

Atzinums par tēmu Paneiropas transporta koridori (pašiniciatīvas atzinums)

(2005/C 120/04)

2003. gada 23. janvārī Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja nolēma sniegt pašiniciatīvas atzinumu saskaņā ar Reglamenta 29. noteikuma 2. punktu par: Paneiropas transporta koridoriem.

Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un informācijas sabiedrības darba grupas, kas bija atbildīga par Komitejas darba sagatavošanu šajā jautājumā, pieņēma savu atzinumu 2004. gada 5. oktobrī. Ziņojuma sniedzēja bija **Alleweldt kundze**.

Savā 412. plenārajā sesijā 2004. gada 27. un 28. oktobrī (27. oktobra sēdē) Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja pieņēma šādu atzinumu ar 164 balsīm par, 2 balsīm pret un 9 atturoties:

1. Ievads

vispārējai politikai saistībā ar transporta tīklu izveidi. Karel van Miert grupas pieeja nenodrošināja atbalstu.

1.1 Pastāvīgā pētījumu grupa atsāka savu darbu 2003. gada janvārī, kad tās darba sfēra ⁽¹⁾ tika paplašināta, lai aptvertu visus jautājumus attiecībā uz Paneiropas transporta koridoru izveidi. 2002. gada decembrī plenārā sesija pieņēma zināšanai un neapšaubāmi apstiprināja iepriekšējā darba posma rīcību. Papildus uz koridoriem attiecināmā darba turpināšanai un attīstīšanai Eiropas Komisija 2003. un 2004. gadā pieņēma arī būtiskus jaunus lēmumus par trans-Eiropas transporta tīklu (TEN-T) izveidi, kas attiecas arī uz darbu desmit Helsinku koridoros. Arī ES paplašināšana 2004. gada maijā un dienvidaustrumu Eiropas valstu iestāšanās perspektīva maina vispārējo kopīgās infrastruktūras politikas un koridoru darbības saskaņošanas sistēmu.

2.2 Nodaļas sanāksmē Romā 2003. gada septembrī EESK detalizēti apsprieda *TEN-T nākotni* ar Itālijas Ekonomikas un darba padomes (CNEL) V komisiju par liela mēroga infrastruktūras projektiem un tīkliem. Tika izdots kopīgs paziņojums ⁽²⁾, aicinot veikt lielāku ieguldījumu integrēta transporta tīkla izveidē, kas efektīvi integrētu jaunās dalībvalstis un sniegtos vēl tālāk. Priekšplānā būtu jāizvirza jaukta transport-sistēma un ilgtspējība, un finansējums jāpastiprina kopīgiem spēkiem, kā arī, iespējams, jāsaņem palīdzība no Eiropas trans-Eiropas transporta tīklam paredzētā finansējuma.

1.2 Ar šo pašiniciatīvas atzinumu ir jāsniedz ne tikai ziņojums par Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas darbību un atziņām *paneiropas transporta koridoru* ietvarā pagājušo divu gadu laikā, bet arī jāizsaka ieteikumi, kādi tālāki soļi ir jāveic iesaistītajām pusēm un kā Komiteja šeit var palīdzēt.

2.3 Itālijas prezidentūra lūdza EESK izstrādāt atzinumu pēc savas iniciatīvas, kas balstītos uz Romā uzsāktu apspriedi. Komiteja galvenajos vilcienos aprakstīja savu pašreizējo galveno nostāju attiecībā uz Eiropas transporta infrastruktūras politiku dokumentā: **Transporta infrastruktūras sagatavošana nākotnei: plānošana un kaimiņu valstis-ilgtspējīga mobilitāte-finansējums** ⁽³⁾. EESK ierosināja nākotnē izmēģināt jaunus finansēšanas veidus un līdzekļus, lielāku prioritāti piešķirot apkārtējās vides aizsardzībai un sociālajai un vides ilgtspējībai Paneiropas transporta tīkla plānošanā un īstenošanā, turpinot aizsāktu darbu Helsinku koridoros un jaunā veidā atsaucoties uz jauniem risinājumiem jautājumiem.

