



25.9.2009

PAZIŅOJUMS KOMITEJAS LOCEKĻIEM

Temats: Lūgumraksts Nr. 949/2003, ko „*Habitat*” asociācijas vārdā iesniedza Itālijas valstspiederīgais *Alberto Perino*, par iebildumiem pret ātrvilcienu dzelzceļa savienojumu starp Turīnu un Lionu

Temats: Lūgumraksts Nr. 523/2003, ko iesniedza Itālijas valstspiederīgais *Darjana Roncon* un kam pievienots 1 paraksts, par Turīnas-Lionas dzelzceļa savienojuma projektu

Temats: Lūgumraksts Nr. 198/2005, ko „*Coordinamento sanitario Valle di Susa*” vārdā iesniedza Itālijas valstspiederīgais *Marco Tomalino*, par veselības risku, kas saistīts ar Turīnas-Lionas ātrvilcienu dzelzceļa savienojuma būvniecību

1. Lūgumraksta Nr. 949/2003 kopsavilkums

Lūgumraksta iesniedzējs, kas rīkojas vairāku vides, lauksaimniecības un pašvaldības asociāciju vārdā, vēlas, lai Eiropas Parlaments (Transporta un tūrisma komiteja) un Komisija rīkotos, ierosinot iepriekšēju visu to vides, tehnisko, sociālo un ekonomisko problēmu novērtējumu, kas rodas no ātrvilcienu dzelzceļa savienojuma starp Turīnu un Lionu projekta, it īpaši saistībā ar dzelzceļa tuneli (54 km garumā) zem Monsenī (Alpu pāreja starp Itāliju un Franciju). Viņš izklāsta vairākus argumentus pret projektētā dzelzceļa tuneļa celtniecību: hidroģeoloģiskais risks, urāna un azbesta klātesamība, sprāgstošā gāze, termāla ietekme, draudi vērtīgajai lauksaimniecības zemei un blīvi apdzīvotajiem reģioniem, nelabvēlīga izmaksu un ieguvumu analīze un plaši izplatīta skarto iedzīvotāju opozīcija. Viņš uzsver, ka Eiropas Savienība jau ir finansējusi projekta tehniski ekonomiskos pamatojumus (EUR 150 miljoni), negūstot gaidītos rezultātus, turpretim Francijas ekspertu izstrādātie ar to saistītie ziņojumi un tehniskie pētījumi ir negatīvi. Tādēļ lūgumraksta iesniedzējs aicina apturēt finansējumu turpmākiem riskantiem un saimnieciski neizdevīgiem dzelzceļa savienojumiem un tā vietā veikt pasākumus, lai uzlabotu esošos un maz izmantotos savienojumus, piemēram, Frežī pāreju; viņš aicina pārskatīt maršrutu, lai visdārgākās iespējas

ar vislielāko ietekmi uz vidi un sabiedrību tiktu izslēgtas un lai ģeoloģiskas problēmas, ko rada tunelis, tiek izskatītas „sākumposmā”, un lai ietekmes uz vidi pētījumi un starptautiskās konkursa procedūras tiktu veiktas saskaņā ar Kopienas tiesību aktiem.

Lūgumraksta Nr. 523/2004 kopsavilkums

Lūgumraksta iesniedzējs iebilst pret ātrvilcienu dzelzceļa savienojumu Liona-Turīna-Milāna (*TAV/TAC*), kas ietver vēl viena tuneļa būvniecību caur Alpiem, viņa iebildumi ir balstīti uz finansiāliem un vides iemesliem, uzverot, ka netiek ievēroti nozīmīgi vietējo iedzīvotāju (3000 parakstu) protesti. Jo īpaši netiek ievērots nepieciešamais attālums starp dzīvesvietām un topošo dzelzceļa līniju (esošajā projektā acīmredzot ir paredzēts tikai 20–30 m attālums, taču Francijā minimālais attālums no ātrgaitas vilciena sliekšņiem ir 150 m). Tas varētu radīt nopietnus negadījumus un kaitīgu ietekmi uz vidi. Turklāt lūgumraksta iesniedzējs atsaucas uz lielu daudzumu virszemes azbesta sākotnējā vietā Suzas ielejas lejas posmā un radioaktīvu materiālu Suzas ielejas augšējā posmā.

