

**Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu "ES transporta politikas ilgtspējīga attīstība un TEN-T plānošana" (izpētes atzinums pēc nākamās prezidentvalsts Polijas pieprasījuma)**

(2011/C 248/05)

Ziņotājs: **KRAWCZYK kgs**

Nākamā Eiropas Savienības prezidentvalsts Polija saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 304. pantu 2010. gada 30. novembrī nolēma konsultēties ar Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteju par tematu

*"ES transporta politikas ilgtspējīga attīstība un TEN-T plānošana"*

(izpētes atzinums).

Par Komitejas dokumenta sagatavošanu atbildīgā Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un informācijas sabiedrības specializētā nodaļa savu atzinumu pieņēma 2011. gada 24. maijā.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 472. plenārajā sesijā, kas notika 2011. gada 15. un 16. jūnijā (15. jūnija sēdē), ar 154 balsīm par un 7 atturoties, pieņēma šo atzinumu.

## 1. Secinājumi un ieteikumi

1.1 EESK vienmēr ir atbalstījusi Eiropas transporta tīkla programmu un atkārtoti pauž tai atbalstu. Komiteja tomēr norāda, ka paplašinātās Eiropas vajadzības transporta infrastruktūras jomā ir palielinājušās, un ir jāapsver, kā pašreizējo politiku un tās īstenošanas instrumentus pielāgot turpmākajiem apstākļiem.

1.2 Komiteja uzskata, ka galvenais mērķis ir izstrādāt tādu transporta politiku, kuras īstenošana ļautu sasniegt sociālo un ekonomisko kohēziju, apvienojot centienus sekmēt ekonomikas izaugsmi transporta plūsmas palielināšanās veidā — jo Komisija lēš, ka no 2005. līdz 2020. gadam satiksmes apjoms pieaugs par apmēram 20 % —, kohēziju, darba vietu radīšanu un ilgtspējīgu attīstību ar ierobežotiem finanšu avotiem.

1.3 Tomēr realitātē Komitejai diemžēl nākas secināt, ka no 92 projektiem, kuri tika izraudzīti pēc 2007. gada aicinājuma iesniegt priekšlikumus saistībā ar daudzgadu darba programmas 2007.–2013. gadam termiņa vidusposma pārskatu un kuru īstenošanai paredzētas apmēram divas trešdaļas no TEN-T kopējā budžeta (5,3 miljardi *euro* no 8 miljardiem *euro*), tikai nedaudzus īsteno jaunajās dalībvalstīs.

1.4 Komiteja vēlas uzsvērt: ja ES mērķis ir Eiropā izveidot patiesi integrētu transporta vienotu tirgu un turpināt kohēzijas politiku, tīklu izvēlē vajadzīgas radikālas pārmaiņas. Dalībvalstīm būtu jāierosina tīkli, ko ietvert TEN-T, pamatojoties uz skaidriem Komisijas izstrādātiem kritērijiem.

1.5 Tā kā transporta joma patlaban ir atkarīga no fosilajām degvielām, Komiteja iesaka turpmāko Eiropas transporta politiku orientēt uz šādiem četriem galvenajiem mērķiem:

— transporta veidu ar zemu oglekļa emisiju līmeni veicināšana;

— energoefektivitāte;

— piegādes drošība, daudzveidība un neatkarība;

— satiksmes sastrēgumu samazināšana.

1.6 Tāpēc EESK iesaka izvēlēties videi visnekaitīgākās un vislabākās atjaunojamo avotu degvielas, kas samazina CO<sub>2</sub> izmešus, kombinēt vairākveidu pārvadājumus un uz visiem transporta veidiem attiecināt ārējo izmaksu internalizāciju. EESK pauž bažas par TEN-T projektu finansiālajiem ierobežojumiem Eiropas līmenī, kuru dēļ dalībvalstis var nebūt pietiekami ieinteresētas piedalīties šādos projektos. Tāpēc EESK atgādina, ka jāmeklē arī citi publiskie ienākumu avoti, kā Komiteja jau norādījusi iepriekšējos atzinumos <sup>(1)</sup>.

1.7 Turklāt EESK iesaka TEN-T finansēšanā uzmanīgi un selektīvi izmantot publiskā un privātā sektora partnerības (PPP), ņemot vērā dalībvalstu atšķirīgo pieredzi PPP izmantošanā un apzinoties nepieciešamību mobilizēt ES finanšu instrumentus (piem., struktūrfondus, kohēzijas fondus, Eiropas komunikāciju tīklu, EIB) kā daļu no saskaņotas finansēšanas stratēģijas, kurā apvienots ES un valstu publiskais un privātais finansējums. Lai dotu pārvaldes iestādēm brīvu izvēli iesaistīties PPP,

<sup>(1)</sup> OV C 48, 15.2.2011., 57.–64. lpp. (Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu "Ekonomikas atveseļošana: pašreizējais stāvoklis un konkrētas iniciatīvas") un OV C 132, 3.5.2011., 99.–107. lpp. (Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu "Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu" un "Komisijas paziņojums par vienotas Eiropas dzelzceļa telpas izveidi").

