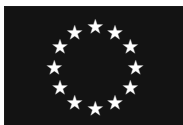


EUROPOS PARLAMENTAS

2004



2009

Peticijų komitetas

25.9.2009

PRANEŠIMAS NARIAMS

Peticija Nr. 949/2003 dėl prieštaravimo greitaeigio traukinio jungčiai Turinas–Lionas, kurią pateikė Italijos pilietis Alberto Perino „Habitat“ asociacijos vardu

Peticija Nr. 523/2004 dėl projektuojamos geležinkelio jungties Turinas–Lionas, kurią pateikė Italijos pilietė Darjana Ronconi, su vienu parašu

Peticija Nr. 198/2005 dėl pavojaus sveikatai, siejamo su greitaeigio traukinio jungties Turinas–Lionas statyba, kurią pateikė Italijos pilietis Marco Tomalino *Coordinamento sanitario Valle di Susa* vardu

1. Peticijos Nr. 949/2003 santrauka

Peticijos pateikėjas, veikdamas įvairių aplinkos, žemės ūkio ir vietos asociacijų vardu, siekia, kad Europos Parlamentas (Transporto komitetas) imtųsi veiksmų, o Komisija pradėtų pirminį visų aplinkos, socialinių ir ekonominių problemų, atsirandančių dėl projektuojamos greitaeigio traukinio jungties Turinas–Lionas, visų pirma susijusios su geležinkelio tuneliu (54 km ilgio) po Moncenisio (pervažis Alpėse tarp Italijos ir Prancūzijos), vertinimą. Jis pateikia nemažai argumentų prieš projektuojamo geležinkelio tunelio statybą: hidrogeologinis pavojus, urano ir asbesto turintys agregatai, metano dujos, šiluminis poveikis, pavojus vertingai dirbamajai žemei ir tankiai apgyvendintoms vietovėms, nepalanki ekonominės naudos analizė ir plačiai paplitę gyventojų, kuriems tai turi įtakos, prieštaravimai. Jis pažymi, kad Europos Sąjunga jau yra finansavusi projekto įgyvendinamumo tyrimus (150 mln. EUR) ir negavo laukiamų rezultatų, o atitinkamos Prancūzijos ekspertų parengtos ataskaitos ir techniniai tyrimai yra nepalankūs. Todėl peticijos pateikėjas ragina sustabdyti tolesnį pavojingų ir neekonomiškų geležinkelio jungčių finansavimą ir vietoj to įgyvendinti esamų ir nepakankamai išnaudojamų jungčių, pvz., Frežiuso pervažos gerinimo priemones; jis ragina persvarstyti maršrutą, panaikinti brangiausias, didžiausią poveikį aplinkai ir socialinį poveikį turinčias alternatyvas ir įvertinti su tuneliu susijusias geologines problemas „tiriamuoju požiūriu“, taip pat kad poveikio aplinkai tyrimai ir tarptautinių konkursų procedūros būtų užbaigtos pagal Bendrijos teisės aktus.

Peticijos Nr. 523/2004 santrauka

CM\791817LT.doc

PE343.915/REV IV

LT

Susivieniję įvairovėje

LT

Peticijos pateikėjas prieštarauja projektuojamai greitaeigio traukinio (TAV/TAC) jungčiai Lionas–Turinas–Milanas, susijusiai su dar vienu tuneliu per Alpes, jo prieštaravimai grindžiami finansinėmis ir aplinkosauginėmis priežastimis, jis pažymi, kad didelių vietos gyventojų protestų (3 000 parašų) nebuvo paisoma. Visų pirma nepaisoma reikiamų atstumų tarp gyvenviečių ir būsimos geležinkelio linijos (pagal dabartinį projektą numatyta tik 20–30 m, o Prancūzijoje minimalus atstumas nuo TGV greitaeigio traukinio linijos yra 150 m). Tai galėtų sukelti rimtų nelaimių ir kenksmingų padarinių aplinkai. Be to, peticijos pateikėjas nurodo didelius paviršinio asbesto kiekius pradinėje statybvietėje žemutiniame Suzos slėnyje ir radioaktyvias medžiagas aukštutiniame Suzos slėnyje.

