

REZOLIUCIJA ⁽¹⁾**dėl ES ir Rytų partnerystės šalių bendradarbiavimo infrastruktūros srityje: bendrų kelių, geležinkelių ir oro transporto projektų**

(2015/C 315/02)

EURONEST PARLAMENTINĖ ASAMBLĖJA,

- atsižvelgdama į 2013 m. spalio 23 d. Europos Parlamento rezoliuciją „Europos kaimynystės politika: siekis stiprinti partnerystę. Europos Parlamento pozicija dėl 2012 m. ataskaitų“,
 - atsižvelgdama į Europos Parlamento rezoliucijas dėl Europos kaimynystės politikos peržiūros ir jos rytų aspekto, taip pat dėl Armėnijos Respublikos, Azerbaidžano Respublikos, Baltarusijos Respublikos, Gruzijos, Moldovos Respublikos ir Ukrainos,
 - atsižvelgdama į Rytų partnerystės aukščiausiojo lygio susitikime (Vilnius, 2013 m. lapkričio 28–29 d.) priimtą bendrą deklaraciją „Rytų partnerystė. Kelias tolyn“,
 - atsižvelgdama į Komisijos komunikatą Tarybai ir Europos Parlamentui „ES ir kaimyniniai regionai. Naujas požiūris į bendradarbiavimą transporto srityje“ (COM(2011) 415) ir į Komisijos Europos Sąjungos kaimynystės transporto planą, apimančią aviacijos sektorių, jūrų ir vidaus vandenų transportą, kelių ir geležinkelių transportą ir infrastruktūros jungtis,
 - atsižvelgdama į ES valstybių narių bei Rytų partnerystės šalių partnerių ministrų, atsakingų už transportą, ir Europos Komisijos atstovų bendrą deklaraciją dėl Rytų partnerystės bendradarbiavimo transporto srityje ateities,
 - atsižvelgdama į 3116-ajame Transporto, telekomunikacijų ir energetikos tarybos posėdyje patvirtintas Tarybos išvadas dėl bendradarbiavimo transporto srityje su ES kaimyniniais regionais,
 - atsižvelgdama į 2011 m. Europos Komisijos baltąją knygą „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“,
 - atsižvelgdama į 2013 m. spalio 9 d. Liuksemburge vykusiame ES ir Rytų partnerystės šalių transporto ministrų posėdyje patvirtintą prioritetinių Rytų partnerystės regioninio transporto tinklo infrastruktūros projektų sąrašą,
 - atsižvelgdama į ES ir atitinkamai Ukrainos, Moldovos ir Gruzijos asociacijos susitarimų pasirašymą,
 - atsižvelgdama į jūrų ir upių laivybos, kaip prekių perkėlimo, žmonių susisiekimo ir geresnės rinkų integracijos kūrimo sistemų, ekonomiškumą,
1. pabrėžia, kad transportas labai svarbus Europos gerovei, nes juo naudojantis veiksmingai platinamos prekės, o piliečiai gali laisvai keliauti; primena, kad ES yra svarbi ekonominė ir politinė Rytų partnerystės šalių partnerė ir kad tvirtesnis bendradarbiavimas transporto sektoriuje šioms šalims galėtų gerokai padėti tapti ekonomiškai stipresnėmis ir politiškai stabilesnėmis; pažymi, kad ES ir kaimyninių regionų piliečiams ir verslo subjektams tiesiogiai naudinga, kai geriau bendradarbiaujama transporto srityje, siekiant sumažinti prekių, paslaugų ir keleivių pervežimui skirtą laiką bei išteklius, ir kad glaudesnė rinkų integracija taip pat gali padėti atverti naujų rinkos galimybių verslo subjektams ir Europos Sąjungoje, ir kaimyniniuose regionuose;

⁽¹⁾ Priimta 2015 m. kovo 17 d. Jerevane, Armėnija.