2. Jaunā vispārējā Paneiropas transporta infrastruktūras politikas sistēma

2.1 Komisija sāka pārskatīt TEN-T 2003. gada vidū ar **Karel van Miert vadītās Augsta līmeņa grupas ziņojumu**. Tā rezultātā 1996. gada prioritāro projektu saraksts tika pagarināts un tika izvirzītas jaunas ES finansējuma opcijas un jauns uzlabotas koordinācijas veids ⁽⁴⁾. Bez tam tika izveidoti plāni, kā saglabāt transporta koridoru koncepciju ES infrastruktūras politikā, nākamībā tiecoties galveno uzmanību pievērst prioritātēm, kas saistītas ar noteiktiem maģistrālajiem maršrutiem, nevis

2.4 Eiropas Savienība **dienvidaustrumu Eiropas reģiona** mierīgu atjaunošanu ir izvirzījusi kā galveno prioritāti un nepārtraukti rosinājusi pilnībā funkcionālas transporta infrastruktūras izveidi. Dienvidaustrumu Eiropas transporta koncepcija ir veidota papildus jau esošajiem koridoriem, kas saistīti ar reģionu (X, V, VII, IV un VIII), un balstīta uz 1997. gada

⁽¹⁾ Biroja 2002. gada 23. oktobra lēmums

⁽²⁾ Turpmāku informāciju skatīt EELK 2004. gada 14. janvāra atzinumā OV C 10, 70. lpp.

⁽³⁾ CESE 1043/2003 galīgā red. – saņemama TEN nodaļas sekretariātā
⁽⁴⁾ OV C 108, 30.4.2004., 35. lpp.

Helsinku deklarāciju un TINA⁽⁵⁾ pieredzi. Tā sastāv no jauktas transportsistēmas infrastruktūras tīkla, tā saucamā Dienvidaustrumu Eiropas centrālā reģionālā transporta tīkla, kas jāīsteno kopīga, saskaņota darba rezultātā. Iesaistītās valstis⁽⁶⁾ ir sagatavojušas Vienošanās memorandu (VM), kas, cita starpā, skaidri un nepārprotami attiecas uz sadarbību reģiona socioekonomisko interešu grupu un pastāvīgās EESK pētījumu grupas starpā.

2.5 Rīcības komitejas darba saskaņošanai desmit Helsinku koridoros⁽⁷⁾ un četrās transporta zonās (PETRAS)⁽⁸⁾ piešķirts jauns veidols. Aptuveni reizi gadā Komisija uzaicina koridoru sekretariātu priekšsēdētājus un vadītājus, kā arī citus Eiropas vai ES institūciju pārstāvjus apspriest darba gaitu un perspektīvas. Bijušo G-24 transporta darba grupu jānomaina mazākai un efektīvākai struktūrai. Atbildīgajiem Komisijā ir skaidrs arī tas, ka Komisija pati var nodrošināt noteiktus saskaņošanas, kā arī tehniskā un organizatoriskā atbalsta aspektus. Beidzamās sanāksmes notika 2003. gada jūnijā un 2004. gada 15. martā. Vissvarīgākie apspriestie jautājumi ir izklāstīti turpmākajā 3. un 4. sadaļā.

2.6 Arī ES paplašināšanai un jaunajai kaimiņattiecību politikai ir sava ietekme uz nākamā transporta politikas plānošanu Eiropā un aiz tās robežām. Kopīga Komisijas un Eiropas Parlamenta stratēģijas sanāksme notika jūnijā, uz kuru tika uzaicināti Eiropas transporta sektora pārstāvji, ieskaitot pārstāvjus no ES jaunajām kaimiņu valstīm. Tika nolemts izveidot augsta līmeņa grupu, kuras uzdevums ir sagatavot pamatojumu nolūmiem par trans-Eiropas maģistrālo maršrutu paplašināšanu, it īpaši austrumu kaimiņu – Krievijas Federācijas, Melnās jūras reģiona un Balkānu – virzienā. Attiecībā uz Vidusjūras reģionu tika uzsākts projekts, lai radītu Eiropas–Vidusjūras transporta tīklu. Šobrīd tiek veikts izpētes darbs attiecībā uz transporta infrastruktūras vajadzībām Turcijā.

