

**Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl pakeisto pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2021/1153 bei Reglamentas (ES) Nr. 913/2010 ir panaikinamas Reglamentas (ES) Nr. 1315/2013**

(COM(2022) 384 final/2 – 2021/0420 (COD))

(2023/C 75/28)

Pagrindinis pranešėjas **Stefan BACK**

Prašymas pateikti nuomonę	Europos Parlamentas, 2022 10 3 Europos Sąjungos Taryba, 2022 10 6
Teisinis pagrindas	Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 172 ir 304 straipsniai
Atsakingas skyrius	Transporto, energetikos, infrastruktūros ir informacinės visuomenės skyrius
Priimta plenarinėje sesijoje	2022 10 27
Plenarinė sesija Nr.	573
Balsavimo rezultatai	
(už / prieš / susilaikė)	155 / 0 / 0

### 1. Išvados ir rekomendacijos

1.1. EESRK atkreipia dėmesį į tai, kad savo nuomonėje dėl pasiūlymo persvarstyti TEN-T ir Krovinių vežimo geležinkeliais koridorių reglamentus<sup>(1)</sup> (toliau – TEN-T pasiūlymas<sup>(2)</sup>) jis palankiai įvertino tai, kad daugiau dėmesio skiriama jungtims su kaimyninėmis šalimis, įskaitant šalis partneres ir narystės siekiančias šalis.

1.2. TEN-T pasiūlymas buvo paskelbtas 2021 m. gruodžio mėn.; vėliau 2022 m. vasario mėn. prasidėjo Rusijos išpuolis prieš Ukrainą. EESRK pritaria pakeistame pasiūlyme pateiktam vertinimui, kad tai pakeitė geopolitinės aplinkos suvokimą, išryškino ES pažeidžiamumą dėl nenumatytų destruktivių įvykių už jos ribų ir parodė, kad formuojant ES politiką ES vidaus rinkos ir jos transporto tinklo negalima vertinti atskirai.

1.3. Dėl šios padėties pagrįstai atkreiptas dėmesys į tai, kad reikia skubiai padėti Ukrainai, be kita ko, tobulinant transporto jungtis su ES, kad būtų išlaikytas ir padidintas judumas bei krovinių srautas tarp Ukrainos ir ES. Visų pirma, būtina padėti iš Ukrainos išvežti javus, nes naudotis Juodosios jūros uostais, kuriuos blokuoja Rusija, nėra galimybės.

1.4. EESRK sutinka, kad spartus alternatyvių logistikos maršrutų kūrimas pasitelkus visas ES ir Ukrainą jungiančias transporto rūšis yra labai svarbus Ukrainos ekonomikai ir ekonomikos atsigavimui, taip pat pasaulio maisto rinkų stabilizavimui ir apsirūpinimo maistu saugumui.

1.5. EESRK taip pat pritaria komunikate dėl solidarumo koridorių išdėstytam veiksmų planui, kuriuo siekiama atnaujinti tarpvalstybines jungtis (kelių–kelių, geležinkelių–kelių ir geležinkelių–geležinkelių) tarp ES ir Ukrainos, įskaitant papildomus sienos kirtimo punktus, ir įvertinti TEN-T pagrindinio tinklo koridorių išplėtimą Ukrainoje.

1.6. EESRK taip pat palankiai vertina tai, kad veiksmų plane numatyti ir EITP kvietimai teikti paraiškas, kurie padės tikslingai nukreipti paramą pirmiausia tiems projektams, kuriais siekiama padidinti ES ir Ukrainos transporto tinklų sąveikumą ir junglumą.

<sup>(1)</sup> OL C 290, 2022 7 29, p. 120.

<sup>(2)</sup> COM(2021) 812 final.

1.7. Todėl EESRK visiškai pritaria TEN-T išplėtimui į Ukrainą ir Moldovą pagal orientacinius žemėlapius, įtrauktus į pakeisto pasiūlymo IV priedą; tai yra savalaikis pasiūlymas, kuris ilginiui galėtų pradėti teikti pridėtinę vertę, visų pirma plečiant galimybes užtikrinti sklandų ir nenutrūkstamą transporto srautą tarp Ukrainos ir ES.

