

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė. Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl Europos infrastruktūros tinklų priemonės, kuriuo panaikinami reglamentai (ES) Nr. 1316/2013 ir (ES) Nr. 283/2014

(COM(2018) 438 final – 2018/0228 (COD))

(2018/C 440/33)

Pranešėjas: **Aurel Laurențiu PLOSCEANU**

Bendrapranešėjis: **Graham WATSON**

Konsultavimasis	Europos Parlamentas, 2018 6 14 Europos Sąjungos Taryba, 2018 7 3
Teisinis pagrindas	SESV 172, 194 ir 304 straipsniai
Atsakingas skyrius	Transporto, energetikos, infrastruktūros ir informacinės visuomenės skyrius
Priimta skyriuje	2018 9 6
Priimta plenarinėje sesijoje	2018 9 19
Plenarinė sesija Nr.	537
Balsavimo rezultatai	144/0/1
(už / prieš / susilaikė)	

1. Išvados ir rekomendacijos

1.1. Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas (EESRK) pasisako už didesnę Europos infrastruktūros tinklų priemonės (EITP) biudžetą po 2020 m., kuriame dotacijos ir toliau sudarytų didžiąją dalį. Yra nemažai transporto, energetikos ir skaitmeninės infrastruktūros projektų, kurie gyvybiškai svarbūs ES konkurencingumui, tačiau neduoda investicijų grąžos, kurios reikia privatiems investuotojams pritraukti. Šiuo atveju reikia tvirtos ES ir nacionalinių valdžios institucijų išsipareigojimo.

1.2. EESRK rekomenduoja, kad Europos Komisija ir valstybės narės projektų lygmeniu toliau skatintų trijų sektorių sinergiją, kuri šiuo metu yra ribota dėl biudžetinės sistemos nelankstumo projektų tinkamumo ir išlaidų tinkamumo finansuoti atžvilgiu.

1.3. EESRK rekomenduoja, kad Komisija ir toliau teiktų techninę paramą (pagal EITP programos paramos veiksmus), kad brandūs ir kokybiški projektai atitiktų reikalavimus paramai gauti, ir remtų tokio pobūdžio paramos tęstinumą, kartu atnaujinant vertinimo kriterijus, kad būtų lengviau nustatyti projektų pridėtinę vertę. Reikėtų imtis tolesnių žingsnių administraciniais reikalavimams supaprastinti, ir ne tik mažų dotacijų atžvilgiu.

1.4. EESRK ragina teisėkūros institucijas neatsisakyti ankstesniame EITP reglamente priimto išsipareigojimo „didžiąją dalį“ energetikos biudžeto išleisti elektros energijos projektams. Tai svarbu siekiant užtikrinti, kad EITP derėtų su ES klimato ir energetikos politika ir kad daugiametėje finansinėje programoje (DFP) EITP netaptų dideliu iš iškastinio kuro gaunamos energijos projektų finansavimo šaltiniu. Svarbu, kad 2021–2027 m. laikotarpio EITP šis išsipareigojimas būtų sustiprintas, o ne susilpnintas.

1.5. EESRK mano, kad 13 straipsnyje išvardytus skyrimo kriterijus reikėtų papildyti visų rūšių energijos (elektros, dujų, šilumos ir kt.) tiekimo saugumu ir konkrečiais išmetamo anglies dioksido kiekio sumažinimo tikslais, kuriuos turėtų pasiekti kiekvienas projektas.

1.6. EESRK pabrėžia, kad EITP turi būti orientuota į tuos energetikos projektus, kurie gali užtikrinti ES didesnę energetinę nepriklausomybę ir energijos tiekimo saugumą. Naudojant EITP paramą taip pat reikėtų sukurti naujų elektros energijos kaupyklų.

1.7. EESRK rekomenduoja kitoje DFP padidinti EITP programos finansavimą. Dėl dotacijų paskirstymo tarp trijų sektorių EESRK rekomenduoja apsvarstyti kiekvieno sektoriaus finansų poreikius, pavyzdžiui, susijusius su imlumu kapitalui ir investicijų grąža, pirmenybę teikiant investicijoms, kurios negali būti finansuojamos rinkos, siekiant išsaugoti didelį patikimumą ir patrauklumą investuotojams.

1.8. Todėl EESRK rekomenduoja padidinti bendrą EITP skiriamą biudžetą, atsižvelgiant į ypač didelę šių dviejų sektorių svarbą vidaus rinkai.