3. Pastāvīgas pētījumu grupas darba organizēšana

3.1 Jauni pavērsieni un pastāvīgie uzdevumi: informācija un caurredzamība

3.1.1 Neraugoties uz Helsinku deklarācijas ieviešanu un sadarbības saliedēšanu ar rīcības komiteju starpniecību septiņu gadu laikā un neraugoties uz, visaptverošā izpratnē, Eiropas Komisijas ieguldījumu, dažādajos plānošanas procesos attiecībā uz caurredzamību un uzlabotu tīkla darbu vērojama niecīga uzlabošanās. Jaunās TEN-T vadlīnijas, koridori un transporta zonas, Dienvidaustrumu Eiropas centrālā reģionālā transporta

⁽⁵⁾ Transporta infrastruktūras vajadzību novērtējums (TINA), infrastruktūru plānošana kandidātvalstīs 1990-to gadu otrajā pusē

⁽⁶⁾ Albānija, Bosnija-Hercegovina, Horvātija, Serbija-Melnkalne, FYROM

⁽⁷⁾ Detalizēta koridoru karte saņemama TEN nodaļas sekretariātā

⁽⁸⁾ PETRAS: četras transporta zonas saskaņā ar 1997. gada Helsinku deklarāciju: Barenca–Euro–Arktikas – Melnās jūras baseins – Vidusjūras baseins – Adrijas/Jonijas jūras

tīkls, ECMT un UN-ECE darbs un dažādas reģionālās pastiprinātas sadarbības iniciatīvas joprojām ir tikai mazas ekspertu grupas sfēra.

3.1.2 Caurredzamības trūkums pastiprinās organizētas civilās sabiedrības līmeni. Viena no pastāvīgās pētījumu grupas galvenajām lomām ir bijusi un joprojām ir darbība kā informatīvam saskarpunktam gan oficiālo institūciju ietvaros, gan attiecībā uz civilās sabiedrības organizācijām.

3.1.3 Komisija strādā pie informācijas sistēmas (GIS), kurai jābūt pieejamai visai padomei plānošanas un rezultātu izvērtēšanas nolūkā. Šobrīd šī informācijas sistēma ir pieejama tikai iekšējam lietojumam, taču to varētu izvērst, lai iekļautu sociāli ekonomiskos datus, kas līdz ar to padarītu to lietderīgāku EESK darbā. Šis jautājums ir jāapspriež ar Komisiju.

3.2 Apspriešanās lietderīgs izmantojums: "Eiropas" transporta maršrutiem nepieciešams "Eiropas konsenss"

3.2.1 Van Mīrta grupas rezultāti izgaismo tās grūtības, kas veido plaisu, kāda radīsies starp ambiciozo Eiropas plānošanu un reālo šo plānu ieviešanu praksē. Šo plaisu arī grūti ietekmēt. Pareizi norādīts uz to, ka, lai nākotnē panāktu labākus rezultātus, būs vajadzīgs vairāk pārrobežu plānošanas procedūru un ciešāka civilās sabiedrības interešu grupu iesaistīšana. Šie apsvērumi atspoguļoti arī jaunajās TEN vadlīnijās.

3.2.2 Civilās sabiedrības organizāciju piesaistīšana ir galvenais priekšnoteikums, lai izveides darbs būtu līdzsvarots, ņemot vērā vietējās un reģionālās intereses un realizējot dzīvē ceļu darbību un lietojumu. Infrastruktūras projekti ar Eiropas nozīmi tikai tad pilda savu funkciju, ja tie atbilst ilgtspējīguma interesei. Tas prasa to biznesa asociāciju, transporta uzņēmumu, arodbiedrību un vides un patērētāju organizāciju piesaistīšanu, kas darbojas pāri robežām Eiropas līmenī. "Eiropas" transporta maršrutu ieviešanas stimulu iespējams uzturēt tikai ar sociāli sakņotu "Eiropas" atzišanu un konsensu, kurā ņemtas vērā ekonomiskās un sociālās realitātes.

3.2.3 EESK ir atkārtoti piedāvājis savu palīdzību šāda konsensa veidošanā. Lai to sasniegtu, sistemātiski jāizmanto viedokļu uzklaušana Eiropas līmenī. Taču EESK iebilst pret tā kā obligātas darbības īstenošanu, neapsverot rezultātus. Neraugoties uz zināmas intereses esamību un skaidru secinājumu izstrādi, 1998. gada TINA procesa izskatīšana, ko organizēja EESK sadarbībā ar Komisiju, absolūti netika ņemta vērā nobeiguma ziņojumā.

