



Европейски икономически и социален комитет

TEN/446
Устойчиво развитие на
транспортната политика
на ЕС и ТЕМ-Т

Брюксел, 15 юни 2011 г.

СТАНОВИЩЕ

на

Европейския икономически и социален комитет

относно

„Устойчиво развитие на транспортната политика на ЕС и планиране в областта на ТЕМ-Т“
(проучвателно становище по искане на предстоящото полско председателство)

Докладчик: **г-н Krawczyk**

На 30 ноември 2010 г. предстоящото полско председателство на Европейския съюз реши, в съответствие с член 304 от Договора за функционирането на Европейския съюз, да се консултира с Европейския икономически и социален комитет относно

„Устойчиво развитие на транспортната политика на ЕС и планиране в областта на ТЕМ-Т“
(проучвателно становище).

Специализирана секция „Транспорт, енергетика, инфраструктури, информационно общество“, на която беше възложено да подготви работата на Комитета по този въпрос, прие своето становище на 24 май 2011 г.

На 472-ата си пленарна сесия, проведена на 15 и 16 юни 2011 г. (заседание от 15 юни 2011 г.), Европейският икономически и социален комитет прие настоящото становище с 154 гласа „за“ и 7 гласа „въздържал се“.

*

* *

1. **Заклучения и препоръки**

- 1.1 ЕИСК винаги е подкрепял програмата за трансевропейските транспортни мрежи и отново потвърждава подкрепата си за тази програма. Въпреки това Комитетът отбелязва, че разширена Европа има нараснали нужди в областта на транспортната инфраструктура и че е необходимо да се помисли за адаптиране на съществуващата политика и инструменти за изпълнението ѝ с оглед на предстоящите предизвикателства.
- 1.2 Според Комитета крайната цел е създаването на транспортна политика, която, след като бъде изпълнена, ще допринесе за постигането на социално и икономическо сближаване, съчетавайки амбициите за икономически растеж под формата на увеличен транспорт (според Комисията пътното движение ще се увеличи с около 20% между 2005 и 2020 г.), сближаване, създаване на работни места и устойчиво развитие, с ограничените финансови средства.
- 1.3 Но на практика Комитетът е принуден да направи заключението, че за съжаление само малка част от 92-та проекта, избрани по линия на поканата за представяне на предложения от 2007 г., отправена в рамките на средносрочния преглед на многогодишната програма за 2007-2013 г., за които бяха отпуснати приблизително две трети от общия бюджет за ТЕМ-Т (5,3 милиарда от общо 8 милиарда евро), се намира на територията на новите държави-членки.

- 1.4 Комитетът би искал да подчертае, че ако целта на ЕС е да създаде реален интегриран единен транспортен пазар в Европа и да продължи провеждането на политиката на сближаване, ще се наложи да се направи радикална промяна в избора на мрежи. Държавите-членки следва да предложат мрежи за ТЕМ-Т въз основа на ясни критерии, съставени от Комисията.
- 1.5 По повод на настоящата зависимост на транспортния сектор от изкопаемите горива, Комитетът препоръчва в бъдещата транспортна политика да залегнат следните четири основни цели:
- насърчаване на видовете транспорт с ниски емисии на въглероден диоксид;
 - енергийна ефективност;
 - сигурност, комплексност и независимост на доставките; и
 - намаляване на задръстванията по пътищата.
- 1.6 Във връзка с това Комитетът съветва да се подбират най-екологичните и най-добрите възобновяеми горива, да се намалят емисиите на въглероден диоксид, да се използват възможностите за комодалност и да се въведе концепцията за интернализация на външните разходи за всички видове транспорт. ЕИСК изразява загриженост относно финансовите ограничения във връзка с проектите по линия на ТЕМ-Т на европейско равнище, които могат да отслабят стимулите за участие на държавите-членки в тези проекти. По този повод ЕИСК се позовава на свои становища, в които се посочва, че следва да се изследват нови източници за публични доходи¹.
- 1.7 Освен това ЕИСК препоръчва към публично-частните партньорства (ПЧП) да се пристъпва внимателно и селективно, когато става дума за финансиране на ТЕМ-Т, като се взимат предвид различните степени на опитност на държавите-членки по отношение на използването на тези партньорства и се отчита необходимостта от мобилизиране на финансови инструменти на ЕС (напр. структурните и кохезионните фондове, трансевропейските мрежи и Европейската инвестиционна банка), като част от една съгласувана стратегия на финансиране, обединяваща средствата, отпускани от ЕС, от отделните държави и от публичните и частните източници. За да се даде възможност на публичните власти да участват в ПЧП, ЕИСК се позовава на становището си, в което заявява, че следва да бъде преработено определението за ПЧП в процедурите на Евростат за публичните задължения².