Tāpēc lūgumraksta iesniedzēji vēlas, lai iejaucas Eiropas Parlaments un Komisija, kas, atbildot uz citu sūdzību (2004. gada 12. aprīlī), norādīja, ka saskaņā ar Direktīvu 85/337/EEK projektam nav izdota atļauja.

Lūgumraksta Nr. 5198/2005 kopsavilkums

Ārstu asociācijas, kuras sastāvā ir 100 ārsti, vārdā lūgumraksta iesniedzējs brīdina par risku, ko jaunas lielas kapacitātes ātrvilciena dzelzceļa līnijas celtniecība starp Turīnu un Lionu radīs to cilvēku veselībai, kas dzīvo Suzas ielejas lejas posmā un Turīnas ziemeļrietumu daļā. Viņš vērš uzmanību uz divkārtēju azbesta un urāna piesārņojuma risku videi, kas radīsies dabiskā veidā. Attiecībā uz azbestu (par ko ir zināms, ka tam var būt letāla iedarbība, ja tas tiek izkļaidēts gaisā), tā mājīgā klātbūtne šajā konkrētajā gadījumā ir apstiprināta ar nesenu pētījumu, ko Suzas ielas ģeoloģijā veica Sjēnas Universitāte. Šajā sakarā ir jāatzīmē, ka ātrvilcienu dzelzceļa līnijas projektā nav iekļauts veselības aizsardzības plāns, kas jāiekļauj pat tad, ja vielas tiek iegūtas, pārvadātas un uzglabātas. Attiecībā uz urānu jau sen tika konstatētas vairākas iegulas robežas kalnu masīvā, kam izrokoties cauri, ierīkos galveno tuneli, pa kuru ies jaunā dzelzceļa līnija. Tādēļ parakstītāji jautā, vai projekts atbilst noteikumiem par ietekmes uz vidi novērtējumu: tajā nav ņemts vērā risks veselībai, kas rodas no paprāvu azbesta un urāna daļiņu absorbcijas, un tādējādi netiek ņemtas vērā ļoti lielās izmaksas, lai samazinātu piesārņojuma ietekmi ielejā un lielā pilsētas teritorijā.

2. Pieņemamība

Atzīts par pieņemamu 2004. gada 23. martā (Lūgumraksts Nr. 949/2003), 2004. gada 26. novembrī (Lūgumraksts Nr. 523/2004), 2005. gada 11. jūlijā (Lūgumraksts Nr. 198/2005). Komisijai pieprasīta informācija saskaņā ar Reglamenta 175. panta 4. punktu.

3. Komisijas atbilde uz Lūgumrakstu Nr. 949/2003, kas saņemta 2004. gada 23. martā

- a. „Kopiena ir atbildīga par tās infrastruktūras noteikšanu, kas pieder Eiropas transporta tīklam (*TEN*), un par rīcības prioritāšu noteikšanu šajā jomā. Kopienas *TEN-T* pamatnostādnēs ir noteikts, ka Lionas-Turīnas ass (kas ir daļa no Prioritārā projekta

Nr. 6 Liona-Turīna-Milāna-Venēcija-Trieste) ir prioritārs projekts. Šis Kopienas pamatnostādnes 1996. gadā tika pieņemtas ar koplēmuma procedūru (**t. i., tās pieņēma Padome un Eiropas Parlaments**). Jaunajās pamatnostādnēs (kuru pieņemšanas process joprojām notiek) šis projekts ir apstiprināts kā prioritārs. Eiropas Parlamentā pirmajā lasījumā 2002. gada jūlijā Lionas-Turīnas posms tika apstiprināts kā prioritārs projekts *TEN* jomā.

Tomēr ir jāatgādina, ka projekta īstenošana nemainīgi paliek dalībvalstu kompetencē. Visus aspektus, kas saistīti ar infrastruktūras projekta dzīves ciklu (projekta izveide, būvniecības atļaujas, būvniecība utt.), pārvalda dalībvalstis vai projekta attīstītājs, kam projekts ir nodots.

