



TRANSEUROPINIAI TINKLAI. GAIRĖS

Sutartyje dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) perimti pirmą kartą Maastrichto sutartyje paminėti tikslai sukurti transeuropinius tinklus (TEN) transporto, energetikos ir telekomunikacijų srityse, siekiant sujungti visus ES regionus. Šie tinklai yra priemonės, kuriomis siekiama prisidėti prie vidaus rinkos ir užimtumo augimo, kartu įgyvendinant aplinkos apsaugos ir darnaus vystymosi tikslus. 2013 m. pabaigoje įvykdyta esminė transeuropinių transporto tinklų reforma.

TEISINIS PAGRINDAS

Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 170–172 straipsniai ir 194 straipsnio 1 dalies d punktas (pastarasis skirtas energetikai).

2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1315/2013 dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių, kuriuo panaikinamas Sprendimas Nr. 661/2010/ES.

TIKSLAI

Maastrichto sutartyje ES iškeltas uždavinys kurti ir plėtoti transeuropinius tinklus (TEN) transporto, telekomunikacijų ir energetikos srityse siekiant padėti plėtoti vidaus rinką, stiprinti ekonominę ir socialinę sanglaudą, sujungti salas, prieigos prie jūros neturinčius ir atokius regionus su centriniais Sąjungos regionais ir suteikti daugiau galimybių kaimyninėms valstybėms pasiekti ES teritoriją.

REZULTATAI

A. Bendrosios gairės ir idėjos

Komisija 1993 m. Baltojoje knygoje „Augimas, konkurencingumas ir užimtumas“ pabrėžė esminę transeuropinių tinklų reikšmę vidaus rinkai, ypač kuriant naujas darbo vietas, ne tik statant pačią infrastruktūrą, bet ir dėl tolesnio jų vaidmens ekonomikos raidai. 1994 m. Korfu ir Esene vykusiuose Europos Vadovų Tarybos susitikimuose patvirtinta 14 transporto ir 10 energetikos sektoriaus prioritetinių projektų.

B. Sektorių teisėkūros priemonės

1. Transportas

a. 1996 m. gairės

1996 m. liepos 23 d. Sprendime Nr. 1692/96/EB dėl transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) plėtros Bendrijos gairių nustatyti pagrindiniai bendro tinklo parametrai.



Sprendime nustatytos konkrečios tinklo charakteristikos kiekvienai transporto rūšiai, finansuoti bendros svarbos projektai ir prioritetiniai projektai. Ypatingas dėmesys buvo skirtas aplinką tausojančių transporto rūšių, ypač geležinkelio, projektams. TEN-T apima visą ES teritoriją ir gali būti išplėstas įtraukiant Europos laisvosios prekybos asociacijai priklausančias šalis, taip pat Pietryčių Europos ir Viduržemio jūros regiono šalis partneres. Iš pradžių buvo įtraukti 14 bendros svarbos projektų, priimtų Eseno Europos Vadovų Tarybos susitikime. 2001 m. gegužės 22 d. Sprendimu Nr. 1346/2001/EB, iš dalies keičiančiu TEN-T gaires jūrų uostų, vidaus uostų ir įvairiarūšių terminalų atžvilgiu, buvo papildytas visas transporto rūšis apimantis Bendrijos transporto plėtros planas.

b. TEN-T gairių 2004 m. persvarstymas

ES plėtra 2004 ir 2007 m. bei gerokai vėluojantis projektų – ypač susijusių su tarpvalstybiniais kelio ruožais – įgyvendinimas ir finansavimo sunkumai privertė išsamiai persvarstyti TEN-T gaires. Prioritetinių projektų skaičius buvo padidintas iki 30 ir jie visi turėjo atitikti ES aplinkos teisės aktus. Buvo pradėta vartoti nauja „jūrų greitkelių“ sąvoka siekiant padidinti kai kurių jūrų transporto maršrutų efektyvumą ir geriau susieti trumpų nuotolių jūrų transportą su geležinkelio linijomis.

