

Regionų komiteto nuomonė dėl Žaliosios knygos „TEN-T politikos peržiūra“

(2010/C 79/05)

REGIONŲ KOMITETAS

- ragina valstybes nares atliekant 2009—2010 m. finansinės perspektyvos vidurio laikotarpio peržiūrą atšaukti drastišką TEN-T biudžeto sumažinimą,
- mano, kad transeuropinis transporto tinklas turėtų apsiriboti transporto ašimis, kurios labiausiai padeda siekti strateginių Europos Sąjungos tikslų, ypač teritorinės sanglaudos, numatant ilgalaikę perspektyvą („pagrindiniai tinklai“) ir sukuriant dvipakopę struktūrą: TEN-T bendrą tinklą ir pagrindinį transporto tinklą; visa apimantis susisiekimo tinklas atokiems regionams, kuriuose nevykdomi prioritetiniai projektai, yra vienintelė galimybė pasinaudoti ES finansuojamomis transporto infrastruktūros paslaugomis, užtikrinanti visų regionų prieinamumą,
- laikosi nuomonės, kad TEN-T tinklas visų pirma turėtų apimti didžiųjų miestų priegose esančius infrastruktūros objektus, kurie leidžia išvengti tolimojo susisiekimo transporto srauto ir kasdieninio priemiesčių eismo srauto susimaišymo ieškant alternatyvų vietovėse, kuriose spūsčių nėra,
- mano, kad, įgyvendinant labai stambius projektus, Europos indėlis turi būti įtvirtintas sudarant bendrus finansavimo planus. Šiuo metu tai nenumatyta galiojančiose Europos subsidijų skyrimo nuostatose. Apsiribojama septynerių metų biudžeto laikotarpiu (labai stambių projektų įgyvendinimas užtrunka ilgiau),
- siūlo, remiantis nauja TEN-T tinklo apibrėžtimi, Europos Sąjungai su kiekviena valstybe nare pasirašyti pagal programą sudaromas sutartis, nustatančias abipusius finansinius įsipareigojimus ir darbų įgyvendinimo grafiką. Šios pagal programą sudaromos sutartys turėtų apimti ne tik TEN-T tinklo infrastruktūrą, bet ir antrinę infrastruktūrą, kurią, siekdamas užtikrinti gerą pagrindinių tinklų veikimą, įsipareigotų sukurti valstybės (arba regionai).

Pranešėjas: Pranešėjas Jean-Michel Daclin, Liono mero pavaduotojas (FR / ESP)

Pamatinis dokumentas

Žalioji knyga „TEN-T politikos peržiūra. Siekiant geriau integruoto transeuropinio transporto tinklo įgyvendinant bendrąją transporto politiką“