Taigi peticijos pateikėjai prašo Europos Parlamento ir Komisijos įsikišti, o Komisija, atsakydama į dar vieną skundą (2004 m. balandžio 12 d.), nurodė, kad projektui pagal Direktyvą 85/337/EEB neišduotas joks leidimas.

Peticijos Nr. 198/2005 santrauka

Peticijos pateikėjas 100 narių gydytojų vienijančios asociacijos vardu paskelbė apie pavojų, susijusį su naujos greitaeigių ir didelio galingumo traukinių geležinkelio jungties tarp Turino ir Liono statybos poveikiu žemutiniame Suzos slėnyje ir Turino šiaurės vakarinėje dalyje gyvenančių žmonių sveikatai. Jis atkreipia dėmesį į dvejopą vietovės taršos riziką dėl urano ir asbesto, kurie atsiranda natūraliai. Dėl asbesto (kuris, kaip žinoma, jei paskleidžiamas ore, sukelia mirtinus padarinius), jo apgaulingas buvimas šiuo konkrečiu atveju patvirtintas Sienos universitetui neseniai atlikus Suzos slėnio geologijos tyrimą. Šiuo atžvilgiu reikėtų pažymėti, kad greitaeigių traukinių geležinkelio jungties projektas neapima sveikatos apsaugos plano, kuris būtų taikomas net tuomet, kai medžiaga išgaunama, pervežama ir saugoma. Kalbant apie uraną, pasienio masyve, per kurį turi eiti pagrindinis naujojo geležinkelio tunelis, jau seniai nustatyta nemažai jo buvimo vietų. Todėl peticiją pasirašęs asmenys klausia, ar projektas atitinka poveikio aplinkai vertinimo taisykles: juo nepaisoma pavojaus sveikatai, kylančio dėl didelių asbesto ir urano dalelių patekimo į orą, taigi neatsižvelgiama į labai didelę taršos padarinių slėniui ir didžiulei miesto vietai sušvelninimo kainą.

2. Priimtinumai

Paskelbtos priimtiniomis 2004 m. kovo 23 d. (peticija Nr. 949/2003), 2004 m. lapkričio 26 d. (peticija Nr. 523/2004), 2005 m. liepos 11 d. (peticija Nr. 198/2005). Komisijos buvo paprašyta suteikti informaciją (pagal Darbo tvarkos taisyklių 175 straipsnio 4 dalį).

3. Komisijos atsakymas dėl peticijos Nr. 949/2003, gautas 2004 m. kovo 23 d.

- a. „Bendrija yra atsakinga už transeuropiniam tinklui (TEN) priklausančios infrastruktūros identifikavimą ir veiksmų prioritetų nustatymą šioje srityje. Bendrijos gairėse dėl TEN-T Liono ir Turino ašis (ji yra Prioritetinio projekto Nr. 6 Lionas–Turinas–Milanas–Venecija–Triestas dalis) nustatyta kaip prioritetinis projektas. Šios Bendrijos gairės priimtose 1996 m. po bendro sprendimo procedūros (**pvz., Tarybos ir Europos Parlamento**). Naujosiose gairėse (jos kol kas nepriimtose) projektas patvirtintas prioritetu. 2002 m. liepos mėn. per pirmąjį svarstymą Europos Parlamente Lionas–Turinas patvirtintas prioritetiniu TEN srities projektu.

Tačiau reikia priminti, kad projekto įgyvendinimas griežtai priklauso valstybių narių

kompetencijai. Visi aspektai, susiję su infrastruktūros projekto gyvavimo ciklu (projektavimas, statybos leidimai, statybos ir kt.), valdomi valstybių narių arba projekto plėtotėjo, kuriam patikėta įgyvendinti projektą.

