

**Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl EIB skolinimo transporto sektoriui politikos persvarstymo (nuomonė savo iniciatyva)**

(2011/C 318/09)

Pagrindinis pranešėjas **Jan SIMONS**

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas, vadovaudamasis savo Darbo tvarkos taisyklių 29 straipsnio 2 dalimi, 2011 m. gegužės 5 d. nusprendė parengti nuomonę savo iniciatyva dėl

*EIB skolinimo transporto sektoriui politikos persvarstymo*

Transporto, energetikos, infrastruktūros ir informacinės visuomenės skyriui pavesta atlikti Komiteto parengiamąjį darbą šiuo klausimu.

Kadangi darbas skubus (Darbo tvarkos taisyklių 59 straipsnis), Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas savo 473-iojoje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2011 m. liepos 13–14 d. (liepos 13 d. posėdis), pagrindiniu pranešėju paskyrė Jan Simons ir priėmė šią nuomonę 123 nariams balsavus už ir 3 susilaikius.

**1. Išvados ir rekomendacijos**

1.1 Transporto sektorius yra labai svarbus Europos investicijų bankui (EIB) ir atvirkščiai. Iš 2010 m. suteiktų 63 milijardų eurų vertės paskolų 13,2 milijardai eurų, t. y. 21 proc., skirti transporto sektoriui.

1.2 Kadangi netrukus Komisija turi pristatyti naujas transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) gaires, svarbu su EIB susitarti dėl tinkamiausio būdo finansuoti pagrindinės infrastruktūros tinklą ir konkrečius projektus atsižvelgiant į 2011 m. kovo 28 d. paskelbtoje baltojoje knygoje nurodytus svarbiausius tikslus.

1.3 Komitetas mano, kad atsižvelgiant į tai reikia persvarstyti 2007 m. EIB pristatytą EIB skolinimo transporto sektoriui politiką. Baltojoje knygoje žymiai labiau nei anksčiau pabrėžiamos investicijos tvarumo srityje, pavyzdžiui, tikslas iki 2050 m. šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimą, palyginti su 1990 m., sumažinti bent 60 proc., todėl ateityje projektams skiriamą finansavimą bus labiau nei anksčiau atsižvelgiama į minėtą tvarumo kriterijų.

1.4 Komitetas pritaria EIB nuomonei, kad skolinant visų pirma turi būti vadovaujama principu, pagal kurį reikia stengtis veiksmingiausiu, ekonomiškiausiu ir tvariausiu būdu patenkinti transporto paklausą. Todėl reikalingi visoms transporto rūšims taikomi sprendimai, kaip numatyta pagal veiksmingo atskirų transporto rūšių ir jų derinių naudojimo ir išorės sąnaudų internalizavimo principą, kurie yra logistikos grandinių pagrindas.

1.5 Komitetas nori dar kartą pabrėžti, kad EIB turi būti nešališkas ir objektyvus visų transporto rūšių atžvilgiu. Ypač kalbant apie ilgesnius atstumus, būtinas veiksmingas ir efektyvus atskirų transporto rūšių ir jų derinių naudojimas, kurį taikant geriausiai panaudojami kiekvienos iš pasirinktų transporto rūšių privalumai.

1.6 Komitetas visiškai pritaria antrajam svarbiausiam principui – plėtoti transeuropinį transporto tinklą (TEN-T).

1.7 Komitetas norėtų, kad trečiajame pagrindiniame principo – t. y. teikti pirmenybę projektams, susijusiems su geležinkeliais, miesto transportu, vidaus laivyba ir jūrų sektoriui – kuriuo EIB vadovaujasi savo pagrindinėse gairėse ir atrankos kriterijuose, būtų atsižvelgiama ne į pačią transporto rūšį, o į atitinkamas logistikos grandines siekiant kuo didesnės naudos šiltnamio efektą sukeliančių dujų mažinimo srityje.

1.8 Kalbant apie mokslinių tyrimų, technologinės plėtros ir inovacijų projektų finansavimą, Komitetas mano, kad yra teisinga finansuoti projektus, kuriuose numatyta spręsti problemą teršalų susidarymo vietoje.

1.9 Komitetas mano, kad persvarstydamas paskolų skyrimo gaires, EIB visų pirma turi atsižvelgti į visas logistikos grandines, transporto mazgus, pavyzdžiui, jūrų uostus, oro uostus ir įvairių rūšių transporto terminalus, kurie yra ypatingai svarbios logistikos platformos.