COM(2009) 44 galutinis

I. POLITINĖS REKOMENDACIJOS

REGIONŲ KOMITETAS

Dėl dalykų, kuriais turėtų būti grindžiama būsima TEN-T politika

1. palankiai vertina išsamią TEN-T politikos peržiūrą, kurią būtina atlikti, kadangi konstatuota, kad labai vėluojama sukurti 1996 m. suplanuotą tinklą, ir kyla sunkumų Europos transporto biudžetui bei pabrėžia, kad dėl finansų krizės tampa dar svarbiau optimizuoti numatomas investicijas į TEN-T;
2. pabrėžia, kad atsižvelgiant į dabartinę ekonomikos krizę TEN-T vystymas ir transporto integravimas Sąjungoje ir kaimynėse šalyse yra vieni svarbiausių sprendinių uždavinių siekiant užtikrinti ilgalaikį vidaus rinkos pajėgumą ir Europos Sąjungos teritorinę, ekonominę ir socialinę sanglaudą; ragina valstybes nares atliekant 2009—2010 m. finansinės perspektyvos vidurio laikotarpio peržiūrą atšaukti drastišką TEN-T biudžeto sumažinimą;
3. mano, kad ši nuomonė papildo anksčiau priimtas nuomones dėl ekologiškesnio transporto sektoriaus ir judumo mieste;
4. atkreipia Komisijos dėmesį į tai, kad transporto infrastruktūros kūrimo negalima atsieti nuo kitų dviejų transporto politikos sričių: pirma, transporto kainų nustatymo politikos ir srautų reguliavimo (pavyzdžiui, taikant Eurovinjetės direktyvą), antra, transporto veiksmingumo, kokybės ir saugos gerinimo (pavyzdžiui, vystant geležinkelių sistemas sąveikumą), todėl rekomenduoja Komisijai šias tris sritis vystyti nuosekliai ir vienu metu;
5. norėtų, kad daugiau dėmesio būtų skiriama tvaraus vystymosi ir aplinkos apsaugos tikslams ir kad įgyvendinant TEN-T politiką pirmenybė atitinkamai būtų teikiama aplinkai mažiausiai kenkiančioms transporto rūšims (pavyzdžiui, geležinkelių, jūrų ir vidaus vandenų transportui);
6. siūlo atskirai atsižvelgti į tai, kad yra gamtinių požiūriu pažeidžiamų regionų, pavyzdžiui, pajūrio ir kalnų vietovių, kuriose reikėtų imtis specifinių priemonių skatinant prekių vežimą keliais pakeisti vežimu geležinkeliais arba jūros greitkeliais;
7. apgailestauja, kad žaliojoje knygoje neskirta daugiau dėmesio transporto svarbai vykdant Europos teritorijų planavimą ir laikydamasis teritorinės sanglaudos principo primena, kad vienas svarbiausių TEN-T tikslų – padėti užtikrinti geresnę regionų pusiausvyrą sudarant sąlygas laisvam asmenų ir prekių judėjimui,

visų pirma tarp atokių arba mažiau išvystytų regionų ir didžiųjų Europos ekonominių centrų, kad šiems regionams būtų suteikti būtini ekonominiai postūmiai, o atokiausių regionų atveju – atsižvelgiant į jų teisę į prieinamumą;

Dėl tinklo planavimo

8. mano, kad transeuropinis transporto tinklas turėtų apsiriboti transporto ašimis, kurios labiausiai padeda siekti strateginių Europos Sąjungos tikslų, ypač teritorinės sanglaudos, numatant ilgalaikę perspektyvą („pagrindiniai tinklai“) ir sukuriant dvipakopę struktūrą: TEN-T bendrą tinklą ir pagrindinį transporto tinklą;
9. laikosi nuomonės, kad vystant TEN-T bendrą tinklą reikėtų sukurti lanksčią sistemą, grindžiamą metodais ir bendraisiais principais, sutartais ES lygiu, kad TEN-T tinklas būtų veiksmingai ir sparčiai papildomas įvairiais tinklo elementais arba sudėtinėmis dalimis (naujais uostais, naujais oro uostais, naujomis geležinkelio linijomis ir pan.);
10. mano, kad būtina atsieti krovinių ir keleivių vežimo tinklus, kurių tikslai ir ypatumai skiriasi, bei nori, kad, kai tai yra pagrįsta, būtų aiškiau apibrėžti šių skirtingų rūšių tinklų prioritetai (pastaruoju metu sprendžiant ginčus dažnai priimami keleiviniam transportui palankūs sprendimai); kadangi trūksta lėšų TEN-T visa apimančio tinklo plėtojimui, reikia nustatyti prioritetus, o konkrečiai – numatyti tikslingas lėšas tinklo kliūčių šalinimui;
11. mano, kad toks atskyrimas nesutrukdytų glaudžiai bendradarbiauti planuojant ir kuriant šiuos du tinklus ir galbūt užtikrinti krovinių ir keleivių vežimą, laikinai ar nuolat, naudojant tą pačią infrastruktūrą, jeigu tik bus veiksmingai patenkinamas krovinių ir keleivių vežimo paslaugų poreikis;
12. rekomenduoja, kad pagrindiniai transeuropiniai krovinių ir keleivių transporto tinklai apimtų šiuo metu vykdomus prioritetinius projektus, kurie galėtų būti išplėsti juos susiejant su kitais projektais, ir visus infrastruktūros objektus, būtinus srautų tęstinumui užtikrinti (įskaitant nedidelius infrastruktūros objektus, kurie leidžia per trumpą laiką pagerinti srautų veiksmingumą, kokybę ir saugą). Taip bus sukurti koridoriai, tenkinantys piliečių lūkesčius;