1.9. EESRK pabrėžia, kad tiek Komisija, tiek valstybės narės turi išlaikyti savo įsipareigojimą siekti EITP pagrindinių transporto politikos tikslų: iki 2030 m užbaigti Transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) pagrindinį tinklą ir pereiti prie netaršaus, konkurencingo, inovatyvaus ir susietojo susisiekimo, iki 2025 m. taip pat sukuriant pagrindą ES alternatyviųjų degalų įkrovimo infrastruktūrai. Šiuo požiūriu labai svarbios daugiarūšio transporto ir tarpvalstybinės jungtys.

1.10. EESRK ragina teisėkūros institucijas užtikrinti visuotinę ir sąžiningą projektų, kurie gauna EITP finansavimą, konkurenciją, praktiškai laikantis abipusiškumo ir naudojant tokias sutarčių sąlygas, kurios derintų efektyvumą ir sąžiningą rizikos padalijimą.

1.11. EESRK rekomenduoja teisėkūros institucijoms užtikrinti, kad atitinkamose konkursų procedūrose galėtų dalyvauti tik įmonės iš šalių, kuriose atitinkamos rinkos yra atviros, tuo realiai laikantis abipusiškumo, ir kad naudojama standartinė sutarties forma atitiktų projekto tikslus ir aplinkybes. Sutarties sąlygos turėtų būti parengtos, taip, kad būtų sąžiningai paskirstyta su sutartimi susijusi rizika, pirmiausia siekiant geriausios kainos ir efektyviausio sutarties įgyvendinimo. Šis principas turėtų būti taikomas nepriklausomai nuo to, kokios – tarptautinės ar nacionalinės – standartinės sutarties formos yra naudojamos (remiantis 2017 m. lapkričio 1 d. ERPB „Pirkimų politikos ir taisyklių“ 3.21 taisykle).

1.12. EESRK labai pritaria pasiūlymui į 2021–2027 m. EIPT įtraukti tarpvalstybinį bendradarbiavimą atsinaujinančiosios energijos gamybos srityje. EESRK mano, kad bendra veiksmų atsinaujinančiųjų išteklių srityje vizija EITP atveju turėtų apimti europinį iš atsinaujinančiųjų išteklių pagamintos elektros tinklą, kuris leistų efektyviau integruoti atsinaujinančiosios energijos technologijas ir geriau atspindėti esamą žemyne turimų technologijų potencialą.

1.13. EESRK teigiamai vertina sprendimą įtraukti atsinaujinančiųjų išteklių energijos įrenginius į tinkamų finansuoti EITP energetikos srities projektų sąrašą ir rekomenduoja šią nuostatą iš dalies pakeisti įtraukiant ir didelio masto projektus, ir nedidelių projektų grupes, kad visos technologijos galėtų sąžiningai konkuruoti dėl finansavimo.

1.14. EESRK rekomenduoja, kad 3 straipsnyje išvardyti EITP tikslai būtų išplėsti ir apimtų ne tik palankesnių sąlygų tarpvalstybiniam bendradarbiavimui atsinaujinančiosios energijos srityje sudarymą, bet ir aiškiai paminėtų atsinaujinančiųjų energijos išteklių panaudojimą.

1.15. EESRK pažymi, kad 15 straipsnio c punkte žemės išsigijimas nepriskiriamas tinkamoms finansuoti išlaidoms ir ragina teisėkūros institucijas apsvarstyti, ar tam tikriems projektams ir technologijoms tai būtų privalumas ar trūkumas. Kai kuriuose sektoriuose, pavyzdžiui, transporto ir atsinaujinančiųjų išteklių energijos, žemės išsigijimas pareikalauja ne tokios jau mažos investicijų dalies.

1.16. EESRK primena Komisijai, kad tarpvalstybinės energetinės tarpusavio jungtys yra svarbūs atsinaujinančiųjų išteklių integravimo veiksniai, ne vien todėl, kad jie leidžia dideliais atstumais perduoti iš atsinaujinančiųjų šaltinių pagamintą elektrą, skatina švaresnių ir pigesnių elektros šaltinių naudojimą Europoje, bet ir todėl, kad šios jungtys užtikrina būtiną sistemos lankstumą.

1.17. EESRK rekomenduoja visiškai pasinaudoti galimybėmis, kurių gali suteikti energijos tinklų skaitmeninimas ir pažangiųjų tinklų, į kuriuos integruota atsinaujinančioji energija, sukūrimas, ir pataria Komisijai ieškoti būdų, kaip šiuo etapu būtų galima pasinaudoti EITP skaitmeninio ir energetikos sektoriaus sinergija. EESRK pažymi, kad 2014–2020 m. EITP trūko pažangiųjų tinklų projektų, iš dalies dėl kliūčių finansavimui žemesnio lygmens skirstomojo tinklo projektams, palyginti su aukštos įtampos energijos perdavimo tinklo projektais.