1.10 Atsižvelgiant į sudėtingą padėtį, susidariusią dėl viena vertus, plataus užmojo tikslo iki 2050 m. šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimą, palyginti su 1990 m., sumažinti 60 proc. ir, kita vertus, dėl finansų krizės, Komitetas mano, kad vienas iš tokiomis aplinkybėmis kylančių uždavinių – plėtoti naujas (viešojo ir privačiojo sektorių) finansavimo formas, pavyzdžiui, viešojo ir privačiojo sektorių partnerystę, galbūt atrankos būdu, kaip nurodyta 4.6.3 punkte.

1.11 Išsamų atsakymą į tris konkrečius EIB klausimus Komitetas nurodo parengtose savo nuomonėse, kurios išvardytos 4.7 ir kituose šios nuomonės punktuose.

**2. Įžanga**

2.1 Europos investicijų bankas (EIB), kaip ir EESRK, yra 1958 m. Romos sutartimi įkurtas Europos Sąjungos organas. Jis finansuoja projektus, sudarančius galimybę pasiekti Europos Sąjungos tikslus. EIB pats nebrangiai skolinasi pinigus ir juos savo ruožtu palankiomis sąlygomis skolina bankams ir įmonėms.

2.2 EIB turi „AAA“ kredito reitingą, kuris jam suteikia galimybę mažomis palūkanomis skolintis pinigų kapitalo rinkose. Po to EIB savo ruožtu šiuos pinigus palankiomis sąlygomis skolina įvairiais būdais:

- tiesiogiai skolina įmonėms arba kitoms struktūroms ir taip prisideda prie didelių projektų finansavimo (kurių biudžetas daugiau nei 25 milijonai eurų);
- skolina bankams, kurie savo ruožtu teikia paskolas mažesnio masto projektams, visų pirma mažosioms ir vidutinėms įmonėms;
- gali suteikti paskolos garantiją, užtikrinančią skolintojui visišką rizikos nebuvimą.

2.3 Projektų įgyvendinimo ir skirtų finansinių išteklių kontrolės srityje EIB yra užmezgęs glaudžius bendradarbiavimo santykius su tarptautine bankininkystės sistema ir kitomis ES institucijomis.

2.4 Kadangi įvairūs subjektai yra vienas kito labai priklausomi, ES institucijos nuolat kviečia EIB, kai persvarstoma ir derinama politika. Taip EIB dalyvauja rengiant Ministrų Tarybos posėdžius ir kai kurių Europos Parlamento komitetų darbe. Be to, bankas nuolat derina veiksmus su Europos Komisija.

2.5 EIB akcininkai – Europos Sąjungos valstybės narės. Jie kartu formuoja EIB kapitalą vadovaudamiesi principu, kad valstybės įnašas turi būti proporcingas jos ekonominiam svoriui Sąjungoje.

2.6 2010 m. EIB paskolos siekė 63 milijardus eurų, iš kurių 21 proc. (13,2 milijardai eurų) skirti transporto sektoriui. 2006–2010 m. laikotarpiu šio banko paskolos transporto sektoriui siekė 23,7 proc. visų suteikiamų paskolų. Išskyrus pačias valstybes nares, EIB yra svarbiausias paramos TEN-T projektams teikėjas.

2.7 2007 m. EIB paskelbė dokumentą „EIB skolinimo transporto sektoriui politikos perorientavimas“. Šiame dokumente išdėstomi pagrindiniai principai ir atrankos kriterijai, kurie sudarys galimybę geriau atsižvelgti į dėl klimato kaitos padarinių kylančias problemas ir toliau tenkinti didėjančių judumo poreikį. Dokumente taip pat nurodoma, kad atsižvelgiant į šios politikos raidos dinamiką reguliarius skolinimo transporto sektoriui politikos persvarstymas yra naudingas.

2.8 Šiuo metu, kai Komisija neseniai (2011 m. kovo 28 d.) paskelbė baltąją knygą ir netrukus pristatys persvarstytas TEN-T projektų gaires, ypač svarbu peržiūrėti ir suderinti EIB skolinimo transporto sektoriui politiką.