13. laikosi nuomonės, kad naujai apibrėžtas TEN-T tinklas taip pat turėtų apimti pagrindiniuose tinkluose esančius Bendrijos regionų sanglauda ir ekonomikai labai reikšmingus transporto mazgus. Viena iš priežasčių, kodėl jie dažnai yra papildomos vertės kūrimo vieta – būtent todėl, kad jie daugiarūšiai. Šie mazgai yra pagrindinis susidarančių spūsčių ir kitų patiriamų efektyvumo nuostolių šaltinis. TEN-T tinklas visų pirma turėtų apimti didžiųjų miestų priegose esančius infrastruktūros objektus, kurie leidžia išvengti tolimojo susisiekimo transporto srauto ir kasdieninio priemiesčių eismo srauto susimaišymo ieškant alternatyvų vietovėse, kuriose spūsčių nėra;

14. mano, kad TEN-T tinklą svarbu apibrėžti vadovaujantis įvairiarūšio vežimo principu, taigi, jį plėtoti įtraukiant didžiuosius persėdimo ir logistikos centrus (stotis, oro uostus, uostus, įvairiarūšius terminalus) bei šiuos centrus aptarnaujančią antrinę infrastruktūrą, užtikrinančią jų jungtį su pagrindiniais tinklais; šiuo atveju būtų tikslinga atsižvelgti į tam tikrų sausumos koridorių vaidmenį jūrinės veiklos srityje, kadangi jie yra pagrindinė prioriteto tinklo ašis turint omenyje su jūrų transportu susijusį krovinių vežimą geležinkeliais, kai geležinkelis sujungiamas su pagrindiniais įvairiarūšio transporto mazgais (logistikos platformomis ir uostais);

15. taip pat mano, kad Europos mastu strategiškai svarbius uostus, ypač susijusius su Europos daugiarūšėmis platformomis, kurias naudojant vyksta didžioji Europos išorės prekybos dalis ir kurios gali atlikti svarbų vaidmenį plėtojant prekybą ES viduje, svarbu veiksmingai sujungti su atokiomis teritorijomis ir TEN-T geležinkelių ir vidaus vandenų tinklais, ir rekomenduoja plėtoti jūrų greitkelius, kurie yra lanksti alternatyva, leidžianti tausoti aplinką ir padedanti integruoti atokias ir periferines vietas; kalbant apie Europos uostų jungtį su atokiomis teritorijomis, prioritetą reikėtų teikti geležinkelių ir vidaus vandenų transportui;

16. pabrėžia, kad apibrėžiant TEN-T tinklą ir jo prioritetus, ypač transporto centrus ir antrinę infrastruktūrą, būtina aktyviai įtraukti miestus ir vietas bei regionų valdžios institucijas, visų pirma siekiant užtikrinti, kad tai derėtų su vietos ir regionų planais, kadangi miestų ir regionų vystymasis labai priklauso nuo transporto infrastruktūros, todėl jie taip pat patiria tam tikrų sąnaudų ir įvairaus pobūdžio poveikį;

17. pažymi, kad, skirtingai nei pagrindiniu tinklu pagrįstas planavimas, dabartinio visa apimančio susisiekimo tinklo aprėptis trukdo veiksmingai plėtoti TEN-T, todėl pritaria pasiūlymui, kad visa apimantis susisiekimo tinklas apsiribotų griežtu teisės aktu dėl sąveikumo, saugos ir sanglaudos fondų nuostatų taikymu; pabrėžia, kad visa apimantis susisiekimo tinklas atokiems regionams, kuriuose nevykdomi prioritetingi projektai, yra vienintelė galimybė pasinaudoti ES finansuojamomis transporto infrastruktūros paslaugomis, užtikrinanti visų regionų prieinamumą; visa apimantį susisiekimo tinklą būtų galima įvertinti pagal aiškiai apibrėžtus Europos pridėtinės vertės kriterijus;

18. pritaria plataus užmojo politikai, kuria siekiama vystyti eksploatavimui ir naudotojų informavimui skirtas pažangiąsias, įvairiarūšes ir sąveikas sistemas, galinčias labai padidinti krovinių ir keleivinio transporto veiksmingumą; visų pirma rekomenduoja įdiegti integruoto bilietų pardavimo sistemą tarptautinio keleivinio geležinkelių transporto srityje;