EESK atsaucas uz savu atzinumu, kurā norādīts, ka PPP definīcija Eurostat procedūrās attiecībā uz valsts parādu, iespējams, būtu pārstrādājama <sup>(2)</sup>.

1.8 Komiteja iesaka, pārskatot TEN-T vadlīnijas, ņemt vērā arī sastrēgumu vietas un iztrūkstošos savienojumus, lai rosinātu līdzsvarotu transporta infrastruktūras attīstību visās ES daļās, īpaši austrumu daļā, un tādējādi sasniegtu sociālo un ekonomisko kohēziju. Tāpēc EESK atzinīgi vērtē Komisijas Balto grāmatu "Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu", kur šim jautājumam ir pievērsta liela uzmanība un izdarīti secinājumi par to, kādi konkrēti pasākumi jāīsteno turpmākajos gados.

1.9 Īpaša uzmanība jāvelta tā dēvētajai kaimiņattiecību politikai, t.i., savienojumiem ar valstīm ES ziemeļos, austrumos un dienvidos, galvenokārt koncentrējoties uz kopējā tīkla attīstīšanu, nevis uz atsevišķiem infrastruktūras projektiem.

1.10 Komiteja ierosina, ka, pamatojoties uz pārstrādātu TEN-T programmu, vajadzētu starp ES un katru dalībvalsti parakstīt "programmas līgumus", kuros būtu izklāstītas abu pušu saistības attiecībā uz finansējumu un darbu izpildes grafiku. Komiteja uzskata, ka šādu "programmas līgumu" sagatavošanā jāiesaista pilsoniskā sabiedrība, lai projektus, par kuriem panākta vienošanās, turpmāk īstenotu efektīvāk.

1.11 Komiteja uzskata, ka ilgtspējīgu ES transporta politikas attīstību var ievērojami stimulēt ar sociālā dialoga un/vai ieinteresēto pušu dialoga struktūru darbībām saistībā ar jau izveidotiem vai vēl būvniecības stadijā esošiem Eiropas transporta koridoriem. EESK aicina no jauna aktivizēt šāda veida struktūras.

1.12 Komiteja iesaka precizēt jēdziena "ilgtspēja" nozīmi. EESK uzskata, ka papildus ilgtspējas būtiskajam devumam ekonomikas izaugsmē tā attiecas ne tikai uz tādiem vides mērķiem kā klimata aizsardzība, trokšņu un gaisa piesārņojuma samazināšana un resursu saglabāšana, bet arī uz sociāliem transporta nozares jautājumiem, piemēram, darba ņēmēju tiesībām, darba apstākļiem un visu iedzīvotāju, tostarp vecāka gadagājuma cilvēku un invalīdu, piekļuvi sabiedriskajam transportam par pieņemamām cenām, ņemot vērā viņu tiesības uz mobilitāti, kā arī uz vienlīdzīgu piekļuvi fiziskajam aprīkojumam un informācijai. Ilgtspēja jāattiecinā arī uz kaimiņattiecību politiku un konkrēti transporta infrastruktūras attīstību.

<sup>(2)</sup> OV C 51, 17.2.2011, 59.–66. lpp. (Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu "Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai "Privātā un publiskā sektora ieguldījumu mobilizēšana ekonomikas atveseļošanai un ilgtermiņa strukturālo pārmaiņu nodrošināšanai: publiskā un privātā sektora partnerību veidošana").

1.13 Komiteja uzskata, ka stratēģija, kuras pamatā ir inovācija, stimuli un infrastruktūra, jeb "3 I" stratēģija (angļu valodā — *innovation, incentives and infrastructure*) ir izmaksu ziņā visefektīvākais veids, kā sasniegt ilgtspējīgu attīstību.

1.14 Saistībā ar ilgtspējīgu ES transporta politikas attīstību un TEN-T plānošanu Komiteja iesaka pētīt iespējas, kā novērst nepamatotus šķēršļus, kas kavē transporta veidu darbību, lai var pilnībā izmantot to iespējas. Lai sekmētu uzvedību, kas ir savienojama ar ilgtspējīgu attīstību, un lai palīdzētu ierobežot transporta intensitāti, būtu jāatbalsta labāka mobilitātes plānošana. Mūsu ekonomikas uzdevums ir ietekmēt mobilitāti un transporta ekonomiku.