- b. Priešingai tam, kas nurodoma peticijos pateikėjo pateiktame dokumente, *Mont Cenis* linija (jungianti Šamberi su Turinu) nėra mažai naudojama. Iš tikrųjų tai yra viena iš TEN-T linijų su daugiausia tarptautinius krovinius gabenančių traukinių per dieną. Nepaisant to, tiesa, kad per pastarąjį dešimtmetį eismo tendencijų prognozės nepasitvirtino. Tokią padėtį nulėmė trejopos priežastys.
- i. Pastaraisiais dešimtmečiais krovinio geležinkelių transporto rinkos dalis Europos Sąjungoje itin sumažėjo dėl labai prastų geležinkelių operatorių veiklos rodiklių.
 - ii. Linija pastatyta 1855–1870 m., dabar ji jau pasenusi (aukšti nuolydžiai, ribota spindulio kreivė, sena elektrifikacijos sistema, [...]). Be to, dėl šių specifinių ypatybių didelės eksploatacinės išlaidos, visų pirma dėl poreikio naudoti bent 2 arba sunkiausių traukinių atveju – 3 lokomotyvus.
 - iii. Tiesa, kad linijoje vis dar yra neišnaudotų pajėgumų, tačiau dėl minėtų suvaržymų neįmanoma įgyvendinti aukštos kokybės geležinkelio paslaugos, kuri galėtų konkuruoti su kelių transportu pagal kelionės laiką, efektyvumą ir patikimumą laiko požiūriu. Be to, dabar atliekami linijos naujinimo darbai, siekiant padidinti krovos koeficientą (iki B+) ir saugumą. Atlikus šiuos darbus linija galės naudotis daugiau kombinuotojo transporto traukinių ir bus galima plėtoti bandomąjį „geležinkelio magistralės“ projektą. Taip bus užpildyta spraga tarp dabarties ir naujos linijos eksploataavimo pradžios 2020 m. Dėl šių darbų gerokai sumažėjo linijos pajėgumas, nes siekiant modernizuoti *Mont Cenis* tunelio tarpubėgį, vykstant darbams gali būti naudojamas tik vienas takas. Ši padėtis nepasikeis bent jau iki 2006 m. pabaigos.
- c. Šiaurės pietų koridoriuose (jungia Italiją su Šiaurės Europa per Šveicariją arba Austriją) dideli transporto srautai. Tačiau šiuo metu, kaip jau paaiškinta pirmiau, linija, kurioje (krovinių) transporto srautai didžiausi, yra Frežiuso linija. 1999 m. kovo mėn. Monblano tunelyje įvykęs dramatiškas nelaimingas atsitikimas, dėl kurio tunelis buvo uždarytas daugiau kaip dvejiems metams, parodė ypatingą Italijos pažeidžiamumą, nes ši grindė prekybą su kaimyninėmis šalimis daugiausia kelių transportu. Atkarpa Lionas–Turinas yra viena iš didžiausių Vidurio ir Rytų Europą (apskritai apima ne vien naująsias valstybes nares) bei Vakarų Europą (Prancūzija–Iberijos pusiasalis–Britų salos) jungiančių koridorių. Jei numatomas eismo augimas turės teigiamo poveikio tik kelių transportui, padariniai šių vietų ir visų pirma Alpių slėnių gyventojams bus sunkios aplinkos ir pavojaus saugumui požiūriu. Būtinybė sumažinti visų pirma kelių ir geležinkelių disbalansą, pažymėta 2001 m. baltojoje knygoje dėl transporto politikos, aiškiai parodė poreikį statyti naujas geležinkelių jungtis (tarp jų – atkarpa Lionas–Turinas), siekiant gerinti geležinkelių konkurencingumą. Dėl naujos linijos bus galima įgyvendinti „geležinkelio magistralę“, taip pat grindžiamą „Eurotunelio“ modeliu, nuo Liono iki Milano priemiesčių, siekiant sumažinti labai intensyvų kelių eismą Monblano ir Frežiuso tuneliuose.

