

9. ožujka 2007.

## **Izvješće o analitičkom pregledu**

### **Hrvatska**

#### **Poglavlje 21. – Transeuropske mreže**

##### **Datumi sastanaka tijekom analitičkog pregleda**

Eksplanatorni sastanak: 30. lipnja 2006.

Bilateralni sastanak: 22. rujna 2006.

## I. SADRŽAJ POGLAVLJA

Politika Europske unije koja se odnosi na transeuropske prometne (TEN-T) i energetske mreže (TEN-E) temelji se na trima osnovama: pravnoj osnovi za transeuropske mreže, članci 154. – 156. Ugovora o EZ-u, Uredbi o financijskoj potpori za transeuropske mreže (Ur. 2236/95) te odlukama koje sadrže smjernice za razvoj TEN-T (1692/96) i TEN-E (1364/2006). Tim se okvirom utvrđuju ciljevi politike Zajednice vezano uz politike transeuropskih mreža, koja obuhvaća prometne, energetske i telekomunikacijske mreže, a čiji je cilj prilagođavanje i razvoj mreža te omogućavanje njihove međusobne povezanosti i interoperabilnosti.

Što se tiče **prometnih mreža**, transeuropska mreža doprinosi održivom i multimodalnom razvoju prometa te otklanjanju zastoja u odvijanju prometa. S tim u vezi prometne mreže igraju važnu ulogu u osiguravanju održive mobilnosti, spajajući konkurencijsku sposobnost Europe s dobrobiti njezinih stanovnika uz istodobno osiguravanje prometa robe i putnika u Europi.

S obzirom na visinu ulaganja koja su potrebna za dovršenje i proširenje transeuropskih mreža i imajući u vidu predviđen porast prometa među državama članicama, za koji se očekuje da će se do 2020. udvostručiti, na europskoj je razini utvrđen popis prioriternih transnacionalnih projekata.

Transeuropske **energetske mreže** obuhvaćaju prijenos i skladištenje plina, kao i prijenos električne energije, te uvelike doprinose tržištu električne energije i plina. TEN-E odgovara na sve veće značenje sigurnosti i diversifikacije opskrbe Zajednice energijom, uključujući energetske mreže država članica i zemalja kandidatkinja, te jamčeći usklađen rad energetskih mreža u Zajednici i u susjednim zemljama. Sigurnost opskrbe energijom i funkcioniranje unutarnjeg energetskog tržišta ključni su ciljevi politike. To se odražava u smjernicama za transeuropske energetske mreže iz 2006., kojima je cilj postavljanje mreže električne energije i plina. U tom su smislu utvrđene okosnice za prioriternne projekte i projekte od zajedničkog interesa.

Transeuropske **telekomunikacijske mreže** odnose se uglavnom na razvoj mreža i distribuciju povezanih usluga u okviru određenog programa Zajednice.

## II. USKLAĐENOST ZAKONODAVSTVA I SPOSOBNOST PROVEDBE

U ovom su dijelu sažeto prikazane informacije koje je dostavila Hrvatska kao i razmatranja sa sastanaka analitičkog pregleda.

Hrvatska je naznačila da može prihvatiti pravnu stečevinu na području transeuropskih prometnih i energetskih mreža i da ne očekuje teškoće u primjeni tog dijela pravne stečevine do pristupanja.

### II. a. Prometne mreže

Hrvatska je navela glavna obilježja infrastrukture nacionalne prometne mreže dajući sljedeće detaljne podatke:

- mreža cesta i autocesta ukupne dužine 29.016 km
- željeznička mreža ukupne dužine 2.720 km

- mreža unutarnjih plovnih putova ukupne dužine 804 km, koja obuhvaća četiri luke (Sisak, Slavonski Brod, Vukovar i Osijek)
- infrastruktura pomorskog prometa, koja obuhvaća šest glavnih morskih luka (Rijeka, Zadar, Šibenik, Split, Ploče i Dubrovnik)
- sustav zračnog prometa koji obuhvaća devet zračnih luka (7 međunarodnih zračnih luka – Zagreb, Dubrovnik, Split, Zadar, Pula, Rijeka i Osijek) i 2 zračna pristaništa (Brač i Mali Lošinj).

