



EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA

Briuselis, 21.3.2007
KOM(2007) 135 galutinis

KOMISIJOS KOMUNIKATAS

Transeuropiniai tinklai: integruoto požiūrio link

{SEK(2007) 374}

Turinys

1.	Įvadas	3
2.	Transeuropiniai tinklai: padėtis 2006 m. pabaigoje	3
2.1.	Transeuropiniai transporto tinklai	3
2.2.	Transeuropiniai energetikos tinklai	5
2.3.	Transeuropiniai telekomunikacijų tinklai	6
3.	Iniciatyvinės grupės nagrinėti aspektai	7
3.1.	Transeuropinių tinklų sinergija	8
3.2.	Aplinkos apsauga ir transeuropiniai tinklai	9
3.3.	Naujų technologijų taikymas kuriant transeuropinį transporto tinklą	10
3.4.	Transeuropinių tinklų finansavimas	12
3.4.1.	Fondų derinimas	12
3.4.2.	Didžiųjų prioritetinių projektų finansavimas	13
3.4.3.	Viešojo ir privačiojo sektorių partnerystė	13
4.	Išvada	16

1. ĮVADAS

Europos energetikos, transporto ir telekomunikacijų infrastruktūrų vystymo, sujungimo, geresnio integravimo ir koordinavimo plėtra – tai Sutartyje¹ ir Integruotose ekonomikos augimo ir darbo vietų kūrimo gairėse² nurodyti siektini tikslai.

Transeuropiniai transporto, energetikos arba telekomunikacijų tinklai yra tarsi mūsų ekonomikos kraujotaka. Jei jie veikia blogai, nukenčia konkurencingumas. Jų plėtra yra labai svarbi šios Komisijos darbotvarkėje dėl ekonomikos augimo ir darbo vietų kūrimo.

Transeuropiniais tinklais (TEN) taip pat stiprinamas Sąjungos konkurencingumas vykdant didžiausias pramonines programas, tokias, kaip GALILEO, ERTMS ir SESAR, turinčias strateginę reikšmę Sąjungos savarankiškumui. Transeuropiniais tinklais – tai ir telekomunikacijų tinklai, palengvinantys informacijos ir komunikacijos technologijų sklaidą ir veiksmingą naudojimą, ir energetikos tinklai, padidinantys tiekimo saugumą. Beje, tvarus išteklių naudojimas yra esminis TEN politikos elementas, nes labiausiai aplinką tausojančioms priemonėms prioritetiniuose projektuose teikiama pirmenybė.

Pirmininkui paprašius, 2005 m. liepos 20 d. Komisija įsteigė iniciatyvinę grupę, sudarytą iš ypač gerai TEN problematiką žinančių Kolegijos narių.

Ši grupė, kuriai pirmininkauja už transportą atsakingas Komisijos narys, sudaryta iš Komisijos narių, atsakingų už informacinę visuomenę, aplinką, ekonomiką ir pinigus, regioninę politiką, finansinį programavimą ir biudžetą, vidaus rinką ir energetiką.

Šiai grupei buvo suteikti įgaliojimai nustatyti bendrą požiūrį siekiant geriau koordinuoti įvairius Bendrijos veiksmus, kuriais remiamas transeuropinių transporto, energetikos ir telekomunikacijų tinklų kūrimas.

Šiame komunikate pateikiama kiekvieno iš trijų transeuropinių tinklų – transporto, energetikos ir telekomunikacijų – dabartinė padėtis. Paskui pateikiami specifiniai aspektai, nagrinėti iniciatyvinės grupės susirinkimuose.

2. TRANSEUROPINIAI TINKLAI: PADĖTIS 2006 M. PABAIGOJE

Transeuropinių tinklų plėtra yra esminis vidaus rinkos kūrimo bei ekonominės ir socialinės sanglaudos stiprinimo elementas. Tuo tikslu Bendrija savo veikla siekia remti nacionalinių tinklų tarpusavio ryšį ir sąveiką, taip pat galimybę tokiais tinklais naudotis³.

2.1. Transeuropiniai transporto tinklai

Šiuolaikinė transporto infrastruktūra, kuria naudojantis galima greičiau ir lengviau pervežti prekes ir žmones iš vienos valstybės narės į kitą, sudaro sąlygas didinti Sąjungos konkurencingumą.

¹ Sutarties 154, 155 ir 156 straipsniai

² Integruotos ekonomikos augimo ir darbo vietų kūrimo gairės (2005–2008 m.), nr. 9, 10, 11 ir 16

³ Sutarties 154 straipsnis

Eseno Europos Vadovų Tarybos susitikime buvo nustatyta 14 prioritetinių projektų, įtrauktų į 1-ąjį Europos Parlamento ir Tarybos sprendimą, pateikiantį Bendrijos gaires dėl transeuropinio transporto tinklo plėtros⁴ 1996 m. Siekiant atsižvelgti į 10, po to – dar 2 naujų valstybių narių įstojimą į ES, 2004 m. šis sąrašas buvo papildytas. Dabar TEN-T apima 30 prioritetinių projektų, kurie turėtų būti įgyvendinti iki 2020 m. Beje, Komisija neseniai pabrėžė būtinybę išplėsti šiuos transeuropinius transporto tinklus į kaimynines šalis⁵.

Šių didžiųjų projektų įgyvendinimas, lyginant su iš pradžių numatytais datomis, vėluoja. Vis dėlto, jau įgyvendinti arba 2007 m. bus įgyvendinti šie svarbūs projektai: Orezundo tiltas (jungiantis Švediją su Danija; užbaigta 2000 m.), Malpensos oro uostas (Italija; užbaigta 2001 m.), *Betuwe* geležinkelio linija (nuo Roterdamo iki Vokietijos sienos; užbaigta 2007 m.), arba PBKAL tinklas (TGV Paryžius–Briuselis–Kelnas–Amsterdamas–Londonas; užbaigta 2007 m.).

Iš šių 30 prioritetinių projektų 18 yra susiję su geležinkeliais, 2 projektai – su vidaus vandenų ar jūrų laivyba. Taigi labiausiai aplinką tausojančioms transporto rūšims buvo suteiktas didelis prioritetas.