- d. Vadovaujantis valstybių narių Komisijai pateikta informacija, su vietos valdžios institucijomis konsultuotasi dėl pasirinktino linijos išdėstymo Italijoje. Dėl šio proceso padaryti keli pradinio projekto pakeitimai.
- e. Kaip nurodyta pirmiau, Bendrija yra atsakinga už TEN prioritetų nustatymą. Linijos išdėstymo ar techninių alternatyvų pasirinkimas griežtai priklauso atitinkamų valstybių narių kompetencijai.
- f. Komisija gerai nežino su kitais peticijos pateikėjo nurodytais projektais susijusios padėties. Reikia priminti, kad Bendrijos aplinkosaugos teisės aktai griežtai taikomi bet kokiam projektui. Jei gali būti įrodytas galimas šių teisės aktų pažeidimas, Bendrijos lygmeniu gali būti imamasi atitinkamų priemonių, kurios padėtų išvengti tokios padėties.
- g. Peticijos pateikėjo nurodytus tyrimus, visų pirma susijusius su aplinka, šiuo metu atlieka projekto vykdytojas pagal savo 2001–2006 m. darbo programą.
- h. Šiuo metu Bendrija finansuoja tyrimus, kuriuos atlikus, iki 2006 m., be kita ko, turi būti pateikti labai aiškūs šios naujos infrastruktūros statybos pagrindai, įskaitant:
- tunelio statybos technines alternatyvas;
 - aplinkos apsaugos ir švelninančias priemones;
 - finansinį planą ir teisinę galimo privačių subjektų dalyvavimo galimybes, naudojant viešojo ir privačiojo sektorių partnerystę.
- Be to, Prancūzijos vyriausybė 2003 m. gruodžio 18 d. per paskutinį CIADT (pranc. *Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire*) posėdį nusprendė, kad projektas tebebus vienu iš pagrindinių jos prioritetų, ir užtikrinti tinkamą tyrimo etapo finansavimą iki 2006 m. pabaigos. Ši pozicija prieštarauja „transporto infrastruktūros audito“, kurį atliko Prancūzijos ekonomikos ir transporto ministerijos, išvadai, ir atliktas tik dalinis ir trumpalaikis infrastruktūros poreikių Vakarų Alpėse vertinimas.
- i. Kaip paaiškinta 6 punkte, Bendrijos aplinkos teisės aktai griežtai taikomi projektui be jokių išimčių.

Visų pirma Tarybos direktyvoje 85/337/EEB dėl tam tikrų valstybės ir privačių projektų poveikio aplinkai vertinimo (PAV direktyva) su pakeitimais, padarytais Direktyva 97/11/EB, numatyta, kad valstybės narės privalo užtikrinti, jog prieš duodant sutikimą plėtrai, projektams, galintiems turėti reikšmingo poveikio aplinkai, be kita ko, dėl savo pobūdžio, masto ar vietos, būtų atliekamas poveikio aplinkai vertinimas. Šie projektai apibrėžti 4 straipsnyje, kuriame daroma nuoroda į direktyvos I ir II priedus.

PAV procesas taip pat turi apimti konsultacijas su visuomene ir kompetentingomis institucijomis, atsakingomis už aplinką. Į šių konsultacijų ir poveikio vertinimo rezultatus privalo būti atsižvelgta vykstant sutikimo dėl projekto plėtros procedūrai. Direktyvos 7 straipsnyje nustatoma procedūra projektams, kurie gali turėti reikšmingą poveikį kitos valstybės narės aplinkai. Iš esmės tai suteikia valstybei narei, kuriai tai turi įtakos (ir tos valstybės narės visuomenei), teisę dalyvauti atliekamame PAV.

Susijusios valstybės narės nustato tikslų šios tvarkos įgyvendinimo būdą.

Atrodo, kad dauguma peticijos pateikėjams susirūpinimą keliančių klausimų turėtų būti nagrinėjami pagal PAV direktyvą prieš priimant sprendimą, ar duoti sutikimą projekto plėtrai. Jei atliekant PAV nebūtų įgyvendinti visi pagal direktyvą reikalaujami etapai, būtų padarytas *prima facie* pažeidimas, kurį Komisija privalėtų tirti atitinkamos valstybės narės atveju. Remiantis peticijos pateikėjų pateikta informacija šiuo konkrečiu atveju neįmanoma nustatyti PAV direktyvos pažeidimo. Jei peticijos pateikėjai galėtų pateikti išsamios informacijos, kuri leistų Komisijai įvertinti šiuos klausimus minėtų direktyvų atžvilgiu, Komisija galėtų iširti šį klausimą.