S obzirom na geografski oblik Hrvatske i njezin položaj, glavni prometni pravci koji prolaze kroz Republiku Hrvatsku spajaju područje Srednje Europe sa Sredozemljem i Jugoistočnom Europom. U tom se pogledu Hrvatska nalazi na sljedećim paneuropskim koridorima:

- Vb: Rijeka – Zagreb – Varaždin – Budimpešta
- Vc: Ploče – Sarajevo – Osijek – Budimpešta
- X: Salzburg – Villach – Ljubljana – Zagreb – Beograd – Skopje – Solun
- Xa: Graz – Maribor – Zagreb
- VII: Dunav (s plovnim putom rijeke Save)
- Jadransko-jonski koridor (PETRA) od sveeuropskog prometnog značaja.

Hrvatska je potvrdila da njezino **zakonodavstvo**<sup>1</sup> u području prometnih mreža još nije usklađeno s Uredbom 2236/95 kojom se utvrđuju opća pravila dodjele financijske potpore Zajednice u području transeuropskih mreža i Odlukom 1692/96 o smjernicama Zajednice za razvoj Transeuropske prometne mreže. Hrvatska je naznačila da provedba tih propisa, nakon što budu usklađeni do pristupanja u EU, neće predstavljati nikakve teškoće. Hrvatska je spomenula da zakonodavni okvir mjerodavan za razvoj njezine prometne infrastrukture, obuhvaća Strategiju prostornog uređenja Republike Hrvatske (1997.), kojom se utvrđuju glavni prometni pravci, i Strategiju prometnog razvitka (NN 139/99 iz 1999.). Hrvatska za svaku granu prometa navodi posebne razvojne planove ili strategije: Plan građenja i održavanja javnih cesta (2005. – 2008.), Strategija restrukturiranja Hrvatskih željeznica (2000.), predstojeći petogodišnji razvojni plan za unutarnje plovne putove, koji bi trebao biti objavljen 2007., Prepristupna strategija pomorskog prometa i razvojni planovi za glavne zračne luke. Hrvatska je naglasila da se postojeći zakonski okvir u području zaštite okoliša, tržišnog natjecanja i javne nabave odnosi na sve infrastrukturne projekte za sve vrste prometa. To uključuje obvezu provođenja postupka procjene utjecaja na okoliš (PUO) za svaki projekt i javnu raspravu na temelju prostornih planova prije odobravanja projekata.

Hrvatska je potvrdila da njezino sudjelovanje u postojećoj **regionalnoj suradnji** u području prometa predstavlja snažnu podršku unapređenju prometne mreže od regionalnog i europskog značenja.

U pogledu projekta koji je u tijeku i administrativnih kapaciteta u vezi s **cestovnom mrežom**, Hrvatska je naznačila da je autocesta do Splita završena, dok su u tijeku radovi na dionicama prema luci Ploče. Gradnja nove autoceste na dijelu koridora Vc od bosanskohercegovačke do mađarske granice preko Osijeka već je počela te će, prema navodima Hrvatske, prva dionica dužine 23 km biti puštena u promet u listopadu 2007. Također je počela gradnja dionice

---

<sup>1</sup> Posebice Zakon o javnim cestama (NN 180/04), Zakon o željeznici (NN 123/03, 194/03 i 30/04), Zakon o lukama unutarnjih voda (NN 142/98 i 65/02), Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama (NN 158/03) i Zakon o zračnim lukama (NN 19/98).

dužine 33 km prema Osijeku. Dionica od Zagreba do Macelja/granice sa Slovenijom na koridoru Xa bit će puštena u promet u cijelosti u svibnju 2007.

Hrvatski sabor donosi glavne razvojne strategije, hrvatska Vlada potvrđuje četverogodišnje programe i godišnje planove, a Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvitka (MMTPR) osigurava stručno znanje i nadzor nad koncesijama za autoceste. To u praksi provode Hrvatske ceste (HC d.o.o.), Hrvatske autoceste (HAC d.o.o.), koncesijske tvrtke i županijske uprave za ceste. Hrvatska je napomenula da se prostorni planovi javno predstavljaju i upućuju na javnu raspravu prije odobrenja Ministarstva zaštite okoliša i prostornog uređenja.

