



Briuselis, 2022 m. gegužės 13 d.
(OR. fr)

8784/22

LIMITE

TRANS 265
CODEC 619

Tarpinstitucinė byla:
2021/0420(COD)

ATASKAITA

nuo: Tarybos generalinio sekretoriato
kam: Nuolatinųjų atstovų komitetui / Tarybai

Ankstesnio
dokumento Nr.: ST 6840/1/22 REV 1
ST 7456/22
ST 7750/22
ST 7919/22

Komisijos dok. Nr.: ST 15109/21

Dalykas: Pasiūlymas dėl EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTO
dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių, kuriuo iš dalies
keičiamas Reglamentas (ES) 2021/1153 bei Reglamentas (ES)
Nr. 913/2010 ir panaikinamas Reglamentas (ES) Nr. 1315/2013
- Pažangos ataskaita
- Pasikeitimas nuomonėmis

I. ĮVADAS

1. 2021 m. gruodžio 14 d. Komisija pateikė pasiūlymą dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2021/1153 bei Reglamentas (ES) Nr. 913/2010 ir panaikinamas Reglamentas (ES) Nr. 1315/2013¹. Pasiūlymas buvo pateiktas kaip dalis rinkinio, sudaryto iš keturių iniciatyvų, kuriomis siekiama modernizuoti ES transporto sistemą ir remti perėjimą prie švaresnio, žalesnio ir išmanesnio judumo gerinant kai kurias esmines jos sudedamąsias dalis, pavyzdžiui, transeuropinį transporto tinklą (TEN-T), intelektines transporto sistemas, tarpvalstybinį ir tolimąjį susisiekimą geležinkeliais ir judumą mieste.

¹ Dok. ST 15109/21.

2. Pasiūlymu dėl TEN-T plėtojimo politikos peržiūros siekiama iki 2050 m. sukurti patikimą, vientisą ir aukštos kokybės transeuropinį transporto tinklą, kuris užtikrintų darnų susisiekimą visoje Europos Sąjungoje be fizinių spragų, kliūčių ar trūkstančių jungčių. Šio tinklo paskirtis – padėti siekti Sąjungos darnaus judumo tikslų, prisidėti prie tinkamo vidaus rinkos veikimo ir ES ekonominės, socialinės ir teritorinės sanglaudos. Jis turėtų būti laipsniškai plėtojamas etapais – siūlomi terminai yra 2030 m., 2040 m. ir 2050 m.
3. Pasiūlymu siekiama šių keturių pagrindinių tikslų:
 - i) užtikrinti, kad transportas labiau tausotų aplinką, numatant tinkamą pagrindinę infrastruktūrą, skirtą spūstims, išmetamam šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) kiekiui ir apskritai neigiamam transporto išoriniam poveikiui mažinti;
 - ii) sudaryti palankesnes sąlygas sklandžiai ir efektyviai teikti transporto paslaugas, skatinti daugiaryšį ir transporto rūšių sąveikumą, taip pat geriau į tinklą integruoti miestų transporto mazgus;
 - iii) didinti TEN-T tinklo atsparumą neigiamam klimato kaitos poveikiui ir kitiems gamtiniams pavojams arba žmogaus sukeliams nelaimėms;
 - iv) gerinti TEN-T valdymo priemonių efektyvumą ir racionalizuoti TEN-T įgyvendinimo ataskaitų teikimo ir stebėsenos priemones.

II. KITOSE INSTITUCIJOSE ATLIKTAS DARBAS

4. Europos Parlamentas už šį pasiūlymą atsakingu komitetu paskyrė Transporto ir turizmo (TRAN) komitetą. Pranešėjais paskirti Dominique Riquet (RENEW, Prancūzija) ir Barbara Thaler (PPE, Austrija).
5. Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas nuomonę priėmė 2022 m. kovo 23 d. Regionų komitetas savo nuomonę dėl pasiūlymo turėtų priimti 2022 m. spalio mėn.

III. TARYBOJE ATLIKTAS DARBAS

6. Pasiūlymas ir poveikio vertinimas 2022 m. sausio 6 d. ir 13 d. buvo pristatyti Transporto (intermodalinių klausimų ir tinklų) darbo grupei, po to straipsniai buvo išsamiai išnagrinėti 2022 m. sausio ir gegužės mėn. Per šį pusmetį šiam pasiūlymui nagrinėti buvo skirta apie penkiolika darbo grupės posėdžių. Sausio ir vasario mėn. išsamiai peržiūrėjus kiekvieną skyrių, pirmininkaujanti valstybė narė parengė kelis pranešimus su klausimais delegacijoms dėl svarbiausių pasiūlymo aspektų ir paprašė valstybių narių pateikti gaires dėl nagrinėjamų temų, kad būtų lengviau individualiai ir kolektyviai suprasti aktualius klausimus.
7. Vėliau pirmininkaujanti valstybė narė parengė kelis kompromisinius pasiūlymus², apimančius svarbias pasiūlymo dalis, stengdamasi atsižvelgti į daugumą valstybių narių pateiktų pastabų.