¹ ОВ С 48, 15.2.2011 г., стр. 57-64 (Становище на Европейския икономически и социален комитет относно „Икономическо възстановяване: текущо състояние и конкретни инициативи“ (ЕСО/278) и ОВ С 132, 3.5.2011 г., стр. 99-107 (Становище на Европейския икономически и социален комитет относно „Предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета за създаването на единно европейско железопътно пространство“ и „Съобщение на Комисията относно изграждането на единно европейско железопътно пространство“ (TEN/432-433).

² ОВ С 51, 17.2.2011 г., стр. 59-66. (Становище на Европейския икономически и социален комитет относно Съобщение на Комисията до Съвета, Европейския парламент, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите относно „Мобилизиране на частни и публични инвестиции за възстановяване и дългосрочно структурно изменение - развиване на публично-частни партньорства“ (ЕСО/272).

- 1.8 Комитетът препоръчва при преразглеждането на насоките за ТЕМ-Т също така да се отчете наличието на проблематични пунктове и на „липсващи инфраструктурни връзки“, така че да се насърчи развитието на балансирана транспортна инфраструктура във всички части на Съюза, особено в източната му част, за да може да се постигне социално и икономическо сближаване. Във връзка с това ЕИСК приветства Бялата книга на Комисията „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“, в която този конкретен въпрос се разглежда със задълбочено внимание и се прави заключение относно конкретните дейности, които следва да се предприемат през следващите години.
- 1.9 Специално внимание следва да се отдели на така наречената политика на съседство, тоест на връзките на ЕС със севера, изтока и юга, като се акцентира преди всичко върху мрежата, а не върху отделни инфраструктурни проекти.
- 1.10 Комитетът предлага на базата на една предефинирана ТЕМ-Т да бъдат подписани „програмни договори“ между Европейския съюз и всяка държава-членка, определящи взаимните им ангажименти по отношение на финансирането и графика за изпълнение. Комитетът счита, че гражданското общество следва да участва в процеса на изготвянето на такива „програмни договори“, за да се подобри ефикасността на по-нататъшното изпълнение на договорените проекти.
- 1.11 Според Комитета, на устойчивото развитие на транспортната политика на ЕС може да се окаже значителна подкрепа чрез действието на структури за социален диалог и/или за диалог между заинтересованите страни в трансевропейските транспортни коридори, които вече функционират или са в процес на изграждане. ЕИСК призовава за подновяване на действието на този вид структури.
- 1.12 Комитетът препоръчва да се изясни какво се има предвид под понятието „устойчивост“. Според Комитета, освен решаващ принос за икономическия растеж, това понятие включва както екологични цели като опазването на климата, ограничаването на шумозамърсяването и на замърсяването на въздуха, и опазването на ресурсите, така и социални въпроси в областта на транспорта като правата на служителите, работните условия, достъпа до обществения транспорт на поносима цена за всички граждани, включително по-възрастните хора и хората с увреждания, като се отчитат тяхното право на мобилност и равният достъп до съоръжения и информация. В концепцията следва да намери място и политиката на съседство от гледна точка на развитието на транспортната инфраструктура.

