Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Pasiūlymo priimti Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą, nustatantį bendrąsias taisykles dėl Bendrijos finansinės pagalbos teikimo transeuropinių transporto ir energijos tinklų srityje ir pakeičiantį Reglamentą (EB) Nr. 2236/95

KOM (2004) 475 galutinis -2004/0154 (COD)

(2005/C 234/14)

2005 m. kovo 9 d. Europos Sąjungos Taryba, vadovaudamasi Europos Bendrijos steigimo sutarties 156 straipsniu, nusprendė pasikonsultuoti su Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu dėl Pasiūlymo priimti Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą, nustatantį bendrąsias taisykles dėl Bendrijos finansinės pagalbos teikimo transeuropinių transporto ir energijos tinklų srityje ir pakeičiantį Reglamentą (EB) Nr. 2236/95

Transporto, energijos, infrastruktūros ir informacinės visuomenės skyrius, kuris buvo atsakingas už Komiteto darbo šiuo klausimu rengimą, priėmė savo nuomonę 2005 m. vasario 21 d. Pranešėjas — p. Ranocchiari.

2005 m. kovo 9 — 10 d. 415-osios plenarinės sesijos metu (2005 m. kovo 10 d. posėdis), Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas 112 narių balsavus „už“, 8 — „prieš“ ir 6 susilaikius priėmė šią nuomonę.

1. **Įžanga**

1.1 **2000 m. Europos Sąjunga suvartojo 15 % visos pasaulyje suvartojamos energijos** ir dėl to ji tapo didžiausia energijos importuotoja, kuri pagal energijos sąnaudų rodiklius pasaulyje nusileidžia tik JAV. Nuo 1990 iki 2000 m. ES pirminės energijos poreikiai išaugo 10 %. Tuo pačiu laikotarpiu daugumoje iš dešimties naujų valstybių narių pasikeitė ir restruktūrizavosi politinės ir ekonominės sistemos. Dėl šios priežasties jų pirminės energijos poreikiai sumažėjo 17 %. Dėl to per dešimtmetį 25 valstybių narių ES pirminės energijos poreikio augimo vidurkis sudarė 6 %.

1.2 Pagal pirminės energijos poreikio prognozes 2000-2030 m. laikotarpiui numatoma, kad 25 valstybių narių ES jis vidutiniškai augs 19,3 %; dešimtyje naujų valstybių narių šis rodiklis bus aukštesnis ir sudarys 26 %, o penkiolikoje senųjų valstybių narių jis sieks 18,4 %.

1.3 Teigiamus pokyčius dešimties naujų valstybių sistemose patvirtina ir energijos intensyvumo ([1]) tendencijos, pagal kurias tikimasi, jog 2000-2030 m. laikotarpiu 25 valstybių narių ES šis rodiklis kasmet kils 1,7 %, t.y. tiek pat, kiek per paskutinį dešimtmetį (1990-2000 m.). Tačiau šis rodiklis reiškia 2,6 % metinį pakilimą dešimtyje naujų valstybių (3,5 % — praėjusį dešimtmetį) ir 1,7 % smukimą penkiolikoje senųjų šalių.

1.4 Galiausiai, reikia pažymėti, kad pagal šias prognozes numatoma, kad per ateinančius 25 metus ir toliau išliks priklausomybė nuo iškastinio kuro, kurio sąnaudos 2020 metais sudarys beveik 90 %.

1.5 **Kalbant apie transportą,** pagrindinę svarstomo reglamento temą, reikia prisiminti, kad jam tenka maždaug 32 % energijos sąnaudų, o taip pat kad jis sudaro daugiau nei 10 % Europos BVP, nes keleivių ir krovinių transporto apimtys per pastaruosius 30 metų išaugo dvigubai. Iš tiesų, šiame sektoriuje šiuo metu dirba 10 milijonų darbuotojų. Numatoma, kad iki 2020 m. bendros pervežimo apimtys išaugs dvigubai, nes 15 valstybių narių Europoje prekių pervežimas padidės 70 %, o dešimtyje naujų valstybių narių — maždaug 100 %. Tokia raida išsirutuliojo dėl per pastaruosius 30 metų 185 % išaugusių prekių pervežimo apimčių bei 145 % padidėjusių keleivių transporto apimčių. Toks didžiulis augimas turėjo keletą neigiamų padarinių, ypač dėl kelių perkrovimo, dėl kurio BVP tenka sunki našta, kasmet sudaranti 0,5 %. Numatoma, kad iki 2010 m. ši našta padvigubės ir kainuos maždaug 80 milijardų eurų. Kasdieną nuo kelių perkrovimo ar transporto kamščių nukenčia 7500 km. kelių. Tai atitinka 15 % 15 valstybių narių ES transeuropinio tinklo ir maždaug 20 % geležinkelio tinklo ([2]).