Vezano uz **željezničke mreže**, Hrvatska je spomenula sanaciju željezničkog koridora X od slovenske do srpske granice i predstavila svoj plan izgradnje nove željezničke pruge od Rijeke do granice Mađarske na kraku koridora Vb. Hrvatska je izjavila da namjerava imati novu željezničku vezu između Graza i Zagreba preko Maribora i Krapine (odnosno krak koridora Xa kao na autocesti). Prema dostavljenim podacima, gotovo 91 % željezničke mreže čine jednokolosječne pruge, dok je tek oko 36 % ukupne mreže elektrificirano. Hrvatska je naglasila da je njezino sudjelovanje u međunarodnim organizacijama, kao što su COTIF/OTIF (Međuvladina organizacija za međunarodni željeznički prijevoz) i TER (Transeuropske željeznice), jamstvo suradnje sa susjednim zemljama u području razvoja željezničke mreže i interoperabilnosti.

Za željezničke mreže nadležno je MMTPR, kroz Upravu za željeznički promet, koja obuhvaća kombinirani prijevoz, željezničku infrastrukturu i pitanja sigurnosti. Međutim, Hrvatska je izjavila da ta Uprava ne raspolaže dovoljnim brojem zaposlenika za izvršavanje svih svojih poslova.

U pogledu **mreže unutarnjih plovnih putova**, strateški okvir čini Strategija razvitka prometa iz 1999. Međutim, Hrvatska je naglasila kako početkom 2007. planira donošenje petogodišnjih planova razvitka unutarnjih plovnih putova i luka unutarnjih voda. Prema podacima koje je dala Hrvatska, gotovo 75 % ukupne dužine mreže uvršteno je u mrežu europskih plovnih putova od međunarodnog značenja, dok manje od 50 % te mreže udovoljava uvjetima klasifikacije za međunarodnu plovību.

Agencija za plovne putove unutarnjih voda jamči obvezu razvitka i održavanja unutarnjih plovnih putova.

Vezano uz **pomorski promet**, Hrvatska je istaknula kako s obzirom na položaj luka u Jadranskom moru (dvije glavne luke, Rijeka i Ploče, nalaze se na koridorima Vb i Vc) i razvoj kružnih putovanja, raste potreba za lučkim objektima. Hrvatska smatra da potražnja nailazi na ograničene lučke kapacitete i opremu luka za prihvata robe i putnika. Hrvatska je izradila pretprijetnu pomorsku strategiju koja predviđa ulaganja u luke u Rijeci, Pločama, Dubrovniku, Zadru, Šibeniku i Splitu.

Nositelj navedenih aktivnosti je MMTPR, kroz Upravu za pomorski promet, pomorsko dobro i luke, koja naročito obuhvaća specijalizirani odjel za pomorski promet morske luke i međunarodne poslove. Hrvatska procjenjuje da Uprava ima dovoljan broj zaposlenika.

Konačno, u pogledu **zračnog prometa**, Hrvatska smatra da postojeći kapaciteti njezine infrastrukture na manjim zračnim lukama poput Pule, Rijeke, Zadra i Osijeka, kao i službe za prihvata i otpremu u zračnim lukama, koje su također vezane uz postojeću infrastrukturu, ne predstavljaju prepreku razvoju zračnog prometa i njegovog uključivanja u međunarodni pravac. Hrvatska je izjavila da su, zbog znatnog i stalnog rasta prometa u posljednjih nekoliko godina, radovi na daljnjem proširivanju, razvoju i modernizaciji tih zračnih luka još u tijeku te da su tri glavne zračne luke (Zagreb, Split i Dubrovnik) već obnovljene i da su predviđene i daljnje faze modernizacije. Hrvatska procjenjuje da će provedba Sporazuma o

zajedničkom europskom zračnom prostoru (ECAA) dovesti do bitnih poboljšanja u tom pogledu.