Transeuropiniams transporto tinklams kurti reikalingi dideli finansiniai ištekliai. Iš 600 milijardų kainuojančio viso transeuropinio tinklo vien tik prioritetiniams projektams įgyvendinti reikia 280 milijardų eurų investicijų. Laikantis 2020 m. termino, vien tik prioritetiniams projektams 2007–2013 m. finansinio programavimo laikotarpiu finansuoti prireiks 160 milijardų eurų investicijų. Dviejuose šio komunikato I priedo grafikuose pavaizduota 30 prioritetinių projektų įgyvendinimo etapai šiandien ir 2013 m. (baigiantis daugiamečių finansinės programos laikotarpiui). Šiuose grafikuose aiškiai matyti, koks neužbaigtas tebėra šis tinklas ir kiek pastangų prireiks iki 2013 m., norint laikytis prisiimtų įsipareigojimų.

2000–2006 m. finansinės programos laikotarpiu Europos Sąjunga prie TEN-T kūrimo finansiškai prisidėjo šiomis finansinėmis priemonėmis:

- 2000–2006 m. finansinės programos laikotarpiu transeuropinio transporto tinklo plėtrai buvo skirtas 4,2 milijardų eurų biudžetas. Remiantis dabartiniu finansiniu TEN-T reglamentu⁶ suteiktomis subsidijomis buvo įmanoma bendrai finansuoti nacionalinių atkarpų kūrimą neviršijant 10 % projektų vertės ir neviršijant 20 % – tarpvalstybinių atkarpų kūrimą.
- Transeuropiniams transporto tinklams taip pat buvo skirta 16 milijardų eurų iš Sanglaudos fondo. Europos regioninės plėtros fondas (ERPF) į transporto sritį investavo 34 milijardus eurų, dalis šios sumos (investicijos į geležinkelio, kelių, greitkelių, uostų ir t. t. infrastruktūras) atiteko TEN-T.
- Europos investicijų banko (EIB) 37,9 milijardų eurų⁷ dydžio paskolos.

⁴ Sprendimas 1692/96/EB (OL L 228, 1996 9 9).

⁵ KOM(2007) 32, 2007 1 31.

⁶ 2004 m. balandžio 21 d. Reglamentas (EB) Nr. 807/2004, (OL L 143, 2004 4 30).

⁷ ES 15 (2000–2004 m.): 24 301 mln. EUR + ES 25 (2005–2006 m.): 6 821 ir 6 850 mln. EUR.

2007–2013 m. daugiametės finansinės programos laikotarpiu transeuropinio transporto tinklo plėtrai buvo skirta 8,013 milijardų eurų. 2006 m. gruodžio 12 d. Taryboje buvo pasiektas politinis susitarimas dėl reglamento⁸, kuriuo siekiama organizuoti finansinės paramos suteikimą transeuropinių transporto ir energetikos tinklų srityse 2007–2013 metais, pasiūlymo. Šiame reglamento pasiūlyme numatomas 50 % dydžio Bendrijos bendras finansavimas tyrimams ir iki 10–30 % sąnaudų finansavimo (priklausomai nuo projekto rūšies).

ERPF ir Sanglaudos fondai ir toliau bus pagrindiniai Bendrijos šaltiniai bendrai finansuojant transeuropinio transporto tinklo projektus 2007–2013 m. finansinės programos laikotarpiu.

Reikės labai gerai panaudoti sanglaudos politikos teikiamas priemones, nes daug prioritetinių projektų vykdoma zonose, kurioms šios politikos poveikis nebus žymus. Kaip ir 2000–2006 metais, naudojantis įvairiomis finansinėmis Europos regioninės politikos priemonėmis keletas dešimčių milijardų eurų bus skirta bendram transporto srities projektų finansavimui, iš jų 35 milijardai eurų bus skirta iš Sanglaudos fondo, jie turėtų būti investuoti į prioritetinius projektus. Šių fondų parama, būdama skatinamojo pobūdžio (iki 85 %), palengvins projektų finansavimą ir tuo pačiu – jų įgyvendinimą TEN-T gairėse numatytu laiku. Valstybės narės, galinčios gauti finansavimą iš Sanglaudos fondo ir regionai, atitinkantys Europos regioninės plėtros fondo konvergencijos tikslo reikalavimus, kviečiami pasinaudoti šiomis priemonėmis įgyvendinant prioritetinius projektus savo teritorijose⁹.

Apskritai, Bendrijos įnašas įgyvendinant transeuropinį transporto tinklą turės būti telkiamas tarpvalstybinėse atkarpose ir pralaidumo trukdžiams šalinti.

EIB ir toliau finansuos transporto infrastruktūras teikdamas paskolas ir naudodamasis specialiu garantiniu instrumentu, kurio biudžetas yra 500 mln. EUR nuosavųjų EIB lėšų ir 500 mln. EUR transeuropinio transporto tinklui skirto biudžeto lėšų (t. y., 6,25 % visos skirtos sumos).

2.2. Transeuropiniai energetikos tinklai

Bendrija neseniai patvirtino gaires¹⁰, kuriose numatyta atnaujinti transeuropinius energetikos tinklus. Europinės svarbos projektais buvo paskelbti 32 su elektros energijos tinklais ir 10 su dujų tinklais susiję projektai. Šių projektų įgyvendinimas yra prioritetinis, nes kuriant energetikos tinklą Europos mastu jie yra būtini.

Kad būtų užtikrintas importo iš Norvegijos, Rusijos, Juodosios jūros baseino, Viduržemio jūros ir iš Vidurinių Rytų saugumas ir diversifikacija, dujų tinklų pajėgumai turi būti pritaikyti.

⁸ KOM(2006) 245.

⁹ Prieš tai minėto Sprendimo 884/2004/EB 19 straipsnio 2 dalies a ir c punktai – (OL L 201, 2004 7 6).

¹⁰ Sprendimas 1364/2006/EB (OL L 262, 2006 9 22).