1.18. EESRK rekomenduoja, kad EITP taip pat turėtų užtikrinti, kad veiktų mechanizmai, kurie leistų patvirtinti, kad transporto tikslais naudojama atsinaujinančioji energija, pavyzdžiui, naudojant atsinaujinančiosios energijos kilmės garantijų sertifikatus.

1.19. EESRK pabrėžia būtinybę prioritetą teikti dideliems ES masto transporto skaitmeninimo projektams, tokiems kaip ERTMS (Europos geležinkelių eismo valdymo sistema), SESAR (Bendro Europos dangaus oro eismo valdymo mokslinių tyrimų programa) ir autonominis vairavimas. Kad pagrindiniam tinklui būtų sukurta ERTMS, iki 2030 m. reikia investuoti 15 mlrd. EUR. Visą ES apimantis didelio masto projektas bus finansuojamas subsidijomis iš skirtingų EITP branduolių, privačių lėšų ir „InvestEU“ elementų derinio.

1.20. EESRK ragina užtikrinti, kad TEN-T tinkle veiktų 5G ryšys, kuris yra nepaprastai svarbus.

1.21. EESRK ragina imtis priemonių, pavyzdžiui, sukurti veiksmingos kontrolės priemonių, šiuolaikiškų nakvynės galimybių, pakankamų ir tinkamai įrengtų stovėjimo vietų.

1.22. EESRK taip pat mano, jog reikėtų apsvarstyti galimybę gerinti komunikacijos apie EIPT pasiekimus būdus. Šiuo atveju naudinga būtų numatyti komunikacijos biudžetą. Reikėtų pagalvoti ir apie didesnio nuspėjamumo užtikrinimą.

1.23. EESRK rekomenduoja pagalvoti apie papildomus veiksmus viso programos potencialo išnaudojimui, atsižvelgiant į tai, kad EITP intervencija buvo lemiama pradedant daugelį projektų ir atsiskleidė kaip didelis tiek viešųjų, tiek privačių investicijų katalizatorius. Reikia siekti pagerinti papildomą EITP ir kitų programų (pvz., „Europos horizontas“, „InvestEU“ ir Sanglaudos fondo) ryšį, kad būtų išvengta dubliavimosi ir būtų optimizuoti biudžeto ištekliai.

1.24. EESRK mano, kad sanglaudai skiriamas finansavimas yra svarbus siekiant užbaigti pagrindinių tinklų atkarpas sanglaudos valstybėse narėse ir rekomenduoja EK ir valstybėms narėms kitoje DFP nustatyti, kad Sanglaudos fondo dalis ir toliau būtų tiesiogiai valdoma EITP. EITP transporto prioritetai turi būti remiami Europos regioninės plėtros fondo lėšomis. Bet kuriuo atveju lėšos turi likti reikalavimus atitinkančios valstybės narės žinioje.

1.25. EESRK siūlo pakoreguoti vertinimo metodiką, nes EITP sėkmės negarantuoja vien skiriamų pinigų kiekis ir remiamų projektų skaičius.

EESRK siūlo patobulinti EITP vertinimo metodiką. 2014–2020 m. laikotarpio pabaigoje reikėtų atlikti realų kiekybinį (kokybinį) užbaigtų projektų ir tų, kurių statybos darbai gerokai pasistūmėję į priekį, vertinimą. EESRK ragina, *inter alia*, peržiūrėti TEN-T kūrimo pažangą ir keleivių ir krovinių srautų pokyčius. EERK taip pat ragina atlikti TEN-T projektų socialinę ekonominę sąnaudų ir naudos analizę, kuria būtų atsižvelgta į atitinkamą socialinę, ekonominę, su klimatu susijusią ir ekologinę naudą ir sąnaudas.

1.26. EESRK ragina susitarti dėl konkrečių priemonių bendriems klimato apsaugos tikslams pasiekti.

1.27. EESRK ragina pagrindiniuose infrastruktūros projektuose atsižvelgti į metropolius, įvertinant, ar jie gali gauti Sanglaudos fondo finansavimą.

1.28. EESRK rekomenduoja imtis konkrečių priemonių esamos infrastruktūros, kuri tebėra turimo tinklo ir įrengtosios galios pagrindas, modifikavimo, techninio pertvarkymo ar atnaujinimo patrauklumui užtikrinti.

1.29. EESRK pritaria tam, kad pagal EITP tiek fiziniu, tiek technologiniu požiūriu būtų vystoma dvejojo naudojimo civilinė ir gynybinė infrastruktūra (pvz., ERTMS ir SESAR), ir naujajame geopolitiniame tarptautiniame kontekste rekomenduoja laikytis atviro ir proaktyvaus požiūrio (Trijų jūrų iniciatyva ir kt.).