3.3 No apspriedēm pie sadarbības ideju un praktiskā darba jomā

3.3.1 EESK daudzus gadus ir veltījusi darbam pie Paneiropas transporta politikas, un ilgu laiku tās pamataicinājums bijis apspriešanās un iesaistīšanās. Šobrīd tam lielā mērā atsaukušies cilvēki visā Eiropā, un EESK ir iedibinājusi labus darba kontaktus. Tādēļ Komitejai ir likumīgas tiesības piedalīties rīcības komiteju un citu institūciju darbā, gan sniedzot idejas, gan praktiskas sadarbības veidā.

3.3.2 Nesenais, pēc Komitejas iniciatīvas tapušais atzinums par *Transportainfrastruktūras sagatavošanu nākotnei*, kurā skaidri un nepārprotami definēts tas, ko Komiteja uzskata par Eiropas transporta politikas pamatprincipiem, ir jo īpaši būtisks pamats ideju veidošanai. Ilgtspējības mērķis, finansējuma uzlabošanas veidi un transporta infrastruktūras ievirze atbilstoši Paneiropas vajadzībām ir trīs galvenie jautājumi. Atzinumā noteiktas arī darbības prioritātes transporta koridoru izveidē. Ņemot vērā to atbilstību pastāvīgās pētījumu grupas darba vadlīnijām, tie ir īsumā apkopoti dokumenta turpinājumā (*):

- Jāizvērtē labākas saites ekonomisko centru starpā.
- Jāpaplašina jaukta transportsistēma, balstoties uz visaptverošiem kritērijiem.
- Jāuzlabo saites ar iekšzemes ūdensceļiem.
- Jāietver arī piekrastes kuģniecība.
- Sadarbība dzelzceļa transporta jomā jau sasniegusi noteiktu panākumu līmeni un vēl jāpastiprina nākamībā.
- Lielāka uzmanība jāpievērš saitēm reģionālo un vietējo transporta tīklu un galveno transporta maršrutu starpā.
- Darbā pie koridoriem sistemātiski jāiekļauj kvalitatīvi operatīvas attīstības mērķi (drošums, patērētāju intereses, sociālie apsvērumi [īpaši attiecībā uz sauszemes transportu], pakalpojumu kvalitāte, ietekme uz apkārtējo vidi).
- Lielā mērā koridoru pieeja jāuztur un jāizvērs plašākā apjomā.

3.3.3 Komisija ir ņēmusi vērā dažus no šiem mērķiem pārskatītajās TEN vadlīnijās. Galvenais apsvērumš šobrīd ir praktiskā un saskaņotā veidā virzīt to ieviešanu pārrobežu sadarbības rezultātā. EESK ir stingri apņēmusies sniegt savu

(*) OV C 108, 30.4.2004., 35. lpp., 1.8.1. - 1.8.8. punkti

ieguldījumu šajā procesā ar specifisku darbu, kurā ņemti vērā praktiski apsvērumi.

3.4 Koridoru tīkla un reģionālas sadarbības izveide

3.4.1 Darbs rīcības komitejās šobrīd virzās uz priekšu aptuveni vienādā tempā attiecībā uz visiem koridoriem. Tajā pašā laikā var vērot reģionālus savienojumus, kas nozīmē, ka šodien mēs iztirzājam koridoru tīklu, nevis atsevišķus maģistrālos maršrutus. Sadarbības reģionālais komponents tiek attīstīts arvien vairāk saistībā ar pieeju transporta zonām, piemēram, IV, V, VII un X koridorā dienvidaustrumu Eiropā un I un IX koridorā Baltijas reģionā. Pretstatā tam maz aktivitātes vērojams oficiāli noteiktajās transporta zonās (PETRAS).

3.4.2 Abas pieejas – maģistrālo maršrutu izveide un intensīva reģionālās satiksmes attīstība – viena otru pastiprina. Nākotnē pastāvīgajai pētījumu grupai vairāk uzmanības jāpievērš reģionālās attīstības jautājumiem. EESK sniedz būtisku ieguldījumu visās tās dažādajās nodaļās, satuvinot transporta politiku, reģionālo attīstību un tās ārējo sakaru darba centrālās tēmas (austrumu kaimiņi, Ziemeļu dimensija, dienvidaustrumu Eiropa).