Jeigu ES ketina įgyvendinti visas užduotis, susijusias su transeuropinių energetikos tinklų (TEN-E) rekomendacijose nustatytais pirmenybinėmis sritimis, ji iki 2013 m. į infrastruktūrą turi investuoti bent 30 milijardų eurų (6 milijardus eurų į elektros energijos perdavimo infrastruktūrą, 19 milijardų eurų – į dujų vamzdynus, ir 5 milijardus eurų – į suskystintųjų gamtinių dujų (SGD) terminalus. Kad į elektros energijos perdavimo ir paskirstymo sistemą būtų įmanoma perduoti daugiau iš atsinaujinančių energijos išteklių pagamintos elektros energijos ir elektros energijos gamybos su pertrūkiais bendrovių sąnaudas, kurias jie skiria pasiūlos ir paklausos atitikčiai elektros energetikos sistemoje užtikrinti, priskirti vidaus sąnaudoms, kasmet apytikriai reikės 700-800 milijonų eurų. Nuo 2000 m. iki 2006 m. iš TEN biudžeto į transeuropinius energetikos tinklus buvo investuota maždaug 140 mln. eurų. 2007–2013 finansinės programos laikotarpiu TEN reglamente, kuris šiuo metu yra tvirtinamas, yra numatyta 155 mln. eurų. Atsižvelgiant į uždavinius ir poreikius, ši suma yra labai nedidelė. Šis biudžetas iš esmės bus naudojamas tyrimams bendrai finansuoti. Prireiks papildomo finansavimo, teikiamo pagal Sanglaudos politiką ir iš Europos Investicijų Banko.

2007 m. sausio 10 d. priimtoje prioritetinėje tinklų sujungimo programoje nurodoma, kiek pažengta įgyvendinant prioritetinius projektus, ir nagrinėjama kas dar, išskyrus finansavimą, stabdo šių projektų įgyvendinimą. Šioje programoje parengti metmenys strategijos, pagrįstos 4 konkrečiais veiksmais: svarbiausių infrastruktūrų, kuriose susiduriama su rimtais sunkumais, sąrašo sudarymas, europinių koordinatorių paskyrimas, koordinuotas planavimas regioniniu lygiu ir leidimų suteikimo tvarkos suvienodinimas.

2007 m. kovo 9 d. Europos Vadovų Taryba parėmė tokį požiūrį ir visų pirma pabrėžė tolimesnių tinklų sujungimo darbų svarbą. Taryba parėmė Komisijos pasiūlymą paskirti europinius koordinatorius ir pakvietė Komisiją teikti pasiūlymus dėl administracinių sprendimo priėmimo procedūrų gerinimo.

2.3. Transeuropiniai telekomunikacijų tinklai

Telekomunikacijų paslaugų rinka nuo 1988 m. buvo laipsniškai atveriamą konkurencijai ir konkurencija iš esmės pakeitė šią rinką. Užtikrinus konkurenciją, buvo sukurta paskatų investuoti, diegti naujoves, pradėta siūlyti naujų paslaugų ir gerokai sumažintos vartotojams nustatomos kainos.

Atvėrus rinką, telekomunikacijų tinklai Europoje buvo vystomi visų pirma naudojant komercinio investavimo lėšas. Nors 1999–2001 m. buvo investuojama mažiau, apskritai buvo investuota daug lėšų. Pvz., 2005 m. kapitalo išlaidos padidėjo daugiau nei 45 milijardais eurų, įskaitant 25 milijardus eurų, skirtus stacionariajai infrastruktūrai (pastarasis skaičius – tai didesnis nei 5 % metinis padidėjimas; daugiau lėšų skiriama trečius metus iš eilės).

Šiandien daugiausia lėšų investuojama modernizuojant eksploatuojamus tinklus, kad jie atitiktų naujoviškiems tinklams taikomus reikalavimus, vystant 3–iosios kartos judriąją ir kitokią belaidę infrastruktūrą bei ES kaimo vietovėse užtikrinant plačiajuostį ryšį. Investuojamos lėšos gali būti skiriamos optinių skaidulų tinklams tiesti, jeigu inžineriniai darbai ir kabelio tiesimas patalpose sudaro 70 % tinklo tiesimo sąnaudų. Vietovėse, kuriose prasčiau išplėtotas tinklas, tiesiant geležinkelio linijas, kelius arba elektros energijos perdavimo linijas galėtų būti sudaromos sąlygos vystyti telekomunikacijų tinklą.

Komunikate „Atotrūkio įdiegiant plačiajuostį ryšį mažinimas“¹¹ pabrėžiamas miesto ir kaimo vietovių skirtumas šio ryšio atžvilgiu ir valstybės narės raginamos imtis reikiamų veiksmų bei nustatyti tokius tikslus, kad minėtas atotrūkis būtų panaikintas iki 2010 m. Viešoji pagalba, griežtai laikantis pagalbos telekomunikacijų plėtrai ir valstybės pagalbos taisyklių, visų pirma teikiama tada, jeigu nustatomas rinkos nepakankamumas. Kitas sanglaudos ir kaimo plėtros politikos įgyvendinimo programos rengimo etapas gali būti puiki proga, kuria pasinaudoję regionai ir kaimo vietovės gali investuoti į plačiajuostį ryšį.

Privaloma parengti eksploatuojamos infrastruktūros išdėstymo planą, kad kompetentingos institucijos galėtų tinkamai įvertinti, kokios infrastruktūros joms reikia, ir pasinaudoti šiuo metu atliekamais inžineriniais darbais. Atitinkamos valdžios institucijos, atsakingos už šiuo metu įgyvendinamus stambius transporto ir (arba) energetikos projektus, turėtų atsižvelgti į poreikį kurti telekomunikacijų infrastruktūrą ir, atsižvelgdamos į naudojamą infrastruktūrą, turėtų imtis tinkamų planavimo ir biudžeto priemonių. Be to, reikia glaudžiau koordinuoti pakaitinius finansavimo išteklius (Struktūrinį fondą, Kaimo plėtros fondą, transeuropinių tinklų fondą ir nacionalinius fondus), kad būtų tobulinimas nuoseklus planavimas ir kad plačiajuostis ryšys būtų įdiegtas visuose regionuose.