1.15 EESK pilnībā atbalsta Baltajā grāmatā izklāstīto Komisijas pieeju — uzlabot koordināciju Eiropas līmenī. Lai ievērojamu finansiālo ierobežojumu apstākļos sasniegtu vērienīgos TEN-T attīstības mērķus, būs jāveido integrēta Eiropas infrastruktūras politika un tā pienācīgi jākoordinē, — sākot no stratēģiskās plānošanas līdz atsevišķu projektu galīgajai īstenošanai. Ir pienācis laiks, kad jāsasniez konkrēti rezultāti.

## 2. Ievads

2.1 Gatavojoties ES Padomes nākamajai prezidentūrai, ko 2011. gada otrajā pusē pārņems Polija, EESK ir saņēmusi vairākus līgumus izstrādāt atzinumus, tostarp izpētes atzinumu par tematu "ES transporta politikas ilgtspējīga attīstība un TEN-T plānošana".

2.2 Ņemot vērā jautājuma svarīgumu, nepieciešamību garantēt pamattiesības uz mobilitāti, paturot prātā, ka transporta nozare rada 10 % no ES saražotās vērtības, t.i., IKP, un nodrošina vairāk nekā 10 miljonus darba vietu, un vienlaikus apzina, ka mobilitātes palielināšanās transporta sistēmai rada ievērojamas problēmas — sastrēgumus, negadījumus un piesārņojumu —, EESK pret nākamās prezidentvalsts Polijas pieprasījumu pauž lielu izpratni.

2.3 Eiropas Komisija ir izstrādājusi jaunu Balto grāmatu par transporta jautājumiem, kurā izklāstīti Komisijas plāni nākamajiem desmit gadiem un paredzēts līdz 2020. gadam izveidot atšķirīgu transporta sistēmu ar vienotu Eiropas transporta telpu, atvērtu tirgu, vidi saudzējošāku infrastruktūru un zemu oglekļa emisiju tehnoloģijām.

2.4 Svarīga šīs jaunās transporta sistēmas sastāvdaļa ir Eiropas transporta tīkls (TEN-T). Tāpēc ES vadlīniju TEN-T jomā pārstrādāšanai būtu jāvelta liela uzmanība.

2.5 Komisija ierosina, ka, pārskatot TEN-T vadlīnijas, būtu jāattīsta tā dēvētais galvenais tīkls, kurš aptvertu gan integrētus un saskaņotus pamata tīklus, gan transporta mezglus un stratēģiskos savienojumus.

2.6 Komisija norāda, ka, attīstot šādu Eiropas integrētas transporta sistēmas pamatstruktūru, varētu vieglāk risināt pastāvīgās problēmas *TEN-T* plānošanā. Šīs problēmas ir risināmas steidzami, jo satiksme starp dalībvalstīm palielinās, un sagaidāms, ka līdz 2020. gadam tās plūsma dubultosies.

2.7 Eiropas Savienībai ir jāizstrādā tāda transporta politika, kuras īstenošana ļautu sasniegt gan vērēnīgo ekonomikas izaugsmes mērķi transporta plūsmas palielināšanas veidā, gan nodrošinātu kohēziju, radītu darba vietas un sekmētu ilgspējīgu attīstību.

2.8 Lai to panāktu, būtu lietderīgi analizēt, kāpēc projekti, ko izvēlējas pagātnē, neveda cerētos rezultātus.

2.9 Ņemot vērā *TEN-T* būtisko lomu efektīvas transporta politikas un saskaņota ES infrastruktūras tīkla izveidē, Komiteja kopumā atbalsta Komisijas viedokli, ka problēmu cēloņi varētu būt šādi:

- pašreiz *TEN-T* tīklu veido valstu transporta infrastruktūras posmi, kas savā starpā ir slikti savienoti; infrastruktūras tīkla trūkumi ir saistīti ar pārrobežu posmiem un ar lielajiem sastrēgumiem;
- trūkst savstarpēji savietojamu, saskaņotu tīklu visās dalībvalstīs, īpaši dzelzceļa nozarē, un netiek izmantotas intelektīskās transporta sistēmas visos transporta veidos;
- dalībvalstīs izmantoto darbības noteikumu un standartu pamatā ir sen iedibinātas tradīcijas un tādi tiesību akti, kas traucē veikt lielas un efektīvas investīcijas infrastruktūrā. Komiteja iesaka šos noteikumus un standartus izstrādāt augstā drošības un kvalitātes līmenī;
- vairākveidu pārvadājumi nav savstarpēji integrēti, piemēram, nav integrētu fizisku tīklu un labi funkcionējošu pārkraušanas punktu, tāpēc nav pietiekamas kapacitātes vairākveidu pārvadājumu organizēšanai;
- joprojām vērojama nelīdzsvarota transporta infrastruktūras attīstība dažādās ES dalībvalstīs;
- dažos Eiropas reģionos transports nav pietiekami pieejams.