- b. Pretēji tam, kas ir teikts lūgumraksta iesniedzēja iesniegtajā dokumentā, Monsenī līnija (kas savieno Šamberī un Turīnu) netiek maz lietota. Pašreiz tā ir viena no *TEN-T* līnijām ar vislielāko starptautisko preču vilcienu daudzumu dienā. Neskatoties uz šo faktu, ir taisnība, ka pēdējās desmitgades laikā satiksmes tendences neatbilst prognozēm: satiksme ir mazāka. Šādas situācijas pamatā ir trīs iemesli:
- i. preču vilcienu tirgus daļa Eiropas Savienībā pēdējo desmitgažu laikā ir ievērojami samazinājusies dzelzceļa operatoru zemo izpildes rādītāju dēļ;
 - ii. līnija tika izbūvēta 1855.–1870. gadā, un tās tehniskās īpašības šobrīd nav modernas (liels nogāzes slīpums, ierobežota rādiusa līkumi, veca elektroapgādes sistēma utt.). Turklāt šo konkrēto īpašību dēļ darbības izmaksas ir lielas, it īpaši tādēļ, ka jāizmanto vismaz 2 lokomotīves, smagākiem vilcieniem 3— lokomotīves;
 - iii. ir taisnība, ka līnijai ir vēl neliela neizmantota kapacitāte, tomēr iepriekš minēto ierobežojumu dēļ nav iespējams sniegt augstas kvalitātes dzelzceļa pakalpojumus, kas brauciena laika, efektivitātes un laika aprēķina uzticamības ziņā varētu konkurēt ar ceļu transportu. Turklāt šobrīd notiek līnijas uzlabošanas darbi ar mērķi celt iekraušanas gabarītus (līdz B+) un drošību. Šie darbi ļaus izmantot līniju vairāk kombinēta transporta pārvadājumiem un izveidot izmēģinājuma projektu „ritošā automaģistrāle”. Tādējādi tiks aizpildīts robs līdz jaunās līnijas darbības uzsākšanai, kas notiks līdz 2020. gadam.
Šo darbu rezultātā ir ievērojami samazinājusies līnijas kapacitāte, jo, lai uzlabotu Monsenī tuneļa gabarītus, šajā darbu posmā ir pieejamas tikai vienas sliedes. Šāda situācija saglabāsies vismaz līdz 2006. gada beigām.
- c. Ziemeļu-Dienvidu koridori (kas Itāliju savieno ar Ziemeļeiropu caur Šveici vai Austriju) kopā pārvalda ievērojamu satiksmes apjomu. Tomēr šobrīd, kā tas iepriekš paskaidrots, līnija ar vislielāko satiksmes apjomu (kravu pārvadājumiem) joprojām ir Frežī līnija. Monblāna tunelī 1999. gada martā notikušais dramatiskais negadījums, kā rezultātā tas tika slēgts uz vairāk nekā diviem gadiem, parādīja Itālijas, kas tirdzniecību ar kaimiņvalstīm galvenokārt balstīja uz autopārvadājumiem, ārkārtējo ievainojamību. Lionas-Turīnas posms ir daļa vienam no nozīmīgākajiem koridoriem, kas savieno Centrāleiropu un Austrumeiropu (kopumā, neaprobežojoties tikai ar jaunajām dalībvalstīm) un Rietumeiropu (Franciju, Ibērijas pussalu un Britu salas). Ja paredzamais satiksmes pieaugums autopārvadājumiem tikai dod labumu, sekas šo teritoriju un it īpaši Alpu ieleju iedzīvotājiem būs smagas vides un drošības draudu

ziņā.

Nepieciešamība samazināt nelīdzsvarotību starp ceļu un it īpaši dzelzceļu, kas tika uzsvērtā 2001. gada transporta politikas Baltajā grāmatā, skaidri noteica vajadzību būvēt jaunus dzelzceļa savienojumus (to starpā Lionas-Turīnas posmu), lai uzlabotu dzelzceļa konkurētspēju. Jaunā līnija dos iespēju īstenot „ritošo automaģistrāli” — kam, iespējams, par paraugu tiks ņemts Eirotuneļa modelis — no Lionas apvidus līdz Milānas piepilsētai ar mērķi samazināt smagā ceļu transporta noslogojumu Monblāna un Freži Alpu tuneļos.