3. INICIATYVINĖS GRUPĖS NAGRINĖTI ASPEKTAI

Komisijos narių, atsakingų už transeuropinius tinklus, iniciatyvinė grupė nuo jos įsteigimo 2005 m. gruodžio 7 d. buvo susirinkusi šešis kartus. Ši grupė nagrinėjo transeuropinių tinklų sinergijos klausimus, finansavimo būdus ir jų pasiskirstymą naudojant įvairius Bendrijos finansinius instrumentus. Taip pat buvo apsvarstyti platesnio pobūdžio klausimai (TEN ir aplinka, naujų Bendrijos finansinių instrumentų kūrimas).

¹¹ Komisijos komunikatas KOM(2006 m.) 129, 2006 3 20.

3.1. Transeuropinių tinklų sinergija

Ar Sąjungai naudinga, ypač naujosiose valstybėse narėse, kur infrastruktūros poreikis yra didelis, skatinti kombinuotosios infrastruktūros kūrimą?

Jau matyti geležinkelio ir kelio derinimo privalumai¹²: sutaupyta erdvė, bendri inžineriniai statiniai, švelnesnis regimasis poveikis ir mažesnis kraštovaizdžio sudarkymas, priemonės bendrą infrastruktūrą poveikiui sumažinti (apsauga nuo triukšmo, viadukai stambiems ir smulkiems gyvūnams). Dėl kombinuotosios infrastruktūros žymiai sumažėja sąnaudos ir poveikis aplinkai.

Buvo atliktas tyrimas apie kitų kombinacijų kūrimo galimybes (tiesiant aukštos įtampos liniją, pasinaudoti geležinkelio tuneliu, tiesti telekomunikacijų kabelius išilgai geležinkelio linijos)¹³. Buvo išnagrinėti techninis įgyvendinamumas, poveikis projektų kainai ir procedūrų sudėtingumas. Šio tyrimo išvados tokios.

Išskyrus dujotiekio ir kitų infrastruktūrų jungimą, kurį sudėtinga įgyvendinti techniškai dėl reikalingų apsaugos plotų dydžio, kitų TEN sujungimas teikia apčiuopiamos naudos. Daugiausia žadanti yra telekomunikacijos ir transporto tinklų sinergija. Kiekvienas transporto tinklas gali būti optimizuotas – kombinuojamas su jam valdyti naudojamu komunikacijų tinklu. Dažniausiai geležinkelio ir greitkelių tinklai jau būna sujungti su tokiais komunikacijų tinklais. Tam tikrais atvejais, papildomi tokių tinklų pajėgumai naudojami kitiems tikslams, pavyzdžiui, duomenų perdavimui. Tačiau infrastruktūros kūrimo pradžioje dar retai sistemingai ieškoma infrastruktūros valdymo tinklo ir telekomunikacijų tinklo sinergijos.

Galėtų būti nagrinėjami vertingi elektros energijos tinklų sujungimo planai: aukštos įtampos kabelių tiesimas kanalų ir upių šlaituose ir pakrantėse, žemos įtampos (2 x 25 kV) jungtys naudojant greitaeigio geležinkelio linijas, sistemingesnės jungtys požeminių aukštos įtampos linijų (300 kV – 700 kV) jungtys išilgai transporto tinklų arterijų. Tokiais planų pasiūlymais nekeičiamas skubus poreikis tarpusavyje sujungti nacionalinius aukštos įtampos tinklus, bet ilgesniam laikui nubrėžiamos detalesnės nacionalinių elektros energijos tinklų sujungimo tobulinimo gairės, derinamos su didžiųjų infrastruktūros projektų įgyvendinimo trukme.

Taip pat galima pasiekti ir procedūrų sinergijos: galima derinti poveikio vertinimo tyrimus, planavimą arba biudžeto sudarymą. Vis dėlto gali pasirodyti sudėtinga lygiagrečiai planuoti dvi infrastruktūrų rūšis, reglamentuojamas skirtingų įstatymų ir biudžetinių procedūrų, arba tų infrastruktūrų eksploatavimo ir statybų trukmė gali skirtis.

¹² Kai kurios valstybės narės, visų pirma Vokietija (*Bundesnaturschutzgesetzes, Par.2, Bündelungsgebot*) įstatymiškai įpareigojo ieškoti tokios sinergijos.

¹³ Transeuropinių tinklų sinergija. Potencialių sinergetinio poveikio vietų įvertinimas, ECORYS, 2006 m. rugpjūčio mėn.

Išvada:

Iniciatyvinė grupė rekomenduoja tęsti įvairių transeuropinių tinklų potencialios sinergijos paieškos darbus. Siekiant informuoti projektų teikėjus apie potencialią infrastruktūrų sinergiją, bus parengtas gerosios patirties vadovas.

Geoterminės energijos ir pagal transeuropinių transporto tinklų projektus statytinų tunelių sinergija turi būti nagrinėjama pirmiausia.

Grupė mano, kad privaloma parengti infrastruktūros išdėstymo planą ir kad kuriant transporto ir energetikos tinklus būtų atsižvelgiama į poreikį vystyti telekomunikacijų infrastruktūrą.

3.2. Aplinkos apsauga ir transeuropiniai tinklai

Lisabonos strategijoje ekonomikos augimui ir darbo vietų kūrimui raginama TEN kurti taip, kad būtų atsižvelgta į tvarią plėtrą.

Daugumoje iš 30 prioritetinių transeuropinio transporto tinklo projektų pirmenybė teikiama mažiausiai aplinkai kenksmingoms ir mažiau energijos suvartojančioms transporto rūšims – geležinkelių ar vandens kelių transportui. Transeuropinio transporto tinklo pabaigimas padės saugoti aplinką. Jei transporto išmetamas CO₂ kiekis ir toliau taip pat didės, 2020 m. CO₂ išmetimo lygis bus daugiau kaip 38 % didesnis už dabartinį. Užbaigus trisdešimt prioritetinių projektų, toks augimas sumažės maždaug 4 % arba 6,3 mln. tonų išmetamo CO₂ kiekio per metus.