2.10 Ņemot vērā pagātnes trūkumus, skaidri redzams, ka, lai izmantotu funkcionāla, savietojama un vairākveidu pārvadājumiem piemērota *TEN-T* tīkla priekšrocības, jārisina šādi galvenie jautājumi: jāizveido augsti kvalitātes tīkls visās dalībvalstīs, īpašu uzmanību pievēršot pārrobežu posmiem, sastrēgumiem

un satiksmes mezgliem; jāsekmē vairākveidu pārvadājumi, integrējot visus transporta veidus, un jānodrošina raita darbība, saskaņojot darbības noteikumus, ar kuriem jāgarantē augsts drošības un kvalitātes līmenis.

2.11 Šāda pieeja varētu palīdzēt sasniegt arī plašākus transporta politikas mērķus, Eiropā sekmēt resursu efektīvu izmantošanu un sniegt ieguldījumu klimata pārmaiņu jautājumu risināšanā.

### 3. Vispārīgas piezīmes

3.1 EESK atzinīgi vērtē to, ka Komisija izstrādā jaunu Eiropas transporta tīkla politiku, kas dos iespēju nodrošināt visu ES reģionu — arī nomaļo apvidu — sociālo un ekonomisko kohēziju, un atzīst, ka to var sasniegt tikai tad, ja izveido efektīvu, reģionus savienojosu transporta infrastruktūru.

3.2 Šajā saistībā Komiteja pauž pārliecību, ka Eiropas komunikāciju tīkla attīstīšana un pakāpeniska pabeigšana, tādējādi nodrošinot pamata infrastruktūru preču plūsmai un iedzīvotāju brīvai kustībai iekšējā tirgū, arī turpmāk būs būtisks ES politikas mērķis, lai savienotu ES rietumu un austrumu daļu un līdz ar to nākotnē izveidotu vienotu Eiropas transporta telpu.

3.3 Jaunākais oficiālais dokuments, kas publicēts saistībā ar *TEN-T* programmas izpildi, ir 2010. gada oktobrī publicētais 2007.–2013. gada *TEN-T* MAP termiņa vidusposma pārskats. Tajā aplūkoti 92 projekti, kas veido aptuveni divas trešdaļas visa *TEN-T* budžeta (5,3 miljardus *euro* no kopumā 8 miljardiem *euro*). Komiteja pauž nožēlu, ka tikai niecīga daļa no šiem projektiem tiek īstenota ES austrumu daļā.

3.4 Viens no šādas situācijas iemesliem ir nepietiekami finanšu resursi jaunajās dalībvalstīs. Otrs iemesls — nosacījumi, kas izpildāmi, lai izmantotu kohēzijas un sociālo fondu līdzekļus, atšķiras no *TEN-T* finansējuma nosacījumiem. Komiteja iesaka izpētīt, kas kavē infrastruktūras attīstību jaunajās dalībvalstīs un kāpēc tajās nenotiek aktīva pieteikšanās *TEN-T* finansējumam, kā arī analizēt šā finansējuma zemo apguves līmeni.

3.5 Komiteja uzsver: ja ES mērķis ir Eiropā izveidot patiesi integrētu transporta vienoto tirgu, finanšu struktūrā un *TEN-T* tīkla projektu izvēlē vajadzīgas radikālas pārmaiņas. Svarīgs uzdevums ir ietekmēt mobilitāti un transporta intensitāti mūsu ekonomikas sistēmās.

3.6 Komiteja apzinās, ka saistībā ar stratēģiju "Eiropa 2020" Eiropas transporta tīkla attīstība jāvirza tā, lai radītu resursefektīvu transporta sistēmu, kuras pamatā ir inovācija un kura ļauj risināt klimata pārmaiņu, sociālās ilgtspējas un vides problēmas.

3.7 Šajā saistībā Komiteja vēlas norādīt, ka par minētajiem tematiem iepriekšējos gados jau ir sagatavojusi virkni atzinumu, piemēram, "TEN-T: politikas pārskats" (3), "Ilgtspējīga nākotne transportam. Eiropas transporta politika pēc 2010. gada" (4), "Ekoloģisks jūras un iekšējo ūdensceļu transports" (5), "Autotransports 2020. gadā" (6), "Ceļā uz dzelzceļa tīklu, kurā prioritāte ir kravu pārvadājumiem" (7), "Ceļu satiksmes drošības noteikumu pārrobežu izpildes veicināšana" (8), "Ārējo izmaksu internalizācijas ieviešanas stratēģija" (9), "Rīcības programma iekšējo ūdensceļu transportam — NAIADES" (10) un "Eiropas transporta politika / Lisabonas stratēģija un ilgtspējīgas attīstības stratēģija" (11).

3.8 Atzinumā "TEN-T: politikas pārskats" Komiteja secināja: "Ņemot vērā ar pieaugošo CO<sub>2</sub> emisiju saistītās problēmas, kravu pārvadājumu infrastruktūras nepilnības un tās organizatoriskos trūkumus, Komiteja piekrīt Komisijas nostājai meklēt risinājumu vairākveidu pārvadājumu kombinēšanā kravu transporta jomā, lai radītu lietotājiem izdevīgu sinerģiju."