2. mano, kad geresnes transporto jungtis galima užtikrinti gerinant transporto infrastruktūrą ir glaudžiau integruojant rinką, užtikrinant sklandžias keliones keleiviams ir ekonomišką bei saugų prekių pervežimą, o taip pat atsižvelgiant į konkrečią Rytų partnerystės šalių geografinę padėtį; tikisi, kad šiuo klausimu transporto politika Rytų partnerystės šalyse bus pastebimai susieta su strategija „Europa 2020“;
3. pabrėžia, kad glaudesnė ES ir jos Rytų partnerių transporto rinkų integracija priklauso nuo kiekvienos šalies valios ir pasirengimo šioje srityje, be to, ji priklauso nuo kaimyninių šalių pažangos taikant standartus, lygiaverčius ES standartams saugos, saugumo, aplinkos, socialinių reikalų ir kitose panašiose srityse; ragina ES suteikti visą reikiamą techninę pagalbą ir konsultacijas ir nesiimti protekcionizmo;
4. pabrėžia, kad tarp rytinės ir vakarinės Europos dalių tebesama didelių transporto infrastruktūros skirtumų, kuriuos reikia mažinti, ir kad transporto infrastruktūra Europos žemyne turi būti vienodesnė;
5. primena, kad didelį rūpestį kelia spūstys, ypač keliuose ir oro transporto srityje; pabrėžia, jog reikia panaikinti nemažus Europos transporto trūkumus, kad būtų galima patenkinti piliečių kelionių reikmes ir verslo poreikį pervežti prekes ir paslaugas, kartu iš anksto numatant išteklių ir aplinkos ribotumo aspektus;
6. pripažįsta, kad patvirtintos naujos TEN-T tinklų gairės, kuriomis suteikiamas pavidalas svarbiausiam visapusiškam strateginės Europos infrastruktūros tinklui rytinėse ir vakarinėse Europos Sąjungos dalyse, ir atitinkamai – bendrai Europos transporto erdvei; ragina Europos Komisiją apsvarstyti galimybę pagrindinį TEN-T tinklą sujungti su Rytų partnerystės šalių transporto tinklu;
7. ragina Komisiją kartu su Rytų partnerių Vyriausybėmis atlikti ir paskelbti bendrą tyrimą, kuriuo būtų įvertinta bendros svarbos transporto infrastruktūra, mazgai ir jungtys, galėsiantys sudaryti visapusišką būsimų bendrų projektų pagrindą;
8. atkreipia dėmesį į vis didesnę viešųjų išteklių poreikį infrastruktūros finansavimui; pabrėžia, kad reikalingas naujas, viešojo ir privačiojo sektorių partnerystėje grindžiamas požiūris į finansavimą ir kainodarą, kuriuo vadovaudamosi vietos bendruomenės galėtų sudaryti partnerystę su suinteresuotaisiais privačiais subjektais ir Vyriausybėmis agentūromis ir pasinaudodamos tarptautinių fondų lėšomis sukurti visoms dalyvaujančioms šalims naudingas transporto priemones; primygtinai ragina ES valstybes nares ir Rytų partnerystės šalis keistis geraja patirtimi ir intensyviau bendradarbiauti šioje srityje;
9. pripažįsta, kaip svarbu toliau gerinti investavimo aplinką Rytų partnerystės šalyse, kad iš ES valstybių narių būtų pritraukta investicijų į kelių, geležinkelių, jūrų ir oro transporto sektorius, padėsiančių plėtoti atitinkamą infrastruktūrą, integruoti Rytų partnerystės šalis ir ES valstybes nares, Rytų partnerystės šalyse diegti ES standartus ir stiprinti gebėjimus;
10. ragina Komisiją ir Rytų partnerių Vyriausybes į būsimus prekybos susitarimus įtraukti pervežimo paprastumo principą;
11. pabrėžia, kad transporto sektoriaus reformomis Rytų partnerystės šalyse turėtų būti užtikrinamas geresnis ES transporto standartų suderinimas; mano, kad su tomis šalimis, kurios pradėjo derybas dėl ES ir Rytų partnerystės šalių oro susisiekimo paslaugų susitarimų, šie susitarimai turėtų būti sudaryti, ir šiuo klausimu tikisi, kad greitai bus pradėtos panašios derybos su likusiomis Rytų partnerystės šalimis; mano, kad saugi laivyba ir jūrų saugumas turėtų būti gerinami vykdant politikos reformas, vėliavos valstybės nuostatos turėtų būti tobulinamos pagal Paryžiaus susitarimo memorandumą dėl uosto valstybės kontrolės, o šalys partnerės turėtų būti pajėgios įrodyti geresnę kelių eismo saugumo istoriją ir tai, kad imasi konkrečių veiksmų geležinkelių sąveikumui Europos Sąjungoje pagerinti; mano, kad transporto jungtys Europos Sąjungoje turėtų būti tobulinamos geriau planuojant tinklus ir plėtojant prioritetinius infrastruktūros projektus, padedančius sujungti šalis partneres su transeuropiniu transporto tinklu; ragina šalis partneres rekonstruoti esamus kelius ir tiesti naujus;