1.6 Jau daugiau nei dešimtį metų ES strategijose numatoma vystyti transeuropinį transporto tinklą (TEN-T) ir transeuropinį energijos tinklą (TEN-E), kurių infrastruktūra būtų pakankamai didelė, kad galėtų susidoroti su augančiais Europos Sąjungos poreikiais. Šie tinklai yra teisingai laikomi ypatingos svarbos, pirma, vidaus rinkos kūrimui užbaigti ir, antra, Lisabonos strategijos tikslams pasiekti. 2002 m. Barselonos Europos Vadovų Taryba dar kartą pabrėžė, kaip svarbu pabaigti jungti egzistuojančius elektros energijos tinklus, ir nustatė konkretų tikslą — pasiekti tinklų tarpvalstybinio sujungimo lygį, lygų 10 % nacionalinių elektros energijos gamybos įrenginių pajėgumo. 2003 m. gruodžio mėn. Europos Vadovų Taryba ir vėl skyrė TEN-T ir TEN-E tinklams pagrindinę vietą savo veiksmų plane augimui skatinti.

2. **Dabartinė padėtis**

2.1 Nepaisant aiškiai apibrėžtų dabartinių problemų ir būsimųjų naujų poreikių, atitinkami veikėjai, pirmiausia valstybės narės, iki šiol nesiėmė reikiamų veiksmų. Užtenka prisiminti, kad iš 14 didžiųjų transporto projektų, kuriuos valstybės narės įsipareigojo iki 2010 m. pabaigti per Eseno Europos

([1]) Pirminės energijos sąnaudų kiekis, tenkantis BVP vienetui pagal rinkos valiutų keitimo kursą.

([2]) „2000-2004 m. Europos Sąjungos energijos išteklių ir transporto apžvalga“

Vadovų Tarybos susitikimą 1994 m., tik trys buvo pabaigti iki 2003 m. Be to, buvo rasta mažiau nei ketvirtadalis investicijų, reikalingų tarpvalstybiniam susisiekimui. Esant dabartiniam investicijų lygiui, programai pabaigti gali prireikti dar 20 metų.

2.2 Problema, su kuria susiduriame energijos srityje, yra nemažiau svarbi, nors čia Europos Sąjungos finansinė pagalba yra daug mažiau reikalinga, kaip bus paaiškinta toliau. Iš tiesų, tinklų fizinis pajėgumas neatitinka teisės aktuose numatytų nuostatų. Liberalizavimo procesas, kurio kulminacija turėtų būtu tikros elektros energijos vidaus rinkos sukūrimas iki 2007 m., gali turėti riboto poveikio, jeigu nebus imtasi veiksmų tinklams, kurie šiuo metu yra nepakankami ir perkrauti, pabaigti. Esant didelei rinkos koncentracijai, labai svarbu pašalinti fizines kliūtis konkurencijai, kad išvengtume neigiamų padarinių vartotojams, tarp jų ir namų ūkiams. Nereikėtų pamiršti, kad atsinaujinančių energijos šaltinių vystymas gali pareikalauti specialių investicijų į egzistuojančias energetines sistemas ir jų tinklus.

2.3 Priežastys, dėl kurių TEN-T tinklų rezultatai buvo nuviliantys, yra nurodytos ir apibendrintos 2003 m. Europos Komisijos komunikate ([3]):

— nacionalinių sprendimus priimančių institucijų politinės valios trūkumas,

— nepakankami finansiniai ištekliai, skirti transeuropiniam tinklui ir

— už projektus atsakingų organų susiskaldymas.