- j. Kalbant apie peticijos pateikėjui susirūpinimą keliančius klausimus dėl triukšmo, Direktyvoje dėl aplinkos triukšmo 2002/49/EB (OL L 189, 2002 7 18) reikalaujama, kad kompetentingos valstybių narių institucijos parengtų strateginį triukšmo kartografavimą, remdamosi bendrais rodikliais, informuotų visuomenę apie triukšmo poveikį ir padarinius, taip pat parengtų veiksmų planus, skirtus spręsti triukšmo klausimus pagrindinėse aglomeracijose ir pagrindinės transporto infrastruktūros kaimynystėje, įskaitant geležinkelius. Daugumos geležinkelių atveju (daugiau kaip 60 000 traukinių per metus) pirmieji žemėlapiai ir veiksmų planai turės būti parengti atitinkamai iki 2007 ir 2008 m. Nors direktyva nenustatomos suderintos visoje ES galiojančios ribinės aplinkos triukšmo poveikio vertės, joje numatoma, kad kaimyninės valstybės narės turi bendradarbiauti rengdamos veiksmų planus pasienio regionams.“

4. Komisijos atsakymas, gautas 2005 m. birželio 22 d.

„Komisija išnagrinėjo papildomus A. Perino pateiktus dokumentus po komiteto posėdžio 2004 m. rugsėjo 1–2 d.

Dokumentuose keliami klausimai dėl poveikio aplinkai vertinimo, kurio reikia pasiūlymui, aprėpties, pateikiant nuorodą į vadinamą „Venaus“ paslaugų tunelį, todėl Komisija raštu kreipėsi į Italijos valdžios institucijas, kad šios pateiktų papildomos informacijos, leisiančios jai nuspręsti, ar procedūros atliktos tinkamai.

Komisija praneš komitetui apie jos tyrimų rezultatus, kai tik galės.“

5. Komisijos atsakymas, gautas 2006 m. vasario 3 d.

„Kaip nurodyta ankstesniame pranešime Europos Parlamento Peticijų komitetui, Komisija nusprendė paprašyti Italijos valdžios institucijų informacijos apie projektui būtino poveikio aplinkai vertinimo aprėptį, visų pirma atsižvelgiant į „Venaus“ paslaugų tunelį.

2005 m. rugpjūčio 5 d. ir rugsėjo 13 d. Italijos valdžios institucijos atsakė į Komisijos prašymą ir pateikė informacijos apie poveikio aplinkai vertinimo procedūrą, kuria vadovautasi (tai yra peticijos Nr. 949/2003 tema), taip pat apie peticijose Nr. 523/2004 ir Nr. 198/2005 iškeltus klausimus (visų pirma susijusius su asbesto buvimu kasamose uolienose).

Komisijos tarnybos vertina 2005 m. rugpjūčio 5 d. ir rugsėjo 13 d. Italijos valdžios institucijų atsakymus.

Komisija praneš komitetui apie savo vertinimo rezultatus, kai tik galės.“

6. Komisijos atsakymas, gautas 2006 m. lapkričio 10 d.

„Po 2006 m. sausio 25 d. Peticijų komiteto posėdžio Komisija susidomėjusi perskaitė Peticijų komiteto tiriamosios misijos ataskaitą. Šiame atsakyme ji nori patikslinti kai kurias ataskaitos dalis (išvadų 1, 3, 4, 5, 6, 7 ir 8 punktus) ir pranešti Peticijų komitetui apie naujausius pokyčius nagrinėjant šį atvejį.