3.9 Atzinumā "Eiropas transporta politika / Lisabonas stratēģija un ilgtspējīgas attīstības stratēģija" EESK norāda: tā kā transporta joma ir atkarīga no fosilajām degvielām un tās ir ierobežotā daudzumā, turpmākajā Eiropas transporta politikā, vienlaikus saglabājot nozares konkurētspēju atbilstīgi stratēģijai "Eiropa 2020", izvirzāmi četri galvenie mērķi:

- transporta veidu ar zemu oglekļa emisiju līmeni veicināšana;
- energoefektivitāte;
- piegādes drošība un neatkarība;
- satiksmes sastrēgumu samazināšana.

3.10 Ir skaidrs, ka Eiropa ir dilemmas priekšā: no vienas puses, tā vēlas radīt vienotu, integrētu transporta tirgu visām 27 dalībvalstīm, un tādejā milzīgi finanšu resursi jāiegulda infrastruktūrā, jo tā ir solidaritātes pamats; no otras puses, rīcību ierobežo gan nepietiekamais budžets, gan uzdevumi, kas saistīti ar siltumnīcefekta gāzu un citu piesārņojošu vielu emisiju mazināšanu.

3.11 Vairākos iepriekš minētajos atzinumos EESK jau ir ierosinājis veidus, kā pārvarēt šo dilemmu, vienlaikus tieši un jūtami ietekmējot arī izmaksas, proti: izvēlēties videi visnekaitīgākās un vislabākās atjaunojamo avotu degvielas, kas ievērojami samazina CO<sub>2</sub> izmešus, kombinēt vairākveidu pārvadājumus, uz

visiem transporta veidiem attiecināt ārējo izmaksu internalizāciju un, visbeidzot, TEN-T finansēšanā lietot arī citus finansējuma veidus, piemēram, uzmanīgi un selektīvi izmantot publiskā un privātā sektora partnerību, ņemot vērā dalībvalstu atšķirīgo pieredzi PPP izmantošanā un apzinoties nepieciešamību mobilizēt ES finanšu instrumentus (piem., struktūrfondus un kohēzijas fondus, Eiropas komunikāciju tīklu, EIB) kā daļu no saskaņotas finansēšanas stratēģijas, kurā apvienots ES un valstu publiskais un privātais finansējums. Lai dotu pārvaldes iestādēm brīvu izvēli iesaistīties PPP, EESK atsaucas uz savu atzinumu, kurā norādīts, ka PPP definīcija Eurostat procedūrās attiecībā uz valsts pārādu, iespējams, būtu pārstrādājama (12).

3.12 EESK pauž bažas par TEN-T projektu finansiālajiem ierobežojumiem Eiropas līmenī, kuru dēļ dalībvalstis var nebūt pietiekami ieinteresētas piedalīties šādos projektos. Tāpēc EESK atgādina, ka jāmeklē arī citi publiskie ienākumu avoti, kā Komiteja jau norādījusi iepriekšējos atzinumos (13).

3.13 Tā kā transports veido nozīmīgu daļu (24 %) no ES CO<sub>2</sub> emisiju apjoma, Komiteja vēlas norādīt, ka īpaša uzmanība jāpievērš pilsētu transporta aspektam. Pilsētās dzīvo vairāk nekā 70 % no visiem ES iedzīvotājiem, pilsētās rodas ceturtdaļa visu transporta radīto CO<sub>2</sub> emisiju, un šim īpatsvaram ir tendence pieaugt. Lai transports kļūtu ilgtspējīgāks, ir skaidrs, ka pilsētām ir jāuzņemas sava daļa atbildības, un to centieni jāpapildina arī reģionālajā, valsts un starptautiskajā līmenī. No otras puses, tālsatiksmes kravas pārvadājumus Eiropas Savienībā galvenokārt veic pa nozīmīgiem vairākveidu pārvadājumu koridoriem. Tātad par prioritāti jāizvirza šo koridoru efektivitātes palielināšana un ilgtspēja. Lai sekmētu uzvedību, kas ir savienojama ar ilgtspējīgu attīstību, un lai palīdzētu ierobežot transporta intensitāti, būtu jāatbalsta labāka mobilitātes plānošana.

3.14 Lai gan Eiropas Savienībā ir finansējuma problēmas, un vietējie iedzīvotāji ne vienmēr aktīvi atbalsta jaunus infrastruktūras projektus, turklāt tie ietekmē vidi, tomēr jauna infrastruktūra ir vajadzīga, lai likvidētu sastrēgumus tīkla darbībā. It īpaši jaunajās dalībvalstīs joprojām vērojami daudzi šādi sastrēgumi un savienojumu trūkumi.