2.4 2003 m. birželio mėn. aukšto lygio darbo grupės, kuriai pirmininkavo Karel Van Miert (buvęs Europos Komisijos narys, atsakingas už konkurenciją), parengtoje ataskaitoje buvo patvirtinta, kad situacija kelia nerimą. Tačiau šioje ataskaitoje taip pat pateikiama keletas įdomių pasiūlymų šiai krizei įveikti. Ši ataskaita neapsiribojo problemos finansiniais aspektais, bet ir atsižvelgė į organizacinius ir koordinacinius reikalavimus, kilsiančius dėl ES plėtros.

2.5 P. Van Miert ataskaita pagrindė 2003 m. spalio mėn. Europos Komisijos pasiūlymą pakeisti TEN-T gaires ir išplėsti prioritetinių projektų sąrašą iki trisdešimties, įskaitant ir 14 Eseno projektų. Po to, 2004 m. balandžio 29 d., pasiūlymą apsvarstė ir priėmė Europos Parlamentas ir Taryba. Taigi, šiame etape buvo patvirtintos naujosios gairės, prioritetai bei projektų duomenys, įskaitant ir numatomas išlaidas.

3. **Komisijos pasiūlymas**

3.1 Svarstomas pasiūlymas priimti reglamentą buvo reikalingas, kad Komisija turėtų teisinį dokumentą, kuris leistų taikyti bendrąsias taisykles finansinės pagalbos teikimui atsižvelgiant į anksčiau aprašytą situaciją, siekiant užtikrinti pastovų ir patikimą finansavimą 2007-2013 m. laikotarpiu.

3.2 Atsirado neabejotinas poreikis optimizuoti Bendrijos bendrojo finansavimo poveikį tiek kiekybiškai, padidinant dabartinį finansavimo lygį, tiek ir kokybiškai, priimant naujas finansines priemones. Apskritai buvo siekiama skatinti privataus kapitalo investicijas vystant vis stipresnius ryšius viešojo ir privataus sektoriaus partnerystėje (VPP).

3.3 Kad būtų galima pasinaudoti Bendrijos pagalba, projektai turi būti bendro intereso, užtikrinti tarpvalstybinį susisiekimą ir prisidėti prie rinkos integracijos išsiplėtusioje Europoje. Transporto srityje specialus dėmesys skiriamas poveikiui aplinkai bei būtinybei, kad greitaeigiai traukiniai atlaisvintų pervežimo pajėgumus krovinių pervežimo labui, pakeičiant transporto priemonių pusiausvyrą. Dėl šių priežasčių maždaug 80 % finansavimo bus skirta ne kelių transporto priemonėms. Energetikos sektoriaus prioritetiniai aspektai yra tinklo nenutrūkstamumas ir jo pajėgumų optimizavimas, o taip pat vidaus rinkos integracija, prie jos prijungiant naujas valstybes nares, bei atsinaujinančių energijos šaltinių įdiegimas.

3.4 Kad būtų galima pasiekti šiuos tikslus, pagalbos skyrimo ir bendro finansavimo kriterijai turi būti aiškūs ir objektyvūs. Reikia taikyti šiuos kriterijus: **sąlygotumas,** kuris reiškia, kad parama bus teikiama pagal **selektyvumo** ir **koncentracijos** principus, pagal kuriuos pirmenybė yra teikiama tinklams, duosiantiems Bendrijai didžiausios pridėtinės vertės, ir **proporcingumas**, taikomas bendro finansavimo lygiui, kuris bus pakeltas iki 30 % tarpvalstybinėms tinklo dalims (arba iki 50 % išimtiniais atvejais). Kita vertus, valstybės narės turės pateikti atitinkamas garantijas, pagrįstas finansiniu planu, bei tvirtai pasižadėti įgyvendinti projektą laiku, pagal nustatytus terminus.