3.5 Uzdevums nākotnei: jaunu savienojumu izveide

3.5.1 Stratēģiskā Komisijas un Eiropas Parlamenta sanāksme 2004. gada jūnijā bija pretimnākošs solis, jo EESK vienmēr uzskatījusi, ka ES nozīmi Eiropas transporta sakaru īstenošanas iniciācijā paplašināšanās rezultātā nedrīkst vājināt. Komisijas EESK adresētajā vēstulē sanāksme raksturota kā atklātāka un plašāka koordinācijas procesa atspēriena punkts; šajā procesā gaidīts ikviena ieguldījums. Tā īstenošana ir būtiski nozīmīga jaunas transporta plānošanas Eiropas līmenī panākumus un ilgtspējību.

3.5.2 Jaunajā plānošanā būtiski ir balstīties uz iepriekšējo pieredzi, kā arī, kas nav mazāk svarīgi, uz rīcības komiteju darbu. Specifisko EESK ieguldījumu, kas aprakstīts šajā atzinumā un ir daudzu gadu praktiskās pieredzes auglis, tagad varētu izmantot agrīnajā infrastruktūras plānošanas stadijā. Svarīgi ir izmantot šo iespēju.

4. Pastāvīgās pētījumu grupas darbība transporta koridoru izveidē

4.1 Šobrīd izveidota arodbiedrības darba grupa darbam pie **II koridora** ⁽¹⁰⁾. Pirmā sanāksme notika Maskavā 2003. gada 10. un 11. aprīlī. Arī EESK piedalījās oficiālajā rīcības komitejas sanāksmē 2003. gada 15. un 16. maijā Berlīnē. Abas sanāksmes vedina domāt par daudzsoļošu mūsu darba iznākumu. II koridora problēmu rada sarežģītā sadarbība ar Baltkrieviju. Pagaidām izveidojusies novirze, jo Baltkrievija – un līdz ar to liela, labi attīstīta koridora daļa – tiek apieta uz ziemeļiem, ievērojot robežu grūtības. Šobrīd tiek palielināta sadarbība ar dzelzceļa sabiedrībām. Nesen ierosināta koridora pagarināšana līdz Jekaterinburgai. Ir ļoti svarīgi rast labākos ceļu satiksmes problēmu un robežu procedūru risinājuma veidus un šajā sakarā pieņemt EESK palīdzību.

4.2 Iesaistīšanās **IV koridora** ⁽¹¹⁾ izveides darbā notikusi ar dalītiem panākumiem. Rīcības komitejas sanāksmē Sopronā (Ungārija) 2003. gada 20. un 21. maijā dzelzceļa sabiedrību un dzelzceļa arodbiedrību pārstāvji no IV koridora pulcējās uz produktīvu apspriedi – kas jāturpina – jautājumā par dzelzceļa transporta veicināšanu. Tas notika beidzamajā sēdē 2003. gada 10. un 11. novembrī Dortmundā. Kā turpmāko apspriežu galvenā tēma tika izvirzīti tehniska un organizatoriska rakstura šķēršļi un ierosinātie risinājumi attiecībā uz robežu šķērsošanu. Lai nodrošinātu nepārtrauktību, arodbiedrībā balstītas sadarbības, kurā iesaistīti dzelzceļa darbinieki, pārstāvis piedalīsies rīcības komiteju darbā kā novērotājs. Tagad iespējams pievērsties sauszemes ceļu kravu transporta ekonomiskajam un sociālajam stāvoklim un tehniskajiem un organizatoriskajiem aspektiem IV koridorā.

4.3 EESK īpašu uzmanību vērš uz **X koridora** ⁽¹²⁾ izveides veicināšanu. Šajā sakarā iedibināti kontakti ar attiecīgo rīcības komiteju. Vēl citi specifiski pasākumi tika veikti saistībā ar iespējamo EESK darbību rīcības komitejas sanāksmē Slovēnijā 2003. gada 18. un 19. jūlijā. 2003. gada 3. novembrī EESK organizēja ļoti veiksmīgu dialoga konferenci Belgradā un izdeva kopīgu paziņojumu ⁽¹³⁾. Tas rosināja turpmākos pasākumus, lai jo īpaši izvērstu dzelzceļa transportu. Darba attiecības Sarajevā un sadarbība ar Dienvidaustrumu Eiropas centrālo tīklu rīcības komiteju ir turpmākie temati, kas aptverami šajā darbā. Pievēršot uzmanību līdzsvarotas politikas nostiprināšanai attiecībā uz jūras ostām un to iekļaušanu dziļās iekšzemes transporta sistēmās, **V koridors** ⁽¹⁴⁾ ir nozīmīgs maģistrālais maršruts.