- 1.13 Комитетът смята, че стратегия, основаваща се на иновации, стимули и инфраструктура (наречена „стратегията на трите „i““ поради това, че в романските езици всяка от трите думи започва с тази буква – бел. прев.), е най-разходоэффективният начин за постигане на устойчиво развитие.
- 1.14 В рамките на устойчивото развитие на транспортната политика на ЕС и на планирането за целите на ТЕМ-Т Комитетът препоръчва да се предприеме анализ на възможностите за премахване на неоснователно съществуващите препятствия пред различните видове транспорт, за да се използва напълно техният капацитет. Би следвало да се подкрепи по-доброто планиране на мобилността, така че да се насърчава поведение, съвместимо с устойчивото развитие. Предизвикателството е да се повлияе върху мобилността и интензивността на транспорта в нашите икономики.
- 1.15 Комитетът напълно подкрепя подхода на Комисията, представен в Бялата книга, относно необходимостта от по-голяма европейска координация. За да се постигнат поставените амбициозни цели по отношение на развитието на ТЕМ-Т в условията на сериозни финансови ограничения, ще е необходима една много по-интегрирана европейска инфраструктурна политика, отличаваща се с правилна координация, като се започне от стратегическото планиране и се стигне до окончателното изпълнение на отделни проекти. Сега е моментът за постигане на резултати.

2. Въведение

- 2.1 В рамките на полското председателство на Съвета на Европейския съюз, което предстои през втората половина на 2011 г., ЕИСК бе сезиран да състави, наред с други теми, проучвателно становище на тема „Устойчиво развитие на транспортната политика на ЕС и ТЕМ-Т“.
- 2.2 Отчитайки важността на темата, необходимостта да се съблюдава основното право на хората да се възползват от мобилността и отчитайки факта, че транспортният сектор генерира 10% от богатата на ЕС от гледна точка на БВП и осигурява над 10 милиона работни места, като в същото време непрекъснатото нарастване на мобилността поставя сериозни ограничения върху транспортните системи, което води до задръствания, произшествия и замърсяване, ЕИСК откликна на молбата на предстоящото полско председателство с голямо разбиране.
- 2.3 Европейската комисия изготви Бяла книга за транспорта, в която са описани плановете ѝ за следващото десетилетие, предвиждащи различна транспортна система до 2020 г., характеризираща се с Единно европейско транспортно пространство, отворени пазари, по-екологична инфраструктура и технологии с ниски въглеродни емисии.

- 2.4 ТЕМ-Т е важен елемент на тази нова транспортна система. Това е причината да се отделя толкова голямо внимание на преразглеждането на насоките на ЕС относно ТЕМ-Т.
- 2.5 Като част от преразглеждането на насоките за ТЕМ-Т Комисията предлага да се създаде т.нар. основна мрежа, разположена върху базисни, съгласувани и всеобхватни транспортни мрежи, и покриваща транспортните възли и стратегическите връзки.
- 2.6 Комисията изтъква аргумента, че този гръбнак на бъдещата европейска интегрирана транспортна система би спомогнал за работата по отстраняване на упоритите проблеми по отношение на планирането във връзка с ТЕМ-Т. Налице е спешна необходимост от разрешаването на тези проблеми поради увеличеното пътно движение между държавите-членки, което се очаква да се удвои до 2020 г.
- 2.7 Пред ЕС стои предизвикателството да изготви политика, която, щом започне да се прилага, да съчетае амбициите за икономически растеж под формата на увеличен транспорт, сближаване и създаване на работни места с устойчивото развитие.
- 2.8 За да се отговори на това предизвикателство, е полезно да се проучат причините, поради които проекти, избрани в миналото, не са постигнали очаквания успех.
- 2.9 В по-широк смисъл Комитетът, отчитайки водещата роля на ТЕМ-Т за създаването на ефикасна транспортна политика и съгласувана инфраструктурна мрежа в Европейския съюз, изказва съгласие с Комисията относно значимостта на следните причини:
- днешната ТЕМ-Т се състои от сбор от недобре обвързани помежду си национални отсечки; трансграничните отсечки и проблематичните пунктове представляват липсващи инфраструктурни връзки в инфраструктурната мрежа;
 - липсата на оперативно съвместими и съгласувани мрежи във всички държави-членки на Европейския съюз и особено в железопътния сектор и в прилагането на интелигентни транспортни системи за всички видове транспорт;
 - практиката на държавите-членки да използват оперативни правила и стандарти въз основа на отдавнашни традиции и законодателство, която понижава ефективността на мащабните инвестиции в инфраструктурата. Комитетът предлага тези правила и стандарти да се определят на по-високо равнище на сигурност и качество;
 - липсата на интермодална интеграция, например отсъствието на интегрирани физически мрежи и на добре функциониращи интермодални пунктове за трансбордиране, поражда недостатъчен капацитет по отношение на интермодалните транспортни операции;
 - все още съществуващите несъответствия по отношение на развитието на транспортната инфраструктура между отделните държави-членки на ЕС;
 - липсата на достатъчна степен на достъпност на транспорта в някои европейски региони.