3.5 Bendro finansavimo lygis TEN-T ir TEN-E tinklų studijoms galės daugiausiai siekti 50 %. Tačiau TEN-T tinklų statybai daugiausiai bus skiriama 30 % tam tikroms prioritetinių projektų dalims (išimtiniais atvejais — 50 % tarpvalstybinėms dalims) ir 15 % — bendro intereso projektams. Energijos tinklams išlieka 10 % didžiausias bendro finansavimo lygis, kaip nurodyta dabartiniame reglamente, tačiau jis gali būti pakeltas iki 20 % išimtinių finansinių sunkumų atveju arba tinklams su kaimyninėmis šalimis. Faktą, kad energijos tinklams skiriamas daug mažesnis bendro finansavimo lygis negu transporto tinklams, kaip ir didžiulius skirtumus tarp šių dviejų tinklų biudžetų, galima paaiškinti galimybe energetikos sektoriui pasinaudoti kitomis Bendrijos priemonėmis (struktūriniais fondais, EIB paskolomis), o taip pat didesne konkurencija tarp operatorių šiame aiškiai pagal rinkos dėsnius funkcionuojančiame sektoriuje. Faktiškai, tik valstybės narės gali teikti prašymus dėl transporto tinklų, o energetikos sektoriuje juos teikti turi teisę ir privatūs operatoriai.

([3]) 2003 m. balandžio 23 d. Komunikatas *Transeuropinio transporto tinklo vystymas: Nauji finansavimo sprendimai. Sąveika tarp elektroninių kelio mokesčio rinkliavos sistemų.*

3.6 Pagal dabartinį reglamentą, 2000-2006 m. laikotarpiui turimi finansiniai ištekliai siekia truputį daugiau nei 4,6 milijardų eurų, iš kurių 4,2 milijardai yra skirti transportui, t.y. 225 milijonais eurų daugiau nuo 2004 m. dėl plėtros. Praktiškai per minėtą laikotarpį ši suma per metus siekia maždaug 600 milijonus eurų.

3.7 Pagal svarstomą pasiūlymą TEN-T tinklams skirtos lėšos 2007-2013 m. laikotarpiui išaugtų iki 20,35 milijardų eurų, t.y. 2,9 milijardai eurų per metus, palyginus su 600 milijonų eurų per praėjusį laikotarpį. Konkrečios TEN-E tinklams skirtos lėšos sudarys 340 milijonus eurų, o bendras Bendrijos TEN biudžetas bus 20,69 milijardai eurų.

3.8 Papildomai prie išaugusio Bendrijos pagalbos lygio, kita naujovė — tai galimybė panaudoti Bendrijos finansavimą po statybų atsirandančių rizikų draudimui, kai dėl konkrečių įvykių gaunama mažesnė nei tikėtasi investicijų grąža. Šia garantija tikimasi paskatinti privačias investicijas į projektus, tačiau ji vis dėlto yra taikoma tik pradiniame etape ir reikalauja didelio indėlio iš atitinkamų valstybių narių.

3.9 Kitos naujovės yra susijusios su projektų valdymu. Komisija siūlo, kad valstybės narės atliktų pagrindinį vaidmenį techninės kontrolės ir išlaidų tvirtinimo srityse. Be to, Komisija pasilieka sau teisę pavesti tam tikras programos valdymo užduotis būsimajai Transeuropinių transporto tinklų vykdomajai agentūrai, tačiau išsaugo savo pareigas planavimo srityje.

4. **Bendrosios pastabos**

4.1 EESRK teigiamai vertina pasiūlymą, į kurį buvo įtrauktos (nors ir ne visos) pastabos ir rekomendacijos, kurias EESRK pastoviai pareikšdavo savo ankstesnėse nuomonėse ([4]).

4.2 Faktiškai pasiūlymas įformina rekomenduojamą Bendrijos pagalbos padidinimą, kuris suteikia didesnį saugumą tiek valstybėms narėms, tiek ir privatiems investuotojams viešojo ir privataus sektoriaus partnerystėje. Šiuo požiūriu EESRK norėtų pažymėti, kad numatomas padidinimas, nors daug didesnis nei buvusieji padidinimai, turi būti įvertintas atsižvelgiant į augančius poreikius, kaip buvo nurodyta anksčiau. Reikia turėti omenyje, kad buvo apskaičiuota, jog trisdešimties prioritetinių transporto projektų finansiniai poreikiai siekia 225 milijardus eurų, iš kurių 140 milijardų eurų — 2007-2014 m. laikotarpiui.