1.8. EESRK visiškai pritaria aiškiai politinei žinia, kuri perduodama jungtis Ukrainoje padarant vienu iš svarbiausių TEN-T prioritetų, t. y. Europos transporto koridorių prioritetu su stipria įgyvendinimo sistema – koordinatoriais, darbo planais, įvairiomis darbo grupėmis, o pagal TEN-T pasiūlymą – įpareigojimu įgyvendinimo aktu suteikti darbo planams teisinę galią.

1.9. Tačiau EESRK apgailestauja, kad nei bendrosios nuostatos dėl bendradarbiavimo su trečiosiomis šalimis, nei nuostatos dėl Europos transporto koridorių ir horizontaliųjų prioritetų priemonės įgyvendinimo nėra teisinis pagrindas koridorių prioritetus ar jų įgyvendinimo sistemą, įskaitant koordinatorių, valdymą, Europos koordinatoriaus darbo planą ar įgyvendinimo aktą, taikyti trečiosiose šalyse.

1.10. Todėl EESRK prašo sukurti tvirtą ir patikimą tų jungčių, kurios turi būti laikomos Europos transporto koridorių dalimi, įgyvendinimo sistemą, galbūt stiprinant bendradarbiavimo su trečiosiomis šalimis darbo grupes ir didinant jų skaičių.

1.11. Be to, atsižvelgiant į dabartines politines aplinkybes ir laikantis nustatytų sankcijų, atrodo tikslinga panaikinti orientacines TEN-T jungtis Rusijoje ir Baltarusijoje.

1.12. EESRK stebisi, kad į pakeistą pasiūlymą įtrauktas aiškus įsipareigojimas apsvarstyti galimybę atkurti jungtis Baltarusijoje ir Baltarusijos ir ES valstybių narių jungtis, jei šalis vystysis demokratijos linkme, nors panašaus įsipareigojimo Rusijos atžvilgiu nėra. EESRK mano, kad reiktų vengti tokio pobūdžio įsipareigojimų ateityje.

1.13. EESRK atkreipia dėmesį į tai, kad valstybių narių jungčių su Rusija panaikinimas kai kurioms valstybėms narėms kėlė sunkumų, nes kai kurios iš tų jungčių tebėra svarbios susisiekimui atitinkamoje valstybėje narėje. EESRK rekomenduoja deramą dėmesį skirti galimai tų jungčių reikšmei ES viduje.

1.14. EESRK sutinka, kad taip pat akivaizdžiai reikia spręsti skirtingo vėžės pločio ES ir Ukrainoje klausimą, nors pokyčiams šioje srityje įgyvendinti gali prireikti šiek tiek laiko, todėl mažai tikėtina, kad jais bus galima išspręsti skubias ir neatidėliotinas veiksmingumo problemas.

1.15. EESRK siūlo, kad perėjimo prie ES standartinio 1 435 mm vėžės pločio reikalavimas būtų taikomas tik Europos transporto koridoriams, siekiant užtikrinti nuoseklų ir gerai koordinuotą perėjimą, atsižvelgiant į tai, kad valstybių narių pareiga parengti perėjimo planus taikoma tik tiems koridoriams.

1.16. EESRK įspėja, kad pasiūlymas, pagal kurį bet kokia nauja pagrindinio arba visuotinio transeuropinio transporto tinklo geležinkelių infrastruktūra turėtų būti statoma pagal ES standartinį 1 435 mm vėžės plotį, galėtų sukelti labai sudėtingų vidaus nuoseklumo problemų valstybėse narėse, kurių vėžės plotis skiriasi.

## 2. Bendrosios pastabos. Aplinkybės

2.1. *Jungtys su Ukraina ir Moldova bei jungčių Rusijoje ir Baltarusijoje bei su Rusija ir Baltarusija panaikinimas ir (arba) sumažinimas*

2.1.1. 2021 m. gruodžio mėn. Komisijos pateiktą 2022 m. liepos 27 d. pasiūlymą iš dalies pakeisti TEN-T pasiūlymą <sup>(3)</sup> (toliau – pakeistas pasiūlymas) paskatino Rusijos karas prieš Ukrainą ir jo poveikis tiekimo grandinėms, kurio metu išryškėjo TEN-T jungčių su kaimyninėmis šalimis partnerėmis svarba.