Uprava za civilno zrakoplovstvo nadležno je tijelo zaduženo za sektor zračnog prometa u okviru MMTPR-a, a namjera je Hrvatske osnovati nezavisnu Agenciju za civilno zrakoplovstvo radi jačanja administrativnih sposobnosti u pogledu obveza koje proizlaze iz razvoja zračnog prometa te usklađivanja s pravnom stečevinom EU-a.

## II. b. Energetske mreže

Vežano uz proizvodnju primarne energije, Hrvatska je naznačila da je postotak proizvodnje u 2004. bio sljedeći: hidroelektrane 34 %, proizvodnja prirodnog plina 37 %, sirove nafte 21 % i biomase 8 %. Što se tiče glavnih značajki nacionalne energetske mreže, Hrvatska smatra da je mreža za prijenos električne energije dobro povezana s mrežama susjednih zemalja za sve visokonaponske razine (400, 220 i 110 kV). Ukupna dužina mreže visokonaponskih vodova iznosi 7.232 km, dok na vodove srednjeg i niskog napona otpada 122.000 km. Vežano uz sustav prijenosa plina, Hrvatska je naznačila da raspolaže s 1.657 km visokotlačnog plinovoda i s podzemnim skladištima plina ukupnog kapaciteta od 550 milijuna m<sup>3</sup>.

Hrvatska je potvrdila da će njezino **zakonodavstvo**<sup>2</sup> u području energetske mreže tek po pristupanju u EU-u biti usklađeno s Uredbom 2236/95 kojom se utvrđuju opća pravila dodjele financijske pomoći Zajednice u području transeuropskih mreža, Odlukom 1229/2003, izmijenjenom i dopunjenom Odlukom 1364/2006 o uspostavi niza smjernica Zajednice za Transeuropsku energetske mrežu i Odlukom 96/391 kojom se propisuje niz mjera s ciljem stvaranja povoljnijeg konteksta za razvoj transeuropskih mreža na području energetike. Hrvatska je naznačila da provođenje tih propisa, kada budu usklađeni po pristupanju, neće predstavljati nikakve teškoće. Osnovni zakonodavni okvir čine Zakon o energiji, Zakon o tržištu električne energije i Zakon o regulaciji energetske djelatnosti, zajedno sa Zakonom o zaštiti tržišnog natjecanja i Zakonom o Državnom inspektoratu. Hrvatska smatra da je potvrđivanjem Ugovora o Energetskoj zajednici 2006. godine preuzela obvezu moderniziranja infrastrukture za prijenos energije, jačanja suradnje u području osiguravanja međusobne povezanosti energetske mreže sa susjednim državama i omogućavanja slobodnog protoka energetske proizvoda.

Hrvatska je 2002. izradila Strategiju energetske razvitka RH, u kojoj je utvrđena energetska politika i razvoj do 2011. godine. U Strategiji su navedeni posebni ciljevi za svaki izvor energije i daljnji razvitak međusobne povezanosti sa susjednim državama. U srpnju 2005. Hrvatska je osnovala Hrvatsku energetske regulatornu agenciju (HERA).

Vežano uz **elektroenergetsku mrežu**, Hrvatska procjenjuje da dugoročna ulaganja (do 2015.) iznose 136 milijuna eura u novim ulaganjima do 2010. i isto toliko za razdoblje 2011. – 2015. Hrvatska smatra da su, što se tiče željenog interkonekcijskog kapaciteta elektroenergetske mreže od najmanje 10 % (ožujak 2002. – Europsko vijeće u Barceloni), postojeći interkonekcijski kapaciteti Hrvatske sa susjednim državama veliki. Hrvatska prije svega predviđa jačanje unutarnje visokonaponske povezanosti (400 kV) i planira proširiti postojeće velike interkonekcijske kapacitete s drugim vodom od 400 kV do Mađarske, direktnim podzemnim visokonaponskim kabelom (HVDC) prema Italiji i kabelom od 110 kV prema Crnoj Gori.

---

<sup>2</sup> Posebice Zakon o energiji (NN 68/01 i 177/04), Zakon o tržištu električne energije (NN 177/04), Zakon o tržištu plina (NN 68/01 i 87/05) i Zakon o regulaciji energetske djelatnosti (NN 177/04).