12. pripažįsta, kad Rytų partnerystės teritorijoje sienos yra uždaros ir tiesioginio priėjimo prie jūros neturinčios šalys patiria susisiekimo sunkumų, ir šiuo klausimu ragina ES, įgyvendinant apčiuopiamus projektus, prisidėti prie atviresnių ir prieinamesnių susisiekimo būdų;
13. pabrėžia, kad šiuo metu kuriamas Bendras Europos dangus turėtų būti išplėstas, kad apimtų ES kaimynines šalis – tam būtina, kad jos pripažintų ES teisę ir ES paskyrimo principą; pažymi, kad Bendro Europos dangaus projektu siekiama pagerinti saugą, sumažinti vėlavimų skaičių, sumažinti išlaidas ir išmetamųjų teršalų kiekį, taip pat kad, vadovaudamasi laipsnišku požiūriu į Bendro Europos dangaus kūrimą, ES kaimyninės šalys pageidauja su ES valstybėmis narėmis nustatyti funkcinis oro erdvės blokus arba prie jų prisijungti; ragina Rytų partnerystės šalis prisidėti prie ES ir Rytų partnerystės šalių tarpusavio sklandaus oro susisiekimo ir sklandaus oro susisiekimo Rytų partnerystės šalių teritorijoje;
14. primena, kad kelių transportas atlieka svarbų vaidmenį palaikant prekybos srautus su Rytų partnerystės šalimis, su kuriomis ES turi bendrą sausumos sieną; tačiau pažymi, kad varginančios administracinės procedūros sienos kirtimo punktuose ir toliau trukdo ekonomiškam prekių srautui tarp ES ir rytinių kaimyninių šalių, o vidutiniškai 40 % viso pervežimo laiko prarandama prie sienų, nes nesuderintos administracinės procedūros; pabrėžia, kad dėl šios priežasties didžiausią reikšmę skatinant prekybą turi sienos kirtimo procedūrų supaprastinimas sutrumpinant laiką ir sumažinant išlaidas ir kad Rytų partnerystės šalims būtų naudinga keistis sėkmingų šios srities reformų patirtimi;
15. atkreipia dėmesį į tai, kad daugumoje Rytų partnerystės šalių mirštamumas nuo sužalojimų keliuose daug didesnis negu ES vidurkis, todėl mažas kelių eismo saugumas Rytų partnerystės šalyse Europos Sąjungai kelia tiesioginį rūpestį; pabrėžia, kad ES, bendradarbiaudama su kaimyniniais regionais ir teikdama finansinę pagalbą, pirmenybę teikia kelių eismo saugumo gerinimui rengiant mokymus, keičiantis geriausia patirtimi, didinant informuotumą ir skatinant kurti saugesnę kelių infrastruktūrą, įskaitant saugias automobilių stovėjimo vietas; ragina Europos Komisiją išnagrinėti galimybę bendras pažangiąsias ES masto transporto sistemų paslaugas teikti ir Rytų partnerystės šalyse;
16. džiaugiasi galėdama pažymėti, kad kelios Rytų partnerystės šalys išreiškė susidomėjimą geresniu jų ir ES kelių rinkos prieinamumu, ir mano, kad ES turėtų pasinaudoti savo išorės kompetencija šioje srityje, siekdama toliau didinti rinkos integraciją su šiomis šalimis, šiuo klausimu ragina Komisiją atidžiai stebėti šalis partneres siekiant įsitikinti, kad jos įgyvendina ir taiko atitinkamus saugos, saugumo, aplinkos ir socialinius standartus, ir užtikrinti, kad valstybės narės nesiimtų protekcionistinių priemonių; mano, kad pagrindinis tokios iniciatyvos tikslas – laipsniškai panaikinti kiekybinius apribojimus mainais už įgyvendinamus standartus, kuriais garantuojama kelių transporto paslaugų, teikiamų tarp ES ir Rytų partnerystės šalių, kokybė, o ši koncepcija į dabartinę dvišalę tvarką nėra įtraukta;
17. pabrėžia, kad siekiant išnaudoti visas krovinių pervežimo geležinkeliais galimybes reikalingos atviros, sąžiningos, nediskriminacinės, skaidrios ir ekonomiškios krovos sistemos, skirtos geležinkelių infrastruktūrai, esančiai palei ES, jos rytinių kaimyninių šalių, Artimųjų Rytų ir Azijos koridorius (tai apima esamų geležinkelių rekonstrukciją ir naujų, našesnių geležinkelių tiesimą); skatina regioninį bendradarbiavimą šiuo klausimu ir su nerimu pažymi, kad fizinės prekybos ir gausnesnio krovinių pervežimo kliūtys apima ir sąveikių geležinkelio sistemų nebuvimą, nepakankamas technologijas ir prastos būklės riedmenis; pažymi, kad keleivių pervežimo geležinkeliais našumą galima padidinti geriau bendradarbiaujant sienos kirtimo punktuose ir tam nereikia didelių investicijų į infrastruktūrą;
18. ragina skatinti mažo anglies dioksido kiekio technologijų transporto priemones ir alternatyvaus kuro infrastruktūrą, kad būtų galima sumažinti iškastinio kuro suvartojimą ir taip sumažinti transporto poveikį aplinkai;