IV. PAGRINDINIAI KLAUSIMAI IR PAŽANGA

Bendros pastabos

8. Delegacijos iš esmės palankiai įvertino reglamento peržiūrą, kuri suteikia galimybę prisidėti prie tvarios, efektyvios ir atsparios bendros Europos transporto erdvės kūrimo. Taip pat pritarta pasiūlymui šį tinklą plėtoti arba modernizuoti trimis etapais (atitinkamai iki 2030 m., 2040 m. ir 2050 m. pagrindinio, pagrindinio išplėstinio ir visuotinio tinklo atvejais).
9. Be to, palankiai įvertintas siūlymas suderinti krovinių vežimo geležinkeliais koridorius su pagrindinio tinklo koridoriais, kad būtų sukurti Europos transporto koridoriai.

² Dok. ST 6840/1/22 REV 1,
ST 7456/22,
ST 7750/22,
ST 7919/22.

10. Kelios delegacijos pabrėžė, kad pasiūlymas dėl TEN-T yra susijęs su kitais pasiūlymais transporto politikos srityje, visų pirma su ADIR reglamentu ir Intelektinės transporto sistemos direktyva, ir pabrėžė, kad svarbu išlaikyti gerą suderinamumą su tais pasiūlymais.
11. Apskritai delegacijos pažymėjo, kad pasiūlymu gerokai padidinami reikalavimai, kuriuos reikia įgyvendinti viso tinklo lygmeniu, siekiant pagrindinio tikslo – sukurti vieningą, itin efektyvią ir visiškai sąveikią infrastruktūrą, kad būtų prisidėta prie priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo ir daugiarūšiškumo. Siekiant šio tikslo, pasiūlyme visų pirma numatoma, kad dauguma šiuo metu pagrindiniam tinklui taikomų reikalavimų, susijusių su krovinių vežimo geležinkeliais infrastruktūra, taip pat būtų taikomi ir naujam išplėtam pagrindiniam tinklui ir visuotiniam tinklui, įskaitant paskutinės atkarpos jungtis. Be to, Komisija siūlo, kad tam tikros pareigos būtų įgyvendinamos sparčiau, palyginti su dabartiniu reglamentu. Nors valstybės narės iš esmės nekvestionavo didesnių reikalavimų principo, daugelis pabrėžė, kad šie reikalavimai turi išlikti proporcingi ir pritaikyti prie funkcinių galimybių ir numatomo eismo lygio. Šiame kontekste buvo išreikštas ypatingas susirūpinimas dėl didėjančių reikalavimų išplėstiniam pagrindiniam tinklui ir visuotiniam tinklui.
12. Be to, kelios valstybės narės pažymėjo, kad tolesnis TEN-T tinklo plėtojimas, įskaitant naujų reikalavimų taikymą ir tam tikrų terminų paankstinimą, pareikalautų didelių valstybių narių investicijų. Komisijos vertinimu, šios investicijos pagal dabartinį reglamentą sudarytų 50 mlrd. EUR per metus, o atlikus peržiūrą – dar po 16 mlrd. EUR kasmet iki 2050 m. Todėl kelios valstybės narės pabrėžė, kad svarbu laikytis realistiško požiūrio atsižvelgiant į jų finansinius pajėgumus ir poreikį remti šias pastangas, užtikrinant tinkamus finansinius išteklius, kurie viršytų dabartinę daugiametę finansinę programą, be kita ko, projektams, susijusiems su išplėstinio ir visuotinio TEN-T tinklu.