4.3 Be to, EESRK pritaria anksčiau nurodytų principų Bendrijos finansinei pagalbai skirti apibrėžimui ir teigiamai vertina nuostatą, jog sprendimai dėl šių principų taikymo procedūrų bus priimti remiantis komitologija, siekiant šio proceso supaprastinimo.

4.4 EESRK taip pat pritaria, kad pagalba būtų teikiama ne tik pirminės studijos ir statybos laikotarpiu, bet ir (tiesa — išimtinais atvejais) pirmaisiais objekto eksploatacijos metais. Neįmanoma nepakankamai įvertinti transporto sektoriuje esančios situacijos sudėtingumo su visais gerai žinomais padariniais (perkrovimas, tarša, saugumas ir pan.), apie kuriuos ne kartą buvo svarstoma EESRK nuomonėse. Taip pat neįmanoma nepakankamai įvertinti rizikų, susijusių su energijos tiekimu ir būtinybe užtikrinti sąveiką tarp energetinių tinklų.

5. **Konkrečios pastabos ir išvados**

5.1 EESRK mano, jog reikia vykdyti griežtą politiką, kad valstybės narės neatsiliktų nuo infrastruktūros darbų įgyvendinimo, kaip nurodyta Europos Sąjungos. Įsipareigojimų įgyvendinimui turėtų būti teikiama pirmenybė prieš nacionalinius politinio ar ekonominio pobūdžio nenumatytus atvejus, kurių visada gali atsirasti. Ekstremaliais atvejais, jeigu pakartotini prašymai informacijos lieka neatsakyti, taip pat reikia numatyti sankcijas ir netgi Komisijos paskirtų sumų atšaukimą arba perskirstymą tiems infrastruktūros projektams, kurie vykdomi pagal grafiką.

5.2 Vis dėlto, EESRK baiminasi, jog nežiūrint siūlomų finansavimo padidinimų, turimų lėšų ne visada užteks investicijoms skatinti ir padarytiems įsipareigojimams paversti neatšaukiamais. Dėl šios priežasties EESRK mano, kad pasiūlymas, pateiktas vienoje iš ankstesnių jo nuomonių ([5]), įsteigti Europos transporto infrastruktūros fondą tebėra svarstytinas. Šis fondas būtų finansuojamas 25 valstybėse narėse įvedant nedidelį mokestį nuo Europos kuro suvartojimo ir dėl šio mokesčio neturėtų pakilti akcizo mokestis. Antrinis rezultatas būtų pasiektas apribojant pasiūlymo taikymą toms valstybėms narėms, kurios dalyvauja TEN-T projektuose.

5.3 Kadangi svarstomas pasiūlymas priimti reglamentą yra taikomas 2007-2013 m. laikotarpiui, iki tos datos liks galioti dabartinis reglamentas, įskaitant ir anksčiau nurodytą lėšų skyrimą. Tai reiškia riziką, kad laukiant naujų sąlygų bus vėlavimų ir persvarstymų. Būtų tinkamiau kiek galima paankstinti reglamento įsigaliojimo datą, kad darbai galėtų prasidėti nedelsiant. Svarbu pabrėžti, kad atsižvelgiant į su darbais susijusius techninius terminus, kelių transporto sektorius be abejonės patirs eismo suintensyvėjimą anksčiau nei bus galima naudotis infrastruktūra, įskaitant ir kitų transporto priemonių. Tai nėra suderinama su darniu ir subalansuotu vystymusi.

([4]) Tiriamoji nuomonė dėl transeuropinių tinklų (TEN) projekto sąrašų patikslinimo iki 2004 m. (OL C 10, 2004 1 14) ir nuomonė dėl bendrųjų taisyklių dėl Bendrijos finansinės pagalbos teikimo transeuropiniams tinklams (OL C 125, 2002 5 27).