2.9 Pats EIB šiuo klausimu paskelbė pranešimą ir pradėjo viešas konsultacijas. Be svarbiausių dabartinių principų, Banką ypač domina šie trys klausimai:

2.9.1 Kaip EIB galėtų veiksmingiau prisidėti prie žiniomis ir inovacijomis grindžiamo pažangaus augimo tikslo įgyvendinimo? Šiuo požiūriu jis visų pirma omenyje turi naujų technologijų poveikį transportui.

2.9.2 Kaip bankas galėtų veiksmingiau padėti siekti tvaraus augimo tikslo ir padėti kurti tausiau išteklius naudojančią, ekologiškesnę ir konkurencingesnę ūkį? Šiam tikslui pasiekti būtina gerinti tvarų judumą ir kartu prisidėti mažinant eismo spūstis ir taršą, taip pat skatinant naudoti atsinaujinančiųjų išteklių energiją.

2.9.3 Kaip EIB galėtų padėti veiksmingiau įgyvendinti integracinio augimo tikslą ir skatinti užimtumą ir socialinę bei teritorinę sanglaudą? Šioje srityje visų pirma reikėtų nagrinėti pralaidumo kliūčių sumažinimo, tarpvalstybinės infrastruktūros, mišraus transporto mazgų, taip pat miestų, regionų ir periferinių regionų vystymo klausimus.

### 3. Bendrosios pastabos

3.1 Komitetas mano, kad naudinga ir būtina ankstyvajame etape reguliariai derinti ES politinių ir patariamųjų organų ir EIB veiksmus. Todėl Komitetas palankiai vertina EIB sprendimą prašyti EESRK parengti nuomonę savo iniciatyva dėl „EIB skolinimo transporto sektoriui politikos persvarstymo“.

3.2 Kaip nurodoma baltosios knygos išvadoje, transporto politika turi būti skatinamas transporto konkurencingumas ir kartu siekiama šiam sektoriui keliamo tikslo – iki 2050 m. šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimą, palyginti su 1990 m., sumažinti bent 60 proc. Iki 2030 m. užsibrėžtas tikslas – 20 proc., palyginti su 2008 m., sumažinti išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį. Komitetas mano, kad šiems tikslams pasiekti prireiks daug pastangų. Be to, tvaraus vystymosi srityje reiks ieškoti finansavimo projektams, kurie gali būti tvarumo požiūriu perspektyvūs. Šis klausimas išsamiai išdėstytas tyrimo grupės (TEN/454) dokumente dėl baltosios knygos „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“.

3.3 Apskritai, Komitetas pripažįsta, kad dabartinės (2007 m.) pagrindinės gairės, kuriomis vadovaujasi EIB skoldindamas transporto sričiai, yra tinkamos. Svarbiausias jų principas – stengtis kuo veiksmingiau, ekonomiškiau ir tvariau patenkinti transporto paklausą. Šiam tikslui pasiekti būtini įvairiausi visas transporto rūšis apimantys sprendimai. Komitetas laikosi nuomonės, kad tokia praktika atitinka veiksmingo atskirų transporto rūšių ir jų derinių naudojimo principą, kuriam Komitetas taip pat pritaria ir kuris tiek šiandien, tiek ateityje bus logistikos grandinių

ir objektyvaus, visuotinai pritaikomo, skaidraus ir aiškaus išorės sąnaudų internalizavimo pagrindas, kuriam pritarė visuomenė ir visų pirma būtų priimtinas visoms transporto rūšims <sup>(1)</sup>.

3.4 Vis dėlto Komitetas mano, kad galbūt tikslinga skirti finansavimą vienai kuriai nors transporto rūšiai, jei bus įsitikinta, kad toje logistikos grandinėje ekonominiu, tvarumo, saugumo ir socialiniu požiūriu pasiekta geriausių rezultatų.

3.5 Komitetas mano, kad EIB ir toliau turi būti nešališkas ir objektyvus visų transporto rūšių atžvilgiu. Kaip nurodoma baltojoje knygoje, vežant dideliais atstumais pageidautina naudoti veiksmingą ir efektyvų daugiarūšį vežimą, siekiant kuo geriau pasinaudoti kiekvienos iš pasirinktų transporto rūšių privalumais.