1.30. EESRK rekomenduoja, kad EITP pirmenybė būtų teikiama investicijoms į TEN-T tarpvalstybinę infrastruktūrą siekiant užtikrinti nuoseklius pajėgumus ir išvengti visų transporto rūšių pralaidumo kliūčių, kad būtų sukurtas visiškai integruotas transporto tinklas.

2. Komisijos pasiūlymo pristatymas

2.1. Pasiūlymu siekiama nustatyti EITP teisinį pagrindą laikotarpiui po 2020 m. ir jis teikiamas 27 valstybių narių Sąjungai.

2.2. 2018 m. gegužės 2 d. Komisijos pasiūlymas dėl DFP po 2020 m. ⁽¹⁾ numato EITP skirti 42 265 mln. EUR, kaip nurodoma toliau:

EITP 2021–2027 m.	(Sumos dabartinėmis kainomis – EUR)
Transportas, Iš jų:	30 615 493 000
— Bendrasis paketas	12 830 000 000
— Įnašas iš Sanglaudos fondo	11 285 493 000
— Parama kariniam mobilumui užtikrinti	6 500 000 000
Energetika	8 650 000 000
Skaitmeninė ekonomika	3 000 000 000
BENDRA SUMA	42 265 493 000

2.3. Europos vizija – užtikrinti, kad Europoje nebežūt žmonės, sumažėtų išmetamų teršalų kiekis ir susisiekimas vyktų be popierinių kelionės dokumentų, kad ji taptų pasaulio lydere atsinaujinančiosios energijos srityje ir pirmųjų skaitmeninės ekonomikos srityje.

2.4. Pagal EITP plėtojant transeuropinius tinklus (TEN) remiamos investicijos į transporto, energetikos ir skaitmeninę infrastruktūrą ir skatinamas tarpvalstybinis bendradarbiavimas atsinaujinančiosios energijos gamybos srityje. Tie tinklai ir tarpvalstybinis bendradarbiavimas yra labai svarbūs bendrosios rinkos veikimui ir yra strategiškai reikšmingi siekiant sukurti energetikos sąjungą bei bendrąją skaitmeninę rinką ir plėtojant tvaraus transporto rūšis.

2.5. 2021–2027 m. DFP užsibrėžtas platesnio užmojo klimato aspekto integravimo į visas ES programas tikslas – kad klimato politikos tikslams pasiekti būtų skiriama iš viso 25 % ES išlaidų. Manoma, kad EITP įnašas bus didžiausias – klimato tikslams numatyta skirti 60 % šios priemonės finansinio paketo.

2.6. Dėl poreikio ateityje mažinti priklausomybę nuo iškastinio kuro ir šią ekonomiką skaitmeninti transporto, energetikos ir skaitmeninių sektorių konvergencija turės vis didėti. Todėl reikėtų kuo geriau pasinaudoti visų trijų sektorių sinergijos teikiamais privalumais, kad ES paramos veiksmingumas ir efektyvumas būtų patys didžiausi. Siekiant paskatinti teikti tarpsektorinius pasiūlymus ir teikti jiems pirmenybę, siūlomų veiksmų sinergijos mastas bus vertinamas pagal skyrimo kriterijus.

2.7. Transporto sektoriuje EITP siekiama padėti užbaigti abu transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) etapus (pagrindinį tinklą – iki 2030 m. ir labiau išplėtotą tinklą – iki 2050 m.). Apskaičiuota, kad siekiant užbaigti įgyvendinti TEN-T pagrindinį tinklą 2017–2030 m. laikotarpiu bus užtikrinta 7,5 mln. darbo metų, o Sąjungos BVP iki 2030 m. papildomai išaugs 1,6 %

⁽¹⁾ COM(2018) 321 final.

2.8. Pirmą kartą savo istorijoje Sąjunga turėtų finansuoti dvejopos paskirties civilinio ir karinio transporto projektus naudodama EITP.

2.9. Energetikos sektoriuje dėmesys skiriamas tam, kad būtų baigti kurti transeuropiniai energetikos tinklai plėtojant bendro intereso projektus, susijusius su tolesne energijos vidaus rinkos integracija ir tinklų sąveikumu tarpvalstybiniu ir tarpsektoriniu mastu; siekiant darnaus vystymosi ir mažinant priklausomybę nuo iškastinio kuro, visų pirma integruojant atsinaujinančiuosius energijos išteklius, taip pat užtikrinant energijos tiekimo saugumą, be kita ko, didinant infrastruktūros pažangumą ir ją skaitmeninant.