- d. Saskaņā ar informāciju, ko Komisijai ir sniegušas dalībvalstis, ir notikušas apspriešanās ar vietējām varas iestādēm par Itālijas līnijas trases izvēli. Šī procesa rezultātā tika veiktas dažas izmaiņas attiecībā uz sākotnējo projektu.
- e. Kā norādīts iepriekš, Kopiena ir atbildīga par *TEN* prioritāšu noteikšanu. Līnijas trases izvēle vai tehniskās iespējas nemainīgi paliek attiecīgo dalībvalstu kompetencē.
- f. Komisijai ir labi zināma situācija citos projektos, ko min lūgumraksta iesniedzējs. Ir jāatgādina, ka Kopienas vides tiesību akti tiek stingri piemēroti ikvienam projektam. Ja var pierādīt iespējamu šo tiesību aktu pārkāpumu, Kopienas līmenī var veikt piemērotus pasākumus šādas situācijas novēršanai.
- g. Lūgumraksta iesniedzēja minētos pētījumus, it īpaši tos, kas attiecas uz vidi, projekta attīstītājs pašlaik veic tā darba programmas 2001.–2006. gadam ietvaros.
- h. Kopiena pašlaik finansē pētījumus, kam *inter alia* līdz 2006. gada beigām jāsniedz ļoti skaidri pamatprincipi jaunās infrastruktūras būvniecībai, ieskaitot:
 - tehniskās tuneļa būvniecības iespējas;
 - vides aizsardzības un seku mazināšanas pasākumus;
 - finanšu plānu un tiesiskās iespējas iespējamai privātu uzņēmumu iesaistīšanai ar valsts un privātu partnerību.Turklāt Francijas valdība pēdējās *CIADT (Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire)* tikšanās laikā 2003. gada 18. decembrī nolēma projektu paturēt starp galvenajām prioritātēm un līdz 2006. gada beigām nodrošināt atbilstošu finansējumu pētījuma posmam. Nostāja ir pretēja tai, kas tika pausta „transporta infrastruktūras pārbaudē”, ko izpildīja Francijas Ekonomikas ministrija un Transporta ministrija un ar ko veica tikai daļēju un īstermiņa infrastruktūras vajadzību novērtējumu Rietumalpos.
- i. Kā izskaidrots iepriekš 6. punktā, Kopienas vides tiesību akti bez izņēmuma stingri tiek piemēroti šim projektam.

Ar Direktīvu 97/11/EK grozītā Padomes Direktīva 85/337/EEK par dažu sabiedrisku un privātu projektu ietekmes uz vidi novērtējumu (IVN direktīva) sevišķi paredz, ka dalībvalstīm jānodrošina, ka pirms attīstības piekrišanas tos projektus, kuriem var būt būtiska ietekme uz vidi *inter alia* to rakstura, izmēra vai atrašanās vietas dēļ, pakļauj novērtējumam attiecībā uz to ietekmi uz vidi. Šie projekti ir noteikti 4. pantā, kas atsaucas uz direktīvas I un II pielikumu.

IVN norisē jāiekļauj arī apspriešanās ar publiku un par vidi atbildīgajām varas iestādēm. Šo apspriešanos rezultāti un ietekmes novērtējums jāņem vērā attīstības piekrišanas procedūrā. Direktīvas 7. pantā ir paredzēta procedūra projektiem, kam var būt būtiska ekoloģiska ietekme citā dalībvalstī. Būtībā tas skartajai dalībvalstij (un tās valsts sabiedrībai) dod tiesības piedalīties IVN, kas tiek veikts. Attiecīgajām dalībvalstīm ir jānosaka šo pasākumu īstenošanas konkrētais veids.

Šķiet, ka daudzas no lūgumrakstu iesniedzēju izteiktajām bažām var apskatīt saskaņā ar IVN direktīvu, pirms tiek pieņemts lēmums piešķirt attīstības piekrišanu. Ja IVN netika iekļauti visi direktīvā noteiktie posmi, varētu izrādīties, ka *prima facie* tas ir pārkāpums, ko Komisija varētu izmeklēt kopā ar attiecīgo dalībvalsti. Pamatojoties uz lūgumrakstu iesniedzēju sniegto informāciju, šajā konkrētajā gadījumā nav iespējams noteikt IVN direktīvas pārkāpumu. Ja lūgumraksta iesniedzēji var sniegt detalizētu informāciju, kas Komisijai ļautu novērtēt šos jautājumus saistībā ar iepriekš minētajām direktīvām, tad Komisija varēs izmeklēt šo lietu.