19. rekomenduoja ir toliau dėti pastangas standartizuoti technines nuostatas (pavyzdžiu galėtų būti jau patvirtinti geležinkelių transporto srities standartai) ir transporto operacines sistemas siekiant sukurti nuoseklų pagrindą skirtingų šalių infrastruktūros objektams ir sudaryti sąlygas vietos transporto sistemų ir standartų sąveikai, tačiau neprimetant jokių konkrečių standartų už transportą atsakingoms vietos ir regionų valdžios institucijoms;

20. prašo paaiškinti ir patikslinti žaliojoje knygoje pateikiamą sąvoką „konceptualusis ramstis“, kadangi dėl neaiškios dabartinės šios sąvokos apibrėžties sunku pareikšti nuomonę šiuo klausimu;

Dėl TEN-T politikos įgyvendinimo

21. mano, kad Europos teikiamas subsidijas būtina sutelkti į mažesnių veiksmų skaičių, visų pirma jas skiriant labai dideliems tarptautiniams projektams, kurie dažnai nukenčia dėl valstybių palankumo išskirtinai nacionalinio pobūdžio projektams, ir į veiksmus, kurie leidžia per trumpą laiką pagerinti prekybos veiksmingumą, tvarumą aplinkosaugos požiūriu, kokybiškumą ir saugumą, tačiau bet koks sprendimas šiuo klausimu turėtų būti priimamas remiantis griežtu minėtų veiksmų vertinimu Europos pridėtinės vertės požiūriu; kalbant apie tai, bendro finansavimo ir kitos gretutinės priemonės turi būti vienareikšmiškai neutralios konkurencijos požiūriu. Reikalavimas įrodyti šį neutralumą turėtų būti neatsiejama kiekvienos patvirtinimo procedūros dalimi;

22. pritaria, kad Europos lygiu būtų priimti socialinio ir ekonominio vertinimo metodai, leidžiantys palyginti projektus vadovaujantis suderintu pagrindu ir juos įvertinti Europos pridėtinės vertės požiūriu;

23. vis dėlto atkreipia Komisijos dėmesį į pavojų, kuris kyla Europos finansavimą skiriant remiantis tik šiuo pagrindu, kadangi socialinio ir ekonominio vertinimo metodams būdingas sąlygiškumas ir juos taikant neįmanoma atsižvelgti į visus sprendimo veiksnius, ypač susijusius su teritorijų planavimu, teritorine sanglauda ir prieinamumu;

24. pabrėžia, kad reikia tokių TEN-T gairių, kuriose būtų nuostatos, užtikrinančios, kad kiekviena valstybė narė sukurtų sistemą, kurią įdiegus už transporto planavimą ir tinklų valdymą teisiškai atsakingos vietos ir regionų valdžios institucijos būtų aktyviai įtrauktos į TEN-T gairių rengimo ir įgyvendinimo procesą. Tai būtų geriausias būdas užtikrinti darnų TEN-T vietos, regioninių ir nacionalinių tinklų plėtojimą;

25. mano, kad kuriant geležinkelio, jūrų ir vidaus vandenų infrastruktūrą, kuri aplinkai daro mažiausiai žalos, labai svarbu sukurti kainų ir reguliavimo sistemą, kuri šiai infrastruktūrai užtikrintų palankias sąlygas, todėl nori, kad šioje srityje būtų vykdoma plataus užmojo politika (įskaitant išorės sąnaudų internalizavimą) arba būtų teikiama Europos parama krovinių vežimo įmonėms, kad jos naudotų tokias tausias transporto rūšis kaip, pavyzdžiui, geležinkelių arba jūrų transportas (kaip yra Ecobonus atveju);

26. mano, kad kuriant TEN-T tinklą labai svarbu kartu taikyti priemones, kurios leistų pagerinti transporto veiksmingumą bei kokybę ir ypač panaikinti su sienų kirtimu susijusias technines ir reglamentavimo kliūtis; šios nedaug kainuojančios priemonės gali turėti labai svarbų poveikį;

27. pažymi, kad vietos gyventojų arba vietos ir regionų valdžios institucijų nepitarimas tam tikriems infrastruktūros projektams – dažniausiai dėl statybos darbų keliamo nepatogumo – gali būti rimto vėlavimo arba papildomų sąnaudų priežastimi;