3.6 Komisija savo ruožtu mano, kad vežimui dideliais atstumu reikalingi specialūs krovinių vežimo koridoriai, kuriuose būtų efektyviai naudojama energija ir išmetama nedaug teršalų, taip mažinant poveikį aplinkai; be to, jie patrauklūs dėl patikimumo, nedidelių spūčių ir nedidelių eksploatavimo ir administravimo sąnaudų. Komitetas gali pritariti tokiai nuostatai, tačiau pageidautų, kad tokio požiūrio būtų laikomasi ir panašių keleiviniam transportui skirtų koridorių atveju.

3.7 Antrasis svarbiausias principas, kuriuo vadovaujasi EIB skirdama paskolas – transeuropinio tinklo raida. Turima omenyje ilgalaikės investicijos, kurios yra labai svarbios kuriant veiksmingą ES transporto sistemą. Komitetas taip pat skiria labai didelį dėmesį TEN-T tinklo kūrimui ir jo vystymui.

3.8 Trečiasis svarbiausias principas, kurio laikosi EIB – teikti pirmenybę projektams, susijusiems su geležinkeliais, eismu mieste, vidaus laivyba ir jūrų sektoriumi, kadangi investuojant į šias sritis bus sumažintas šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis, tenkantis vienai transporto priemonei. Komitetas atkreipia dėmesį į tai, kad mažinant išmetamus visų pirma turi būti atsižvelgta ne į pačią transporto rūšį, bet į visą susijusią logistikos grandinę. Be to, nuostata apsiriboti tik viena transporto rūšimi neatitiktų veiksmingo atskirų transporto rūšių ir jų derinių naudojimo principo, t. y. visų transporto rūšių stiprinimo siekiant užtikrinti įvairių transporto rūšių sąveiką logistikos grandinėse, visų pirma turint omenyje didelius atstumus.

3.9 Kalbant apie mokslinių tyrimų, technologinės plėtros ir inovacijų veiklai skiriamą EIB dėmesį ir šiai veiklai skiriamas lėšas bendradarbiaujant su transporto priemonių gamintojais, Komitetas mano, kad požiūris skatinti spręsti problemą teršalų susidarymo vietoje yra tinkamas, nes tokiu atveju atsižvelgiama ir į energijos vartojimo efektyvumo ir saugumo aspektus.

3.10 Dėl Europos gyventojų senėjimo, vis labiau senkančių iškastinio kuro išteklių, nuolat didėjančio urbanizacijos lygio, klimato kaitos ir plintančios globalizacijos smarkiai auga finansinių išteklių poreikiai. Komitetas mano, kad būtent dėl šių

priežasčių EIB pagrįstai siekia parengti nuoseklią finansavimo strategiją ir numatyti viešojo ir privataus sektorių vienas kitą papildantį finansavimą. Komitetas taip pat pasisako už tai, kad kiekvienos transporto rūšies atveju būtų internalizuojamos išorės sąnaudos vadovaujantis principu „teršėjas moka“ ir (arba) „naudotojas moka“, atsižvelgiant į jo lemtas sąnaudas ir reinvestuoti pelną į šių išorės sąnaudų mažinimo priemones. Būtent tai turi tapti galutiniu internalizavimo tikslu <sup>(2)</sup>.

#### 4. Konkrečios pastabos

4.1 Komitetas rekomenduoja didesnę dėmesį skirti ne tik tinklams, bet ir labai svarbiam transporto mazgų vaidmeniui – jūrų uostams, oro uostams ir įvairių rūšių transporto terminalams – kadangi jie yra logistikos centrai, todėl svarbu užtikrinti veiksmingą susisiekimą tarp jų ir nuo pakrantės nutolusių vietų. Komitetas pritaria EIB nuomonei, kuri taip pat patvirtinta baltojoje knygoje, kad veiksmingas atskirų transporto rūšių ir jų derinių naudojimas yra išeitis, kuri gali geriausiai padėti mažinti energijos nuostolius ir taršą.

4.2 Kalbant apie TEN infrastruktūros finansavimo kriterijus, svarbu ne tik optimizuoti transporto srautą, bet ir pabrėžti naudą, kurios reikėtų siekti energijos vartojimo ir teršalų išmetimo srityje. Šiuo požiūriu taip pat reikia atsižvelgti į TEN-T tinklo plėtrą į kaimynines ES šalis.