2005 m. buvo paskirti ypač svarbių projektų vadinamieji Europos koordinatoriai, kurie atliko tarpininkų vaidmenį bendraujant su valstybėse sprendimus priimančiomis institucijomis, vežėjais, transporto priemonių naudotojais ir pilietinės visuomenės atstovais. 2006 m. spalio mėn. buvo įsteigta Transeuropinio transporto tinklo vykdomoji įstaiga (TEN-T EA), kurios užduotis – techniškai ir finansiškai rengti ir stebėti sprendimus dėl Komisijos valdomų projektų.

c. 2013 m. persvarstymas: integruotas tinklas, dviejų lygmenų struktūra (pagrindinis tinklas / visa apimantis tinklas) ir TEN-T koridoriai

Nauja ES infrastruktūros ir transporto politika siekiama esamus nesusietus Europos kelius, geležinkelius, vidaus vandenų kelius, oro uostus, vidaus vandenų ir jūrų uostus bei geležinkelių ir (arba) kelių terminalus sujungti į vieną integruotą tinklą, apimančią visas valstybes nares. Toks darnios struktūros nebuvimas – rimta kliūtis, trukdanti sklandžiam vidaus rinkos veikimui. Kad būtų sukurtas šis tinklas, reikia parengti ir įgyvendinti tūkstančius projektų, kuriais siekiama pašalinti esamus trukdžius, sukurti trūkstamas jungtis ir sustiprinti skirtingų transporto rūšių, taip pat regioninių ir nacionalinių transporto infrastruktūrų sąveikumą. Be to, vienas iš TEN-T infrastruktūros plėtros prioritetų yra novatoriškų technologinių sprendimų taikymas, kuris yra itin svarbus siekiant pertvarkyti transporto sistemą taip, kad ji būtų prieinama visiems piliečiams, saugesnė, tvari, išmetanti mažai anglies dioksido ir efektyviai naudojanti energiją.

Pagal naują ES transporto infrastruktūros politiką pirmą kartą nustatyta dviejų lygmenų ES transporto maršrutų struktūra, kurią sudaro visa apimantis tinklas (užtikrinantis veiksmingas jungtis su visais ES regionais) ir pagrindinis tinklas (kurį sudaro strategiškai svarbiausios visa apimančio tinklo dalys). Įgyvendinant visa apimančią tinklą vykdomi projektai turėtų būti baigti iki 2050 m. pabaigos, o pagrindinio tinklo dalį sudarantys projektai iki 2030 m. pabaigos turėtų atitikti TEN-T kriterijus.



Be to, kaip nauja politikos priemonė, kuria siekiama palengvinti suderintą projektų, vykdomų pagrindiniame tinkle, įgyvendinimą, sukurti devyni svarbiausi daugiarūšio transporto koridoriai. Šių koridorių paskirtis – apjungti viešuosius ir privačiuosius subjektus, siekiant sutelkti išteklius pagrindinio tinklo plėtrai. Siekiant užtikrinti veiksmingą ir efektyvų šių koridorių įgyvendinimą, kiekvieną jų remia Europos koordinadorius.

Pagal TEN-T politiką taip pat didelis dėmesys skiriamas vad. jūrų greitkelių plėtrai ir Europos geležinkelių eismo valdymo sistemos (ERTMS) įdiegimui. Taigi paskirti du papildomi Europos koordinatoriai (po vieną kiekvienam iš pirmiau nurodytų veiksmų), kad vadovautų suderintam šių veiksmų įgyvendinimo procesui. 2015 m. kiekvienas šių Europos koordinatorių parengė darbo planą atitinkamai dėl jūrų greitkelių arba Europos geležinkelių eismo valdymo sistemos koridoriaus. Šie darbo planai turi būti reguliariai atnaujinami, atsižvelgiant į pažangą, pasiektą įgyvendinant atitinkamus projektus. Be to, numatyta 2023 m. atlikti didelę pagrindinio tinklo įgyvendinimo peržiūrą.