⁽¹⁰⁾ Vācija – Polija – Baltkrievija – Krievija

⁽¹¹⁾ Vācija – Čehijas Republika – Austrija – Slovākija – Ungārija – Rumānija – Bulgārija – Grieķija – Turcija

⁽¹²⁾ Austrija – Horvātija – Serbija – FYROM – Slovēnija – Ungārija – Serbija – Bulgārija

⁽¹³⁾ Skatīt pielikumu

⁽¹⁴⁾ Itālija – Slovēnija – Ungārija – Ukraina – Slovākija – Horvātija – Bosnija-Hercegovina

4.3.1 2004. gada novembra sākumā plānots kopīgs pasākums, lai popularizētu labākus dzelzceļa pakalpojumus, kas notiks sadarbībā ar ARGE Corridor XLine, dzelzceļu sindikātu. Tas sevī ietvers demonstrāciju vilcienu un pasākumus Fillahā (Austrija), Zagrebā (Horvātija) un Sarajevā (Bosnija-Hercegovina). ⁽¹⁵⁾

4.4 EESK ir izstrādājusi virkni priekšlikumu, kā atbalstīt iekšzemes ūdensceļu transportu un **VII koridoru** ⁽¹⁶⁾ (Donava). ⁽¹⁷⁾ Visnesenākā rīcības komitejas sanāksme notika 2004. gada jūlijā. Apspriedes turpinās pastāvīgās pētījumu grupas vadībā, un tajās galvenā uzmanība tiek pievērsta pašreizējiem šķēršļiem, kādi ir kuģniecības izaugsmē VII koridorā, kā arī piemērotiem nosacījumiem, kā varētu tos pārvarēt. Apspriestas tiek arī iespējas un investīciju vajadzības attiecībā uz ciešāku integrāciju jauktu transporta veidu sistēmā. ⁽¹⁸⁾

4.4.1 Savā atzinumā par *Transporta infrastruktūras sagatavošanu nākotnei*, kas tika pieņemts 2004. gada 28. janvārī ⁽¹⁹⁾, EESK minēja nepieciešamību "veicināt iekšzemes ūdensceļu VII koridora, Donavas, savienojumu ar dzelzceļa maršrutiem un attiecīgus tehniska un sociāla rakstura nosacījumus, kas noteiktu pārrobežu iekšzemes ūdenstransporta darbību".

4.4.2 Bez tam Jauktā Padomdevēja komiteja ES – Rumānija (savā sēdē 2002. gada 23. un 24. maijā Bukarestē) ierosināja, lai labāk izmantotu Donavu kā paneiropas transporta koridoru, veikt pasākumus padarot to kuģošanai izdevīgāku un savienojot ar Melno jūru un atbalstīt tos stiprāk finansiāli.

4.5 Kopš 2001. gada dialoga konferences par **III** ⁽²⁰⁾ un **VI koridoru** ⁽²¹⁾ Katovicē EESK no savas puses nav iesaistījusies nekādā darbībā attiecībā uz šiem koridoriem. Tomēr 2004. gada augustā III koridora sekretariāts atsūtījis vēstuli, aicinot iesaistīties turpmākajā izstrādāšanas darbā priekšlikumu veidā attiecībā uz 2004./2005. gada darba programmu.

4.6 Beidzamā viena vai divu gadu laikā EESK ir saņēmusi ievērojamu atbalstu no jaunās, uz arodbiedrībām balstītās sadarbības, ko organizējusi Eiropas Transporta darbinieku federācija (ETF) un kurā iesaistīti transporta darbinieki visos koridoros un visā Eiropā. ETF projekts ir sniedzis būtisku ieguldījumu gan ideju, gan praktisko risinājumu izpratnē EESK darba sekmēšanā visos transporta sektoros un ievirzīts tā, lai turpinātu sadarbību arī nākotnē.

⁽¹⁵⁾ Ņemot vērā faktu, ka atsevišķi pasākumi atrodas sagatavošanas stadijā, šajā atzinumā nav iekļauta plašāka informācija, taču to iespējams saņemt TEN darba grupas sekretariātā

⁽¹⁶⁾ Vācija – Austrija – Slovākija – Ungārija – Horvātija – Serbija – Bulgārija – Moldova – Ukraina – Rumānija

⁽¹⁷⁾ Pretim Paneiropas iekšzemes ūdensceļu transporta sistēmai, OV C 10, 14.1.2004., 49. lpp.