19. pabrėžia, kad reformos, kuriomis siekiama Rytų partnerystės šalių geležinkelių sektorių suartinti su ES standartais (saugos, saugumo, aplinkos, socialiniais ir sąveikumo), turėtų būti vykdomos toliau, nes tai būtų naudinga ne tik keleivių ir krovinių transportui – taip į geležinkelių sektorių būtų pritraukta ir daugiau investicijų; pažymi, kad didelis poreikis modernizuoti riedmenis kaimyninėse šalyse teikia naujų rinkos galimybių ES bendrovėms; pabrėžia, kad minėtosios reformos taip pat yra būtina bet kokio būsimo rinkos atvėrimo sąlyga;
 20. primygtinai ragina ES padėti pasiekti atitiktą keičiantis informacija apie nacionalinių civilinės aviacijos saugumo programų kūrimą ir keičiantis geriausia aviacijos saugumo priemonių įgyvendinimo ir kokybės kontrolės patirtimi; pabrėžia, kad turėtų būti iki galo įgyvendinti Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (angl. ICAO) nustatyti tarptautiniai aviacijos saugumo standartai, ir pažymi, kad minėtuosius tarptautinius standartus pranokstančią reglamentavimo konvergenciją regione būtų lengviau pasiekti gerinant žinias ir įgyvendinant Europos civilinės aviacijos konferencijos (angl. ECAC) saugumo nuostatas ir ES pirminės teisės aktuose nustatytus principus;
 21. pažymi, kad Rytų partnerystės šalys ateityje turėtų būti ir Bendro Europos dangaus oro eismo valdymo mokslinių tyrimų programos (SESAR) naudos gavėjos, – šia programa siekiama modernizuoti Europos oro eismo valdymo infrastruktūrą, – ir kad būtų pageidautina didesnė ES pagalba Rytų partnerystės šalims, siekiančioms modernizuoti savo oro eismo valdymo sistemas;
 22. pritaria tolesniam reglamentavimo derinimui ir atitikties siekiui visose transporto srityse ir remia Vyriausybės agentūrų, atsakingų už kelių, geležinkelių, jūrų ir oro transporto sektorių vystymą Rytų partnerystės šalyse, institucinę raidą, taip pat pritaria, kad keičiantis geriausia ES patirtimi, teikiant techninę pagalbą ir rengiant tiriamąsias ekskursijas, seminarus ir forumus būtų diegiami nuoseklūs standartai;
 23. remia transporto infrastruktūros projektų ir Rytų partnerystės transporto tinklo įgyvendinimą pasitelkiant veikiančias ES programas ir priemones, kuriomis gerinamos TEN-T pagrindinio tinklo jungtys, ir pritaria, kad būtų užbaigti dabar vykdomi projektai, kuriais Rytų partnerystės šalys sujungiamos su ES transporto tinklais;
 24. mano, jog reikia, kad Ukraina, Moldova ir Gruzija, asociacijos susitarimus pasirašiusios šalys, gautų pakankamą ES paramą kelių, geležinkelių, oro ir jūrų sektoriams plėtoti;
 25. pabrėžia, kad, kai atsižvelgiama į konkrečius geografinius Rytų partnerystės šalių ypatumus, jūrų transportas ir laivybai tinkami vandens keliai yra svarbus prekybos plėtros, paprastesnio keleivių judėjimo ir geresnių transporto sistemų tarpusavio jungčių elementas;
 26. paveda pirmininkams perduoti šią rezoliuciją Europos Parlamento Pirmininkui, Tarybai, Komisijai, Sąjungos vyriausiajai įgaliotinei užsienio reikalams ir saugumo politikai ir Komisijos pirmininko pavaduotojai, Europos išorės veiksnių tarnybai, ES valstybių narių ir Rytų partnerystės šalių Vyriausybėms bei parlamentams.
-