Sujungus nacionalinius energetikos tinklus ir prie jų prijungus atsinaujinančius energijos šaltinius, bus galima optimaliai naudoti pajėgumus kiekvienoje valstybėje narėje ir taip sumažinti poveikį aplinkai.

Aplinkos apsaugą reglamentuojančiuose Bendrijos teisės aktuose pateikiama aiški didžiųjų projektų vykdymo sistema. Ja yra paremtos transeuropinio transporto tinklo plėtros Bendrijos gairės¹⁴. Kiekviena nauja infrastruktūros programa turi būti įvertinta naudojantis strateginiu aplinkos vertinimu¹⁵, o kiekvienas projektas turi būti įvertintas atskirai¹⁶. Dėl tokios dvigubos prievolės aplinkos apsaugos požiūriu pagerėja didžiųjų projektų atranka. Tokie vertinimai taip pat galėtų būti galimos sinergijos paieškų pagrindu.

¹⁴ Minėtas Sprendimas 884/2004/EB, 8 straipsnis.

¹⁵ Strateginis aplinkos vertinimas (SEA), Direktyva (2001/42/EB) dėl planų ir programų vertinimo.

¹⁶ Poveikio aplinkai vertinimas (EIA), Direktyva (85/337/EEB su pakeitimais, padarytais 97/11/EB ir 2003/35/EB) dėl tam tikrų valstybės ir privačių projektų poveikio aplinkai vertinimo.

Be šių su aplinkos apsauga susijusių tyrimų, kiekvieno individualaus projekto atveju privalu laikytis Bendrijos teisės aktų dėl triukšmo, vandens ir floros bei faunos apsaugos¹⁷. Jei pastebima, kad yra poveikis kuriai nors iš minėtų sričių, reikia ieškoti alternatyvių sprendimų, kad būtų kaip įmanoma geriau užtikrintas aplinkos apsaugos teisės aktų laikymasis. Jei visuomenės intereso projektui nerandama jokios tinkamiausios su Bendrijos teise suderinamos alternatyvos, gali būti imamasi kompensacinių priemonių, dėl kurių įmanoma įgyvendinti projektą tuo pačiu kompensuojant jo galimą neigiamą poveikį. 2 priede pateiktos tokių priemonių numatymo sąlygos.

Išvada:

Norint suderinti transeuropinio transporto tinklo plėtrą su Europos Sąjungos aplinkos apsaugos teisės išipareigojimų laikymusi, reikia, kad būtų geriau koordinuojamas atitinkamų Komisijos tarnybų darbas. Tuo tikslu buvo parengtas prie šio komunikato pridodamas orientacinis dokumentas.

3.3. Naujų technologijų taikymas kuriant transeuropinį transporto tinklą

Neseniai patvirtintame 2001 m. Komisijos baltosios knygos dėl transporto politikos laikotarpio vidurio persvarstyme¹⁸ pripažįstama, kad naujos technologijos gali deramai prisidėti užtikrinant saugų ir tvarų žmonių ir krovinių judėjimą. Technologinės transporto sektoriaus naujovės, kurios bus sukurtos įgyvendinant Europos septintąją bendrąją mokslinių tyrimų ir plėtros programą (2007–2013 m.), turės tiesioginės įtakos Europos konkurencingumui, aplinkai ir socialiniams klausimams.

Tikima, kad iš pirmenybinių sričių daugiausia galimybių gali suteikti pažangiosios transporto sistemos (PTS), kurias naudojant informavimo, ryšio, eismo valdymo ir buvimo vietos nustatymo technologijos susiejamos su transporto infrastruktūra, transporto priemonėmis ir vartotojais.

Į PTS investuojamos lėšos turėtų būti laikomos transeuropinių transporto projektų ir tų projektų, kuriais atnaujinami naudojami tinklai ir susisiekimo linijos, strateginės svarbos sudedamosiomis dalimis. Be to, naudojant PTS būtų įmanoma rinktis tam tikras su skirtingomis vežimo rūšimis ir aplinkos tausojimu susijusias priemones.

¹⁷ Direktyva dėl laukinių paukščių apsaugos (79/409/EEB), direktyva dėl natūralių buveinių ir laukinės faunos bei floros apsaugos (92/43/EEB) ir direktyva, nustatanti Bendrijos veiksmų vandens politikos srityje pagrindus (2000/60/EB).

¹⁸ Komisijos komunikatas Tarybai ir Europos Parlamentui - Europos Komisijos 2001 m. baltosios knygos dėl transporto politikos laikotarpio vidurio apžvalga – KOM(2006) 314.

PTS sėkmingo taikymo transporto tinkluose pavyzdžiai: kelių eismo kontrolės ir orientacinės nurodomosios programos TEMPO 2001–2006 m. dalis), Vandens kelių navigacijos ir valdymo sistemos (IRIS ir SafeSeaNet); Europos geležinkelių eismo valdymo sistema (ERTMS). Pradėtas darbas kuriant vadinamąsias susietąsias sistemas, kurių veikimas grindžiamas informacijos perdavimu iš vienos transporto priemonės į kitą ir iš transporto priemonės į infrastruktūrą bei tikslu buvimo vietos nustatymu (i2010 Pažangaus automobilio iniciatyva). Minėtosios sistemos ilgainiui bus tinkamos iš esmės padidinti transporto saugą ir tvarumą. Galiausiai 2010 m. pradėjus eksploatuoti Europos palydovinės navigacijos sistemą GALILEO visų rūšių transporto eismui bus įmanoma pasiūlyti kur kas geresnės kokybės navigacijos, buvimo vietos nustatymo ir informacijos apie tikslų laiką teikimo paslaugas. PTS taip pat apima galutiniams vartotojams skirtas paslaugas, įskaitant informacijos apie kelių eismą ir keliones teikimą realiuoju laiku, padedantį trumpinti kelionės trukmę, užtikrinantį aukštesnį saugumą ir gerinantį sąlygas kombinuotajam transportui plėtoti.

Nors yra įrodyta, kad PTS gali teikti naudos, pažangiosios transporto sistemos paslaugos Europoje nėra daug kur įdiegtos, su jomis susijusios paslaugos tėra atsitiktinės ir PTS bei minėtų paslaugų trūksta daugelyje regionų. 2007–2013 m. Europoje pagrindinis dėmesys turėtų būti skiriamas tam, kad gerokai būtų išplėstas minėtų sistemų diegimas. Valdžios institucijos, siekdamos numatytų veiklos tikslų, turėtų naudoti naujas technologijas ir tuo pačiu sukurtų pakankamai didelę naujoviškų PTS produktų rinką.

Išvada:

Grupė mano, kad transeuropiniuose transporto tinkluose diegiant naujas technologijas, tuo pačiu jas būtų įmanoma naudoti kaip veiksmingas saugumo gerinimo, transporto eismo kamščių ir transporto poveikio aplinkai mažinimo priemonės.

Grupė rekomenduoja, kad pažangiosioms transporto sistemoms skirtos investicijos, kurios paprastai sudaro kelis procentus infrastruktūrai išleidžiamų sąnaudų, iš pat pradžių būtų įskaičiuojamos į transeuropiniams transporto tinklams skiriamas investicijas ir kad PTS investicijos taip pat būtų laikomos esmine bet kokio infrastruktūros modernizavimo ir jos atnaujinimo projekto sudedamąja dalimi.

3.4. Transeuropinių tinklų finansavimas

Turi būti suderinti įvairūs biudžeto šaltiniai ir sukurti nauji finansavimą apskritai ir Bendrijos bendrą finansavimą, teikiamą šioms infrastruktūroms, gerinantys mechanizmai.

3.4.1. *Fondų derinimas*

Komisija nuolatos stebi, ar tam pačiam projektui finansinių išteklių nemėginama sukaupti iš skirtingų Bendrijos fondų. Audito Rūmai išskėlė šį klausimą savo ataskaitose apie Komisijos vykdomą transeuropinių tinklų įgyvendinimą.

Iniciatyvinė grupė nusprendė, kad neturi būti galimybės gauti subsidijas iš kelių Bendrijos fondų. Siekiant užtikrinti biudžeto skaidrumą ir tinkamą finansinį administravimą, finansiniame reglamente ir (arba) priimtuose ar priimamuose pagrindiniuose sektoriniuose teisės aktuose tai pačiai veiklai vykdyti neturi būti numatytas kelių Bendrijos finansinių priemonių panaudojimas.

Jeigu veiklos programoms finansinės pagalbos buvo skirta iš struktūrinių fondų ir (arba) Sanglaudos fondo, kitais Bendrijos fondais neleidžiama naudotis kaip pakaitais, atstojančiais privalomo nacionalinio bendrojo finansavimo išteklius.

Projekto, kuris yra finansinę paramą iš struktūrinių fondų ir (arba) Sanglaudos fondo gaunančios veiklos programos dalis, išlaidos negali būti padengiamos iš kitų Bendrijos finansavimo šaltinių. Vadinasi, jeigu apmokant pvz., išlaidas ERTMS įrangai įsigyti arba geležinkelio linijai elektrifikuoti, finansinės pagalbos negaunama iš struktūrinių fondų ir (arba) Sanglaudos fondo, apmokant minėtas išlaidas finansinės pagalbos galima gauti iš transeuropiniams tinklams skiriamo finansavimo. Faktinis geležinkelio linijos tiesimas galėtų būti finansuojamas iš ERPF ar Sanglaudos fondo. Be to, projektus taip pat būtų galima suskirstyti į geografines zonas, ir projekto dalį tam tikroje geografinėje zonoje būtų įmanoma bendrai finansuoti arba iš ERPF ir (arba) Sanglaudos fondo, arba iš transeuropiniams tinklams skirtų lėšų.

Jeigu būtų skiriamos transeuropinių tinklų subsidijos, tuomet Komisija patikrina, ar projektai nėra finansuojami iš struktūrinių fondų arba Sanglaudos fondo.

Komisija, pasikonsultavusi su Audito Rūmais, valstybėms narėms taip pat paskelbs gaires, kuriose bus nurodyta, kaip galima derinti skirtingas finansavimo priemones.

Dėl tokio dvigubo finansavimo draudimo valstybės narės, atsižvelgdamos į pagal finansines priemones teikiamą paramos dydį ir į projektų prioritetiškumą, turės pasirinkti konkrečią finansinę priemonę, pagal kurią jos prašys skirti Bendrijos finansinę pagalbą. Taigi, valstybių narių, kurios gali gauti finansavimą iš Sanglaudos fondo, ir regionų, atitinkančių Europos regioninės plėtros fondo Konvergencijos tikslą, prašoma teikti pirmenybę šioms priemonėms didiesiems infrastruktūros projektams bendrai finansuoti.

Išvada:

Iniciatyvinė grupė patvirtino būtinybę išlaikyti harmoningą požiūrį naudojantis įvairiomis teisinėmis priemonėmis. Subsidijų nekaupimo principas nuo šiol yra įtrauktas į Bendrijos teisę, jis yra ir atsakymas į Audito Rūmų pastabas.

3.4.2. *Didžiųjų prioritetinių projektų finansavimas*

Prioritetinių transporto projektų įgyvendinimas vėluoja visų pirma dėl sunkumų derinant Bendrijos subsidijų skyrimo iš TEN biudžeto taisykles su didžiųjų prioritetinių projektų finansiniais poreikiais.

Naujasis TEN reglamentas leis geriau bendrai finansuoti didžiuosius tarpvalstybinius projektus, kurie yra techniškai ir finansiškai sudėtingi. Net jei jų įgyvendinimas išskirstomas per kelis finansinių struktūrų laikotarpius, bendras Bendrijos finansavimas yra įmanomas: sprendimas skirti finansavimą gali būti priimtas vienos finansinės programos laikotarpiu, o mokėjimai gali būti atliekami ir vėliau, palaipsniui vykdant projekto darbus.

Jei naujajame TEN reglamente numatytas sprendimas, kuriuo remiantis įmanomas daugiamecis finansavimas (išskaidytas į metines dalis), nebūtų pakankamas poreikiams tenkinti, būtų nagrinėjamos kitos galimybės.

3.4.3. *Viešojo ir privačiojo sektorių partnerystė*

Dėl viešojo ir privačiojo sektorių partnerystės (VPP) valdžios institucijos gali deleguoti viešųjų paslaugų atlikimą privačiai įmonei. Naudojimosi VPP motyvai įvairūs: geriau kontroliuojamos sąnaudos (statybos ir veiklos sąnaudos) ir didesnė darbų užbaigimo laiku tikimybė. Tačiau svarbiausia, dalis rizikos perduodama privačiam partneriui: be statybos rizikos, privatus partneris gali prisiimti veiklos arba tinkamumo naudoti riziką. Toks rizikos perleidimas labai svarbus skaičiuojant valstybės skolą ar deficitą. 2004 m. pradžioje buvo paskelbtas Eurostato sprendimas dėl „privačių investicijų“ apskaičiavimo viešojo ir privačiojo sektorių partnerystėse skaičiuojant valstybės skolą¹⁹. Jei privatus partneris prisiima statybos riziką ir tinkamumo naudoti arba veiklos riziką, privačios investicijos neįtraukiamos į valstybės skolos apskaičiavimą.

Buvo konsultuotasi dėl Bendrijos teisės raidos viešųjų pirkimų srityje siekiant atsižvelgti į spartų VPP vystymąsi. 2004 metais Komisija priėmė Žaliają knygą dėl VPP. 2005 m. Komisija paskelbė galimą įstatymų leidimo srities iniciatyvą, dėl kurios galėtų tobulėti koncesijų teisinė bazė, kad būtų užtikrintas didesnis teisinis saugumas ir tuo pačiu išsaugotas įvairių dabar egzistuojančių VPP formų lankstumas.

¹⁹ 2004 m. vasario 11 d. ESTAT sprendimas.

Europos investicijų bankas su Komisija ir kitomis suinteresuotomis šalimis steigia Europos valstybės ir privataus sektoriaus bendradarbiavimo ekspertų centrą (EVPSBEC). Steigiant EVPSBEC siekiama, kad šis centras taptų visai Europai skirtu informacijos apie valstybės sektorių centru ir priemone, kuria naudojantis būtų įmanoma keistis geriausia VPP bendradarbiavimo patirtimi, ir kuri padėtų plėtoti valstybės sektoriaus galimybes įgyvendinti VPP bendradarbiavimo projektus.

3.4.3.1. Paklausos rizika pagrįsta VPP: garantijos priemonė

Atsiliepdama į 2003 m. gruodžio Europos Vadovų Tarybos prašymą, Komisija ir EIB išnagrinėjo galimą europinės garantijos priemonės kūrimo naudą. 2005 m. pradžioje dviejuose komunikatuose²⁰ Tarybai Komisija patvirtino tokios garantinės priemonės naudą palengvinant ir skatinant transeuropinių transporto tinklų finansavimą naudojantis VPP. Kol kas tokios priemonės principas buvo įtrauktas į naująjį TEN reglamentą 2007–2013 m.. Paskolų garantijų priemone būtų remiamos paklausos rizika pagrįstos VPP rūšys (pvz., koncesijos), sušvelninant su įplaukų trūkumu pirmaisiais projekto veiklos metais susijusią riziką. Priemonė būtų taikoma visų pirma koncesinių sutarčių atveju.

Europos investicijų bankas finansų įstaigai suteikia garantiją, o pastaroji įstaiga savo ruožtu finansinės naudos gavėjui užtikrina rezervinę kredito liniją projekto įgyvendinimo pradžios laikotarpiu, siekdama užtikrinti, kad būtų atliekamas su pirmąjį kreditu susijęs skolos aptarnavimas. Komisija ir EIB bendru finansiniu įnašu dengia finansinius nuostolių atidėjinius ir kapitalo priskyrimą toms garantijoms. Garantija būtų aktyvuota tik tada, jei įplaukų srautas pasirodytų nepakankamas pirmąjį skolai („senior loans“)²¹ aptarnauti. Garantija nepašalintų rizikos pirmąjį kreditoriams, tačiau suteiktų galimybę geriau aptarnauti privilegijuotosios paskolos grąžinimą, taip padidindama tikimybę, kad privatūs partneriai ims paskolą projektui.

Jeigu garantijos būtų pareikalauta, EIB įgytų reikalavimo teisę²², tenkinamą grąžinus pirmąjį skolą, bet prioritetinę paprastųjų akcininkų atžvilgiu. Ši papildoma paskola, vadinamasis „mezaninas“²³, turėtų būti grąžinta su palūkanomis, kai tik tai leidžia projekto nešamos pajamos ir kai atsiskaityta su pirmąjį kreditoriais. Garantija bus tarifikuota taip, kad atsispindėtų rizika ir jos administravimo sąnaudos.

²⁰ KOM(2005) 75 „ES paskolų garantijų priemonės taikymo europinio tinklo (TEN) transporto projektams galimybių ataskaita“; KOM(2005) 76 „ES paskolų garantijų priemonės TEN transporto projektams plano koncepcija“; SEK(2005) 323 „ES paskolų garantijų priemonė TEN transporto projektams“.

²¹ Pirmąjį paskola – tai paskola, kuriai taikomos specialios garantijos ir kuri padengiama anksčiau lyginant su kitomis, vadinamomis subordinuotomis paskolomis. Taigi tai yra privilegijuotoji paskola.

²² Paskola yra subordinuotoji, kai ji grąžinama tik įvykdžius įsipareigojimus kitiems kreditoriams. Žinoma, dėl prisiimamos papildomos rizikos subordinuotąją paskolą teikiantys kreditoriai reikalauja didesnių palūkanų palyginti su kitais kreditoriais.

²³ Tarpinio pobūdžio skola (pranc. „dette mezzanine“) yra tarpinė skola tarp pirmąjį skolos ir nuosavojo kapitalo. Su investuotoju, suteikusiu tarpinio pobūdžio paskolą, bus atsiskaityta tik grąžinus visas pirmąjį skolos dalis.

Kadangi dėl priemonės poveikio Komisijos skiriami 500 milijonų eurų didėja 4–6 kartus, šios sumos pakanka, kad būtų įmanoma tiesiogiai užtikrinti rezervinę 2–3 milijardų eurų kredito liniją. Kadangi ir EIB skiria 500 milijonų eurų, dėl to turėtų būti įmanoma išlaikyti didesnę nei 20 milijardų eurų pirmąją skolą. Toks įnašas bus atliktas atsižvelgiant į projektų, kuriems taikoma ši priemonė, skaičių ir finansinį užmojų.

Išsamios priemonės taikymo taisyklės nustatytos TEN-T finansinio reglamento, dėl kurio dabar tariamasi su Europos Parlamentu ir Taryba, priede. Šiuo metu rengiama Komisijos ir EIB valdymo sutartis, taip užtikrinant priemonės taikymą nuo 2007 m.

3.4.3.2. Tinkamumo naudoti rizika pagrįstas VPP: specialios paramos formos įdiegimas

Jei privatus investuotojas su statybos rizika prisiima ir tinkamumo naudoti riziką, jis teikia pradinį finansavimą, sukuria infrastruktūrą ir susigrąžina lėšas gaudamas mokėjimus per ilgą terminą (pvz., 30 metų). Tokie mokėjimai vis dėlto priklauso nuo infrastruktūros tinkamumo naudoti: jie gali būti sumažinti, jei teikiama paslauga neatitinka nustatyto lygio.

Tinkamumo naudoti principu pagrįsta VPP gali būti įgyvendinta dviem būdais:

- (1) mišrus būdas, kai tinkamumo naudotis mokėjimais padengiama tik dalis investicijų, kitą dalį statybos metu finansuojant klasikiniu būdu iš subsidijų. Šis būdas nesikerta su TEN reglamento nuostatomis, nes ES įnašas galėtų būti susijęs tik su tiesioginių subsidijų dalimi;
- (2) išimtinis būdas, kai atliekami reguliarūs mokėjimai sutartu atlyginimo už infrastruktūrą privačiam investuotojui laikotarpiu.

Daugelis šalių²⁴ susidomėjo pastaruoju būdu. Tačiau laikotarpis nuo bendro finansavimo sprendimo (prieš prasidedant darbams) ir tinkamumo naudotis mokėjimų pradžios (infrastruktūros naudojimo laikotarpis) yra keleri metai. Be to, šie mokėjimai turėtų būti atliekami per visą mišraus būdo taikymo laikotarpį (pvz., 20 arba 30 metų). Komisija, atsargiai vertinusi sprendimus, kai finansuojama labai ilgą laikotarpį, iki šiol buvo priversta atsisakyti teikti paramą esant tokiam mišraus būdo susitarimui.

Siekiant išspręsti šią problemą laikantis finansinio reglamento, TEN reglamentas buvo iš dalies pakeistas taip, kad Bendrijos parama būtų sutelkta į pradinį tinkamumo naudotis mokėjimų laikotarpį taip užtikrinant, kad valstybė narė, atlikdama mokėjimus, iš pradžių naudoja Bendrijos paramą.

²⁴ Ypač Didžioji Britanija, Suomija, Nyderlandai, Vengrija, Čekija ir Prancūzija.

Išvada:

Naujoji garantijos priemonė greitai turėtų tapti viena naujų priemonių transeuropinių tinklų įgyvendinimui skatinti.

Tinkamumo naudoti principu pagrįsta VPP bus viena iš subsidijos formų, atitinkančių Bendrijos finansinės paramos reikalavimus pagal naują TEN transporto ir energetikos reglamentą. Šios naujosios priemonės įgyvendinimo stebėseną, kurią vykdys Komisija, esant reikalui leis išplėsti priemonės taikymą kitoms Bendrijos finansinėms priemonėms, pavyzdžiui, taikomoms pagal Sanglaudos politiką.

4. IŠVADA

Dėl ypač vaisingo iniciatyvinės grupės bendradarbiavimo išryškėjo konkretūs rezultatai: teisinės priemonės, tarnybų bendradarbiavimas, Bendrijos intervencijų skaidrumas.

Po Iniciatyvinės grupės diskusijų pavyko geriau suderinti skirtingų teisės aktų, ruošiamų naujam 2007–2013 m. finansinio programavimo laikotarpiui, nuostatas dėl taisyklių, taikomų derinant skirtingas finansines priemones ir dėl naujų finansinių priemonių kūrimo. Teisinis aiškumas dėl finansavimo iš Bendrijos fondų nekaupimo suteiks daugiau skaidrumo, kurio pageidavo Audito Rūmai. Iniciatyvinė grupė taip pat suteikė naują postūmį jau vykstančiam skirtingų tarnybų bendradarbiavimui, kad būtų užtikrintas šio principo laikymasis.

Turi toliau vykti naujų finansinių priemonių (garantijos priemonės ir tinkamumo naudotis infrastruktūra principu pagrįstos viešojo ir privačiojo sektorių partnerystės) diegimo koordinavimas.

Iniciatyvinė grupė pateikė konkrečių pasiūlymų, leidžiančių suderinti aplinkos apsaugą su infrastruktūrų kūrimu.

Taip pat Iniciatyvinės grupės darbai išryškino specifines veiklos sritis. Iniciatyvinė grupė rekomenduoja:

- toliau tęsti įvairių transeuropinių tinklų sinergijos paieškos darbus, kad būtų galima parengti ir išplatinti gerosios praktikos vadovą;
- plėtoti Sanglaudos politikos tikslų ir transeuropinių tinklų prioritetų sinergiją;
- jei reikia, įvertinti alternatyvių sprendimų, leidžiančių mokėjimus už tinkamumą naudotis infrastruktūra atlikti per kelių finansinių programų laikotarpius; ir, esant būtinybei, teikti atitinkamą teisės akto pasiūlymą;
- atidžiai sekti viešojo ir privačiojo sektorių partnerystės plėtrą ir imtis visų reikalingų priemonių tokių rūšių finansavimui skatinti;
- laiku įgyvendinti prioritetinius TEN projektus kartu Bendrijos teisės sukurtomis priemonėmis užtikrinant, kad laikomasi aplinkos apsaugos teisės reikalavimų; tam pasitarnaus priede pateikiamas vadovas.