⁽¹⁸⁾ Plašāk par šo jautājumu skatīt **Levaux** kunga darba dokumentu, ko iespējams saņemt TEN nodaļas sekretariātā

⁽¹⁹⁾ Skatīt 4. atsauci

⁽²⁰⁾ Vācija – Polija – Ukraina

⁽²¹⁾ Polija – Slovākija – Čehijas Republika

4.7 Visbeidzot ir jānorāda uz to, ka pastāvīgās izpētes grupas priekšsēdētājs, sadarbībā ar TEN darba grupas sekretariātu un ar atbildīgo Eiropas Komisijas dienestu atbalstu, ir izstrādājis isu pamatdatu aprakstu par katru koridoru ⁽²²⁾.

5. Ieteikumi tālākam darbam

5.1 Pastāvīgās izpētes grupas uzmanības lokā ir jauni Paneiropas transporta politikas mērķi, kā raksturots iepriekš, un tie ietverti reģionālajā, praktiskajā un konceptuālajā plānošanā. Vēl vairāk kā jebkad agrāk EESK spēks ir tās spējā saliedēt intereses un izvirzīt praktiskus priekšlikumus. Uzsvars jāliek uz darbību un reāla pamatojuma esamību.

5.2 Kā iekšējās, tā ārējās ieinteresētās EESK puses var izmantot Komitejas pastāvīgo izpētes grupu kā informācijas un kontaktu noskaidrošanas avotu. Pastāvīgās izpētes grupas galvenais uzdevums ir vadīt un koordinēt EESK darbību un izplatīt informāciju par to. Grupai ir atbildīga loma arī visaptverošā koordinācijas darbā Eiropas līmenī. Pētījumu grupa var atsaukties uz 13 gadu aktīva darba praksi EESK ietvaros, palīdzot veidot Paneiropas transporta politiku.

5.3 Nākošajos divos gados EESK aktivitāšu uzsvars būtu jāliek uz praktisko sadarbību un pilsoniskās sabiedrības organizāciju līdzdalību uz vietas. Runa ir par devumu realizēt 3.3.2 punktā ietvertos transporta politikas mērķus, ļaujot pilsoni-

skajai sabiedrībai izteikt savu vērtējumu, kritiku un uzlabojuma ierosinājumus saistībā ar individuāliem koridoriem, reģioniem vai infrastruktūru projektiem.

5.4 Būtu jāstiprina EESK sadarbība ar koridoru vadīšanas komitejām un ES Komisiju. Īpaši pastāvīgajai izpētes grupai ir jāizpilda jaunā loma, palīdzot izveidot "South East Europe Core Regional Transport Network" (skatīt 2.4 punktu).

5.5 Pastāvīgajai izpētes grupai būtu jāizpēta ceļi un iespējas, kā labāk var tikt ievēroti transporta darbības operatīvie aspekti paneiropas transporta koridoru realizēšanā. Īpaši būtu jākonkretizē koridoru politika saistībā ar savstarpējo saskaņu, vides aizsardzību, drošību, sociālajiem noteikumiem un efektivitāti.

5.6 Eiropas Kaimiņattiecību politikas (ENP) kontekstā tiek plānoti jauni transporta koridori. ES Komisija šai sakarā ir signalizējusi atvērtību, un pastāvīgajai izpētes grupai būtu jāsniedz savs ieguldījums.

5.7 Stiprāk vienu ar otru būtu jāsavieno ES Komisijas un vadīšanas grupu darbu koridoros un transporta teritorijās. Komisijai šeit ir svarīga koordinējoša funkcija, kurai būtu jāietver arī tehniski-organizatorisks atbalsts. Būtu vēlams vairāk telpas dažādo Eiropas līmeņa aktivitāšu kopējai koordinācijai, iekļaujot visas ieinteresētās puses un ar stiprāku Eiropas Parlamenta līdzdalību.

Brisele, 2004. gada 11. novembrī

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas

prezidente

Anne-Marie SIGMUND

⁽²²⁾ skatīt pielikumu- neoficiālas norādes, kas ir pakļautas iespējamiem grozījumiem