Transport *plina* obavlja državna tvrtka PLINACRO d. o. o., koja je izradila Plan razvoja, izgradnje i modernizacije plinskog transportnog sustava od 2002. do 2011. Hrvatska je izjavila da je prva faza tog Plana u tijeku i obuhvaća gradnju nekoliko magistralnih plinovoda (75 bara) u dužini od 386 km, od kojih bi onaj od Pule do Karlovca omogućio povezivanje s talijanskim plinskim sustavom (ali ne s talijanskom prijenosnom mrežom). To je drugo umrežavanje s plinskim sustavima susjednih država jer već postoji umreženost sa slovenskim plinskim sustavom (pravac opskrbe ruskim plinom). U drugoj se fazi (2007. – 2011.) predviđaju ulaganja od 443 milijuna eura uglavnom za međusobno povezivanje i proširenje mreže, a ona obuhvaća i povezivanje s mađarskim plinskim sustavom kroz gradnju plinovoda Donji Miholjac – Dravaszerdahely. Hrvatska je istakla da će proširenje mreže osigurati kapacitet prijenosa i otvoriti mogućnosti za povezivanje s jugom i istokom na mrežu Grčka – Italija (IGI), Transjadranski plinovod (TAP) te projekt Nabucco.

Energetske mreže i tržišta električne energije i plina u djelokrugu su Uprave za energetiku i rudarstvo pri Ministarstvu gospodarstva, rada i poduzetništva. Hrvatska energetska regulatorna agencija djeluje kao nezavisno tijelo.

## **II. c. Telekomunikacijske mreže**

Što se tiče razvoja transeuropskih telekomunikacijskih mreža i distribucije elektroničkih usluga za sve, Hrvatska je donijela Program e-Hrvatska 2007., čiji je cilj razvoj većine usluga koje su obuhvaćene programom Komisije e-TEN. Hrvatska nije sudjelovala u programu e-TEN, koji je dovršen 2006., ali namjerava sudjelovati u novom programu Komisije, Programu za konkurentnost i inovacije (CIP), koji se u znatnoj mjeri temelji na ciljevima programa e-TEN i ostalim programima u skladu sa strategijom i2010.

## **III. OCJENA STUPNJA USKLAĐENOSTI I PROVEDBENIH KAPACITETA**

Sveukupno gledano, Hrvatska je ostvarila zadovoljavajuću razinu pripremljenosti u pogledu strateškog razvitka prometnih i energetske mreže u skladu s nacrtom i ciljevima mreža TEN-T i TEN-E. Relevantno zakonodavstvo moguće je provoditi u praksi tek nakon pristupanja. Što se tiče prometa, iako je svaka vrsta prometa obuhvaćena određenim strateškim planom i planom ulaganja, Strategija prostornog uređenja Republike Hrvatske načinjena je 1997., a Strategija prometa 1999. Te je ključne strateške planove potrebno dopuniti kako bi u potpunosti uključivali najnoviji razvitak politike TEN-T i kako bi se u skladu s tim prilagodila predviđena ulaganja. Vezano uz energetske mreže, potrebno je dopuniti Strategiju energetske razvitka RH iz 2002., kojom se utvrđuje energetska politika Hrvatske u vezi sa sustavom mreža do 2011. Najnovija događanja u energetske sektoru u Europi doista mogu utjecati na strateški razvoj energetske mreže u Hrvatskoj, primjerice na daljnje provođenje nekih od glavnih međunarodnih projekata. Međutim, prilagođavanje i proširenje prometnih i energetske mreže zahtijevat će velika financijska sredstva kako bi se zajamčila realizacija potrebnih ulaganja.

### **III. a. Prometne mreže**

Pravna stečevina EU-a za područje transeuropskih prometnih mreža može se provoditi tek nakon pristupanja.