- j. Attiecībā uz lūgumraksta iesniedzēja bažām par troksni Vides trokšņa Direktīva 2002/49/EK (OV L 189, 18.7.2002.) dalībvalstu kompetentajām varas iestādēm pieprasa izveidot stratēģiskas trokšņu kartes, balsoties uz kopējiem indikatoriem, sabiedrības informēšanai par pakļautību trokšņu iedarbībai un iedarbības sekām un rīcības plānu izstrādei, lai risinātu trokšņu problēmas galvenajās aglomerācijās un galveno transporta infrastruktūru apkārtnē, ieskaitot dzelzceļus. Galvenajām dzelzceļa līnijām (vairāk nekā 60 000 vilcienu braucienu gadā) pirmās kartes un rīcības plāni ir jāizveido attiecīgi 2007. un 2008. gadā. Lai arī direktīva nenosaka harmonizētas ES mēroga robežvērtības vides trokšņa iedarbības pakļautībai, tā paredz, ka kaimiņu dalībvalstīm ir jāsadarbjas saistībā ar rīcības plāniem pierobežas zonās.”

4. Komisijas atbilde, kas saņemta 2005. gada 22. jūnijā

„Komisija ir novērtējusi *Alberto Perino* iesniegtos papildu dokumentus pēc komitejas tikšanās, kas notika 2004. gada 1. un 2. septembrī.

Dokumenti rada jautājumus par priekšlikumam nepieciešamā ietekmes uz vidi novērtējuma apjomu, atsaucoties uz tā saucamo „Venausas” pakalpojumu tuneli, un tāpēc Komisija nosūtīja vēstuli Itālijas varas iestādēm, lai lūgtu papildu informāciju, kas dotu iespēju izšķirt, vai procedūras ir veiktas pareizi.

Komisija iespējami drīz informēs komiteju par tās izpētes rezultātiem.”

5. Komisijas atbilde, kas saņemta 2006. gada 3. februārī

„Kā minēts iepriekšējā vēstulē Eiropas Parlamenta Lūgumrakstu komitejai, Komisija ir nolēmusi Itālijas varas iestādēm lūgt papildu informāciju par projektam nepieciešamo ietekmes uz vidi novērtējumu, it īpaši atsaucoties uz „Venaus” pakalpojumu tuneli.

Uz Komisijas prasību Itālijas varas iestādes atbildēja 2005. gada 5. augustā un 2005. gada 13. septembrī, sniedzot informāciju par ievēroto ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru (par ko ir Lūgumraksts Nr. 198/2005), kā arī par jautājumiem, kas uzdoti Lūgumrakstā

Nr. 523/2004 un Lūgumrakstā Nr. 198/2005 (it īpaši atsaucoties uz azbesta klātbūtni izraktajās klintīs).

Komisijas dienesti novērtē Itālijas 2005. gada 5. augusta un 13. septembra atbildes. Komisija iespējami drīz informēs komiteju par tās novērtējuma rezultātiem.”

6. Komisijas atbilde, kas saņemta 2006. gada 10. novembrī.

„Pēc Lūgumrakstu komitejas 2006. gada 25. janvāra sanāksmes Komisija ar interesi izlasīja Lūgumrakstu komitejas faktu vākšanas misijas ziņojumu. Savā atbildē tā vēlas izskaidrot dažas ziņojuma daļas (secinājumu 1., 3., 4., 5., 6., 7. un 8. punkti) un informēt Lūgumrakstu komiteju par pēdējiem jaunumiem lietas attīstībā.