- 2.10 За да се избегнат слабостите от миналото и да се извлече полза от наличието на една функционална, оперативно съвместима и интермодална ТЕМ-Т, трябва да се обърне внимание на следните ясно очертани основни въпроси, а именно: да се реализира висококачествена мрежа във всички държави-членки, като се отдели специално внимание на трансграничните мрежи, на проблематичните пунктове и възлите, като се улеснят комодалните операции чрез интегрирането на всички видове транспорт и се осигури безпроблемно функциониране чрез хармонизиране на оперативните правила, които следва да гарантират високо равнище на сигурност и качество.
- 2.11 При гореописания подход ще се съблюдават и по-обширните цели на транспортната политика и ще се оказва подкрепа за ресурсната ефективност на Европа и за преодоляването на климатичните предизвикателства, пред които тя е изправена.

3. **Общи бележки**

- 3.1 ЕИСК приветства факта, че Комисията работи по нова политика за трансевропейската транспортна мрежа, което ще даде възможност да се постигне социално и икономическо сближаване между всички региони на територията на ЕС, включително периферните, и единственият начин това да се реализира е чрез ефикасна транспортна инфраструктура, която да свързва регионите помежду им.
- 3.2 Отчитайки това обстоятелство, Комитетът е убеден, че развитието и поетапното изграждане на трансевропейска мрежа, която да служи като инфраструктурна основа за стокообмена и за свободното движение на хора във вътрешния пазар, остава важна политическа цел на ЕС, която ще обедини западната и източната част на Съюза и по този начин ще допринесе за създаването на бъдещото Единно европейско транспортно пространство.
- 3.3 Най-скорошният официален документ във връзка с изпълнението на програмата ТЕМ-Т е Средносрочният преглед на многогодишната програма за ТЕМ-Т за 2007-2013 г., публикуван през октомври 2010 г. Той съдържа преглед на 92 проекта, които разполагат с приблизително две трети от бюджета за ТЕМ-Т (5,3 милиарда от общо 8 милиарда евро). Вглеждайки се в разположението на тези проекти, Комитетът изказва съжалението, че само малка част от тях се намират в източната част на Съюза.
- 3.4 Една от причините за това е липсата на достатъчно финансови ресурси в новите държави-членки. Друга причина са различните условия, на които трябва да отговарят ползвателите на кохезионните и социалните фондове в сравнение с финансирането по линия на програмата ТЕМ-Т. Комитетът препоръчва да се извърши анализ на причините за забавянето в развитието на инфраструктурата в новите държави-членки, за ниското ниво на кандидатстване за финансиране по линия на програмата ТЕМ-Т и за ниската степен на усвояването му от страна на новите държави-членки.

- 3.5 Комитетът би искал да подчертае, че ако целта на ЕС е да създаде реален интегриран единен транспортен пазар в Европа, ще се наложи да се направи радикална промяна във финансовата структура и в подбора на проекти във връзка с мрежата ТЕМ-Т. Предизвикателството е да се повлияе върху мобилността и интензивността на транспорта в нашите икономики.
- 3.6 Комитетът съзнава, че в рамките на стратегията „Европа 2020“ развитието на трансевропейската транспортна мрежа трябва да се насочи към създаването на ресурсноэффективна транспортна система, която се основава на иновации и има положително влияние върху изменението на климата, социалната устойчивост и екологичните предизвикателства.
- 3.7 Във връзка с това Комитетът би искал да отбележи, че в предишни години е публикувал многобройни становища на тази тема, като например становищата относно *„ТЕМ-Т: преглед на политиката“*³; *„Устойчиво бъдеще за трансевропейската транспортна политика след 2010 г.“*⁴; *„Екологизиране на морския транспорт и на вътрешноводния транспорт“*⁵; *„Автомобилният транспорт през 2020 г.“*⁶; *„Към железопътна мрежа, ориентирана към товарните превози“*⁷; *„Подпомагане на трансграничния контрол върху безопасността по пътищата“*⁸; *„Стратегия за прилагане на интернализация на външните разходи“*⁹; *„Насърчаване на превоз по вътрешни плавателни пътища (NAIADES)“*¹⁰; *„Европейската транспортна политика/Лисабонската стратегия и стратегията за устойчиво развитие“*¹¹.
- 3.8 В своето становище, озаглавено *„ТЕМ-Т: преглед на политиката“*, Комитетът стига до заключението, че „Предвид проблемите с увеличаващите се емисии на CO₂ и инфраструктурните и организационните недостатъци на превоза на товари, Комитетът може да приеме идеята на Комисията, която се стреми да търси комодални решения за този вид транспорт, за да създаде синергии в полза на потребителя.“