<sup>(3)</sup> COM(2022) 384 final.

2.1.2. Gruodžio mėn. Komisijos pasiūlymo (TEN-T pasiūlymas) 9 straipsnyje numatytas bendradarbiavimas su trečiosiomis šalimis siekiant sujungti TEN-T su jų infrastruktūra ir skatinti tvarų ekonomikos augimą bei konkurencingumą. Akcentuoti šie klausimai: TEN-T politikos taikymas trečiojoje šalyje, sienų kontrolės procedūros ir stebėjimas, kuriais būtų sudaromos sąlygos sklandžiam eismo srautui, atitinkamų infrastruktūros jungčių užbaigimas, sąveikumas, palankesnių sąlygų vandens transportui sudarymas ir IRT sistemų kūrimas. Susijusiuose žemėlapiuose nurodoma pagrindinio ir visuotinio tinklo būklė pagal TEN-T reglamento <sup>(4)</sup> kriterijus.

2.1.3. Europos transporto koridoriams nustatyti konkretūs kriterijai, kurie skiriasi nuo kriterijų, taikomų pagrindiniam ir visuotiniam tinklui. Koridoriai yra strategiškai svarbiausios TEN-T dalys (TEN-T pasiūlymo 7 straipsnis), kuriose nustatyti konkretūs bendrieji prioritetai, kurie skiriasi nuo pagrindinio ir visuotinio tinklų prioritetų (12 ir 13 straipsniai), ir specialios įgyvendinimo taisyklės (V skyriaus 50–54 straipsniai).

2.1.4. Komisijos komunikate dėl ES ir Ukrainos solidarumo koridorių <sup>(5)</sup> nustatyti keli infrastruktūros uždaviniai, kuriuos ES ir jos kaimyninės šalys turi spręsti, kad paremtų Ukrainos ekonomiką bei atsigavimą ir spręstų tiekimo ir susisiekimo tarp ES, Ukrainos ir pasaulio rinkų klausimus. Jame siūloma įvertinti Europos transporto koridorių išplėtimą į Ukrainą ir Moldovą siekiant apsaugoti importą ir eksportą, taip pat javų eksportą iš Ukrainos. 2022 m. gegužės mėn. buvo pasirašytas Aukšto lygio susitarimas dėl Ukrainos TEN-T orientacinių žemėlapių.

2.1.5. 2022 m. liepos 14 d. Komisija priėmė deleguotąjį reglamentą su orientaciniais TEN-T tinklo Ukrainoje ir Moldovoje žemėlapiais, kad TEN-T standartai būtų taikomi ir kaimyninėse šalyse, siekiant sudaryti sąlygas sklandžiam susisiekimui. Šie žemėlapiai dabar įtraukti į pakeistą pasiūlymą, į kurį taip pat įtraukti žemėlapiai, apimantys keletą TEN-T koridorių į Ukrainą ir Moldovą.

2.1.6. Pakeistame pasiūlyme taip pat pašalintos orientacinės TEN-T jungtys Rusijoje ir Baltarusijoje.

2.1.7. Be to, jungtys, jungiančios valstybių narių tinklą su orientacinėmis TEN-T jungtimis Rusijoje ir Baltarusijoje, buvo sumažintos ir įtrauktos į visuotinį tinklą.

## 2.2. Vėžės plotis

2.2.1. Komunikate dėl Ukrainos solidarumo koridorių taip pat nurodytos kliūtys, atsirandančios dėl Ukrainos 1 520 mm vėžės pločio ir ES 1 435 mm vėžės pločio skirtumo. Atsižvelgiant į šiuo metu nepakankamus perkrovimo pajėgumus, tai sukelia sunkumų.