- 1. Kopš Lūgumrakstu komitejas uzklauššanas ir notikusi zināma virzība uz priekšu. Ne tikai Suzas ielejas „novērošanas centrs” (uzraudzības centrs) beidzot tika oficiāli atzīts (tā izveide tika ierosināta 2005. gada decembrī), bet 2006. gada 4. jūlijā notika arī galveno iesaistīto iestāžu tikšanās.
Turklāt Itālijas infrastruktūras ministrs *Antonio di Pietro* pēc valdības prasības atsauca daļu no projekta Itālijas teritorijā, kas iekļauta „*Legge Obiettivo*” tiesību aktā, kā rezultātā tika uzsākta tā sauktā pakalpojumu konference (kas saved kopā visas jaunās līnijas būvniecībā ieinteresētās puses), tās pirmā tikšanās notika 2006. gada augusta sākumā. Tagad Itālijas varas iestādes ir nolēmušas veikt pilnu ietekmes uz vidi novērtējumu (IVN).
Tas ir jūtams progress, ko veikušas Itālijas varas iestādes, kas tādējādi pilnībā izpilda Lūgumrakstu komitejas vēlmes.
- 3., 4. un 5. Turīnas-Lionas projekts ir definēts kā „*TAV — Treno ad Alta Velocità*” (ātrvilciena līnija) arī ziņojuma secinājumos. Komisija vēlas uzsvērt, ka šis projekts ir preču un pasažieru vilcienu līnijas projekts, kravu pārvadājumi ir prioritāte. Kravu pārvadājumu dimensija projektam dod ievērojamu Eiropas mēroga pievienoto vērtību, tādējādi tas palīdzēs tik jutīgā zonā kā Alpi izpildīt mērķi par transporta veidu maiņas punktu (kravas automobiļu pārvietošana no ceļa uz dzelzceļu), kas noteikts Komisijas 2001. gadā pieņemtajā Baltajā grāmatā par Eiropas transporta politiku.
Atbildot uz Suzas ielejas iedzīvotāju priekšlikumu, ko atbalsta Lūgumrakstu komiteja, aicinot uz „labāku pārredzamību, kas ļautu Eiropas pilsoņiem iegūt objektīvu informāciju par šo projektu”, *Loyola de Palacio* aicināja veikt (neatkarīgu ekspertu) neatkarīgu novērtējumu par pētījumiem, kas saistīti ar veselības un vides aspektiem, un par lēmumu labāk būvēt jaunu līniju nekā modernizēt veco.
Attiecībā uz nozīmīgākiem aspektiem, t. i., azbesta un radona radītais risks, eksperti pārbaudīja *LTF* pielietoto izpēti un metodoloģiju, salīdzinot to *inter alia* ar nozīmīgiem paraugiem, piemēram, ar jauno Šveices dzelzceļa tuneli. Tie nonāca pie secinājumiem, ka izmantotā metodoloģija ir piemērota un ka ierosinātie pasākumi spēs nodrošināt, ka strādnieku un vietējo iedzīvotāju veselības risks tiek samazināts līdz minimumam. Tomēr eksperti iesaka veikt papildu izpēti, lai pastiprinātu garantiju saistībā ar veselību un vidi, saistībā ar tādiem jautājumiem kā hidroģeoloģija un izrakumu atlieku apstrāde.
Attiecībā uz jautājumu par to, vai būvēt jaunu līniju vai modernizēt esošo, eksperti

diskusijās pauda būtisku papildu informāciju. Esošā līnija ir zem klajas debess un iet cauri virknei ciemu. Turpretim lielākā daļa no jaunās līnijas starptautiskajā posmā Itālijas pusē ies cauri tuneļiem un tāpēc radīs daudz mazāk problēmu nekā esošā līnija. 57 km no 61 līnijas kilometra ies cauri tuneļiem.

- 6. Attiecībā uz šo punktu Komisija vēlētos vērst uzmanību uz trim turpmāk minētajiem principiem:
 - a. Eiropas transporta tīkla (*TEN*) prioritātes Padome un Eiropas Parlaments pieņēma, ievērojot ar koplēmuma procedūru (Lēmums Nr. 884/2004);
 - b. atbildība par projektu īstenošanu, piemēram, maršruta izvēle un tehniskās iespējas, ir attiecīgo dalībvalstu ziņā saskaņā ar subsidiaritātes principu;
 - c. uz šiem projektiem nepārprotami attiecas Kopienas tiesību akti par vidi un publisko iepirkumu, kuriem projektiem jāatbilst.