3.15 Neraugoties uz to, Komiteja ir pārliecināta, ka vairākveidu pārvadājumu uzlabošanas nolūkā visvairāk pūļu un līdzekļu jākoncentrē transporta mezglos, piemēram, pārkraušanas platformu attīstīšanai, jo to darbība kļūst arvien problemātiskāka

(3) OV C 318, 23.12.2009., 101. lpp.

(4) OV C 255, 22.9.2010., 110. lpp.

(5) OV C 277, 17.11.2009., 20. lpp.

(6) OV C 277, 17.11.2009., 25. lpp.

(7) OV C 317, 23.12.2009., 94. lpp.

(8) OV C 77, 31.3.2009., 70. lpp.

(9) OV C 317, 23.12.2009., 80. lpp.

(10) OV C 318, 23.12.2006., 218. lpp.

(11) OV C 354, 28.12.2010., 23. lpp.

(12) OV C 51, 17.2.2011., 59.–66. lpp. (Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu "Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai "Privātā un publiskā sektora ieguldījumu mobilizēšana ekonomikas atveseļošanai un ilgtermiņa strukturālo pārmaiņu nodrošināšanai: publiskā un privātā sektora partnerību veidošana").

(13) OV C 48, 15.2.2011., 57.–64. lpp. (Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu "Ekonomikas atveseļošana: pašreizējais stāvoklis un konkrētas iniciatīvas") un OV C 132, 3.5.2011., 99.–107. lpp. (Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu "Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu" un "Komisijas paziņojums par vienotas Eiropas dzelzceļa telpas izveidi").



un tāpēc ir pelnījusi sevišķu uzmanību, kā arī koridoru pilnveidošanai starp šiem mezgliem. Liels atbalsts, it īpaši pilsētās, var būt tehnoloģijas un intelektiskās transporta sistēmas. Viens no grūtākajiem uzdevumiem ir to izvēšana un integrēšana dažādu transporta veidu sistēmās.

3.16 Pārstrādājot *TEN-T* vadlīnijas, būs jārisina arī problēmas, kas saistītas ar sastrēgumu vietām un iztrūkstošajiem savienojumu posmiem, lai veicinātu līdzsvarotu un ilgtspējīgu transporta infrastruktūras attīstību visās Savienības daļās, it īpaši tās austrumos, kur nepietiek augstiem standartiem atbilstošu dzelzceļa un autoceļu savienojumu posmu un kur ar vairākveidu pārvadājumiem piemērotiem risinājumiem jāuzlabo vairākas būtiskas savienojumu posmu un mezglu sastrēgumu vietas.

3.17 Lai gan Komiteja atbalsta Komisijas ierosmi par galvenā tīkla stratēģijas piemērošanu attiecībā uz vissvarīgākajiem pārrobežu koridoriem, vienlaikus tā atbalsta arī nostādni, ka jāturpina nodrošināt, lai visaptveroša tīkla attīstības nolūkā būtu pieejams ES finansējums, — it īpaši dalībvalstīs, kas tiesīgas izmantot Kohēzijas fondu, un ar noteikumiem, kas līdzīgi pašreizējā finanšu plānā paredzētajiem.

3.18 Tas atbilst nostādnei, ka sociālo un ekonomisko kohēziju nevar panākt bez visu *TEN-T* tīkla trūkstošo elementu izveides un nepietiekami kvalitatīvo tīkla elementu ilgtspējīgas uzlabošanas gan patlaban, gan turpmāk.

3.19 Drošības aspektā Komiteja vēlētos vērst īpašu uzmanību uz infrastruktūras, arī tuneļu, konstruktīvo risinājumu uzlabošanu.

3.20 EESK uzskata, ka lielāka uzmanība jāpievērš *TEN-T* projektu īstenošanas pārredzamībai ne tikai konsultāciju vai atlases laikā, bet arī darbu realizācijas posmos. Atzīstot, ka galvenā atbildība šajā sakarā ir piekritīga valstu valdībām, EESK mudina Komisiju uz aktīvāku dialogu ar valstu partneriem, nosakot augstākus projektu īstenošanas pārredzamības standartus un regulāri nodrošinot informāciju sabiedrībai par reālo un finansiālo stāvokli attiecībā uz konkrētiem projektiem.

#### 4. Īpašas piezīmes

4.1 Komiteja uzskata, ka ilgtspējīgu ES transporta politikas attīstību var ievērojami stimulēt ar sociālā dialoga un/vai ieinteresēto pušu dialoga struktūru darbībām saistībā ar jau izveidotiem vai vēl būvniecības stadijā esošiem Eiropas transporta koridoriem. EESK aicina no jauna aktivizēt šāda veida struktūras.