3 ОВ С 318, 23.12.2009 г., стр. 101.

4 ОВ С 255, 22.9.2010 г., стр. 110.

5 ОВ С 277, 17.11.2009 г., стр. 20.

6 ОВ С 277, 17.11.2009 г., стр. 25.

7 ОВ С 27, 3.2.2009 г., стр. 41.

8 ОВ С 77, 31.3.2009 г., стр. 70.

9 ОВ С 317, 23.12.2009 г., стр. 80.

10 ОВ С 318, 23.12.2006 г., стр. 218.

11 ОВ С 354, 28.12.2010 г., стр. 23.

3.9 В становището си „Европейската транспортна политика/Лисабонската стратегия и стратегията за устойчиво развитие“ ЕИСК изразява мнението, че поради зависимостта на транспортния сектор от изкопаемите горива и факта, че те са в ограничено количество, като запазва конкурентоспособността на сектора в рамките на стратегията „Европа 2020“, бъдещата европейска транспортна политика трябва да си поставя четири основни цели:

- насърчаване на видовете транспорт с ниски емисии на въглероден диоксид;
- енергийна ефективност;
- сигурност и независимост на доставките; и
- намаляване на задръстванията по пътищата.

3.10 Очевидно е, че Европа е изправена пред сериозна дилема: от една страна, тя желае да създаде единен интегриран транспортен пазар за всички 27 държави-членки, което изисква да се инвестират огромни количества пари в инфраструктура, тъй като инфраструктурата е основата на солидарността, а от друга — има ограничения под формата на бюджетен недостиг и цели за намаляване на емисиите на парникови газове и други замърсяващи вещества.

3.11 В няколко от гореспоменатите становища ЕИСК отправя предложения за преодоляване на тази дилема и за пряко и осезателно въздействие и върху разходите: подбиране на най-екологичните и качествени възобновяеми горива, с което се намаляват значително емисиите на CO₂, използване на комодалността, въвеждане на концепцията за интернализация на външните разходи за всички видове транспорт, и накрая, но не последно по важност, въвеждане на други финансови инструменти като внимателното и селективно използване на публично-частните партньорства за финансиране на TEM-T, като се отчитат различните степени на опитност на държавите-членки по отношение на използването на тези партньорства и необходимостта от мобилизиране на финансови инструменти на ЕС (напр. структурните и кохезионните фондове, трансевропейските мрежи и Европейската инвестиционна банка) като част от една съгласувана стратегия на финансиране, обединяваща средствата, отпускани от ЕС, от отделните държави и от публичните и частните източници. За да се даде възможност на публичните власти да участват в ПЧП, ЕИСК се позовава на становището си, в което заявява, че определението за ПЧП в процедурите на Евростат за публичните задължения следва да бъде преработено¹².

¹²

ОВ С 51, 17.2.2011 г., стр. 59-66. (Становище на Европейския икономически и социален комитет относно Съобщение на Комисията до Съвета, Европейския парламент, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите относно „Мобилизиране на частни и публични инвестиции за възстановяване и дългосрочно структурно изменение - развиване на публично-частни партньорства“ (ECO/272).