2.10. Skaitmeninės ekonomikos srityje EITP padeda užtikrinti, kad visi piliečiai, įmonės ir viešojo administravimo įstaigos gautų kuo daugiau naudos iš bendrosios skaitmeninės rinkos.

2.11. Transporto, energetikos ir skaitmeninės ekonomikos infrastruktūra bus įvairiu mastu remiama pagal keletą ES finansinių programų ir priemonių, įskaitant EITP, Europos regioninės plėtros fondą (ERPF), Sanglaudos fondą ir programas „Europos horizontas“, „InvestEU“ bei LIFE.

2.12. Veiksmis pagal programą reikėtų proporcingai spręsti rinkos nepakankamumo arba neoptimalaus finansavimo problemas, siekiant nedubliuoti ir neišstumti privačiojo finansavimo ir aiškiai orientuotis į Europos pridėtinę vertę.

2.13. 2018 m. vasario 13 d. EK patvirtino *ex-post* vertinimų rezultatus⁽²⁾, atsižvelgdama į penkis kriterijus: veiksmingumą, efektyvumą, aktualumą, suderinamumą ir Europos pridėtinę vertę. Toliau pateikiama keletas ištraukų:

- EITP yra veiksminga ir tikslinga investavimo į TEN transporto, energetikos ir skaitmeniniame sektoriuose priemonė. Nuo 2014 m. pagal ją buvo investuota 25 mlrd. EUR, o ES investicijos į infrastruktūrą siekė apie 50 mlrd. EUR.
- Pagal EITP teikiant paramą tarpvalstybinio pobūdžio junglumo projektams visose valstybėse narėse sukuriama didelė Europos pridėtinė vertė.
- Pirmą kartą sanglaudos biudžeto dalis (transporto sektoriui skirta 11,3 mlrd. EUR parama) buvo vykdoma tiesioginio valdymo būdu pagal EITP sistemą.
- EITP buvo toliau naudojamos ir kuriamos naujoviškos finansinės priemonės. Tačiau jų diegimas buvo ribotas dėl naujų ESIF teikiamų galimybių.
- Įgyvendinant EITP taip pat buvo išbandyta įvairių sektorių sinergija, tačiau ši užmoji suvaržė dabartinės teisinės ir biudžeto sistemos apribojimai. Turėtų būti siekiama didesnio sektorių politikos gairių ir EITP lankstumo sudarant palankias sąlygas sinergijai ir labiau atsižvelgiant į technologijų plėtrą ir prioritetus, tokius kaip skaitmeninimas, kartu spartinant priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo procesą ir sprendžiant bendrus visuomenės uždavinius, pvz., kibernetinio saugumo srityje.

2.14. Komisija siūlo tęsti naujos programos įgyvendinimą trijuose EITP sektoriuose, taikant tiesioginį valdymą, už kurį būtų atsakinga EK ir jos Inovacijų ir tinklų programų vykdomoji įstaiga (INEA).

2.15. Siūlomu biudžetu bus padengtos visos būtinos veiklos išlaidos, skirtos programai įgyvendinti, ir žmoniškųjų išteklių išlaidos bei kitos administracinės išlaidos, susijusios su programos valdymu.

2.16. Palyginti su 2014–2020 m. EITP, bus sukurtas paprastesnis, bet ir išsamesnis veiklos rezultatų planas, pagal kurį bus stebimas tikslų įgyvendinimas ir indėlis siekiant ES politikos tikslų. Įgyvendinimo ir pažangos stebėjimo rodikliai bus pirmiausia susiję su:

- veiksmingais ir sujungtais tinklais ir infrastruktūra pažangiam, tvariam, integraciniam, saugiam ir patikimam susisiekimui užtikrinti, taip pat pritaikymu karinio mobilumo reikalavimams;

⁽²⁾ COM(2018) 066 final.

- indėliu į jungtis ir rinkos integraciją, energijos tiekimo saugumą ir darnų vystymąsi mažinant priklausomybę nuo iškastinio kuro; indėliu į tarpvalstybinį bendradarbiavimą atsinaujinančiosios energijos srityje;
- indėliu visoje ES diegiant skaitmeninio ryšio infrastruktūrą.

3. Bendrosios ir konkrečios pastabos

3.1. EESRK pabrėžia strateginę EITP programos svarbą vidaus rinkos integracijos, pažangiojo susisiekimo požiūriu ir dėl galimybės įgyvendinant šią programą sukurti apčiuopiamą pridėtinę vertę piliečiams, socialinei sanglaudai ir verslui, užtikrinti klestėjimą ir pridėtinę vertę visai ES.

TEN-T projektams iki 2017 m. pabaigos pagal EITP programą „Transportas“ jau skirta 21,3 mlrd. EUR dotacijų, kurios padėjo iš viso pritraukti 41,6 mlrd. EUR investicijų.