28. todėl siūlo Europos finansavimą skirti ir valstybių bei vietos ir regionų valdžios institucijų po viešų konsultacijų įgyvendinamiems veiksmams (pavyzdžiui, darbuotojų mokymo, darbininkų apgyvendinimo, vietos ekonominių struktūrų pritaikymo statybų reikmėms ir kt. srityse), kurių jos imtųsi siekdamos vietovę parengti didelėms statyboms, kad vykdomos statybos atitinkamai vietovei turėtų ir teigiamą poveikio;

29. taip pat siūlo išplėsti Europos finansavimą ir jį skirti tam tikroms susijusioms investicijoms siekiant geriau atsižvelgti į aplinkosaugos reikalavimus;

30. mano, kad, įgyvendinant labai stambius projektus, Europos indėlis turi būti įtvirtintas sudarant bendruosius finansavimo planus. Šiuo metu tai nenumatyta galiojančiose Europos subsidijų skyrimo nuostatose. Apsiribojama septynerių metų biudžeto laikotarpiu (labai stambių projektų įgyvendinimas užtrunka ilgiau);

31. siūlo, remiantis nauja TEN-T tinklo apibrėžtimi, Europos Sąjungai su kiekviena valstybe nare pasirašyti pagal programą sudaromas sutartis, nustatančias abipusius finansinius išsipareigojimus ir darbų įgyvendinimo grafiką. Šios pagal programą sudaromos sutartys turėtų apimti ne tik TEN-T tinklo infrastruktūrą, bet ir

antrinę infrastruktūrą, kurią, siekdamos užtikrinti gerą pagrindinių tinklų veikimą, išsipareigotų sukurti valstybės (arba regionai);

32. pažymi, kad Europos Sąjungos taikomos finansavimo priemonės (pavyzdžiui, paskolos garantija ir rizikos kapitalas) yra gerai pritaikytos projektams, kuriuose privatus sektorius prisiima komercinę riziką, ypač su keliais susijusiuose projektuose, kuriuose privataus sektoriaus finansinis indėlis gali būti didelis (paprastai tokie projektai gali būti įgyvendinami koncesijų pagrindu);

33. tačiau konstatuoja, kad šios priemonės nėra tinkamos geležinkelių, uostų ir įvairiarūšio krovininio transporto projektams, kuriuos įgyvendinant, išskyrus kai kurias išimtis, komercinė rizika negali būti perkelta privačiam sektoriui ir todėl tokie projektai sulaukia tik menko privataus finansinio indėlio;

34. mano, kad euroobligacijų įvedimas galėtų padėti skubiau įgyvendinti prioritetinius projektus, jeigu tai sudarys galimybę padidinti Bendrijos finansavimo dalį;

35. mano, kad, nepaisant atitinkamų sutarčių sudėtingumo, viešosios ir privačios partnerystės gali padėti įgyvendinti kai kuriuos didelio masto projektus: pirma, sudaryti galimybę paskirstyti valstybines subsidijas, antra, leisti pasinaudoti privataus sektoriaus veiklos patirtimi, tačiau ši išeitis vidutinės trukmės laikotarpiu iš esmės nepakeistų ekonominės pusiausvyros;

36. mano, kad Bendrijos viešosios ir privačios partnerystės taisyklių paaiškinimas galėtų padėti dažniau pasinaudoti šia išeitimi;

37. palankiai vertina Europos koordinatorių, kurie šiandien atsakingi tik už prioritetinius projektus, vaidmens išplėtimą įtraukiant ir naujai apibrėžto TEN-T pagrindinius tinklus;

38. siūlo, kad koordinatoriai taip pat dalyvautų apibrėžiant ir įgyvendinant transporto veiksmingumo, kokybės ir saugos gerinimo priemones, kaip jau yra daroma kai kurių prioritetinių projektų atveju;

39. mano, kad galima taikyti kitokį koordinavimo būdą, kurį būtų galima pavadinti „makrozonų koordinavimu“. Pagal jį ES būtų suskirstyta į panašių ypatumų ir panašias sąlygas turinčias zonas taip panašioms valstybėms narėms sudarant sąlygas glaudžiau bendradarbiauti. Šis būdas taip pat leistų geriau koordinuoti labai ilgus koridorius, kurių pradžioje ir pabaigoje esantys regionai turi mažai ką bendro.

2009 m. spalio 7 d., Briuselis

*Regionų komiteto
pirmininkas*

Luc VAN DEN BRANDE