- 3.12 ЕИСК изразява загриженост относно финансовите ограничения във връзка с проектите ТЕМ-Т на европейско равнище, които могат да отслабят стимулите за участие на държавите-членки в тези проекти. По този повод ЕИСК се позовава на свои становища, в които се посочва, че би трябвало да се изследват нови източници за публични доходи¹³.
- 3.13 Въпреки че транспортът заема значителен дял (24%) от емисиите на въглероден диоксид, произведени от ЕС, Комитетът би искал да изтъкне, че следва да се обърне специално внимание на градското измерение на транспорта. В градовете живеят над 70% от жителите на ЕС и се произвежда една четвърт от общото количество транспортни емисии на CO₂, като този дял продължава да се увеличава. За да стане транспортът по-устойчив, е очевидно, че градовете трябва да поемат своята отговорност с подкрепа на регионално, национално и международно равнище. От друга страна, превозът на товари на далечни разстояния в ЕС се осъществява до голяма степен по важни комодални коридори. Следователно повишаването на ефективността и устойчивостта на тези транспортни коридори трябва да стане приоритет. Би следвало да се подкрепи по-добрата организация на мобилността, така че да се насърчава поведение, съвместимо с устойчивото развитие.
- 3.14 Независимо че ЕС изпитва проблеми с финансирането, че нерядко местните общности приемат новата инфраструктура с неохота и че подобни инвестиции оказват въздействие върху околната среда, е налице необходимост от нова инфраструктура, която да запълни празнините и да премахне проблематичните пунктове в съществуващата мрежа. Най-вече новите държави-членки все още имат много такива празнини и проблематични пунктове.
- 3.15 Комитетът изразява увереност, че освен за подобряване на комодалността, дейностите и парите трябва по принцип да бъдат насочени към възлите на транспортната система, каквито са платформите за трансбордиране, тъй като те все по-често пораждаат проблеми и следователно заслужават специално внимание, и към коридорите между тях. Технологиите и интелигентните транспортни системи могат да бъдат изключително полезни, особено в градовете. Едно от предизвикателствата е свързано с тяхното разполагане и интегриране в различните видове транспорт.

¹³ ОВ С 48, 15.2.2011 г., стр. 57-64 (Становище на Европейския икономически и социален комитет относно „Икономическо възстановяване: текущо състояние и конкретни инициативи“ (ЕСО/278) и ОВ С 132, 3.5.2011 г., стр. 99-107 (Становище на Европейския икономически и социален комитет относно „Предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета за създаването на единно европейско железопътно пространство“ и „Съобщение на Комисията относно изграждането на единно европейско железопътно пространство“ (TEN/432-433).

- 3.16 При преработването на насоките по отношение на ТЕМ-Т ще трябва да се засегне и въпросът за проблематичните пунктове и липсващите връзки с цел да се насърчи развитието на балансирана и устойчива транспортна инфраструктура във всички части на Съюза, и особено в източната му част, където е налице недостиг на висококачествени железопътни и пътни връзки, и все още са необходими комодални решения за редица слабости в съществуващите връзки и възли.
- 3.17 Въпреки че Комитетът подкрепя идеята на Комисията за стратегия за изграждането на основна мрежа във връзка с най-важните трансгранични коридори, той подкрепя и идеята да продължат да се отпускат средства от ЕС за бъдещото развитие на всеобхватната мрежа, по-специално в държавите-членки, които отговарят на изискванията за ползване на средства от кохезионния фонд, при подобни условия като в настоящата финансова перспектива.
- 3.18 Това е съвместимо с идеята, че не може да се постигне социално и икономическо сближаване без изграждането на всички липсващи елементи на цялостната ТЕМ-Т и без подобряването по един устойчив начин съществуващите и бъдещите елементи на мрежата, които са в лошо състояние.
- 3.19 С оглед на безопасността Комитетът би искал да обърне специално внимание върху подобряването на проектирането на инфраструктурата, включително тунелите.
- 3.20 ЕИСК счита, че трябва да бъде поставен по-силен акцент върху прозрачността при изпълнението на проектите по ТЕМ-Т, не само по време на консултациите или подбора, но и на етапите, свързани с осъществяването на дейностите. Макар да признава, че основната отговорност в тази област е на националните правителства, ЕИСК насърчава Комисията да бъде по-открита в своя диалог с националните партньори, налагайки по-високи стандарти на прозрачност при изпълнението на проектите, с повече информация относно физическото и финансовото състояние на отделните проекти, която да бъде редовно предоставяна на обществеността.

