomorskog prometa na kratke udaljenosti.

U Zajedničkoj komunikaciji iz 2021. o obnovljenom partnerstvu s južnim susjedstvom i u pratećem gospodarskom i investicijskom planu za regiju, prometna povezanost prepoznata je kao ključna sastavnica za razvoj južnog Sredozemlja. U tim se dokumentima prednost daje razvoju transmediteranske prometne mreže i reformama prometne politike koje su zajednički utvrđene u okviru Regionalnog akcijskog plana za promet (RTAP)²¹. Inicijativa WestMed²², kojom se promiče održivi razvoj plavoga gospodarstva u zapadnom Sredozemlju, usmjerena je na pomorski prijevoz.

U skladu s obnovljenim partnerstvom s južnim susjedstvom i Gospodarskim i investicijskim planom za regiju, Unija bi trebala pojačati aktivnosti radi donošenja indikativnih zemljovida buduće transmediteranske prometne mreže (TMN-T) i dati prednost projektima u toj mreži koji su od posebne važnosti za Uniju. Nadalje, trebala bi podupirati provedbu RTAP-a, kojim se utvrđuju dogovorena načela za razvoj multimodalnog, održivog i integriranog prometnog sustava, uključujući postizanje regulatornog usklađivanja. Taj je pristup u skladu s okvirom za suradnju Unije za Mediteran u području održivog prometa i plavog gospodarstva.

Turska

Unija i Turska važni su trgovinski partneri, a Turska je važna tranzitna zemlja za trgovinu Unije s Bliskim i Dalekim istokom. Stoga je razvoj i nadogradnja infrastrukture u interesu oba partnera, Unije i Turske. Napredak u provedbi projekata važan je za potpuno ostvarenje potencijala indikativne mreže TEN-T u Turskoj. Kako bi se u najvećoj mogućoj mjeri povećale te koristi i za Tursku i za Uniju, iznimno je važna koordinacija razvoja infrastrukture, posebno za željeznice. Jednim od ključnih projekata u okviru IPA-e Turska će osigurati pristup mreži TEN-T preko Bugarske dovršenjem željezničke pruge Halkali – Kapikule, koja se sufinancira iz instrumenta IPA u iznosu od 275 milijuna EUR, za što sredstva osiguravaju europske financijske institucije (EIB i EBRD). Usklađivanje Turske s pravnom stečevinom EU-a u području TEN-T-a i dalje je vrlo važno²³. Slično onome što je predviđeno za zapadni Balkan i regiju Istočnog partnerstva, u planiranju cestovne infrastrukture između Unije i Turske izvanredno je važno voditi računa o opskrbi alternativnim gorivima. Naposljetku, boljom koordinacijom provedbe pogranične infrastrukture pridonijelo bi se uklanjanju infrastrukturnih nedostataka i poboljšanju prometnih tokova između Unije i Turske i šire.

Ujedinjena Kraljevina

Ujedinjena Kraljevina bila je sastavni dio mreže TEN-T do povlačenja iz Unije na kraju prijelaznog razdoblja 31. prosinca 2020. Ujedinjena Kraljevina do tada je bila dio koridora osnovne mreže Sjeverno more – Mediteran, s optimalno integriranim prometnim vezama s kontinentalnom Europom i Irskom. Nakon povlačenja Ujedinjene Kraljevine na Ujedinjenu Kraljevinu više se ne primjenjuje pravna stečevina EU-a o mreži TEN-T.

²¹ Regionalni akcijski plan za promet u regiji Sredozemlja (2014. – 2020.).

²² WestMED je nastavak „dijaloga 5+5” u kojem sudjeluje pet država članica EU-a (Francuska, Italija, Portugal, Španjolska i Malta) i pet južnih partnerskih zemalja (Alžir, Libija, Mauritanija, Maroko i Tunis).

²³ Radni dokument službi Komisije „Izvješće o Turskoj za 2021.” SWD(2021) 290 final/2.

Očuvanje povezanosti Irske s kopnom Unije od posebnog je interesa za Uniju. Unija stoga poduzima mjere kako bi se pobrinula da povlačenje Ujedinjene Kraljevine iz EU-a neće znatno poremetiti irsku prometnu mrežu, posebno povezanost s kontinentalnom Europom. Unija je nakon povlačenja Ujedinjene Kraljevine pokrenula posebne mjere usmjerene na zaštitu interesa Irske, a time i Unije. Donošenjem Uredbe o CEF-u II Irska je prvi put postala smještena na dvama koridorima osnovne mreže TEN-T. Uz to što je ostala na koridoru Sjeverno more – Mediteran, Irska je uključena u Atlantski koridor, pri čemu su tri važne luke, Dublin, Cork i Shannon-Foynes povezane s dvjema francuskim lukama, Le Havreom i Nantes Saint-Nazaireom.