3.2. 2018 m. bus pasirašyti nauji dotacijų susitarimai, rengiantis paskelbti kvietimą teikti paraiškas dėl derinamojo finansavimo, kurį vykdant EITP dotacijos bus derinamos su privačiu finansavimu, įskaitant finansavimą iš Europos strateginių investicijų fondo (ESIF). Apskaičiuota, kad kiekvienas milijardas eurų, investuotų į TEN-T pagrindinį tinklą, sukurs iki 20 000 darbo vietų.

3.3. EESRK apskritai teigiamai vertina 2021–2027 m. laikotarpiui skirtą Europos Komisijos pasiūlymą dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl Europos infrastruktūros tinklų priemonės, kuriuo panaikinami reglamentai (ES) Nr. 1316/2013 ir (ES) Nr. 283/2014.

3.4. EESRK pripažįsta, kad EITP yra viena iš sėkmingiausių ES programų ir pabrėžia strateginę EITP svarbą integruojant vidaus rinką, baigiant kurti energetikos sąjungą, užtikrinant pažangųjį susisiekimą ir ES galimybei sukurti apčiuopiamos pridėtinės vertės piliečiams, socialinei sanglaudai ir įmonėms.

3.5. EESRK mano, kad kitoje DFP reikėtų padidinti EITP programos finansavimą ir jį geriau paskirstyti, kad būtų išsaugotas didelis patikimumas ir patrauklumas investuotojams. Dėl nepakankamo biudžeto gali būti sunku užbaigti kurti TEN-T ir TEN-E tinklus ir dėl to, iš tiesų, nuvertėtų jau padarytos viešųjų lėšų investicijos.

3.6. EESRK pabrėžia, kad investicijos į skaitmeninius, novatoriškus ir darnaus transporto projektus turi būti spartinamos siekiant pereiti prie ekologiškesnės, tikrai integruotos, modernios, visiems prieinamos, saugesnės ir efektyvios transporto sistemos. Socialinę sanglaudą ES lygmeniu reikia stiprinti didinant viešąsias investicijas į ES ir regioninę pridėtinę vertę kuriančius projektus.

3.7. EESRK mano, kad projektų lygmeniu trijų sektorių sinergija šiuo metu yra ribota dėl biudžeto sistemos nelankstumo projektų tinkamumo ir išlaidų tinkamumo finansuoti atžvilgiu.

3.8. EESRK teigiamai vertina teikiamą techninę paramą, kad brandūs ir kokybiški projektai atitiktų reikalavimus paramai gauti ir pritaria tam, kad būtų remiamas tokio pobūdžio paramos tęstinumas, kartu atnaujinant vertinimo kriterijus, kad būtų lengviau nustatyti projektų kuriamą pridėtinę vertę. Reikėtų imtis tolesnių žingsnių administraciniam reikalavimams supaprastinti, ir ne tik mažų dotacijų atžvilgiu.

3.9. EESRK pabrėžia, kad tiek Komisija, tiek valstybės narės turi išlaikyti savo įsipareigojimą siekti EITP pagrindinių politikos tikslų: iki 2030 m. užbaigti kurti TEN-T pagrindinį tinklą ir pereiti prie netaršaus, konkurencingo, inovatyvaus ir susietojo susisiekimo, iki 2025 m. taip pat sukuriant pagrindą ES alternatyviųjų degalų įkrovimo infrastruktūrai. Šiuo požiūriu labai svarbios daugiarūšio transporto ir tarpvalstybinės jungtys.

3.10. EITP turi būti orientuota į tuos energetikos projektus, kurie gali užtikrinti ES didesnę energetinę nepriklausomybę ir energijos tiekimo saugumą. Naudojant EITP paramą taip pat reikėtų sukurti elektros energijos kaupyklą.

3.11. EESRK mano, kad tarpvalstybinės energetinės tarpusavio jungtys yra svarbūs atsinaujinančiųjų išteklių integravimo veiksniai, ne vien todėl, kad jie leidžia dideliais atstumais perduoti iš atsinaujinančiųjų šaltinių pagamintą elektrą, bet ir todėl, kad šios jungtys užtikrina būtiną sistemos lankstumą.

3.12. Reikėtų stiprinti Europos koordinatorių vaidmenį, kad būtų galima atlikti kruopštų užbaigtų projektų, projektų, kurių statybos darbai gerokai pasistūmėję į priekį, realių pasiekimų ir išliekančių pralaidumo kliūčių įvertinimą. Komisija turi užtikrinti, kad nustatant prioritetinius konkursų pasiūlymus būtų atsižvelgiama į šių jų įvertinimą.