4.3 Rengiant naują infrastruktūros finansavimo sistemą prioritetą turi būti teikiamas TEN-T tinklo sukūrimui. Šioje srityje būtina atsižvelgti tiek į TEN-T programų, tiek struktūrinių bei Sanglaudos fondų investavimo strategijas. EESRK mano, kad būtina geriau koordinuoti Sanglaudos, struktūrinių ir investicijų fondų veiklą su transporto sektoriumi susijusia veikla siekiant kuo geriau panaudoti ES lėšas.

4.4 2011 m. kovo 28 d. paskelbtoje baltojoje knygoje Komisija teigia, kad investicijos į infrastruktūros objektus transporto poreikiui 2010–2030 m. pateikti sudarytų daugiau nei 1,5 trilijono eurų. Norint užbaigti TEN-T tinklą, iki 2020 m. reikia apie 550 mlrd. eurų, iš kurių beveik 215 mlrd. EUR bus skirti pagrindinėms infrastruktūros pralaidumo kliūtims pašalinti.

4.5 Komitetas mano, kad technologijų srityje ypač daug dėmesio reikėtų skirti projektams, kuriais siekiama mažinti išmetamą kenksmingų medžiagų kiekį jų susidarymo vietoje, tikslingai investuojant į mokslinius tyrimus ir technologijų plėtrą. Tokių priemonių reikėtų imtis ir ieškant alternatyvių kuro formų siekiant pakeisti iškastinį kurą.

4.6 EESRK suvokia sudėtingą padėtį turint omenyje, viena vertus, baltojoje knygoje nurodytą plataus užmojo tikslą iki 2050 m. šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimą, palyginti su 1990 m., sumažinti 60 proc. ir didelės finansinės pastangas, kurių prirėks šiam tikslui pasiekti, kita vertus, finansų krizę, kuri verčia atsargiai veikti finansų politikos srityje.

<sup>(1)</sup> OL C 317, 2009 m. gruodžio 23 d., p. 80–83 ir OL C 255, 2010 m. rugsėjo 22 d., p. 92–97.

<sup>(2)</sup> OL C 317, 2009 12 23, p. 80–83.

4.6.1 Vis dėlto Komitetas mano, kad tokia padėtis taip pat suteikia galimybę apsvarstyti, kaip kuo geriau paskirstyti turimus finansinius išteklius ir kartu yra iššūkis - plėtoti viešojo ir privačiojo sektoriaus naujas finansavimo formas.

4.6.2 Šiuo požiūriu galima apsvarstyti galimybę dalyvauti rengiant naujas transporto sektoriaus finansavimo priemones, kuriose vaidmuo galėtų tekti pensijų fondams ir draudimo bendrovėms.

4.6.3 Be to, finansuojant TENT-T tinklą, EESRK rekomenduoja sumaniai ir įvertinant kiekvieną atvejį pasinaudoti viešojo ir privačiojo sektorių partneryste atsižvelgiant į tai, kad valstybių narių patirtis viešojo ir privačiojo sektoriaus partnerystės (VPSP) srityje skiriasi. Be to, būtina pasitelkti ES finansines priemones (struktūriniai fondai, Sanglaudos fondas, TEN-T, EIB), kadangi jie yra nuoseklios finansavimo strategijos, kurioje bendrai sutelkti Europos ir nacionalinio lygmens viešojo ir privačiojo sektorių ištekliai, dalis. Siekiant, kad valdžios institucijoms būtų suteikta laisvė sudaryti viešojo ir privačiojo sektoriaus partnerystę, EESRK primena savo poziciją, kad reikėtų pakeisti VPSP apibrėžtį su valdžios sektoriaus skola susijusiose *Eurostato* procedūrose <sup>(3)</sup>.

4.7 Kalbant apie konkrečius EIB klausimus (2.9 punktą), EESRK nurodo anksčiau rengtas savo nuomones. Taigi, žemiau bus pateiktos nuorodos, taip pat svarbiausios punktų nuostatos.