Pastabos dėl konkrečių klausimų

13. **Bendrieji principai ir bendrosios nuostatos** (I ir II skyriai): Pirmininkaujanti valstybė narė parengė du kompromisinius pasiūlymus, kuriais, išlaikant bendrą Komisijos pasiūlymo logiką ir užmojų, siekiama patikslinti ir paaiškinti tam tikrus aspektus ir atsižvelgti į daugumą valstybių narių pareikštą susirūpinimą keliančių klausimų (vienas iš svarbiausių tokių klausimų yra susijęs su nuostatos dėl projektų brandumo, teisinių procedūrų laikymosi ir turimų finansinių išteklių grąžinimu, nedarant poveikio valstybių narių finansiniams įsipareigojimams). Delegacijos palyginti plačiai pritarė daliniams pakeitimams, padarytiems naujausiame kompromisiniame tekste (dok. ST 6840/1/22 REV 1).
14. **Nuostatos dėl kiekvienai transporto rūšiai taikomų konkrečių reikalavimų** (III skyrius): III skyriaus straipsniai pasiūlyme yra esminiai, nes jais nustatomi konkretūs reikalavimai kiekvienai transporto rūšiai, taip pat daugiarašiams krovinio transporto terminalams ir miestų transporto mazgams.
- (i) **Geležinkelių transporto infrastruktūra**: Plačiai pripažįstama, kad geležinkelių transportui tenka esminis vaidmuo siekiant Europos tvaraus transporto politikos tikslų tiek krovinių, tiek keleivių vežimo srityje. Taip pat kilo klausimų ir nerimo dėl naujų reikalavimų, pvz., dėl P400 gabarito, bent 740 m ilgio krovinių traukinių eksploatavimo visame tinkle, minimalaus 160 km/h greičio pagrindinio ir išplėstinio pagrindinio tinklo keleivių transporto linijose, paspartinto ERTMS diegimo, susijusio su B klasės signalizacijos sistemų išmontavimu visame tinkle, ir reikalavimų išplėtimo įtraukiant visas paskutinės atkarpos jungtis. Šiems reikalavimams įgyvendinti reikės labai didelių investicijų ir reikšmingų intervencinių veiksmyų esamose ir netgi neseniai užbaigtose geležinkelių linijose. Ateityje šias nuostatas reikės išnagrinėti išsamiau.

- (ii) **Kelių transporto infrastruktūra:** Siekiant sustiprinti kelių eismo saugumą, pasiūlyme numatyta, visų pirma, pareigą diegti atskirų važiuojamųjų dalių kelius, neturinčius to paties lygmens sankryžų ir prieigos prie palei kelią esančių nuosavybės objektų, taikyti ir visuotiniam tinklui. Dėl šios nuostatos valstybėms narėms kilo klausimų – kai kurios iš jų pabrėžė, kad tam tikromis aplinkybėmis ji yra neproporcinga ir priminė, kad infrastruktūra yra tik vienas iš kelių eismo saugumo didinimo veiksnių.
- (iii) **Oro transporto infrastruktūra:** Valstybės narės iš esmės pritarė tikslui gerinti oro uostų ir geležinkelių transporto paslaugų jungtis. Tačiau tikslas atitinkamai iki 2030 m. ir 2050 m. sujungti visus pagrindinio tinklo oro uostus ir pagrindinius visuotinio tinklo oro uostus su tolimojo susisiekimo geležinkelių tinklu kai kurioms iš jų atrodė labai plataus užmojo ir sunkiai pasiekiamas. Dėl šios priežasties kelios delegacijos paprašė išplėsti ir paaiškinti išimtis, o kai kurios valstybės narės pasiūlė, kad į netaršaus visuomeninio transporto paslaugas būtų atsižvelgta kaip į galimą alternatyvą geležinkelių jungtims tiesiogiai oro uoste.
- (iv) **Vežimo vidaus vandenų keliais infrastruktūra:** Nors principui, kad reikia skatinti vežimą vidaus vandenų keliais, plačiai pritarta, valstybėms narėms nustatyta pareiga bent tam tikrais metų laikotarpiais užtikrinti, kad laivakelio gylis būtų ne mažesnis kaip 2,5 m, o aukštis po tiltu – 5,25 m nustatytų orientacinių lygių atžvilgiu, sukėlė abejonių dėl jos aiškinimo. Kelios delegacijos taip pat laikėsi nuomonės, kad Komisijai suteikti įgyvendinimo įgaliojimai yra per platūs ir turėtų būti apriboti. Ateityje šias nuostatas reikės išnagrinėti išsamiau.
- (v) **Jūrų transporto infrastruktūra:** Valstybės narės iš esmės labai palankiai įvertino Europos jūrų erdvės koncepciją, taip pat tai, kad įtrauktos trumpųjų nuotolių laivybos jungtys tarp tos pačios valstybės narės uostų. Kai kurios valstybės narės išreiškė susirūpinimą dėl pareigos visuotinio tinklo jūrų uostus sujungti su geležinkelių infrastruktūra, nes tam tikrais atvejais tam galėtų prireikti didelių investicijų.