Globalno gledano, predviđen razvoj hrvatske prometne mreže, a naročito unutar Osnovne regionalne prometne mreže za Jugoistočnu Europu, trebao bi Hrvatskoj osigurati daljnje

uključivanje u TEN-T bez većih teškoća. Međutim, potrebna su znatna ulaganja u bliskoj budućnosti kako bi se realizirala mreža koja u potpunosti funkcionira i koja odgovara na sve veće potrebe i omogućuje razdiobe prometa kao i intermodalnost usmjerenu održivom razvoju. Ključno pitanje su i mjere, čiji je cilj pojednostavljenje postupaka na graničnim prijelazima. Iako je Hrvatska izjavila da je nacionalnim zakonodavstvom propisana obveza provođenja postupka procjene utjecaja na okoliš (PUO) za projekte u području prometa, potrebno je naglasiti da sva nova ulaganja u zemljama kandidatkinjama, na temelju odluka Vijeća Europske unije za opće poslove od 24. rujna 1998., moraju biti u skladu s pravnom stečevinom EU-a, naročito s direktivama iz područja zaštite okoliša, uključujući Direktivu o procjeni utjecaja na okoliš (85/337), Direktivu o strateškoj procjeni utjecaja na okoliš (PUO) (2001/42) te Direktivu o staništima i Direktivu o pticama (92/43 i 79/409).

Što se tiče **regionalne suradnje**, ključni poticaj za prepoznavanje potrebnog razvoja u prometnoj infrastrukturi Hrvatske u jasnom okviru nazvanom prometne mreže je Memorandum o razumijevanju o razvoju osnovne regionalne prometne mreže Jugoistočne Europe. Većina čvorišta i mreža u Hrvatskoj od ključnog su značenja za osiguranje dobrog razvoja TEN-T u budućnosti. Osim toga, u okviru Memoranduma o razumijevanju poduzete su inicijative za sastavljanje popisa projekata od regionalnog značenja. Prometni opservatorij za Jugoistočnu Europu (South East Europe Transport Observatory – SEETO), kojeg je Hrvatska član, okosnica je za odobrenje petogodišnjeg plana (2007. – 2011.), čiji je cilj poboljšanje operativnih mjera i infrastrukture osnovne regionalne prometne mreže. Svi ti elementi čine zdravu osnovu za pokretanje međunarodne financijske potpore. Međutim, Hrvatska mora ojačati suradnju u okviru Memoranduma o razumijevanju, prije svega kroz odabir odgovarajućih ključnih prioritetnih projekata koji će se razmatrati kao projekti od regionalnog značenja u kontekstu višegodišnjeg plana koji je izradio SEETO. Hrvatska također mora ispuniti svoje obveze koje proizlaze iz Memoranduma o razumijevanju, naročito potpisivanjem sporazuma o SEETO-u i uplaćivanjem doprinosa proračunu SEETO-a za 2006.

Što se tiče **cestovne mreže**, zabilježena su pozitivna kretanja jer su hrvatske vlasti donijele financijski plan za ulaganje i održavanje do 2008. koji se upravo provodi. Međutim, nepostojanje proračunskih perspektiva za razdoblje nakon 2008. moglo bi dovesti u pitanje dinamiku predviđenih ulaganja, prije svega zato što međunarodne financijske institucije trebaju jasne pokazatelje državnog financijskog angažmana prije nego što krenu s davanjem financijskih potpora u tom sektoru.

Što se tiče **željezničke mreže**, potrebna su znatna ulaganja jer su dvokolosječne i elektrificirane pruge još malobrojne. Signalizacijski i sigurnosni uređaji nisu uvijek u skladu s normama EU-a, čime se sprečava postizanje zadovoljavajuće razine uzajamne povezanosti sa susjednim državama. Unapređenje željezničke mreže zahtijeva jačanje uprave za željeznički promet, kojoj trenutačno nedostaje zaposlenika. Stoga je od ključnog značenja ojačati administrativne kapacitete u željezničkom sektoru zbog sve većih obveza koje proizlaze iz usklađivanja s pravnom stečevinom i potrebe osiguravanja zadovoljavajućeg stupnja interoperabilnosti hrvatske željezničke mreže unutar TEN-T-a. Potrebno je donošenje plana ulaganja u željeznice za razdoblje 2007. – 2013., koji će služiti kao referentna osnova pri razmatranju infrastrukturnih potreba u ovom sektoru.