4. Специфични бележки

- 4.1 Според Комитета, на устойчивото развитие на транспортната политика на ЕС може да се окаже значителна подкрепа чрез действието на структури за социален диалог и/или за диалог между заинтересованите страни в трансевропейските транспортни коридори, които вече функционират или са в процес на изграждане. ЕИСК призовава за подновяване на действието на този вид структури.

- 4.2 В рамките на една нова ТЕМ-Т ЕИСК препоръчва да се вземе изрично предвид т.нар. политика на съседство, тоест връзките на ЕС със севера, изтока и юга. В тази рамка Комисията и държавите-членки би трябвало да насочат усилията си преди всичко към мрежата, отколкото към отделни инфраструктурни проекти. Това също така ще укрепи солидарността между държавите-членки.
- 4.3 В рамките на бъдещото планиране на ТЕМ-Т, в своето становище „ТЕМ-Т: преглед на политиката“¹⁴ Комитетът изказва подкрепа за подхода на Комисията, предложен в Зелената й книга, съгласно принципа, че всеки вид транспорт следва да се използва съобразно неговите сравними предимства в рамките на комодалните транспортни вериги, като по този начин играе важна роля за постигане на целите на Общността в областта на изменението на климата. Целта трябва да остане преминаване към използването на по-екологично чиста транспортна верига.
- 4.4 Във връзка с това Комитетът би искал да припомни концепцията за „Зелените коридори“, въведена от Комисията в Плана за действие в областта на превоза на товари през 2007 г. С тази концепция се цели създаването на устойчиви комодални логистични решения, характеризиращи се с документирано намаляване на въздействието върху околната среда и климата, висока степен на безопасност, качество и повишена ефикасност, чрез демонстрационни платформи, разположени по международните коридори, в които е концентриран потокът от стоки. Комитетът желае тази концепция да се приложи към високостандартните коридори на комодалната основна ТЕМ-Т, които биха могли да се окажат много подходящи за подобно развитие в рамките на публично-частно партньорство.
- 4.5 Комисията заяви, че настоящата система следва да се промени радикално. Новите държави-членки не се възползват от финансирането на ЕС по същия начин, както „старите“. За да се постигнат равни условия на участие, ще трябва да се разработят нови начини на финансиране.
- 4.6 Комитетът изказва съмнение относно валидността на доводите, използвани от Комисията за обосноваване на избора на проекти за финансиране. Комисията изтъква аргумента, че „тези проекти ни помагат да се подготвим за бъдещите приоритети в областта на транспорта: преди всичко, да направим транспорта по-екологичен, да свържем Изтока и Запада на Европа, и да осигурим подкрепа за публично-частните партньорства“. Най-малкото могат да се поставят въпросителни във връзка с подобряването на връзките между Изтока и Запада, към което може да се добави и това, че Комисията също така желае да вземе под внимание и други възможности за финансиране извън обсега на ПЧП.

¹⁴ ОВ С 318, 23.12.2009 г., стр. 101.