2014 m. Transeuropinio transporto tinklo vykdomoji įstaiga pervadinta Inovacijų ir tinklų programų vykdomąja įstaiga (INEA). Šiai agentūrai pavestas ne tik tolesnis 2007–2013 m. TEN-T (išsamiau apie TEN finansavimą žr. [3.5.2](#)) ir „Marco Polo“ programų vykdymas, bet ir techninis ir finansinis Europos infrastruktūros tinklų priemonės (EITP) ir programos „Horizontas 2020“ dalių valdymas (programa „Horizontas 2020“ – dar viena ES programa, pagal kurią teikiama parama moksliniams tyrimams, be kita ko, išmanios, netaršios ir integruotos transporto sistemos srityje).

d. Pasirengimas kitam TEN-T persvarstymui (numatomam 2023 m.)

2018 m. rugsėjo mėn. Komisija pradėjo viešas konsultacijas, kad įvertintų pažangą, padarytą įgyvendinant TEN-T nuo tada, kai įsigaliojo gairės. Vertinimas atliekamas rengiantis 2023 m. vyksiančiam TEN-T persvarstymui ir taip pat skirtas įvertinti TEN-T politikos veiksmingumą tokiose svarbiuose srityse kaip alternatyvus kuras, skaitmeninimas ir daugiarūšis transportas.

2. Energetika

a. 1996 m. gairės

1994 m. Eseno aukščiausiojo lygio susitikime keletas energetikos tinklo projektų buvo pripažinti prioritetiniais. 1996 m. birželio 5 d. Sprendime Nr. 1254/96/EB nustatytas transeuropinių energetikos tinklų (TEN-E) gairių rinkinys, kuris turėjo padėti Bendrijai nustatyti reikalavimus atitinkančius bendros svarbos projektus ir sudaryti palankias jų įgyvendinimo sąlygas, taip pat nustatyti elektros energijos sektoriaus tikslai.

b. Dabartinės gairės

2006 m. rugsėjo 6 d. Sprendimu Nr. 1364/2006/EB priimtos naujos transeuropinių energetikos tinklų (TEN-E) gairės ir panaikintos senosios 1996 ir 2003 m. gairės. Šiuo metu nustatytais tikslais siekiama įvairinti pasiūlos šaltinius, didinti tiekimo saugumą stiprinant ryšius su ES nepriklausančiomis šalimis (besirengiančiomis narystei ES šalimis ir kitomis Viduržemio, Juodosios ir Kaspijos jūrų regionų, taip pat Vidurio Rytų ir Persijos (Iankos šalimis), įtraukti į energetikos tinklus naujas valstybes nares



ir suteikti saloms, prieigos prie jūros neturintiems ir atokiems regionams galimybę naudotis transeuropiniais energetikos tinklais.

Naujosiose gairėse ES nurodė Sąjungos biudžeto lėšomis finansuotinus projektus ir suskirstė juos į tris kategorijas: bendros svarbos projektus, susijusius su elektros ir dujų tinklais ir pasižyminčius galimu ekonominiu perspektyvumu; prioritetinius projektus, kuriems turi būti teikiama pirmenybė skiriant Sąjungos finansavimą; europinės svarbos projektus – taip pat prioritetinius tarpvalstybinio pobūdžio projektus arba projektus, turinčius didelį poveikį tarpvalstybiniam perdavimo pajėgumui.

Veiksmų šioje srityje prioritetai turi būti suderinami su tvaraus vystymosi tikslais. Buvo nurodyti šie prioritetai: a) atsinaujinančiųjų išteklių energijos panaudojimas ir geresnis junglumas tarp jų gaminančių įrenginių; b) veiksmingesnių technologijų panaudojimas siekiant sumažinti nuostolius aplinkosaugos požiūriu ir su energijos transportu ir perdavimu susijusią grėsmę aplinkai; c) salų ir atokiausių regionų energetikos tinklų kūrimas, skatinant energijos šaltinių įvairinimą; d) esamų ES tinklų sąveikumo su naujų valstybių narių ir ES nepriklausančių šalių tinklais užtikrinimas. Sprendimo I priede nurodyti 32 europinės svarbos projektai, susiję su elektros, ir 10 – su dujų tinklais, o II ir III prieduose išvardyti 164 elektros ir 122 dujų tinklų projektai.