- 7. Attiecībā uz šo punktu Komisija uzsver, ka pēc Lūgumraksta Nr. 949/2003 Komisija pēc savas iniciatīvas uzsāka lietu (2005/2157) un nolēma lūgt informāciju Itālijas varas iestādēm par projektam nepieciešamā ietekmes uz vidi novērtējuma apjomu, īpaši atsaucoties uz „Venausas” pakalpojumu tuneli. Uz Komisijas prasību Itālijas varas iestādes atbildēja 2005. gada 5. augustā un 2005. gada 13. septembrī, sniedzot informāciju par ievēroto ietekmes uz vidi novērtējuma (IVN) procedūru (par ko ir Lūgumraksts Nr. 198/2005), kā arī par jautājumiem, kas uzdoti Lūgumrakstā Nr. 523/2004 un Lūgumrakstā Nr. 198/2005 (it īpaši atsaucoties uz azbesta klātbūtni izraktajās klintīs). Itālijas 2005. gada 5. augusta un 13. septembra atbildes netika uzskatītas par apmierinošām, jo tajās nebija izskaidrots, vai Venausas tuneļa ietekme uz vidi ir novērtēta. Tāpēc 2005. gada 18. novembrī Komisija Itālijas varas iestādēm nosūtīja papildu informācijas prasību, prasot paskaidrojumus par Venausas tuneļa ietekmes uz vidi novērtējumu, kā arī par pasākumiem, ko Itālijas varas iestādes ir nolēmušas piemērot, lai nodrošinātu, ka klinšu atliekas tiek apstrādātas saskaņā ar Kopienas tiesību aktiem par atkritumiem. Lieta tika apspriesta sanāksmē, kas starp Itālijas varas iestādēm un Komisijas dienestiem norisinājās Romā 2006. gada 27. janvārī. Sanāksmē Itālijas varas iestādes apgalvoja, ka Itālijas valdība 2005. gada decembrī pieņēma lēmumu veikt jaunu ietekmes uz vidi novērtējumu, kas sevišķi attieksies uz Venausas tuneli. Šī tuneļa būvniecības darbi tiks atlikti līdz jaunā pētījuma rezultātu saņemšanai. Tas tika apstiprināts ar 2006. gada 17. februāra vēstuli.

2006. gada 29. maijā Komisija Itālijai nosūtīja vēl vienu vēstuli, uzsverot grozītās Direktīvas 85/337/EEK darbības jomu un pieprasot Itālijai apstiprināt, ka darbi netiks sākti, pirms saskaņā ar šo direktīvu netiks veikts pilnīgs IVN. Ar 2006. gada 28. jūnija vēstuli Itālija to apstiprināja.

Turklāt Komisija redz, ka argumentētais atzinums, kas izdots pret Itāliju saistībā ar pārkāpuma procedūru Nr. 2002/5170, attiecas uz Itālijas tiesību aktu neatbilstību un nevis uz Itālijas tiesību aktu nepiemērošanu atsevišķos gadījumos. Tomēr Komisija regulāri izmanto savas prerogatīvas saskaņā ar EK līgumu, lai nodrošinātu, ka ne tikai

Itālijas tiesību akti, ar ko transponē direktīvu par ietekmes uz vidi novērtējumu, atbilst Kopienas tiesību aktiem, bet arī, ka šie tiesību akti tiek pareizi piemēroti atsevišķos gadījumos. Tieši tāds ir lietas 2005/2157, kas attiecas uz Turīnas-Lionas projektu, priekšmets. Kā uzsvērts iepriekš, šajā posmā nevar konstatēt IVN direktīvas pārkāpumu.

Visbeidzot, Komisija uzsver, ka grozītā Direktīva 85/337/EEK nepieprasa, lai starptautisku projektu novērtēšanai tiktu veikta vienota starptautiska IVN procedūra, bet lai tiktu ievērota informācijas apmaiņas procedūra, lai nodrošinātu, ka informācijas iegūšanas procesos un apspriešanās, kā arī iespējamā lēmuma, kas raksturo IVN procedūru, pieņemšanā tiktu ņemta vērā projekta pārrobežu ietekme.

Brīvprātīgi var veikt vienotu IVN, un Espo konvencijas par pārrobežu IVN puses ir pieņēmušas vadlīnijas, kurās ir izklāstīti tā veikšanas pamatprincipi. Brīvprātīga, vienota IVN vadlīnijas var piemērot arī IVN direktīvas kontekstā (kas konvenciju īsteno ES). Komisija uzsver, ka vienota IVN trūkums nav Kopienas tiesību aktu pārkāpums.

- 8. Komisija vēlas uzsvērt, ka tā vienmēr Eiropas Parlamentam un it īpaši Lūgumrakstu komitejai ir sniegusi visu nepieciešamo informāciju, lai tiem palīdzētu saprast projektu, arī Lūgumrakstu komitejas locekļu Suzas ielejas apmeklējuma kontekstā. Komisija ir arī rūpīgi un detalizēti atbildējusi uz visiem Parlamenta jautājumiem, kas uzdoti par Turīnas-Lionas projektu; priekšsēdētāja vietnieks *Jacques Barrot* kopējā sanāksmē 2006. gada 20. jūnijā personīgi atbildēja uz Lūgumrakstu komitejas un Transporta un tūrisma komitejas jautājumiem.