- (vi) **Daugiarūšiai krovinio transporto terminalai:** Buvo bendrai sutariama, kad daugiarūšio transporto terminalai yra labai svarbūs siekiant labiau tarpusavyje integruoti transporto rūšis ir pereiti prie efektyvesnio ir darnesnio transporto. Vis dėl to, nors iš esmės buvo pritarta principui, kad reikia remti tokių terminalų diegimą ir tam teikti pagalbą, keletas delegacijų išreiškė susirūpinimą dėl valstybėms narėms nustatytos pareigos užtikrinti, kad iki 2040 m. kiekviename miesto transporto mazge būtų įdiegtas daugiarūšio krovinio transporto terminalas. Daugelis jų pabrėžė, kad daugiarūšius krovinio transporto terminalus iš esmės sukūrė ir eksploatuoja privačios įmonės, su valdžios institucijomis neturinčios sutartinių ar teisinių ryšių. Todėl jos išreiškė abejonių dėl to, kad valstybėms narėms tektų griežtos pareigos.
- (vii) **Miestų transporto mazgai:** Iš esmės buvo pritarta tikslui labiau atsižvelgti į miestų transporto mazgus tinkle, visų pirma siekiant pagerinti paskutinės atkarpos jungtis, ir pripažintas darnaus judumo mieste planų (DJMP) vaidmuo siekiant tvarios miestų plėtros. Kelios valstybės narės taip pat manė, kad reikalavimai, susiję su DJMP parengimu ir duomenų stebėseną iki 2025 m. gruodžio 31 d., taip pat reikalavimas, susijęs su daugiarūšio krovinio transporto terminalų, skirtų miestų transporto mazgams aptarnauti, sukūrimu, kelia didelių iššūkių. Be to, kelios valstybės narės pabrėžė, kad darnaus judumo mieste planavimas priklauso vietos valdžios institucijų kompetencijai, todėl turėtų būti taikomas subsidiarumo principas.

15. **Nuostatos dėl pažangaus ir atsparaus transporto (IV skyrius):** Kalbant apie infrastruktūros atsparumą, delegacijos pritarė, kad svarbu visapusiškai atsižvelgti į šį tikslą, kartu pripažindamos, jog vargu ar už tai galėtų būti atsakingos tik valstybės narės, atsižvelgiant į bendro intereso projektų, iš kurių kai kurie yra plėtojami privačių projektų rengėjų arba vietos valdžios institucijų, įvairovę. Kelios delegacijos teigė, kad turėtų būti paaiškinti papildomi reikalavimai, susiję su atsparumu klimato kaitai, siekiant užtikrinti projektų teisinį tikrumą.

Kalbant apie infrastruktūros priežiūrą, dauguma delegacijų pripažino jos esminį vaidmenį siekiant išlaikyti aukštą TEN-T infrastruktūros paslaugų ir saugumo lygį, tačiau laikėsi nuomonės, kad šiomis nuostatomis valstybėms narėms nustatomos kelios naujos pareigos, kurios darytų didelį poveikį infrastruktūros priežiūros planavimui ir sąnaudoms – už ją šiandien yra atsakingos tik valstybės narės ir jos vienintelės ją finansuoja.

Šiame etape straipsnis dėl pavojų saugumui arba viešajai tvarkai nebuvo išsamiai aptartas.

16. **Europos transporto koridorių priemonių ir horizontaliųjų prioritetų įgyvendinimas.**

Valdymas (V skyrius): Valstybės narės iš esmės pritarė Europos koordinatorių veiklai, visų pirma jų, kaip neutralių tarpininkų įgyvendinant TEN-T tinklą, atliekamam vaidmeniui. Jos palankiai vertino jų veiklos srities išplėtimą. Tačiau kelios valstybės narės laikėsi nuomonės, kad kai kurios siūlomos užduotys gerokai viršija šį vaidmenį ir dėl to koordinatoriams galėtų tekti pernelyg didelis darbo krūvis. Visų pirma, jos manė, kad nereikėtų koordinatorių pernelyg įtraukti sprendžiant operatyvinius klausimus ir kad turėtų būti išsamiai paaiškintas vaidmenų pasidalijimas su krovinių vežimo geležinkeliais koridorių valdymo organais. Be to, nemažai delegacijų pareiškė išlygas dėl nuostatos, kuria Komisijai suteikiami įgaliojimai priimti įgyvendinimo aktus dėl kiekvieno darbo plano, susijusio su Europos transporto koridoriais ir dviem horizontaliaisiais prioritetais, nes jos abejoja jos pridėtine verte ir baiminasi, kad tai būtų sudėtinga, taip pat abejoja dėl privalomų tarpinių reikšmių, nes prioritetų nustatymas ir infrastruktūros projektų planavimas valstybėje narėje pagal ES gaires priklauso nacionalinei kompetencijai.