2007–2013 m. finansinėje programoje transeuropiniams energetikos tinklams skirta iš viso 155 mln. eurų. 2007 m. buvo paskirti keturi Europos koordinatoriai.

Energetikai skirta SESV nauja antraštinė dalis (194 straipsnio 1 dalies d punktas) suteikia tvirtą teisinį pagrindą energetikos tinklų tarpusavio sąsajai remti.

3. Telekomunikacijos

1995 m. lapkričio 9 d. Sprendime Nr. 2717/95/EB nustatytos nuoseklios skaitmeninio visuminių paslaugų tinklo (EURO-ISDN), kaip transeuropinio tinklo, plėtojimo gairės. Sprendime apibrėžti tikslai, prioritetai ir įvairių paslaugų, pagrįstų EURO-ISDN, plėtojimo bendros svarbos projektai siekiant ateityje sukurti Europos plačiajuosčio ryšio tinklą.

1997 m. birželio 17 d. Sprendime Nr. 1336/97/EB nustatytos transeuropinių telekomunikacijų tinklų gairės (TEN-Telecom). Jomis apibrėžiami numatomų priemonių tikslai, prioritetai ir bendrosios kryptys. Patvirtinti prioritetai apėmė priemones, kurias įgyvendinant stiprinama ekonominė ir socialinė sanglauda, ir pagrindinių tinklų, ypač palydovinių tinklų, plėtrą. Šios gairės buvo šiek tiek pakeistos 2002 m. liepos 12 d. priimtu Sprendimu Nr. 1376/2002/EB.

Gairėse nurodyti bendros svarbos projektai ir nustatyta jų atrankos tvarka bei kriterijai. Bendrijos programa eTEN – pagrindinė veiksmų plano, pavadinto „eEuropa 2005. Informacinė visuomenė visiems“, priemonė – taip pat buvo grindžiama EURO-ISDN programa. Šia 2006 m. baigta programa buvo siekiama paremti telekomunikacijų paslaugų transeuropinių tinklų plėtojimą. Dabar ES investicijos telkiamos į esamų tinklų modernizavimą.

EUROPOS PARLAMENTO VAIDMUO

Parlamentas tvirtai rėmė transeuropinių tinklų politiką ir nuolat atkreipdavo dėmesį į tai, kad prioritetiniai projektai įgyvendinami pavėluotai, ragino nustatyti griežtus jų



vykdymo tvarkaraščius ir skatino valstybes nares numatyti daugiau biudžeto lėšų, ypač transeuropiniams transporto tinklams. Parlamentas užtikrino, kad pirmenybės tvarka būtų skatinami projektai su akivaizdžia Europos pridėtine verte, kurie turi teigiamą ilgalaikį poveikį aplinkai bei užimtumui ir prisideda šalinant pralaidos kliūtis, ypač geležinkelių ir mišriojo transporto.

Parlamentas savo 2007 m. liepos 12 d. priimtoje rezoliucijoje „Judumo Europoje skatinimas. Tvarus judumas mūsų kontinentui“^[1], apžvelgė padėtį ir apibrėžė naujus tikslus, ypač būtinybę užbaigti kurti transeuropinį tinklą siekiant kuo tinkamiau panaudoti įvairias transporto rūšis (vad. komodalumas) ir perskirstyti įvairioms transporto rūšims tenkančius keleivių ir prekių srautus (transporto rūšių keitimas) siekiant sumažinti transporto poveikį aplinkai. Jis skatino naudoti geležinkelių, autobusų ir jūrų transportą, kuriam vis dar tenka nedidelė rinkos dalis.