Turklāt secinājumos ir teikts, ka „reklāmas nebija pietiekami vai arī tās nebija nemaz, piemēram, par komisāra *Loyola de Palacio* nozīmēšanu un rīcības pilnvarām”.

Kā paredzēts 17.a pantā Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 29. aprīļa Lēmumā Nr. 884/2004/EK, ar ko pieņem Eiropas transporta tīkla prioritāros projektus, Komisija apspriedās ar Eiropas Parlamentu pirms Eiropas koordinātoru nozīmēšanas. Komisijas priekšsēdētāja vietnieks *Jacques Barrot* 2005. gada 8. martā nosūtīja vēstuli Eiropas Parlamenta Transporta un tūrisma komitejas priekšsēdētājam *Paolo Costa*. Eiropas Parlamenta Transporta un tūrisma komiteja un Budžeta komiteja akceptēja 6 Eiropas koordinātoru nozīmēšanu. Šo akceptu vēlreiz apstiprināja 2005. gada 12. jūlijā Eiropas Parlamenta Priekšsēdētāju konference, pēc kuras 2005. gada 20. jūlijā Eiropas Parlamenta priekšsēdētājs *Josep Borrell Fontelles* nosūtīja vēstuli. Komisija vēlas uzsvērt, ka saistībā ar apspriešanos ar Eiropas Parlamentu tika aprakstīta Eiropas koordinātoru norīkojuma un pilnvaru būtība. Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka attiecībā uz Eiropas koordinātoru nozīmēšanu tika sniegta plaša un pārredzama informācija.

2005. gada 20. jūlijā priekšsēdētāja vietnieks *Jacques Barrot* arī rīkoja preses konferenci, klātesot Eiropas koordinātoriem, par sešu Eiropas koordinātoru nozīmēšanu. Šis pasākums plaši tika atspoguļots Itālijas plašsaziņas līdzekļos, ko apstiprināja vairāk raksti, kas tika publicēti nacionālajā un reģionālajā presē.

Eiropas koordinatore Prioritārajam projektam Nr. 6 *Loyola de Palacio* pēc vietējo varas iestāžu ielūguma 2005. gada 24. novembrī devās uz Suzas ieleju. Vizītes laikā *Loyola de Palacio* tikās ar visiem vietējās domes locekļiem, kam viņa izskaidroja

projekta nozīmi, ņemot vērā Eiropas transporta politikas prioritātes. 2006. gada 24. aprīlī viņa vēlreiz Turīnā tikās ar vietējo, reģionālo un valsts varas iestāžu pārstāvjiem, lai sniegtu detalizētu informāciju par pētījuma rezultātiem, ko Komisijas vārdā veica eksperti, un lai tādējādi atbildētu uz dažiem no būtiskākajiem ielejas iedzīvotāju jautājumiem, kas saistīti ar projekta ietekmi.

Visbeidzot, 2006. gada 13. septembrī Komisija pieņēma paziņojumu, kurā tā iesniedza sešu Eiropas koordinatoru ziņojumus pēc viena gada darba, ieskaitot *Loyola de Palacio* ziņojumu, kurā tika apkopoti pēdējie projekta attīstības jaunumi.”

7. **Komisijas atbilde**, kas saņemta 2009. gada 25. septembrī par Lūgumrakstu Nr. 949/2003, Lūgumrakstu Nr. 523/2004, Lūgumrakstu Nr. 198/2005 un Lūgumrakstu Nr. 786/2007

„2009. gada augustā joprojām ritēja jaunā dzelzceļa savienojuma Liona-Turīna sagatavošanās posms. Paši tuneļa būvniecības darbi vēl nav sākušies ne Francijā, ne Itālijā, celtniecības darbu sagatavošanās posma pabeigšanai nepieciešami daži papildu sagatavošanās pētījumi, ieskaitot papildu ietekmes uz vidi novērtējuma darbus. Četri pētniecības tuneļi ir daļa no tuneļa būvniecības sagatavošanas posma: trīs tuneļi Francijas pusē un viens tunelis Itālijas pusē. Divi no trim pētniecības tuneļiem Francijā ir pabeigti, un pēdējais tiks pabeigts šī gada rudenī. Darbi pie Itālijas izpētes tuneļa vēl nav sākušies, gaidot oficiālu vienošanos par trasi šajā pusē. Visticamāk, Itālijas pētniecības tuneļa būvniecības darbi varētu sākties 2010. gada pirmajā pusē.”