4.2 Komiteja norāda, ka, veidojot jaunu *TEN-T* tīklu, "īpaša uzmanība jāvelta tā dēvētajai kaimiņattiecību politikai, t.i., savienojumiem ar valstīm ES ziemeļos, austrumos un dienvidos, tomēr Komisijai un dalībvalstīm galvenokārt jākoncentrējas uz kopējā tīkla attīstīšanu, nevis uz atsevišķiem infrastruktūras projektiem." Tādējādi tiks sekmēta arī dalībvalstu savstarpējā solidaritāte.

4.3 Komiteja savā atzinumā "*TEN-T*: politikas pārskats" <sup>(14)</sup> atbalsta Komisijas Zaļajā grāmatā pausto pieeju turpmākajā *TEN-T* plānošanā piemērot principu, ka vairākveidu pārvadājumu ķēdēs katru transporta veidu izmanto atbilstīgi tā salīdzināmajām priekšrocībām un tādējādi tam ir svarīga nozīme Kopienas mērķu īstenošanā klimata pārmaiņu jomā. Joprojām jāsiglabā mērķis pāriet uz videi visnekaitīgāko transporta ķēdi.

4.4 Šajā saistībā Komiteja vēlas atgādināt par "zaļo koridoru" koncepciju, ko Komisija 2007. gadā ieviesa kravu pārvadājumu loģistikas rīcības plānā. Šīs koncepcijas mērķis ir, izveidojot demonstrējuma platformas līdzās starptautiskajiem koridoriem, kuros koncentrējas preču plūsma, radīt ilgtspējīgus vairākveidu pārvadājumiem piemērotus risinājumus, kas garantētu mazāku ietekmi uz vidi un klimatu un būtu droši, kvalitatīvi un efektīvi. Komiteja vēlētos, lai minēto koncepciju piemērotu augstiem standartiem atbilstošajiem *TEN-T* vairākveidu pārvadājumu galvenā tīkla koridoriem, kas varētu būt īpaši piemēroti šādiem risinājumiem ar publisko un privāto partneru sadarbības palīdzību.

4.5 Komisija ir norādījusi, ka pašreizējā sistēma ir radikāli jāmaina. Jaunās dalībvalstis no ES finansējuma negūst tādu pašu labumu kā "vecās" dalībvalstis. Lai panāktu vienlīdzīgu konkurences apstākļus, ir jāmeklē jauni finansēšanas veidi.

4.6 Komiteja pauž šaubas par to argumentu piemērotību, kurus Komisija izmanto finansējamo projektu izvēles pamatošanai. Komisija apgalvo, ka šie projekti "palīdz mums sagatavoties gaidāmajām transporta prioritātēm: padarīt transportu videi nekaitīgāku, savienot Eiropas austrumus un rietumus un sniegt atbalstu publiskajai un privātajai partnerībai". Katrā ziņā apšaubāma ir austrumu un rietumu savienojumu uzlabošana, turklāt Komiteja vēlētos, lai papildus PPP tiktu ņemtas vērā arī citas finansējuma iespējas.

4.7 Komisijas ierosme par Eiropas koordinātoru iecelšanu, lai tādējādi stiprinātu starptautisko sadarbību, un par koncentrēšanos uz ilgtermiņa atbalstu izšķiroši svarīgiem infrastruktūras projektiem, kā arī par izpildaģentūras izveidi, būtu varējusi dot lielāku ieguldījumu pārredzamības uzlabošanā un reālā *TEN-T* attīstībā. Taču gan Eiropas koordinātoru veiktā analīze, gan daudzgadu paketes pārskatīšanas rezultāti liecina, ka līdzšinējie panākumi ir sadrumstaloti, jo trūkst sadarbības un koordinācijas starp dalībvalstīm.

4.8 Komiteja ierosina, ka, pamatojoties uz pārstrādātu *TEN-T* programmu, vajadzētu starp ES un katru dalībvalsti parakstīt tā sauktos "programmas līgumus", kuros būtu izklāstītas abu pušu saistības attiecībā uz finansējumu un darbu izpildes grafiku. Šajos "programmas līgumos" būtu jāiekļauj ne tikai *TEN-T* pamata infrastruktūra, bet arī palīginfrastruktūra, ko valstis apņemas izveidot, lai nodrošinātu galvenās infrastruktūras efektīvu darbību un tādējādi sniegtu labākus pakalpojumus

<sup>(14)</sup> OV C 318, 23.12.2009., 101. lpp.

iedzīvotājiem. Komiteja uzskata, ka šādu “programmas līgumu” sagatavošanā jāiesaista pilsoniskā sabiedrība, lai projektus, par kuriem panākta vienošanās, turpmāk īstenotu efektīvāk.