- 1. Nuo Peticijų komiteto nagrinėjimo jau padaryta tam tikra pažanga. Ne tik oficialiai pripažinta Suzos slėnio „observatorija“ (stebėjimo centras) (jį įsteigti pasiūlyta 2005 m. gruodžio mėn.), bet ir 2006 m. liepos 4 d. surengtas pirmasis pagrindinių susijusių institucinių dalyvių susitikimas.
Be to, Italijos infrastruktūros ministras A. di Pietro vyriausybės reikalavimu išbraukė projekto dalį Italijos teritorijoje iš „Legge Obiettivo“ įstatymo, dėl to pradėta vadinamoji paslaugų konferencija (susirinko visos naujosios linijos statyba suinteresuotos šalys); pirmasis susitikimas surengtas 2006 m. rugpjūčio mėn. pradžioje. Italijos valdžios institucijos dabar nusprendė atlikti visapusišką poveikio aplinkai vertinimą (PAV).
Pastebima Italijos valdžios institucijų pažanga, taigi jos visiškai vykdo Peticijų komiteto pageidavimus.
- 3, 4 ir 5. Projektas Turinas–Lionas apibrėžiamas kaip *TAV–Treno ad Alta Velocità* (greitaeigis traukinys), taip pat ataskaitos išvadose. Komisija norėtų pažymėti, kad šiame projekte numatyta mišri linija, o pirmenybė teikiama kroviniams. Šis krovinių aspektas suteikia projektui didelę papildomą europinę naudą, nes jis padės įgyvendinti tokioje svarbioje vietovėje, kaip Alpės, modalinio perėjimo tikslus (krovinių gabenimo perkėlimas nuo kelių į geležinkelius), kuriuos Komisija nustatė savo 2001 m. priimtoje Baltojoje knygoje dėl Europos transporto politikos.
Reaguodama į Suzos slėnio gyventojų siūlymą, kurį parėmė Peticijų komitetas, ragindamas „siekti didesnio skaidrumo ir leisti Europos piliečiams gauti objektyvią informaciją apie šį projektą“, Loyola de Palacio paragino atlikti nepriklausomą tyrimą, susijusį su sveikatos ir aplinkos aspektais, ir sprendimo statyti naują liniją bei neatnaujinti senosios vertinimą (kurį atliktų nepriklausomi ekspertai).
Kalbant apie svarbesnius aspektus, t. y. asbesto ir radono keliamą pavojų, ekspertai ištyrė LTF naudotus mokslinius tyrimus ir metodiką, palyginę ją su, be kita ko, svarbiais pavyzdžiais, pvz., naujaisiais Šveicarijos geležinkelių tuneliais. Jie priėjo prie išvados, kad taikyta metodika yra tinkama ir kad siūlomomis priemonėmis bus galima kuo labiau sumažinti pavojų darbuotojų ir vietos gyventojų sveikatai. Vis dėlto ekspertai rekomenduoja atlikti papildomus mokslinius tyrimus, kad patikinimai, susiję su sveikata ir aplinka tokiais klausimais, kaip hidrogeologija ir kasybos atliekų perdirbimas, būtų svaresni.

Kalbant apie klausimą, ar tiesti naują liniją, ar atnaujinti dabartinę, ekspertai pateikė

svarbios papildomos informacijos debatams. Esama linija – tai atviros erdvės linija, einanti per daug kaimų. Didelė naujosios linijos tarptautinės atkarpos dalis Italijoje eitų tuneliais, todėl keltų daug mažiau problemų, nei dabartinė linija. 57 iš 61 km linijos bus tuneliuose.

- 6. Kalbant apie šį punktą, Komisija norėtų atkreipti dėmesį į tokius tris principus:
 - a. Taryba ir Europos Parlamentas transeuropinio tinklo (TEN) prioritetus patvirtino pagal bendro sprendimo procedūrą (Sprendimas Nr. 884/2004);
 - b. atsakomybė už projektų įgyvendinimą, pvz., maršruto ir techninių galimybių pasirinkimą tenka susijusioms valstybėms narėms pagal subsidiarumo principą;
 - c. aišku, kad šiems projektams taikomi Bendrijos teisės aktai dėl aplinkos ir viešųjų pirkimų, ir jos privaloma paisyti.