2.2.2. Pakeistame pasiūlymu siekiama suderinti pagrindinio ir visuotinio tinklo vėžės plotį ES, kad galiausiai būtų pasiektas bendras 1 435 mm vėžės plotis. Nauja geležinkelių infrastruktūra turi būti statoma atsižvelgiant į tokį vėžės plotį, o valstybės narės, kurių vėžės plotis visiškai ar iš dalies skiriasi, per dvejus metus nuo šio reglamento įsigaliojimo parengia esamų geležinkelio linijų Europos transporto koridoriuose perėjimo prie 1 435 mm vėžės pločio planą. Planai derinami su atitinkamomis kaimyninėmis valstybėmis narėmis.

2.2.3. Perėjimo planuose nurodomos geležinkelio linijos, kurios nebus keičiamos, o tokiam sprendimui pagrįsti pateikiama sąnaudų ir naudos analizė, taip pat nurodomas poveikis sąveikumui.

2.2.4. Su perėjimo planais susiję infrastruktūros ir investicijų planavimo prioritetai turėtų būti įtraukti į pirmąjį už Europos transporto koridorių, kurių dalis yra krovinio geležinkelio linijos, kurių vėžės plotis neatitinka Europos standarto, atsakingo Europos koordinatoriaus darbo planą.

2.2.5. Įpareigojimas suderinti vėžės plotį (TEN-T pasiūlymo 15 ir 16 straipsniai) netaikomas Airijai.

## 3. Bendrosios pastabos

3.1. EESRK pažymi, kad savo nuomonėje dėl TEN-T pasiūlymo jis palankiai įvertino tai, kad daugiau dėmesio skiriama jungtims su kaimyninėmis šalimis, įskaitant šalis partneres ir narystės siekiančias šalis.

<sup>(4)</sup> 2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1315/2013 dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių, kuriuo panaikinamas Sprendimas Nr. 661/2010/ES (OL L 348, 2013 12 20, p. 1).

<sup>(5)</sup> COM(2022) 217 *final*.

3.2. TEN-T pasiūlymas buvo paskelbtas 2021 m. gruodžio mėn.; vėliau 2022 m. vasario mėn. prasidėjo Rusijos išpuolis prieš Ukrainą. EESRK pritaria pakeistame pasiūlyme pateiktam vertinimui, kad tai pakeitė geopolitinės aplinkos suvokimą, išryškino ES pažeidžiamumą dėl nenumatytų destruktivių įvykių už jos ribų ir parodė, kad formuojant ES politiką ES vidaus rinkos ir jos transporto tinklo negalima vertinti atskirai.

3.3. Dėl šios padėties pagrįstai atkreiptas dėmesys į tai, kad reikia skubiai padėti Ukrainai, be kita ko, tobulinant transporto jungtis su ES, kad būtų išlaikytas ir padidintas judumas bei krovinių srautas tarp Ukrainos ir ES. Visų pirma, būtina padėti iš Ukrainos išvežti javus, nes naudotis Juodosios jūros uostais, kuriuos blokuoja Rusija, nėra galimybės.

3.4. Klausimas apie būtinybę imtis priemonių tinkamam judumui ir transporto srautui tarp ES ir Ukrainos užtikrinti pirmą kartą buvo iškeltas pirmiau minėtame komunikate dėl ES ir Ukrainos solidarumo koridorių ir nuo to laiko buvo sprendžiamas įvairiomis priemonėmis, be kita ko, skatinant tinkamos infrastruktūros plėtrą pasitelkiant TEN-T jungtis su Ukraina ir orientacinę jų plėtrą į Ukrainą pagal TEN-T pasiūlymo nuostatas dėl bendradarbiavimo su trečiosiomis šalimis.

3.5. EESRK sutinka, kad spartus alternatyvių logistikos maršrutų kūrimas pasitelkus visas ES ir Ukrainą jungiančias transporto rūšis yra labai svarbus Ukrainos ekonomikai ir ekonomikos atsigavimui, taip pat pasaulio maisto rinkų stabilizavimui ir apsirūpinimo maistu saugumui.