U planu rada za koridor Sjeverno more – Mediteran ističe se kontinuirana predanost Unije očuvanju prometnih veza Irske s kontinentalnom Europom. Ciljevi za razvoj koridora uključuju daljnji razvoj pomorskih veza i poboljšanje veza zaleđa s morskim lukama. Posebno se upućuje na planove za poticanje niza projekata, uključujući cestovnu vezu Ringaskiddyja s Corkom te lukom Alexandra Basin u Dublinu. Planom se obvezuje osigurati povezanost s kontinentalnom Europom morskim putem; granični prijelazi prema Europi za Irsku su najvažniji. Daljnja ulaganja u lučke kapacitete Irske utvrđena su kao potencijalno sredstvo za smanjenje ovisnosti Irske o kopnenom tranzitu preko Ujedinjene Kraljevine.

IV. Zaključak

Proširenje politike TEN-T-a na susjedne zemlje ključno je za Uniju radi razvoja interoperabilne i multimodalne prometne mreže. Politika TEN-T-a važan je instrument za integraciju zemalja kandidatkinja za proširenje jer omogućuje bolju prometnu povezanost, olakšava trgovinu i ubrzava konvergenciju s Unijom. Ovom se Komunikacijom, koja je predstavljena zajedno s prijedlogom revidirane Uredbe o TEN-T-u, nastoje dodatno intenzivirati vanjski odnosi Unije uzimajući u obzir prioritete europskog zelenog plana i Komisijine strategije za održivu i pametnu mobilnost.

Posebno zapadni Balkan i Istočno partnerstvo trebaju ubrzati razvoj indikativne mreže TEN-T kako bi se dodatno poboljšala njihova prometna povezanost s Unijom. Kako bi se u tim regijama od raznovrsnih prometnih pravaca stvorila mreža, potrebno je ojačati usklađenost u provedbi projekata i ubrzati izgradnju portfelja razrađenih projekata uz jasno određivanje najvažnijih projekata i davanje prednosti projektima koji se nalaze na indikativnoj osnovnoj mreži.

Usto je potrebno žurno standardizirati postojeću infrastrukturu i osigurati održavanje postojeće infrastrukture i opreme. Daljnji razvoj indikativne mreže TEN-T trebao bi biti usmjeren na ostvarivanje mreže visoke kvalitete. Nadalje, trebao bi biti usmjeren na osiguravanje razvoja otporne infrastrukture koja će se moći nositi s klimatskim promjenama.

S obzirom na to, Komisija se obvezuje da će:

- ostvariti usklađenu indikativnu osnovnu mrežu koja je multimodalna, održiva i otporna

- ubrzati izgradnju nove prometne infrastrukture, izgraditi dionice koje nedostaju i ukloniti uska grla, posebno preko granica, te nadograditi postojeću infrastrukturu kako bi se postigla usklađenost sa zahtjevima mreže TEN-T i osigurala usklađenost s europskim zelenim planom
- podupirati promicanje i uvođenje digitalne tehnologije kako bi se omogućila interoperabilnost mreža, posebno ERTMS-a, ITS-a i multimodalnih informacijskih sustava za teretni prijevoz te 5G infrastrukture. Uvođenje digitalne tehnologije trebalo bi osigurati visoku učinkovitost u cijeloj mreži i dovesti do veće razine automatizacije
- poticati partnere da vode računa o optimalnom održavanju i radu postojeće i nove infrastrukture i opreme
- dati prednost projektima mreže TEN-T od strateškog interesa za regije zapadnog Balkana i Istočnog partnerstva te za Uniju kako bi se zemlje kandidatkinje za proširenje i druge susjedne zemlje bolje povezale s Unijom
- procijeniti potrebu za preispitivanjem postojeće indikativne mreže TEN-T u zemljama kandidatkinjama za proširenje i drugim susjednim zemljama te, prema potrebi, pokrenuti postupak za njezino ažuriranje.

Europski parlament i Vijeće pozivaju se da podrže ovu Komunikaciju koja će biti predstavljena i Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija.