

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Žaliosios knygos „TEN-T politikos peržiūra. Siekiant geriau integruoto transeuropinio transporto tinklo įgyvendinant bendrąją transporto politiką“

(COM(2009) 44 galutinis)

(2009/C 318/20)

Pranešėjas **Jan SIMONS**

Europos Komisija, vadovaudamasi Europos bendrijos steigimo sutarties 262 straipsniu, 2009 m. vasario 4 d. nusprendė pasikonsultuoti su Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu dėl

„Žaliosios knygos TEN-T politikos peržiūra. Siekiant geriau integruoto transeuropinio transporto tinklo įgyvendinant bendrąją transporto politiką“

Transporto, energetikos, infrastruktūros ir informacinės visuomenės skyrius, kuris buvo atsakingas už Komiteto darbo šiuo klausimu organizavimą, 2009 m. rugsėjo 8 d. priėmė savo nuomonę. Pranešėjas Jan Simons.

456-ojoje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2009 m. rugsėjo 30 d.–spalio 1 d. (rugsėjo 30 d. posėdis), Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė šią nuomonę 167 nariams balsavus už, 1 – prieš ir 5 susilaikius.

1. Išvados ir rekomendacijos

1.1 Komitetas pritaria Komisijos nuomonei, kad būtina iš esmės peržiūrėti TEN-T gaires, kadangi nuo 1996 m. padidėjo Europos Sąjungos valstybių narių skaičius. Dėl minėtos priežasties ir atsižvelgiant į pasikeitusius politinius prioritetus bei daugiau dėmesio skiriant aplinkos apsaugos ir klimato klausimams iš kilo būtinybė apibrėžti naujas Bendrijos transporto infrastruktūros tinklo gaires.

1.2 Turint omenyje išmetamo CO₂ kiekio didėjimo problemą ir krovinių vežimo infrastruktūros bei organizacines spragas, Komitetas pritaria Komisijos pastangoms ieškoti šių transporto problemų sprendimų derinant įvairias transporto rūšis ir užtikrinti naudotojui naudingą sąveiką.

1.3 EESRK pageidautų, kad apibrėžiant naująją TEN-T politiką tinkamas dėmesys būtų skiriamas kaimynystės politikai, jungtims su Europos Sąjungos rytine ir pietine dalimis. Atsižvelgiant į tai, Komisija ir valstybės narės visų pirma turėtų spręsti tinklo klausimą apskritai, o ne atskirų infrastruktūros projektų klausimus. Tai sustiprintų valstybių narių solidarumą.

1.4 Komisija siūlo tris galimus būsimos TEN-T plėtros variantus. Kaip ir Taryba, Komitetas pirmenybę teikia dviejų lygmenų struktūrai, kurią sudarytų visa apimantis tinklas ir pagrindinis tinklas, susidedantis iš geografiškai apibrėžto prioritinio tinklo, susieto su conceptualiuoju ramsčiu, kad būtų

integruoti transporto politika ir transporto infrastruktūros aspektai. EESRK nuomone, šis sprendimas sudarytų sąlygas veiksmingiau nei iki šiol panaudoti ES finansinius išteklius. Turėtų būti sukurta koordinavimo grupė, kuri užtikrintų lėšų skirstymo priežiūrą.

1.5 Komitetas atkreipia Komisijos dėmesį, kad ir prioritetiniam tinklui sukurti, ir sąveikių eismo valdymo sistemų veikimui užtikrinti būtina parengti labiau įpareigojančio pobūdžio įgyvendinimo nuostatas numatant ir atitinkamas baudas.

1.6 Komitetas pritaria Komisijos pasirinktam ir žaliojoje knygoje išdėstytam požiūriui į būsimą TEN-T planavimo procesą, t. y. principui, kuriuo remiantis kiekviena transporto rūšis pasirenkama naudoti efektyviose įvairarūšio transporto grandinėse pagal lyginamuoju būdu nustatytus privalumus ir tokiu būdu atlieka svarbų vaidmenį padėdama Sąjungai siekti su klimato kaita susijusių tikslų. Vis dėlto tikslas turi būti perėjimas prie ekologiškiausių transporto rūšių.

2. Įžanga

2.1 2009 m. vasario 4 d. Komisija paskelbė žaliąją knygą „TEN-T politikos peržiūra. Siekiant geriau integruoto transeuropinio transporto tinklo įgyvendinant bendrąją transporto politiką“, dėl savo transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) politikos peržiūros.

2.2 Komisija siekia į šią peržiūrą įtraukti kiek galima daugiau suinteresuotųjų subjektų ir pasinaudoti jų žiniomis, patirtimi bei išklaudyti įvairias nuomones. Todėl EK pradėjo viešąją konsultaciją, kuri baigėsi 2009 m. balandžio 30 d.

2.3 Komisijos siekis – išanalizuoti viešosios konsultacijos rezultatus ir jais pasiremti plėtojant naują TEN-T politiką. Per likusius 2009 m. mėnesius turėtų būti apsvarstyti į žaliosios knygos klausimus pateikti atsakymai ir atlikti būtini tyrimai. 2010 m. pradžioje Komisija numato pateikti šios politikos metodologiją, o tų pačių metų pabaigoje – pasiūlymus priimti teisės aktus dėl TEN-T gairių peržiūros ir atitinkamai TEN-T reglamentą.

2.4 EB sutartyje (154–156 straipsniai) apibrėžta, kad TEN-T politika yra viena iš priemonių, turinti padėti įgyvendinti vidaus rinkos tikslus augimo ir darbo vietų kūrimo srityse, siekti socialinės, ekonominės ir geografinės sanglaudos ir būti naudinga visiems piliečiams ir ekonominės veiklos vykdytojams.

2.5 Be to, reikėtų siekti tvaraus vystymosi užtikrinant, kad įgyvendinant šią politiką pagrindinis dėmesys būtų skiriamas aplinkos apsaugos reikalavimams. TEN-T politika turėtų būti vykdoma taip, kad ji reikšmingai prisidėtų siekiant ES užsibrėžtų su klimato kaita susijusių tikslų „20, 20, 20“.

2.6 Sąjungos transeuropinių tinklų politika konkrečiai buvo apibrėžta 1990–1995 m. ir oficialiai pradėta įgyvendinti 1996 m. Europos Parlamentui ir Tarybai priėmus sprendimą. Nuo to laiko į įvairius transporto infrastruktūros bendros svarbos projektus investuota 400 milijardų eurų. Tačiau reikėtų pažymėti, kad yra nemažai projektų, kuriuos vėluojama baigti. Visų pirma per pirmąjį TEN laikotarpį (1996–2003 m.) dauguma valstybėse narėse užbaigtų projektų – palyginti su bendru prioritetinių projektų skaičiumi – buvo kelių projektai. Akivaizdžiais atvejais reikėtų nedelsiant toliau plėtoti ekologiškesnės transporto rūšims skirtą infrastruktūrą.

2.7 Apie 30 proc. minėtų 400 milijardų eurų sudaro Bendrijos lėšos, būtent, TEN-T biudžetas, sanglaudos fondas, EBRD ir EIB. Išankstiniais duomenimis dar reikia 500 milijardų eurų investicijų. Numatyta 80 proc. visų TEN-T lėšų skirti prioritetiniams geležinkelio projektams.

2.8 Patirtis parodė, kad Europos piliečiai sunkiai suvokia TEN-T politika pasiektus rezultatus ir jos sukurtą pridėtinę vertę. Komisija stengiasi taisyti šią padėtį pasirinkdama žaliojoje knygoje išdėstytą požiūrį ir su klimato kaita susijusius tikslus skelbia pagrindiniu būsimos TEN-T politikos prioritetu.

2.9 Komisija taip pat mano, kad išsami TEN-T politikos peržiūra būtina. Reikėtų suformuoti tvirtą pagrindą, galintį padėti veiksmingai siekti su klimato kaita susijusių Europos Sąjungos tikslų pradedant procesą, kuris apimtų ekonominius ir aplinkos tikslus ir būtų orientuotas į veiksmingą keleivių ir prekių vežimą. Šis procesas turėtų būti pagrįstas įvairių transporto rūšių derinimu ir novatoriškais metodais.

2.10 Peržiūra yra labai plataus masto, ji apima politinius, socialinius ir ekonominius, aplinkos apsaugos, institucijų, geografinius ir techninius aspektus, todėl Komisija nusprendė paskelbti žaliąją knygą, kurioje ji pateikė savo viziją ir sudarė galimybę suinteresuotiesiems subjektams dalyvauti konsultacijoje, aktyviai diskutuoti ir teikti pasiūlymus dėl naujosios TEN-T politikos.

2.11 Nors Europos Parlamentas 2009 m. balandžio 22 d. rezoliucijoje dėl būsimos TEN-T politikos ir pritarė gana abstrakčiai „konceptualiojo ramsčio“ sąvokai, jis vis dėlto pareiškė matąs didesnę konkrečių projektų naudą. Be to, jo nuomone, prioritetinių projektų sąrašą turėtų būti labiau atsižvelgiama į aplinką tausojančias transporto rūšis.

2.12 2009 m. birželio 11–12 d. posėdyje Ministrų Taryba pareiškė nuomonę, kad visi įgyvendinami TEN-T prioritetiniai projektai turėtų būti įtraukti į darnų prioritetinį tinklą, apimančią jau sukurtą ir kuriamą infrastruktūrą bei bendros svarbos projektus. Tai turėtų būti daugiarūšio transporto projektai, o mazgams ir įvairiarūšio transporto sujungimui turi būti skiriamas būtinas dėmesys.

2.13 Taryba taip pat mano, kad TEN-T politika turėtų reikšmingai padėti siekti gamtos apsaugos ir su klimato kaita susijusių tikslų. Optimalus visų transporto rūšių apjungimas ir bendradarbiavimas naudojant materialiąją infrastruktūrą ir pažangias transporto sistemas turėtų užtikrinti veiksmingas įvairiarūšio transporto paslaugas ir sudaryti tvirtą pagrindą, padėsiantį transporto sektoriui mažinti išmetamo CO₂ ir kitų išlakų kiekį.

3. Bendrosios pastabos

3.1 Komisija pripažino, kad 1996 m. Europos Parlamento ir Tarybos sprendimas sukurti bendros svarbos transeuropinį infrastruktūros tinklą nebuvo įgyvendinamas pagal planą ir tai patvirtino komunikate „Transeuropiniai tinklai: integruoto požiūrio link“ (COM(2007) 135 galutinis). Komitetas teigiamai vertina Komisijos veiksmus apibrėžti TEN-T politikos nuodugnios peržiūros gaires organizuojant viešąją konsultaciją ir tuo tikslu parengiant žaliąją knygą.

3.2 Komitetas taip pat mano, kad būtina iš esmės peržiūrėti TEN-T gaires, kadangi nuo 1996 m. labai padidėjo Europos Sąjungos valstybių narių skaičius. Įvykus tokiems pasikeitimams, būtina perorganizuoti Bendrijos transporto infrastruktūros tinklą.

3.3 Atlikusi politinį TEN-T gairių įvertinimą, Komisija pabrėžė, kad po ES plėtros pradinis tinklo planavimas – apjungti reikšmingą nacionalinių tinklų dalį ir juos sujungti ties valstybių sienomis – tapo mažiau aktualus.

3.4 Naujai TEN-T politikai įgyvendinti būtinos didžiulės investicijos, Komitetas mano, kad tinkamiems ir teisingiems sprendimams priimti labai svarbu įvertinti kiek galima daugiau reikšmingų veiksnių ir aspektų. Todėl pirmoji Komiteto rekomendacija – finansinėmis priemonėmis atspindėti tikslus, o ne pasirinkti atvirkštinį kelią.

3.5 Būsimosios TEN-T politikos pagrindas įtvirtintas EB sutartyje. Aspektai, į kuriuos reikėtų atsižvelgti, išdėstyti 154–156 straipsniuose. Praeityje nepakankamai dėmesio buvo skiriama tvariam vystymuisi ir atitinkamai su klimatu susijusiems tikslams, taigi Komitetas pritaria Komisijos nuomonei, kad tai yra pagrindiniai transporto politikos, taigi ir TEN-T politikos aspektai. Beje, EESRK jau svarstė šį klausimą 2008 m. kovo 13 d. nuomoneje (TEN/298 – CESE 488/2008), kurioje pabrėžė, kad būtina laikytis kompleksinio požiūrio.

3.6 Siekiant įgyvendinti Sutarties nuostatas, buvo priimtos TEN-T gairės. Jomis nustatytos sąlygos valstybių narių paramą gausiantiems bendros svarbos projektams atrinkti. Svarbiausias šių gairių tikslas – sukurti vieną bendrą daugiarūšio transporto tinklą, kad pasitelkus naujoviškus metodus būtų įmanoma sukurti saugų ir veiksmingą tinklą.

3.7 Komitetas siekia to paties tikslo kaip ir Komisija – krovinių transporto srityje derinti įvairias transporto rūšis ir spręsti problemas, kurias kelia didėjantis išmetamo CO₂ kiekis ir infrastruktūros bei organizacinės spragos. Jis taip pat pritaria Komisijai, kad jūros greitkelių plėtra – tai esminis veiksnys TEN-T sėkmei užtikrinti.

3.8 Komisijos nuomone, peržiūrėta TEN-T politika turėtų būti pagrįsta jau pasiektais rezultatais ir siekti, kad toliau būtų laikomasi anksčiau suderinto požiūrio. Komitetas abejoja, ar tai suderinama su išsamia TEN-T politikos peržiūra, kadangi turėtų

būti peržiūrėtas dabartinių prioritetinių projektų sąrašo, pateikto TEN gairių 3 priede, įvertinimas, kuris paremtas objektyviais kriterijais, todėl Komiteto nuomone, galimas dalykas, kad dalies projektų būtų atsisakyta.

3.9 Komitetas pritaria Komisijai, kad rengiant naują TEN-T politiką būtina remtis dvejopo tikslo, apimančio ekonomiką ir aplinkos aspektą, siekiu. EESRK nuomone, integruotas požiūris, visų pirma įgyvendinant su Sąjungos plėtra susijusius projektus, paskatins sąveikas. Štai kodėl labai svarbu renkantis tinklą nustatyti poveikį aplinkai ir įvertinti jo įtaką klimato kaitai. Taigi, plėtojant transporto rūšių derinimu pagrįstą tvaraus ir veiksmingo transporto sistemą, reikėtų ieškoti ekonominių interesų ir aplinkos apsaugos pusiausvyros.

3.10 Komitetas norėtų pateikti rinkos jėgų paskatintą oro transporto ir geležinkelio transporto integravimo (atstumams iki 500 km) pavyzdį. Šiuo požiūriu greitųjų geležinkelių svarba keleivių vežimui labai didelė, o be to, krovinių vežimo srityje yra daug įdomių galimybių integruoti oro uostus į Europos geležinkelio tinklą.

3.11 EESRK laikosi nuomonės, kad naujojoje TEN-T politikoje dėmesys turėtų būti sutelktas į tinklo materialiuosius ir nematerialiuosius aspektus, labiau atsižvelgiama į kaimynystės politikos svarbą, visų pirma skiriant dėmesį ES Vakarų ir Rytų bei Šiaurės ir Pietų jungiančiai transporto infrastruktūrai (pvz., Via Baltica ir ašis Helsinkis–Atėnai). Komitetas mano, kad kaimynystės aspektas padės stiprinti Sąjungos žmonių solidarumą.

3.12 Norint nustatyti europinę pridėtinę vertę, Komisija siūlo atlikti visų atrinktų bendros svarbos projektų standartizuotą daugiakriterę sąnaudų ir naudos analizę. Tokia analizė leistų atsižvelgti į finansiniu požiūriu įvertinamus ir kitus veiksnus. Taip subsidijos iš Bendrijos biudžeto būtų paskirstomos sąžiningai ir objektyviai ir tik tiems projektams, kurie iš tikrųjų ES sukurs pridėtinę vertę. Komitetas pritaria visiems metodams, galintiems padėti veiksmingiau ir naudingiau panaudoti ES finansavimą.

3.13 Toks standartizuotas metodas būtų ypač naudingas šalinant tarpvalstybines infrastruktūros silpnąsias vietas, kadangi šioje srityje dažnai iškyla sąnaudų pasidalijimo problema. Šis metodas taip pat leistų patobulinti TEN-T programą ir skirti daugiau dėmesio ekonominio ir aplinkos apsaugos aspektų derinimui.

3.14 Žaliojoje knygoje Komisija klausia, kokia iš toliau išvardytų galimų būsimų TEN-T formų būtų priimtina:

- išlaikyti esamą dviejų lygmenų struktūrą, kurią sudaro visa apimantis susisiekimo tinklas ir (nesusiję) prioritetiniai projektai,
- sumažinti TEN-T iki vieno lygmens, kurį sudarytų prioritetiniai projektai ir kuriuos būtų galima sujungti į prioritetinį tinklą,
- palikti dviejų lygmenų struktūrą, kurią sudarytų visa apimantis tinklas ir pagrindinis tinklas, susidedantis iš geografiškai apibrėžto prioritetinio tinklo, susieto su konceptualiuoju ramsčiu, kad būtų integruota transporto politika ir infrastruktūros aspektai.

3.15 Komitetas pirmenybę teikia trečiajam variantui. Jis mano, kad Europos Sąjungos finansavimas turi būti naudojamos veiksmingiau, o išteklių sutelkimas į pagrindinį tinklą yra geriausias būdas tą pasiekti. Visa apimančio tinklo, kuriam ankstesniais metais taikyti kai kurie Bendrijos transporto teisės aktai buvo siejami su dabartinio TEN-T veiksmais, negali būti atsisakyta paprasčiausiai vien dėl šios sąsajos ir jis turės veikti toliau. Susiję projektai nebegalėtų būti subsidijuojami iš TEN-T skirto biudžeto, tačiau jie galėtų būti finansuojami ERPF ir sanglaudos fondo lėšomis.

3.16 Komitetas mano, kad siekiant veiksmingesnio ir naudingumo ES finansų naudojimo turėtų būti įsteigtas organas, kuris koordinuotų lėšų panaudojimą.

3.17 EESRK nuomone, geografiškai apibrėžtą prioritetinį tinklą turėtų iš esmės sudaryti daugiarūšio transporto ašys, jungiančios ekonominiu ir demografiniu požiūriu svarbiausius centrus, o juos savo ruožtu su pagrindiniais transporto mazgais: jūrų uostais, oro uostais ir vidaus vandenų uostais. Šis tinklas turėtų laikytis gamtos apsaugos bei socialinio ir tvaraus vystymosi skatinimo reikalavimų.

4. Specialiosios pastabos

4.1 Komisija mano, kad siekiant tvarios plėtros ir, visų pirma, su klimato kaita susijusių tikslų, kuriuos ES apibrėžė 2008 m. gruodžio mėn., būtina keisti požiūrį į transeuropinius tinklus. Komitetas pritaria Komisijos nuomonei, kad klimato kaita yra pakankama priežastis gairėms peržiūrėti, tačiau pabrėžia, kad peržiūra būtina taip pat ir dėl nebaigtų įgyvendinti suplanuotų projektų ir ES plėtros.

4.2 EESRK iš esmės pritaria Komisijos nuomonei, kad turi būti atlikta visų bendros svarbos projektų sąnaudų ir naudos analizė, nors šiam tikslui būtų galima taikyti ir kitus metodus. Vis dėlto, Komitetas atkreipia dėmesį, kad reikėtų pasirinkti vienodesnį būdą išorės veiksniams nustatyti ir įvertinti.

4.3 Komitetas palaiko Komisijos poziciją, kad, atliekant TEN-T peržiūrą, tarpusavyje susijusių didžiųjų infrastruktūros projektų tinklas turėtų būti papildytas šio pobūdžio projektų konceptualiuoju tinklu. Be to, jis norėtų ypač pabrėžti, kad Komisija turi didelę dalį savo koordinavimo pastangų skirti minėtų projektų įgyvendinimui.

4.4 EESRK pabrėžia, kad sistemingos investicijos į Europos mokslinius tyrimus ir technologijų plėtrą sukūrė naujų galimybių įgyvendinti Europos transporto politikos tikslus kitomis priemonėmis, o ne vien tik investicijomis į materialiąją infrastruktūrą.

4.5 Komisija pateikė įvairių galimybių ir politinių planų įvairiuose komunikatuose, pavyzdžiui, „Transporto logistikos veiksmų planas“, „Pažangiųjų transporto sistemų diegimo Europoje veiksmų planas“. Diegiant naujas technologijas bet kuriuo atveju būtina vengti neigiamo poveikio darbo sąlygoms ir duomenų apsaugai.

4.6 Reikėtų taip pat paminėti „Ekologiškų automobilių“ iniciatyvą, kuri įgyvendinama pagal Europos ekonomikos atgaivinimo planą ir kurioje išdėstoma, kaip pagerinti Europos transporto veiksmingumą ir našumą naudojant netaršias technologijas ir pažangiąją logistiką. Be to, svarbu atkreipti dėmesį į Europos Sąjungos veiksmų programą NAIADES, kurios tikslas placiaja prasme – skatinti vidaus vandenų transportą.

4.7 „Žaliųjų koridorių“ sąvoka trumpai apžvelgiama minėtam logistikos veiksmų plane (4.5 punktas). Komitetas norėtų išsamesnio šios sąvokos paaiškinimo, kadangi, jo nuomone, žalieji koridoriai apima galimybę naudoti alternatyvias transporto rūšis susisiekimui tarp įvairių mazgų, kad būtų galima priimti racionalius sprendimus.

4.8 TEN-T įgyvendinimas iki šiol buvo laikomas vienu iš valstybių narių įsipareigojimų. Nors infrastruktūros kūrimas yra valstybių narių kompetencija, EESRK primygtinai prašo Komisijos „prioritetinio tinklo“ sukūrimui parengti labiau įpareigojantį pobūdžio įgyvendinimo nuostatas, visų pirma numatant atitinkamas baudas. Tokios nuostatos taip pat galėtų būti parengtos ir sąveikių eismo valdymo sistemų veikimui užtikrinti.

4.9 Komitetas mano, kad diskusijose dėl prioritetinio tinklo turi būti aiškiai apibrėžtas jūrų greitkelių vaidmuo, daugiau dėmesio skiriant išplėtam logistikos tinklui. Tai ES jūrų uostams užtikrintų gerą prieigą ir tinkamą susisiekimą su atokiais regionais, tačiau kartu reikia stebėti, kad nebūtų iškreipta konkurencija.

4.10 Komitetas pritaria daugeliui Komisijos žaliojoje knygoje iškeltų klausimų, į kuriuos turės būti atsižvelgta planuojant

būsimą TEN-T politiką. Reikėtų taip pat atkreipti dėmesį į skirtingus keleivių ir krovinių transporto poreikius, degalų kainų svarbą oro uostams, saugumą, ekonomikos vystymą ir aplinkos apsaugą, jūrų uostų problemas ir 4.9 punkte minėtus krovinių logistikos sprendimus, kurie grindžiami principu, kad kiekviena transporto rūšis pasirenkama naudoti efektyviose įvairiarūšio transporto grandinėse pagal lyginamuoju būdu nustatytus privalumus ir tokiu būdu atlieka svarbų vaidmenį padėdama Sąjungai siekti su klimato kaita susijusių tikslų. Vis dėlto tikslas turi būti perėjimas prie ekologiškiausių transporto rūšių.

2009 m. rugsėjo 30 d., Briuselis

*Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto
pirmininkas*
Mario SEPI