4.9 *TEN-T MAP* projektu paketes 2007.–2013. gada termiņa vidusposma pārskatā Komisija secina, ka no 92 paketē iekļautajiem projektiem 21 ir pārrobežu projekts, savukārt tajos vislielāko atbalstu saņem dzelzceļa transports, kam seko iekšējo ūdensceļu transports, taču Komisijas dokumentā “Jaunā Eiropas transporta tīklu politika” norādīts, ka, salīdzinot ar dzelzceļu un ūdensceļiem, tie projekti, kas saistīti ar autoceļiem un gaisa ceļiem un — mazākā mērā — jūras transportu, kopumā darbojas salīdzinoši labi.

4.10 Komiteja aicina Komisiju precizēt jēdziena “ilgtspēja” nozīmi. Lai varētu izvērtēt, vai ierosinātais projekts atbilst ilgtspējas prasībām, jābūt skaidram šī jēdziena saturam, vēlams — kvantitatīvā izteiksmē.

4.11 Ņemot to vērā, Komiteja vēlas uzsvērt, ka papildus ilgtspējas būtiskajai nozīmei ekonomikas izaugsmē tā attiecas ne tikai uz mērķiem vides jomā, piemēram, klimata aizsardzību, trokšņu un gaisa piesārņojuma samazināšanu un resursu saglabāšanu, bet arī uz sociāliem transporta nozares jautājumiem, piemēram, darba ņēmēju tiesībām, darba apstākļiem un visu iedzīvotāju, it īpaši vecāka gadagājuma cilvēku un invalīdu, piekļuvi sabiedriskajam transportam par pieņemamām cenām, nodrošinot cilvēkiem ar invaliditāti atbilstošu aprīkojuma un informācijas pieejamību.

4.12 Komiteja vēlas norādīt, ka atbalsta stratēģiju, kuras pamatā ir inovācija, stimuli un infrastruktūra, jeb tā saukto 3 “I” stratēģiju (angļu valodā — *innovation, incentives and infrastructure*), jo tā ir izmaksu ziņā visefektīvākais veids, kā sasniegt ilgtspējīgu attīstību:

— inovācija — izstrādāt un īstenot vēl vairāk tādu tehnisku pasākumu, kas vērsti uz piesārņojuma avotu, un tādus transporta ekspluatācijas paņēmienus, kas mazāk ietekmē vidi;

— stimuli — veicināt labāko pieejamo tehnoloģiju un praktisko risinājumu strauju ieviešanu visos transporta veidos;

— infrastruktūra — izmantojot gan pašreizējo infrastruktūru, gan veicot pienācīgus ieguldījumus jaunā infrastruktūrā un tādējādi likvidējot sastrēgumu vietas un izveidojot vajadzīgos savienojumu posmus, nodrošināt raitu un drošu satiksmi.

4.13 EESK norāda, ka viens no veidiem, kā sasniegt Eiropas Savienības mērķi — ilgtspējīgu attīstību, ir integrēta pieeja Eiropas komunikāciju tīkliem (*TEN*). EESK ir pārliecināta, ka, izmantojot integrētu pieeju, var paātrināt Eiropas komunikāciju tīklu struktūras izveidi un samazināt to būvniecības izmaksas salīdzinājumā ar ieguldījumiem, kas būtu nepieciešami, ja neizmantotu dažādu tīklu iespējamās sinerģijas efektu<sup>(15)</sup>.

4.14 Komiteja uzskata, ka, ņemot vērā Eiropas ekonomikas krīzes un ierobežoto *TEN-T* budžetu, ir nepieciešama dažādu *TEN-T* finansēšanas instrumentu koordinēšana un sadarbība, turklāt ir jāmeklē jauni finanšu avoti un kredītēšanas mehānismi.

4.15 EESK pilnībā atbalsta Baltajā grāmatā izklāstīto Komisijas pieeju — uzlabot koordināciju Eiropas līmenī. Lai ievērojamu finansiālo ierobežojumu apstākļos sasniegtu vērienīgos *TEN-T* mērķus, būs nepieciešama daudz integrētāka Eiropas infrastruktūras politika ar pienācīgu Eiropas līmeņa koordināciju — sākot no stratēģiskās plānošanas līdz atsevišķu projektu galīgajai īstenošanai.

4.16 EESK uzskata, ka Baltā grāmata izstrādāta īstajā laikā un ka gaidāmās ES budžeta pārskatīšanas kontekstā tā nodrošinās stingras politiskās nostājas formulēšanu. ES transporta infrastruktūras attīstības finansēšana jāveic atbilstīgi realistiskam mērķim — pēc iespējas drīzāk izveidot vienotu Eiropas transporta telpu.

Briselē, 2011. gada 15. jūnijā

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas  
priekšsēdētājs  
Staffan NILSSON

<sup>(15)</sup> OV C 204, 9.8.2008., 25. lpp. (Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “Komisijas paziņojums “Eiropas komunikāciju tīkli: uz integrētu pieeju”).