Be to, savo 2009 m. balandžio 22 d. rezoliucijoje dėl Žaliosios knygos dėl būsimosios transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) politikos^[2] Parlamentas dar kartą paprašė pirmenybę teikti geležinkeliams (ypač krovininio transporto srityje), uostams, tvariams jūrų ir vidaus vandens keliams ir jų sąsajoms su šalia jų esančiomis teritorijomis bei įvairiarūšio transporto infrastruktūros jungtims su naujosiomis valstybėmis narėmis ir ES nepriklausančiomis šalimis. Šiuo požiūriu Parlamentas skatina išplėsti TEN-T, įtraukiant šalis, kurioms skirta Europos kaimynystės politika (EKP), ir Viduržemio jūros regiono šalis partneres.

Per pastaruosius 15 metų Parlamentas padėjo rengti dubliuojančių TEN-T srities teisėkūros dokumentų naujas redakcijas. Laikydami si įprastos teisėkūros procedūros, Parlamentas kartu su Taryba priėmė 2010 m. liepos 7 d. Sprendimą Nr. 661/2010/ES dėl TEN-T gairių išdėstymo nauja redakcija. Juo panaikinti Sprendimai Nr. 1692/96/EB, 1346/2001/EB ir 884/2004/EB ir įtrauktas naujas priedas, kuriame pateikiami visų 27 valstybių narių žemėlapiai ir nurodytos planuojamos datos, iki kurių jose visose turi būti sukurtas tinklas.

2013 m. lapkričio 19 d. Parlamentas patvirtino naujas TEN-T gaires, pagrįstas konkrečiais tikslais ir padidintu ES finansavimu, ir apibrėžė aiškia pagrindinio ir visa apimančio transporto tinklų sukūrimo viziją numatydamas tikslines datas (atitinkamai 2030 m. ir 2050 m.). Be kita ko, Parlamentas primygtinai reikalavo, kad projektų atranka būtų pagrįsta ES pridėtine verte (kuri gaunama dėl politikos pasirinkčių ir (arba) finansinio įsikišimo, lemiančių didelį ir išmatuojamą transporto jungčių ir transporto srautų pagerėjimą). Be to, Parlamentas pabrėžė, kad reikia apibrėžti socialinę ir ekonominę sąnaudų ir naudos analizę, kaip suderinta metodika pagrįstą kiekybinį projekto arba programos vertės *ex ante* vertinimą. Parlamento nuomone, pagal šią metodiką taip pat reikėtų atsižvelgti į visą socialinę, ekonominę ir aplinkosauginę naudą bei sąnaudas ir ši metodika turėtų būti naudojama kaip indėlio į gerovę rodiklis.

Nuo 2013 m. pabaigos, kai įsigaliojo TEN-T reglamentas (Reglamentas Nr. 1315/2013), Parlamentas ir toliau rėmė TEN-T plėtrą. Savo 2015 m. rugsėjo 9 d. rezoliucijoje dėl 2011 m. Baltosios knygos dėl transporto politikos įgyvendinimo „Rezultatų apžvalga

[1]OL C 175 E, 2008 7 24, p. 556.

[2]OL C 184 E, 2010 7 8, p. 35.



ir tolesni veiksmai tvaraus judumo link“^[3] Parlamentas pabrėžė transporto svarbą ekonomikai ir piliečių judumui, taip pat pabrėžė, kad reikia investuoti į infrastruktūrą. Parlamento nuomone, transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) užbaigimas – būtina tvarios ir veiksmingos Europos transporto sistemos sąlyga, ir šią sistemą būtina remti pagal Europos infrastruktūros tinklų priemonę ir panaudojant Europos strateginių investicijų fondo lėšas.

2018 m. Komisija pateikė pasiūlymą dėl reglamento dėl supaprastinimo priemonių TEN-T tinklo įgyvendinimui paspartinti. Parlamentas patvirtino savo sprendimą per pirmąjį svarstymą 2019 m. vasario mėn., o įprasta teisėkūros procedūra tebevyksta ([2018/0138\(COD\)](#)).

Esteban Coito / Frédéric Gouardères
02/2020

[3]OL C 316, 2017 9 22, p. 155.