3.13. EESRK mano, kad transporto sektorius turėtų visapusiškai pasinaudoti skaitmeninių ir inovatyvių technologijų teikiamomis galimybėmis, ir mano, kad nauja inovatyvi transporto infrastruktūra yra patrauklesnė investicijoms, ypač privataus sektoriaus investicijoms.

3.14. EESRK mano, kad investicijos į transporto sektorių, ypač į transeuropinius transporto tinklus (TEN-T), yra labai svarbios Europos augimui ir darbo vietų kūrimui. Todėl Komitetas pasisako už didesnę EITP biudžetą po 2020 m., kuriame dotacijos ir toliau sudarytų didžiąją dalį. Iš tiesų, yra nemažai transporto infrastruktūros projektų, kurie gyvybiškai svarbūs ES konkurencingumui, tačiau neduoda investicijų grąžos, kurios reikia privatiems investuotojams pritraukti. Todėl šiuo atveju jiems reikia didelio ES ir nacionalinių valdžios institucijų išpareigojimo.

3.15. EK turėtų išsaugoti EITP finansinį pajėgumą nepalietę ir nemažinti jo dar labiau kitų programų (Europos strateginių investicijų fondo (ESIF), Europos gynybos pramonės plėtros programos (EGPPP)) naudai.

3.16. EESRK pabrėžia būtinybę prioritetą teikti dideliems ES masto transporto skaitmeninimo projektams, tokiems kaip ERTMS, SESAR ir autonominis vairavimas. Kad šie projektai būtų įgyvendinti reikia derinti išteklius: EITP viešasis lėšas ir privačias lėšas, kurias garantuoja „InvestEU“. Ne mažiau svarbu, kad TEN-T tinkle veiktų 5G ryšys. 1995–2016 m. ERTMS įdiegta tik 8 % 51 000 km pagrindinio tinklo koridorių; dirbant tokiu tempu, ERTMS įdiegti visame pagrindiniame tinkle prireiks daugiau nei 200 metų. Norint projektą užbaigti iki 2030 m., prireiks 15 mlrd. EUR investicijų ir gerokai paspartinti programą, tada bus galima užtikrinti sklandų Europos geležinkelių eismą ir didesnę jo pajėgumą, saugumą ir punktualumą.

3.17. Elektromobilumas yra svarbi perėjimo prie darniojo transporto dalis ir suteikia galimybių užtikrinti transporto priemonių ir tinklo sąveikavimą, kai elektromobilių baterijos kaupiamasis pajėgumas naudojamas tinklo lankstumui palaikyti. Visoje ES reikėtų didelį prioritetą teikti sąveikumui transporto priemonių prijungimo prie tinklo sąsajose. EITP taip pat turėtų užtikrinti, kad veiktų mechanizmai, kurie leistų patvirtinti, kad transporto tikslais naudojama atsinaujinančioji energija, pavyzdžiui, naudojant atsinaujinančiosios energijos kilmės garantijų sertifikatus.

3.18. Sėkmingam EITP įgyvendinimui labai svarbi sinergija. Tokios sinergijos pavyzdžiai būtų elektra varomų transporto priemonių įkrovimo priegios, kuriose tiekama atsinaujinančiųjų išteklių elektros energija, saulės fotovoltinė energija aprūpinamos pastogės automobiliams ir transporto priemonių prijungimo prie tinklo technologijų vystymas.

3.19. Reikėtų apsvarstyti kelių transporto sektoriaus elektrifikacijos galimybę. Sunkvežimių ir autobusų atveju, reikėtų 10 milijardų EUR, kad atskaitiniu laikotarpiu būtų galima elektrifikuoti apie 7 000 km autostradų.

3.20. ES transporto infrastruktūra vystoma ir rekonstruojama vis dar fragmentiškai ir kelia didelių sunkumų pajėgumo ir finansavimo požiūriu. Strategiskai svarbu užtikrinti ir darnų augimą, darbo vietų kūrimą ir konkurencingumą bei socialinę ir teritorinę sanglaudą ES.

3.21. Transporto infrastruktūrai tenka 11,2 milijono darbuotojų. Apskritai EITP sistemoje reikia atsižvelgti į poreikius ir darbo sąlygas. EESRK ragina imtis priemonių, pavyzdžiui, sukurti veiksmingos kontrolės priemonių, šiuolaikiškų nakvynės galimybių, pakankamų ir tinkamai įrengtų stovėjimo vietų.