4.7.1 Dėl pirmojo klausimo, t. y. žinių ir inovacijų indėlis siekiant pažangaus augimo ir naujų technologijų poveikis transportui, vertėtų susipažinti su šiais dokumentais:

— **TEN/419** „Skatinimas plačiau naudoti elektra varomas transporto priemones“ <sup>(4)</sup>. 1.1 punktas: siekti plačiau naudoti elektra varomas transporto priemones ir sumažinti transporto sektoriaus išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį; 1.6 punktas: EESRK ragina Europos Sąjungą ir valstybes nares bendromis jėgomis pradėti skatinti ir remti šį lemiamos reikšmės turintį perėjimą visomis turimomis galimybėmis;

— **TEN/382** „Pažangiųjų transporto sistemų diegimas“ <sup>(5)</sup>. 1.7 punktas: Komitetas pabrėžia, kad tokios infrastruktūros kūrimui Bendrija, valstybės narės ir privatus sektorius turėtų suteikti atitinkamą finansavimą;

— **TEN/362** „Europos jūrų ir jūrininkystės mokslinių tyrimų strategija“ <sup>(6)</sup>. 1.10 punktas: Todėl dokumentuose, kurie

bus vėliau parengti remiantis komunikatu, Komisija galėtų pateikti pasiūlymų dėl paramos toms jūrų ir jūrininkystės mokslinių tyrimų sritims, kurių neapima Europos mokslinių tyrimų strategijoje šiam tikslui numatytos priemonės; 3.6.4 punktas: taip pat labai svarbus struktūrinių fondų, Europos bendrosios programos ir kitų finansavimo šaltinių koordinavimas; ir

— **TEN/335** „Kelių transporto priemonių išmetami teršalai: konkrečios kovos su sąstingiu priemone“ <sup>(7)</sup>.

4.7.2 Norintiems daugiau sužinoti apie antrąjį klausimą - tvarus augimas ir apie tikslą kurti tausiau išteklius naudojantį, ekologiškesnį ir konkurencingesnį ūkį - nurodome šias nuomones:

— **TEN/399-400** „Darnusis ateities transportas. Europos transporto politika po 2010 m.“ <sup>(8)</sup>. 2.8 punkto pirmoji įtrauka: sparčiai didėja vyresnio amžiaus žmonių, pasikeitė keliavimo įpročiai, didėja viešųjų lėšų dalis pensijoms mokėti ir sveikatos priežiūrai, mažėja transportui skirtos viešosios lėšos; 4.15 būtina iš esmės keisti investavimą į infrastruktūrą;

— **TEN/412** „Europos transporto politika. Lisabonos strategija ir tvarus vystymasis“ <sup>(9)</sup>. 1.5 punktas: parengti naujas trans-europinio transporto tinklo gaires ir pasitelkti Europos investicijų banko paskatas; 1.8 punktas: yra sprendimų, kuriems reikalingas ryžtingas politinis apsisprendimas ir kurie susiję su didesniu finansiniu poveikiu;

— **TEN/297** „Energijos rūšių derinimas transporto srityje“ <sup>(10)</sup>. 5.4 punktas: transporto sektoriui skirtos subsidijos ES siekia apie 270–290 mlrd. Eurų; 8.13 punktas: Europos Komisija numatė 470 mln. eurų *Kuro elementų ir vandenilio bendrajai imonei* įsteigti; 8.15 punktas: *Zero Regio* projektas, kurį bendrai finansavo Europos Komisija, apima dviejų novatoriškų tiekimo objektų statybą ir eksperimentinį naudojimą;

— **TEN/376** „Kelių transportas 2020 m.: organizuotos pilietinės visuomenės lūkesčiai“ <sup>(11)</sup>. 1.9 punktas: reikia imtis atitinkamos infrastruktūros plėtros; 4.2 punktas: prireiks fizinės kelių ir transporto infrastruktūros kūrimo arba gerinimo (naikinant pralaidumo kliūtis) veiksmų;

— **TEN/336** „Transporto ir energetikos binomo raidos socialinės pasekmės“ <sup>(12)</sup>. 1.2.5 punktas: išplėsti rizikos pasidalijimo finansinės priemonės (RPPF) taikymo sritį;

<sup>(3)</sup> OL C 51, 2011 2 17, p. 59–66, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Komisijos komunikato Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Privačiųjų ir viešųjų investicijų telkimas ekonomikai gaivinti ir ilgalaikiams struktūriniams pokyčiams skatinti. Viešojo ir privačiojo sektorių partnerystės plėtojimas“.

<sup>(4)</sup> OL C 44, 2011 2 11, p. 47–52.