- 7. Kalbant apie šį aspektą, Komisija pabrėžia, kad dėl peticijos Nr. 949/2003 Komisija savo iniciatyva pradėjo bylą (2005/2157) ir nusprendė gauti informacijos iš Italijos valdžios institucijų apie poveikio aplinkai vertinimo, kuris yra būtinas projektui, aprėptį, visų pirma atsižvelgiant į „Venaus“ paslaugų tunelį. Italijos valdžios institucijos 2005 m. rugpjūčio 5 d. ir rugsėjo 13 d. atsakė į Komisijos prašymą ir pateikė informacijos apie poveikio aplinkai vertinimo (PAV) procedūrą, kuria vadovautasi (ji yra peticijos Nr. 949/2003 tema), taip pat apie peticijose Nr. 523/2004 ir Nr. 198/2005 iškeltus klausimus (visų pirma dėl asbesto kasamose uolienose buvimo). 2005 m. rugpjūčio 5 d. ir rugsėjo 13 d. Italijos atsakymai nelaikyti patenkinamais, nes juose nepaaiškinta, ar atliktas „Venaus“ tunelio poveikio aplinkai vertinimas. Todėl 2005 m. lapkričio 18 d. Komisija pateikė Italijos valdžios institucijoms dar vieną prašymą pateikti informacijos, kuriame pareikalavo paaiškinimų dėl „Venaus“ tunelio poveikio aplinkai vertinimo ir dėl priemonių, kurias Italijos valdžios institucijos ketina taikyti, kad užtikrintų, jog su uolienų liekanomis būtų pasielgta taip, kaip to reikalaujama Bendrijos teisės aktuose dėl atliekų. Šis atvejis aptartas 2006 m. sausio 27 d. Romoje surengtame Italijos valdžios institucijų ir Komisijos tarnybų susitikime. Šiame susitikime Italijos valdžios institucijos nurodė, kad 2005 m. gruodžio mėn. Italijos valdžios institucijos priėmė sprendimą atlikti naują poveikio aplinkai vertinimą, visų pirma apimantį „Venaus“ tunelį. Kol nebus gauti naujojo tyrimo rezultatai, nebus pradėti jokie šio tunelio statybos darbai. Tai patvirtinta 2006 m. vasario 17 d. laišku.

2006 m. gegužės 29 d. Komisija siuntė Italijai dar vieną laišką, kuriame pabrėžė Direktyvos 85/337/EEB su pakeitimais taikymo sritį, ir paprašė Italijos patvirtinti, kad prieš atliekant išsamų PAV pagal šią direktyvą nebus pradėti jokie darbai. Italija tai patvirtino 2006 m. birželio 28 d. laišku.

Be to, Komisija pažymi, kad Italijai pateiktoje pagrįstoje nuomonėje, susijusioje su pažeidimo procedūra Nr. 2002/5170, nurodoma Italijos teisės aktų neatitiktis, o ne Italijos teisės aktų taikymas atskirais atvejais. Tačiau Komisija reguliariai naudojasi savo prerogatyvomis pagal EB sutartį, kad užtikrintų ne tik tai, jog Italijos teisės aktai,

kuriomis Direktyva dėl poveikio aplinkai vertinimo perkelta į nacionalinę teisę, būtų suderinti su Bendrijos teisės aktais, bet ir tai, kad šie teisės aktai būtų teisingai taikomi atskirais atvejais. Būtent toks yra bylos 2005/2157, susijusios su projektu Turinas–Lionas, tikslas. Kaip pabrėžta pirmiau, šiame etape neįmanoma nustatyti PAV direktyvos pažeidimo.

Galiausiai Komisija pabrėžia, kad pagal Direktyvą 85/337/EEB su pakeitimais nereikalaujama, kad vertinant tarptautinius projektus būtų atlikta viena bendra tarptautinė PAV procedūra, tačiau reikalaujama, kad būtų vadovaujamosi keitimosi informacija mainų procedūra, siekiant užtikrinti, kad vykstant PAV būdingiems informacijos gavimo ir konsultacijų procesams bei priimant galutinį sprendimą būtų atsižvelgta į tarptautines projekto pasekmes.

Bendras PAV galėtų būti atliktas savanoriškai, o ESPOO konvencijos dėl tarptautinio PAV šalys patvirtino gaires, kuriose apibrėžiama, kaip tai galima įgyvendinti. Gairės dėl savanoriško bendro PAV būtų vienodai taikomos PAV direktyvos kontekste (pagal kurią Konvencija taikoma ES). Komisija pabrėžia, kad bendro PAV nebuvimas nėra Bendrijos teisės aktų pažeidimas.

- 8. Komisija norėtų pabrėžti, kad ji visada teikdavo Europos Parlamentui, visų pirma Peticijų komitetui visą būtiną informaciją, kad jie galėtų suprasti projektą, taip pat atsižvelgdama į Peticijų komiteto narių vizitą į Suzos slėnį. Komisija taip pat kruopščiai ir išsamiai atsakė į visus Europos Parlamento klausimus dėl Turino–Liono projekto; Komisijos pirmininko pavaduotojas J. Barrot asmeniškai atsakė į Peticijų komiteto ir Transporto komiteto klausimus bendrame 2006 m. birželio 20 d. posėdyje.