17. **Bendrosios nuostatos** (VI skyrius): Nors pripažino ataskaitų teikimo svarbą, kelios valstybės narės išreiškė susirūpinimą dėl didėjančio pareigų, susijusių su duomenų perdavimu, skaičiaus ir paragino pernelyg nedidinti administracinės naštos, pavyzdžiui, įgyvendinant principą „praneškite mums tik vieną kartą“.

Kalbant apie pareigą nacionalinius planus suderinti su Sąjungos transporto politika, delegacijos pripažino, jog svarbu, kad nacionaliniai planai derėtų su Sąjungos lygmeniu priimtais įsipareigojimais. Jos taip pat pabrėžė, kad šie planai dažnai turėtų būti platesnės aprėpties ir jais turėtų būti atsižvelgiama į Europos, nacionalinius ir vietos klausimus. Be to, keletas valstybių narių nurodė, kad būtų sunku laikytis siūlomų pranešimo terminų, kad prieš patvirtinant jų planų projektus būtų galima dėl jų pasikonsultuoti su Komisija. Galiausiai dar reikia išsamiai išnagrinėti straipsnį dėl Reglamento (ES) Nr. 913/2010 dalinių pakeitimų.

Kiti klausimai

18. **Išimtys**: Pasiūlyme numatyta, kad tinkamai pagrįstais atvejais ir tam tikromis sąlygomis, visų pirma atlikus konkrečią kiekvienos situacijos socialinę ir ekonominę analizę, gali būti prašoma taikyti tam tikrų reikalavimų išimtis. Išimtis suteiktų Komisija, priimdama įgyvendinimo aktus.

Teigiamai vertindamos tai, kad visada galima prašyti taikyti nukrypti leidžiančias nuostatas, valstybės manė, kad siūloma procedūra gali būti sudėtinga, visų pirma dėl TEN-T tinklo įvairovės bei aprėpties ir numatomo aukšto reikalavimų lygio. Norint užtikrinti veiksmingumą bei nuspėjamumą ir siekiant sumažinti tiek Komisijai, tiek suinteresuotiesiems subjektams tenkančią administracinę naštą, kelios valstybės narės pasiūlė nustatyti platesnę ir bendresnio pobūdžio išimčių sistemą, kuri būtų taikoma atitinkamoms pasiūlymo nuostatoms.

19. **Žemėlapiai:** Kelios valstybės narės pateikė rašytines pastabas dėl prie pasiūlymo pridėtų žemėlapių, kurios dar nebuvo aptartos. Pirmininkaujanti valstybė narė ketina jas aptarti su atitinkamomis valstybėmis narėmis birželio mėn., įtraukdama pirmininkausiančią valstybę narę, kad būtų užtikrintas darbo tęstinumas.

V. IŠVADA

Pirmininkaujanti valstybė narė mano, kad dirbant prie pasiūlymo padaryta didelė pažanga ir kad atliktas darbas yra tvirtas pagrindas toliau tęsti darbą Taryboje.

Rengiantis 2022 m. birželio 2 d. įvyksiančiam Transporto, telekomunikacijų ir energetikos tarybos posėdžiui, ministrų prašoma susipažinti su pažangos ataskaita ir pasikeisti nuomonėmis dviem šios ataskaitos priede išdėstytais klausimais.

Kaip matyti iš pažangos ataskaitos, Taryboje vykusiose techninėse diskusijose padaryta pažanga siekiant bendro supratimo tam tikrais klausimais. Siekdama tolesnės pažangos rengiant Tarybos bendrąją poziciją, pirmininkaujanti valstybė narė prašo ministrų išdėstyti savo nuomonę toliau nurodytais klausimais, kalbant ne ilgiau kaip 3 minutes.

1. Kokiais svarbiais elementais norėtumėte pasidalyti dėl penkių horizontaliųjų Komisijos pasiūlymo skyrių (I, II, IV, V ir VI) ir dėl iki šiol atlikto darbo, susijusio su šiais penkiais skyriais, krypties?
2. III skyriuje nustatyti konkretūs reikalavimai kiekvienai transporto rūšiai, taip pat miestų transporto mazgams ir daugiarūšio krovininio transporto terminalams. Kaip vertinate požiūrį, kurį Komisija siūlo taikyti šiam skyriui?