<sup>(5)</sup> OL C 277, 2009 11 17, p. 85–89.

<sup>(6)</sup> OL C 306, 2009 12 16, p. 46–50.

<sup>(7)</sup> OL C 317, 2009 12 23, p. 22–28.

<sup>(8)</sup> OL C 255, 2010 9 22, p. 110–115.

<sup>(9)</sup> OL C 354, 2010 12 28, p. 23.

<sup>(10)</sup> OL C 162, 2008 6 25, p. 52–61.

<sup>(11)</sup> OL C 277, 2009 11 17, p. 25–29.

<sup>(12)</sup> OL C 175, 2009 7 28, p. 43–49.

- **TEN/262** „Krovinio transporto logistika – tvariojo judumo pagrindas“<sup>(13)</sup>. 1.3 punktas: siekiant optimizuoti infrastruktūros fizinių tinklą, būtina panaudoti visus finansavimo šaltinius; 4.5.5 punktas: europinių tinklų statybai skirti daugiau Europos biudžeto lėšų; 4.5.6 punktas: apsvarstyti mišrios infrastruktūros statybos ir eksploataavimo finansavimo sistemos galimybę;
- **TEN/440** „Integruotos jūrų politikos tolesnio vystymo paramos programa“<sup>(14)</sup>. 2.9 punktas: tolesniam integruotos jūrų politikos įgyvendinimui iškilo pavojus, kadangi nepakanka lėšų; 2.10 punktas: reikia sukurti programą tolesniam integruotos jūrų politikos vystymui remti;
- **TEN/427** „Bendrijos finansinė parama energetikos srities projektams“<sup>(15)</sup>. 1.1 punktas: naudoti Europos fondus kaip daugiklio poveikį turinčią priemonę, paspartinančią investicijas energijos vartojimo efektyvumo ir atsinaujinančiosios energijos srityse; 2.2 punktas: sukurti specialią finansinę priemonę, skirtą remti energijos vartojimo efektyvumo ir atsinaujinančiosios energijos iniciatyvas;
- **TEN/404** „MVĮ ir visų pirma labai mažoms įmonėms palankios Europos Sąjungos energetikos politikos veiksmingumo didinimas“<sup>(16)</sup>. 1.2 punktas: remti investicijų finansavimą ir sukurti finansinę sinergiją tarp ES, valstybių narių ir verslo organizacijų. 1.3 punktas: į regioninių programų prioritetus įtraukti inovacijų rėmimą ir investicijų finansavimą;
- **TEN/366** „Transporto ir žemės naudojimo politikos derinimas siekiant tauseno miesto transporto“<sup>(17)</sup>. 5.2 punktas: ES skyrė lėšų investicijoms per struktūrinius ir sanglaudos fondus, taip pat per Europos investicijų banką; 5.3 punktas: atsižvelgiant į naujus klimato kaitos nulemtus iššūkius reikia, kad Europa dar kartą sutelktų visas pastangas;
- **TEN/381** „Konkurencingo krovinių vežimo Europos geležinkeliais tinklas“<sup>(18)</sup>. 4.1.2 punktas: Europos institucijoms teks svarbus vaidmuo padedant paskirstyti ES pagalbos priemones Europos geležinkelių tinklui, skirtam konkurencingam krovinių vežimui, plėtoti. Jos turės prisidėti prie kroviniams vežti skirtų geležinkelių koridorių finansavimo iš Transeuropinių transporto tinklų (TEN-T) biudžeto, Europos regioninės plėtros fondo ir Sanglaudos fondo bei paskolomis iš EIB.
- 4.7.3 Galiausiai nuomonę trečiuoju klausimu Komitetas išsamiai išdėstė daugelyje savo nuomonių, visų pirma dėl užimtumo ir socialinės bei teritorinės sanglaudos. Ypač siūlome susipažinti su šiais dokumentais:
- **TEN/276** „Transportas miestų ir didmiesčių aglomeracijose“<sup>(19)</sup>. 4.1 punktas: EESRK siūlo Komisijai dar kartą apsvarstyti lėšų skirstymo regioninės plėtros priemonėms taisykles. 4.5 punktas: Vertėtų parengti konkrečią ES paramos programą, kurios tikslas būtų skatinti judumą bei miestų ir (arba) regionų vystymo planavimą;
- **TEN/445** „ES transporto politikos socialiniai aspektai“<sup>(20)</sup>. 1.10.1 punktas: EESRK rekomenduoja patvirtinti prevencines priemones infrastruktūros srityje (pavyzdžiui, įrengti pakankamai saugių ir finansiniu požiūriu prieinamų keičiamųjų kelių transporto stovėjimo aikštelių ir geros kokybės geležinkelio, metro, tramvajaus ir autobusų stočių);
- **TEN/397** „ES jūrų transporto politika iki 2018 m.“<sup>(21)</sup>. 7.1 punktas: daugiau investuoti į uostų infrastruktūrą ir susisiekimą su rajonais, nutolusiais nuo pakrantės. Į šį aspektą reikėtų būtinai atsižvelgti persvarstant TEN-T politiką.
- **TEN/320** Žalioji knyga „Nauja mobilumo mieste kultūra“<sup>(22)</sup>. 1.5 punktas: EESRK pritaria, kad vykdant viešuosius pirkimus, susijusius su ES programų finansuojama infrastruktūra, būtų skatinami „žalieji pirkimai“ ir panaikintos kliūtys, su kuriomis susiduriama; 4.25 punktas: Kokios pridėtinės vertės galima ilgiam tikėtis, jei būtų teikiama tikslinė Europos pagalba ekologiško ir taupiai energiją vartojančio miesto transporto finansavimui?
- **TEN/401** „Tvarių ir ekologiškų darbo vietų skatinimas. ES energetikos ir klimato kaitos dokumentų paketas“<sup>(23)</sup>. 6.3 punktas: EESRK siūlo įsteigti „Europos valstybinį fondą“, kuris būtų remiamas EIB ir visų pirma specialiomis Europos centrinių bankų sistemomis ir ECB lėšomis. Šis fondas padėtų siekti efektyvaus energijos vartojimo ir energijos taupymo tikslų tam tikra prasme „Maršalo plano“. 6.4 punktas: EIB turėtų užtikrinti šių lėšų valdymą;
- **TEN/414** „Judumo mieste veiksmų planas“<sup>(24)</sup>. 1.10 punktas: Komitetas rekomenduoja veiksmingiau skirstyti Europos Sąjungos struktūrinių ir sanglaudos fondų lėšas, visų pirma sukurti konkrečią finansinę priemonę tvariam judumui mieste skatinti; 4.4.4 punktas: ragina geriau panaudoti turimus europinio finansavimo išteklius;