Be to, išvadose nurodoma, kad, pvz., „l. e. p. Komisijos narės Loyola de Palacio paskyrimas ir įgaliojimai nebuvo pakankamai arba iš viso viešinami“.

Kaip numatyta 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendime, kuriuo patvirtinami prioritetiniai transeuropinio transporto tinklo projektai (Sprendimas Nr. 884/2004/EB), Komisija, prieš paskirdama Europos koordinatorius, konsultavosi su Europos Parlamentu. 2005 m. kovo 8 d. Komisijos pirmininko pavaduotojas Jacques Barrot nusiuntė Europos Parlamento transporto ir turizmo komiteto pirmininkui Paolo Costai laišką. Europos Parlamento transporto ir turizmo komitetas bei Biudžeto komitetas pritarė 6 Europos koordinatorių paskyrimui. Šiam patvirtinimui pritarta 2005 m. liepos 12 d. Europos Parlamento pirmininkų sueigoje, o 2005 m. liepos 20 d. Europos Parlamento pirmininkas Josep Borrell Fontelles šiuo tikslu nusiuntė Komisijai laišką. Komisija norėtų pažymėti, kad kalbant apie konsultacijas su Europos Parlamentu, buvo apibūdinta Europos koordinatorių misijos esmė ir įgaliojimai. Atsižvelgdama į tai, kas nurodyta pirmiau, Komisija mano, kad dėl Europos koordinatorių paskyrimo buvo pateikta išsami ir skaidri informacija.

2005 m. liepos 20 d. Komisijos pirmininko pavaduotojas J. Barrot taip pat surengė spaudos konferenciją dėl šešių Europos koordinatorių paskyrimo, dalyvaujant Europos koordinatoriams. Ši įvykį plačiai nušvietė Italijos žiniasklaida, tai patvirtina daug straipsnių nacionalinėje ir regioninėje spaudoje.

Prioritetinio projekto Nr. 6 koordinatorė Loyola de Palacio vietos valdžios institucijų kvietimu 2005 m. lapkričio 24 d. nuvyko į Suzos slėnį. Vizito metu L. de Palacio susitiko su visais vietos tarybos nariais, kuriems paaiškino projekto svarbą,

atsižvelgiant į Europos transporto politikos prioritetus. 2006 m. balandžio 24 d. ji vėl susitiko su Turino vietos, regionų ir nacionalinės valdžios institucijų atstovais, kad pateiktų jiems išsamią informaciją apie Komisijos vardu ekspertų atlikto tyrimo rezultatus ir atsakytų į kai kuriuos svarbiausius slėnio gyventojų klausimus, susijusius su projekto poveikiu.

Galiausiai 2006 m. rugsėjo 13 d. Komisija priėmė komunikatą, kuriame pateikė šešių Europos koordinatorių ataskaitas po metų darbo; tarp jų buvo ir L. de Palacio ataskaita, kurioje apibendrinti naujausi projekto pokyčiai.“

7. Komisijos atsakymas dėl peticijų Nr. 949/2003, Nr. 523/2004, Nr. 198/2005 ir Nr. 786/2007, gautas 2009 m. rugsėjo 25 d..

„Nuo 2009 m. rugpjūčio mėn. naujosios geležinkelio jungties Lionas–Turinas darbai vis dar yra parengiamajame etape. Patys tunelio statybos darbai dar nepradėti nei Prancūzijoje, nei Italijoje; inžinerinių darbų parengiamajam etapui užbaigti būtini papildomi parengiamieji tyrimai, įskaitant papildomus poveikio aplinkai vertinimo darbus. Pasirengimo tunelio statybos etapui dalį sudaro keturi tiriamieji tuneliai – trys Prancūzijoje ir vienas Italijoje. Dviejų iš trijų Prancūzijos tunelių tyrimai jau užbaigti, o paskutinio tunelio tyrimas bus baigtas šių metų rudenį. Italijoje esančio tunelio tyrimo darbai dar nepradėti, nes laukiama oficialaus pritarimo suderinimui. Gali būti, kad civilinės inžinerijos darbai Italijos tiriamajame tunelyje prasidės 2010 m. pirmojoje pusėje.“