3.6. EESRK taip pat atkreipia dėmesį į tai, kad reikia skubiai padidinti atitinkamų terminalų ir sienos perėjimo punktų, pavyzdžiui, punktų su dviguba vėže, pajėgumus, kaip nurodyta komunikate dėl solidarumo koridorių.

3.7. EESRK taip pat pritaria komunikate dėl solidarumo koridorių išdėstytam veikslių planui, kurio tikslas atnaujinti tarpvalstybines jungtis (kelių-kelių, geležinkelių-kelių ir geležinkelių-geležinkelių) tarp ES ir Ukrainos, įskaitant papildomus sienos kirtimo punktus, ir įvertinti TEN-T pagrindinio tinklo koridorių išplėtimą į Ukrainą, siekiant pagerinti susisiekimą su ES plėtojant ES standartinės vėžės geležinkelio linijas tiek Ukrainoje, tiek Moldovoje, ir pagerinti susisiekimą Reino ir Dunojaus koridoriais bei jo tinkamumą laivybai, kad būtų užtikrintas veiksmingesnis eismas.

3.8. EESRK taip pat palankiai vertina tai, kad veikslių plane numatyti ir EITP kvietimai teikti paraiškas, kurie padės tikslingai nukreipti paramą pirmiausia tiems projektams, kuriais siekiama padidinti ES ir Ukrainos transporto tinklų sąveikumą ir junglumą.

3.9. Todėl EESRK visiškai pritaria TEN-T išplėtimui į Ukrainą ir Moldovą pagal orientacinius žemėlapius, įtrauktus į pakeisto pasiūlymo IV priedą; tai yra savalaikis pasiūlymas, kuris ilgainiui galėtų pradėti teikti pridėtinę vertę, visų pirma plečiant galimybes užtikrinti sklandų ir nenutrūkstamą transporto srautą tarp Ukrainos ir ES.

3.10. EESRK atkreipia dėmesį į tai, kad pakeisto pasiūlymo IV priede pateiktuose Ukrainos TEN-T infrastruktūros orientaciniuose žemėlapuose jungtys, terminalai, uostai ir oro uostai priskiriami pagrindiniam arba visuotiniam tinklui pagal TEN-T pasiūlymo 9 straipsnio 2 dalį.

3.11. Pasitelkus pakeisto pasiūlymo III priede pateiktus žemėlapius, orientacinės jungtys Ukrainos viduje taip pat įtrauktos į Europos transporto koridorius, kuriais Šiaurės jūros ir Baltijos jūros koridorius, Skandinavijos ir Viduržemio jūros koridorius, Baltijos jūros ir Adrijos jūros koridorius, Reino ir Dunojaus koridorius ir Baltijos jūros ir Juodosios jūros koridorius išplečiami taip, kad apimtų Ukrainą.

3.12. EESRK visiškai pritaria aiškiai politinei žinia, kuri perduodama jungtis Ukrainoje padarant vienu iš svarbiausių TEN-T prioritetų, t. y. Europos transporto koridorių prioritetu su stipria įgyvendinimo sistema – koordinatoriais, darbo planais, įvairiomis darbo grupėmis, o pagal TEN-T pasiūlymą – įpareigojimu įgyvendinimo aktu suteikti darbo planams teisinę galią.

3.13. Tačiau EESRK apgailestauja, kad nei bendrosios nuostatos dėl bendradarbiavimo su trečiosiomis šalimis, nei nuostatos dėl Europos transporto koridorių ir horizontaliųjų prioritetų priemonės įgyvendinimo nėra teisinis pagrindas išplėsti koridorių prioritetų ar jų įgyvendinimo sistemos, įskaitant koordinacinius, valdymą, Europos koordinatoriaus darbo planą ar įgyvendinimo aktą, taikymo trečiosiose šalyse. Tik 52 straipsnio 3 dalies f punkte dėl koridorių valdymo leidžiama sudaryti bendradarbiavimo su trečiosiomis šalimis darbo grupes, tačiau neatrodo, kad dėl to pasikeistų nuostatų dėl transeuropinių koridorių taikymo sritis.