<sup>(13)</sup> OL C 168, 2007 7 20, p. 63–67.

<sup>(14)</sup> OL C 107, 2011 4 6, p. 64–67.

<sup>(15)</sup> OL C 48, 2011 2 15, p. 165–166.

<sup>(16)</sup> OL C 44, 2011 2 11, p. 118–122.

<sup>(17)</sup> OL C 317, 2009 12 23, p. 1–6.

<sup>(18)</sup> OL C 317, 2009 12 23, p. 94–98.

<sup>(19)</sup> OL C 168, 2007 7 20, p. 77–86.

<sup>(20)</sup> OL C 248, 2011 8 25, p. 22.

<sup>(21)</sup> OL C 255, 2010 9 22, p. 103–109.

<sup>(22)</sup> OL C 224, 2008 8 30, p. 39–45.

<sup>(23)</sup> OL C 44, 2011 2 11, p. 110–117.

<sup>(24)</sup> OL C 21, 2011 1 21, p. 56–61.

- **TEN/388** „TEN-T politikos peržiūra“ <sup>(25)</sup>. 2.6 punktas: nuo 1996 m. Europos Parlamentui ir į įvairius transporto infrastruktūros bendros svarbos projektus investuota 400 milijardų eurų. 2.7 punktas: dar reikia 500 milijardų eurų investicijų. 3.4 punktas: Komiteto rekomendacija – finansinės priemonės turi atspindėti tikslus, o ne priešingai. 3.16 punktas: Komitetas mano, kad siekiant veiksmingesnio ir naudingo ES finansų naudojimo turėtų būti įsteigtas organas, kuris koordinuotų lėšų panaudojimą.

2011 m. liepos 13 d., Briuselis

*Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto  
pirmininkas*  
Staffan NILSSON

---

<sup>(25)</sup> OL C 318, 2009 12 23, p. 101–105.