3.22. EESRK pastebi, kad toks, koks pateiktas dabar, Komisijos pasiūlymas reiškia, kad susilpninamas ankstesnis įsipareigojimas „didžiąją dalį“ energetikos sektoriui skiriamų lėšų išleisti elektros energijos projektams. EESRK teigiamai vertina Komisijos lūkestį, kad iki programavimo laikotarpio pabaigos to bus laikomasi dabartinėje EITP. Šio įsipareigojimo vykdymas yra būtinas norint užtikrinti, kad EITP atitiktų ES klimato ir energetikos politiką.

3.23. Kalbant apie atsinaujinančiųjų išteklių energijos įrenginių įtraukimą į reikalavimus atitinkančių EITP energetikos srities projektų sąrašą, ši procesą reikėtų keisti įtraukiant ir didelio masto projektus, ir nedidelių projektų grupes. Tai svarbus dalykas, norint geriau panaudoti atsinaujinantiesiems energijos ištekliams skiriamas ES lėšas, kaip išdėstyta naujos redakcijos Atsinaujinančiųjų energijos išteklių direktyvoje.

3.24. Pripažįstame, kad palyginamosiomis kainomis 2021–2027 m. asignavimai EITP ir įnašas iš Sanglaudos fondo reiškia, kad finansavimas sumažinamas 12–13 % Šį aspektą reikėtų peržiūrėti. Be to, svarbu įgyvendinti EITP transporto prioritetus. Europos regioninės plėtros fondo dalis, kuria paramą gaunančios valstybės narės nepasinaudojo per pirmuosius trejus metus, skiriama tai pačiai šaliai atsižvelgiant į šiuos prioritetus.

3.25. Atliekant EITP laikotarpio vidurio įvertinimą, nepaisant labai apčiuopiamo daugumos projektų pobūdžio, daugiausia dėmesio buvo skiriama kiekybiniam aspektams.

3.26. 2014–2020 m. laikotarpio pabaigoje reikėtų atlikti realų kiekybinį (kokybinį) užbaigtų projektų ir tų, kurių statybos darbai gerokai pasistūmėję į priekį, vertinimą.

3.27. Projekte nenumatytas projektų veiksmingumo įvertinimas, ką Europos Audito Rūmai kritikavo savo 2018 m. ataskaitoje. Todėl EESRK ragina atlikti, *inter alia*, TEN-T kūrimo pažangą ir keleivių ir krovinių srautų pokyčius. Be to EERK ragina atlikti TEN-T projektų socialinę ekonominę sąnaudų ir naudos analizę, kuria būtų atsižvelgta į atitinkamą socialinę, ekonominę, su klimatu susijusią ir ekologinę naudą ir sąnaudas.

3.28. EESRK teigia, kad EITP sėkmės negarantuoja vien skiriamų pinigų kiekis ir remiamų projektų skaičius. Reikėtų koreguoti vertinimo metodiką.

3.29. EESRK taip pat mano, jog reikėtų apsvarstyti galimybę gerinti komunikacijos apie EITP pasiekimus būdus. Taip pat teikia didesnio nuspėjamumo.

3.30. Europos metropoliai yra tie ES regionai, kuriuose eismas yra didžiausias; beveik viso transporto išvykimo vieta ar kelionės tikslas yra koks nors metropolis. EESRK ragina pagrindiniuose infrastruktūros projektuose atsižvelgti į aglomeracijas, įvertinant, ar jos gali gauti Sanglaudos fondo finansavimą.

3.31. EESRK teigiamai vertina faktą, kad remiantis 2017 m. lapkričio mėn. bendru komunikatu ⁽³⁾ ir 2018 m. kovo mėn. veiksmų planu ⁽⁴⁾ pirmą kartą istorijoje EITP 6,5 mlrd. EUR parems civilinę ir karinę dvejopo naudojimo transporto infrastruktūrą, tuo siekiant padidinti karinį mobilumą ES.

3.32. EESRK palankiai vertina dokumente „Karinio mobilumo veiksmų planas“ iškeltus tikslus ir pritaria Gynybos sąjungai tiek infrastruktūros gerinimo, tiek sinergijos skatinimo požiūriu. Dvejopo naudojimo civilinę ir gynybos infrastruktūrą reikia vystyti kartu su TEN-T tinklu, taip pat tuose regionuose, kuriuose karinė rizika didžiausia.

2018 m. rugsėjo 19 d., Briuselis

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto
pirmininkas
Luca JAHIER

⁽³⁾ Briuselis, 2017 11 10, JOIN(2017) 41 final, Bendras komunikatas Europos Parlamentui ir Tarybai „Karinio mobilumo gerinimas Europos Sąjungoje“

⁽⁴⁾ Briuselis, 2018 3 28 JOIN(2018) 5 final, Bendras komunikatas Europos Parlamentui ir Tarybai dėl karinio mobilumo veiksmų plano.