- 3.14. Todėl EESRK prašo sukurti tvirtą ir patikimą tų jungčių, kurios turėtų būti laikomos Europos transporto koridorių išplėtimu, įgyvendinimo sistemą, galbūt stiprinant bendradarbiavimą su trečiosiomis šalimis ir didinant jų skaičių.
- 3.15. Be to, atsižvelgiant į dabartines politines aplinkybes ir laikantis nustatytų sankcijų, atrodo tikslinga panaikinti orientacines TEN-T jungtis Rusijoje ir Baltarusijoje.
- 3.16. Tačiau EESRK stebisi, kad į pakeistą pasiūlymą įtrauktas aiškus įsipareigojimas apvarstyti galimybę atkurti jungtis Baltarusijoje ir Baltarusijos ir ES valstybių narių jungtis, jei šalis vystysis demokratijos linkme pagal ES planą šiuo tikslu, tačiau panašių planų Rusijos atžvilgiu nenurodyta. Nors konkretaus ES plano dėl demokratijos Rusijoje galbūt nėra, sunku suprasti skirtingus požiūrius. Todėl EESRK rekomenduoja vengti tokio įsipareigojimo ateityje.
- 3.17. EESRK atkreipia dėmesį į tai, kad valstybių narių jungčių su Rusija panaikinimas sudaro sunkumų kai kurioms valstybėms narėms. Pavyzdžiui, Suomijos transporto ministras kritikuoja bendrą šių priemonių pobūdį, nes kai kurios iš šių jungčių tebėra svarbios susisiekimui atitinkamoje valstybėje narėje. EESRK rekomenduoja deramą dėmesį skirti galimai tų jungčių reikšmei ES viduje.
- 3.18. EESRK sutinka, kad taip pat akivaizdžiai reikia spręsti skirtingo vėžės pločio ES ir Ukrainoje klausimą, nors pokyčiams šioje srityje įgyvendinti gali prireikti šiek tiek laiko, todėl mažai tikėtina, kad jais bus galima išspręsti skubias ir neatidėliotinas veiksmingumo problemas.
- 3.19. EESRK atkreipia dėmesį į tai, kad siūlomais 15 ir 16 straipsnių ir naujo 16a straipsnio pakeitimais išplėstas reikalavimas pereiti prie 1 435 mm vėžės pločio ir sumažinta galimybė pasirinkti kito pločio vėžes. Atsižvelgiant į tai, kad reikalavimas pereiti prie 1 435 mm pločio vėžės daugiausia įgyvendinamas Europos transporto koridoriuose, nes perėjimo planai, kuriuos turi parengti visos valstybės narės, apima tik tuos koridorius, bendras įpareigojimas tiesti visiškai naujas 1 435 mm vėžės pločio geležinkelio linijas atrodo nesuderinamas su 16a straipsnio esme, t. y. užtikrinti nuoseklumą ir sklandų geležinkelių transporto eismą transeuropiniuose koridoriuose.
- 3.20. Todėl EESRK siūlo, kad reikalavimas pereiti būtų taikomas tik Europos transporto koridoriuose, siekiant užtikrinti nuoseklų ir gerai koordinuotą perėjimą.
- 3.21. EESRK stebisi siūlomo 16a straipsnio 1 dalyje nustatytu bendru įpareigojimu bet kokią naują geležinkelių infrastruktūrą statyti taikant Europos standartinio nominalaus 1 435 mm pločio vėžę, akivaizdžiai neatsižvelgiant į aplinkinio tinklo konfigūraciją, nes dėl šio įpareigojimo valstybėse narėse, kuriose vėžės plotis yra kitoks, gali atsirasti labai sudėtingų vidaus nuoseklumo problemų ir kliūčių.
- 3.22. Verta pažymėti, kad išimčių taikymo galimybių sumažinimas kitokiam vėžės pločiui sukėlė susirūpinimą, pavyzdžiui, Suomijoje, kurioje abejojama pasiūlymo proporcingumu šiuo atžvilgiu.

Bruselis, 2022 m. spalio 27 d.

*Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto  
pirmininkė*  
Christa SCHWENG

---