- 4.7 Идеята на Комисията да излъчи европейски координатори, за да активизира международното сътрудничество, заедно с поставянето на акцент върху дългосрочната подкрепа за най-критично важните инфраструктурни проекти и пускането в действие на изпълнителна агенция, следваше да спомогне за повишаване на прозрачността и да даде положителен принос за развитието на ТЕМ-Т. Но както и самият анализ на европейските координатори, така и резултатите на прегледа на многогодишния портфейл доказват, че осъщественият напредък е фрагментарен, поради липсата на сътрудничество и координация между държавите-членки.
- 4.8 Комитетът предлага на базата на една предефинирана ТЕМ-Т да бъдат подписани „програмни договори“ между Европейския съюз и всяка държава-членка, в които да се определят взаимните им ангажименти по отношение на финансирането и графика за изпълнение. Тези програмни договори би трябвало да покриват не само инфраструктурата, която е част от ТЕМ-Т, но също и второстепенната инфраструктура, която държавите биха се ангажирали да изградят, за да осигурят доброто функциониране на основните мрежи с оглед на осигуряване на по-добро обслужване на населението. Комитетът счита, че гражданското общество следва да участва в процеса на изготвянето на такива „програмни договори“, за да се подобри ефикасността на по-нататъшното изпълнение на договорените проекти.
- 4.9 В своя Средносрочен преглед на портфейла от проекти в Многогодишната програма ТЕМ-Т за периода 2007-2013 г., Комисията прави заключението, че от 92-те проекта в портфейла, 21 са трансгранични, и от тях най-голяма подкрепа получават железниците, следвани от вътрешните водни пътища. В същото време в своя документ, озаглавен „Нова политика за трансевропейската транспортна мрежа“, Комисията прави заключението, че като цяло проектите в областта на пътния и въздушния транспорт, и в по-малка степен морския транспорт, бележат по-голям успех в сравнение с тези в областта на железопътния и вътрешния воден транспорт.
- 4.10 Комитетът препоръчва Комисията да изясни какво се има предвид под понятието „устойчивост“. За да може да се прецени дали предложен проект отговаря на изискванията за „устойчивост“, трябва да е ясно съдържанието на това понятие, за предпочитане в количествено изражение.
- 4.11 Във връзка с горното Комитетът би искал да подчертае, че освен решаващ принос за икономическия растеж, това понятие включва както екологични цели като опазването на климата, ограничаването на шумозамърсяването и на замърсяването на въздуха, и опазването на ресурсите, така и социални въпроси в транспорта като правата на служителите, работните условия, достъпа на поносима цена до обществения транспорт като цяло, но по-специално за по-възрастните хора и хората с увреждания, като се отчита достъпността на съоръженията и информацията за хората с увреждания.

- 4.12 Комитетът би искал да отбележи, че подкрепя стратегия, основаваща се на иновации, стимули и инфраструктура („стратегията на трите „i““), като най-разходоефективния начин за постигане на устойчиво развитие:
- иновации: да се разработят и приложат още повече технически мерки и оперативни практики „при източника“, за да се намали въздействието на транспорта върху околната среда;
 - стимули: да се насърчи бързото въвеждане от страна на всички видове транспорт на най-добрите налични технологии и практики;
 - инфраструктура: да се осигури безпрепятствено и безопасно движение и ефикасност чрез използване на съществуващата инфраструктура в комбинация с подходящи инвестиции в нова инфраструктура с цел премахване на проблематичните пунктове и липсващите връзки.
- 4.13 ЕИСК отбелязва, че един от начините за постигане на целта за устойчиво развитие на Европейския съюз е прилагането на интегриран подход към трансевропейските мрежи (ТЕМ-Т). ЕИСК е убеден, че прилагането на такъв интегриран подход ще ускори осъществяването на планираните трансевропейски мрежи и ще намали разходите по изграждането им, за разлика от подход, при който не се отчитат ефектите от синергията между различните видове мрежи¹⁵.
- 4.14 Комитетът смята, че като се имат предвид икономическите кризи в Европа и ограниченият разполагаем бюджет за ТЕМ-Т, е необходимо да има сътрудничество и координация между различните финансови инструменти, с които се финансира ТЕМ-Т, както и да се търсят нови финансови източници и кредитни механизми.
- 4.15 Комитетът напълно подкрепя подхода на Комисията, представен в Бялата книга, относно необходимостта от по-голяма европейска координация. За да се постигнат поставените амбициозни цели по отношение на развитието на ТЕМ-Т в условията на сериозни финансови ограничения, ще е необходима една много по-интегрирана европейска инфраструктурна политика, отличаваща се с правилна координация на европейско равнище, като се започне от стратегическото планиране и се стигне до окончателното изпълнение на отделни проекти.

¹⁵

ОВ С 204, 9.8.2008 г., стр. 25 (Становище на Европейския икономически и социален комитет относно Съобщение на Комисията относно „Трансевропейски мрежи: „Към интегриран подход (TEN/298).

- 4.16 По мнение на ЕИСК Бялата книга се публикува в най-подходящия момент и следва да спомогне за формулирането на силно политическо послание в контекста на предстоящия преглед на бюджета на ЕС. Чрез бъдещото финансиране на развитието на транспортната инфраструктура на ЕС трябва да се отговори на реалистичните амбиции за създаване на Единно европейско транспортно пространство във възможно най-кратък срок.

Брюксел, 15 юни 2011 г.

Председател
на
Европейския икономически и социален
комитет

Staffan Nilsson