**Mreža unutarnjih plovnih putova** godinama trpi zbog nedostatka ulaganja. I dalje je potrebno uzajamno povezivanje vezano uz plovni put Save. U tom se području očekuju poboljšanja i s tim u vezi novi razvojni plan koji bi trebao biti donesen 2007.

Što se **pomorskoga prometa** tiče, glavna prepreka proizlazi iz neadekvatnosti lučkih objekata u odgovaranju na sve veću potražnju kako u pogledu prijevoza putnika tako i prijevoza robe.

Međutim, hrvatske morske luke već su razvile bliske veze s državama članicama EU-a poput Austrije, Mađarske i Slovenije te balkanskim zemljama.

Sektor *zračnoga prometa* imao je koristi od velikih ulaganja u obnovu infrastrukture, no sve veća potražnja u ovom sektoru zahtijeva daljnja ulaganja, kako bi se ispunili standardi EU-a. Stoga Hrvatska mora provesti Sporazum zajedničkom europskom zračnom prostoru (ECAA).

Administrativni kapaciteti za razvoj i upravljanje TEN-T-om podijeljeni su između mjerodavnih uprava za određenu vrstu prometa unutar MMTPR-a. Potrebno je jačanje službi koje se bave strateškim razvojem, međunarodnim i financijskim pitanjima, kako bi se poboljšala koordinacija i provođenje prioriternih projekata u Hrvatskoj.

### **III. b. Energetske mreže**

Odredbe pravne stečevine EU-a u području transeuropskih energetske mreže primjenjivat će se nakon pristupanja.

Potvrđivanje Ugovora o Energetskoj zajednici od strane Hrvatske 2006. godine predstavlja čvrstu osnovu za otvaranje tržišta energetike i promicanje međusobne povezanosti hrvatskih mreža sa susjednim državama.

Hrvatska je neto uvoznik energije i u bližoj bi budućnosti mogla postati još ovisnija o uvozu energije. Razvoj energetske mreže u Hrvatskoj može se promatrati kao važan korak potreban kako bi se zajamčio prijenos energenata kroz Europu. Hrvatska također treba razviti alternativne izvore energije koji bi mogli stvoriti dodatne potrebe u smislu povezivanja na mrežu i prijenosa energije proizvedene iz njih. Kako je do sada opisano, planirani projekti u području energetike u znatnom opsegu doprinose TEN-E-u u cjelini, a naročito projektima od zajedničkog europskog interesa.

Godine 2002. Hrvatska je usvojila Strategiju energetskog razvitka, koja obuhvaća sektor energetike u cjelini i predviđa razvoj i modernizaciju relevantne prijenosne infrastrukture, poglavito potrebe međusobnog povezivanja u području električne energije i razvoja sustava za transport plina. Prijenos *električne energije* kroz Hrvatsku ostaje ključni element, a vezano uz to potrebno je daljnje jačanje na području međusobnog povezivanja s mrežama električne energije Mađarske, Bosne i Hercegovine te Italije, dok je stvarna prekogranična razmjena ograničena nepotpunim regulatornim okvirom. U bliskoj se budućnosti očekuje realizacija uzajamnoga povezivanja i proširenje *plinske* mreže. U tom bi pogledu glavni plinovod između Grčke i Slovenije, koji će prolaziti kroz Hrvatsku i koji je, prema smjernicama TEN-E-a, od zajedničkog interesa, trebao biti uključen u hrvatske prioritete. Osim toga, Hrvatska je sudionik projekta za gradnju terminala za ukapljeni prirodni plin (LNG) na Jadranu.

U pogledu administrativne sposobnosti glavna tijela i potrebne usluge funkcioniraju i ne suočavaju se s većim nedostacima. Međutim, bit će potrebno daljnje jačanje kako bi se ispunile buduće obveze koje proizlaze iz provođenja pravne stečevine EU-a.

### **III. c. Telekomunikacijske mreže**

Potrebno je naglasiti da distribuciju elektroničkih usluga u Hrvatskoj podupire velik broj državnih inicijativa. Predstojeće sudjelovanje Hrvatske u Programu za konkurentnost i inovacije (CIP) naročito će omogućiti uključivanje transeuropskog elementa u razvoj mreža i distribuciju povezanih usluga.