([5]) Tiriamoji nuomonė *dėl transeuropinių tinklų (TEN) projekto sąrašų patikslinimo iki 2004 m* (OL C 10, 2004 1 14). Šioje nuomonėje EESRK numatė 1 cento mokestį, taikomą vienam litrui bet kokio kuro, suvartojamo 25 valstybių narių ES pervežant keleivius ir prekes. Pagal dabartinį suvartojimo lygį (maždaug 300 milijonų tonų) fondas gautų maždaug 3 milijardus eurų per metus.

5.4 EESRK sveikina Komisijos pasiūlymą taikyti komitologiją, o ne bendro sprendimo procedūras, apibrėžiant taisykles pagalbos skyrimui. Šis pasirinkimas linksta prie pageidaujamo procedūrų supaprastinimo ir pagreitinimo. Tačiau EESRK nerimauja, kad siūloma Transeuropinio transporto tinklo vykdomoji agentūra gali nesugebėti atlikti savo vaidmens ir kad labiau tikėtina, kad jos darbas dubliuosis su kitų dalyvaujančių institucijų darbu. Šias abejones išskaidytų Komisijos *ex ante* paaiškinimas apie agentūros ateitį.

5.5 EESRK visiškai sutinka su Komisijos pasiūlymo nuostatomis ir dar kartą patvirtina, jog reikia skirti daugiau lėšų. Siūlomos infrastruktūros sukūrimas prisidės prie darnaus vystymosi, kadangi 80 % projektų yra skirti kelių transporto alternatyvoms, dėl kurių sumažės teršalų išmetimas ir kamščiai. Taip pat nederėtų užmiršti, kad projektai turės teigiamos įtakos užimtumui vidutiniu laikotarpiu bei nemažiau svarbiam Europos piliečių, ypač gyvenančių intensyvaus eismo zonose, gyvenimo kokybės gerėjimui ilguoju laikotarpiu.

5.6 Galutiniame tyrime Komitetas gali tik patvirtinti, kad nuoširdžiai tiki, jog transeuropiniai transporto ir energijos tinklai yra strateginė būtinybė, kuri atlieka pagrindinį vaidmenį sukuriant sąlygas, garantuojančias laisvą keleivių, prekių ir paslaugų judėjimą. Tai būtinas tikslas, kurio negalima apeiti, jeigu pagal Lisabonos strategiją mes ketiname sukurti vieningą ir konkurencingą Europos Sąjungą, kuri gerbia su aplinkosauga suderinamo vystymosi principus.

2005 m. vasario 21 d., Briuselis

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto
pirmininkė
Anne-Marie SIGMUND

PRIEDAS

europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonės

Šis pakeitimo pasiūlymas buvo atmestas, tačiau dėl jo „už“ balsavo ne mažiau nei ketvirtis balsavusių Komiteto narių.

5.2 punktas

Iš dalies pakeisti taip:

„5.2 Vis dėlto, EESRK baiminasi, jog nežiūrint siūlomų finansavimo padidinimų, turimų lėšų ne visada užteks investicijoms skatinti ir padarytiems įsipareigojimams paversti neatšaukiamais. ~~Dėl šios priežasties EESRK mano, kad pasiūlymas, pateiktas vienoje iš ankstesnių jo nuomonių, įsteigti Europos transporto infrastruktūros fondą tebėra svarstytinas. Šis fondas būtų finansuojamas 25 valstybėse narėse įvedant nedidelį mokestį nuo Europos kuro suvartojimo ir dėl šio mokesčio neturėtų pakilti akcizo mokestis. Antrinis rezultatas būtų pasiektas apribojant pasiūlymo taikymą toms valstybėms narėms, kurios dalyvauja TEN-T projektuose.~~“

Paaiškinimas

Kaip pranešėjas labai teisingai pažymėjo, valstybės narės išsaugojo sprendimo teisę su mokesčiais susijusiais klausimais. Komitetas negali siūlyti ir nesiūlys pakeitimų valstybių narių mokesčių srityje.

Balsavimo rezultatas:

Už: 43

Prieš: 65

Susilaikė: 9