



EUROPOS KOMISIJA

INFORMACINIS PRANEŠIMAS

Briuselis, 2013 m. spalio 17 d.

Nauja ES transporto infrastruktūros politika. Pagrindiniai faktai

Kas yra ES infrastruktūros politika?

Transportas yra be galo svarbus Europos ekonomikai. Jei Europa neturės gero susisiekimo, jos ekonomika negalės nei augti, nei klestėti. Naujoji ES infrastruktūros politika padės sukurti 28 valstybes nares apimantį platų Europos transporto tinklą ir taip paskatins ekonomikos augimą ir konkurencingumą. Ją įgyvendinus bus sukurtos Rytų ir Vakarų jungtys, o dabartinis transporto infrastruktūrų margumynas bus pakeistas vienu europiniu tinklu.

Naujojoje ES infrastruktūros politikoje numatyta 2014–2020 m. laikotarpiu triskart padidinti transportui skiriamą ES finansavimą – iki 26 mlrd. eurų. Be to, pagal šią politiką transporto sektoriui numatytos lėšos bus daugiausia skiriamos griežtai apibrėžtam naujam **pagrindiniam tinklui**. Pagrindiniu tinklu bus vykdoma vežimo veikla Europos bendrojoje rinkoje. Sukūrus pagrindinį tinklą bus pašalintos pralaidumo kliūtys, atnaujinta infrastruktūra, o keleiviams bei įmonėms visoje ES supaprastintos tarpvalstybinės transporto operacijos. Kad tinklas pradėtų greičiau veikti, bus sukurti devyni pagrindiniai transporto koridoriai, kurie suburs valstybes nares ir suinteresuotąsias šalis, taip pat padės sutelkti ribotas lėšas ir pasiekti rezultatų.

Prie naujo pagrindinio tinklo TEN-T bus prijungtos tolesnės atšakos, kurių maršrutai bus sujungti su pagrindiniu tinklu regioniniu ir nacionaliniu lygmenimis. Norima palaipsniui užtikrinti, kad iki 2050 m. didžioji dauguma Europos piliečių ir įmonių nuo minėtų tolesnių tinklo atšakų nebūtų nutolę toliau nei 30 min. atstumu.

Naujuoju transporto tinklu bus užtikrinta, kad:

- keliauti būtų saugiau ir būtų mažiau spūsčių,
- kelionės būtų sklandesnės ir trumpesnės.

Kodėl Europai reikia naujos infrastruktūros politikos?

- Efektyvi ES ūkinė veikla neįsivaizduojama be transporto.
- Iki 2050 m. krovinių vežimo sektorius turėtų išaugti 80 proc., o keleivių vežimo sektorius — daugiau kaip 50 proc.
- Augimui būtina prekyba, o prekybai – transportas. Tos Europos vietos, kuriose nebus gero susisiekimo, negalės klestėti.

Praktiškai yra penkios pagrindinės probleminės sritys, kuriose būtina imtis ES lygmens priemonių:

- trūkstamos jungtys, visų pirma tarpvalstybinėse atkarpose, yra pagrindinė kliūtis, varžanti laisvą prekių ir keleivių judėjimą valstybėse narėse, tarp valstybių narių, taip pat tarp valstybių narių ir kaimyninių valstybių.
- Gerokai skiriasi valstybių narių ir jas jungiančios infrastruktūros kokybė ir galimybės ja naudotis (pralaidumo kliūtys). Visų pirma privaloma gerinti Rytų ir Vakarų jungtis ir šiuo tikslu kurti naują transporto infrastruktūrą ir (arba) atlikti turimos infrastruktūros techninę priežiūrą, ją rekonstruoti ar modernizuoti.
- Skirtingų transporto rūšių infrastruktūra nėra susieta. Daugelis Europos krovinių terminalų, keleivių stočių, vidaus vandenų uostų, jūrų uostų, oro uostų ir miestų transporto mazgų nėra pritaikyti daugiarūšio transporto jungtims užtikrinti. Šiuose į transporto sistemą integruotuose transporto mazguose trūksta daugiarūšiam transportui pritaikytų pajėgumų, todėl nepakankamai išnaudojami daugiarūšio transporto privalumai ir jo teikiamos galimybės šalinti infrastruktūros pralaidumo kliūtis ir užtikrinti trūkstamas jungtis.
- Investicijos į transporto infrastruktūrą turėtų padėti siekti, kad transporto sektoriuje šiltnamio efektą sukeliančių dujų iki 2050 m. būtų išmetama 60 proc. mažiau.
- Valstybės narės tebetaiko skirtingas eksploataavimo taisykles ir reikalavimus, visų pirma sąveikumo užtikrinimo srityje, o tai labai svarbus veiksnys, lemiantis su transporto infrastruktūra susijusias kliūtis ir pralaidumo problemas.

Išsami informacija apie naują ES infrastruktūros politiką

Naujas pagrindinis tinklas skaičiais

Sukūrus pagrindinį tinklą:

- 94 pagrindiniai Europos uostai bus sujungti geležinkeliais ir keliais;
- 38 svarbūs oro uostai bus geležinkeliais sujungti su dideliais miestais;
- 15 000 km geležinkelio bus atnaujinti, kad taptų greitojo geležinkelių transporto linijomis;
- bus įgyvendinti 35 pralaidumo kliūčių mažinimo tarpvalstybiniai projektai.

Tai suteiks naują **ekonominį postūmį** bendrajai rinkai, nes naujuoju tinklu bus užtikrinamas iš tiesų laisvas prekių ir asmenų judėjimas Europos Sąjungoje.

Devyni nauji koridoriai

Svarbi naujų TEN-T gairių naujovė – devyni pagrindinio tinklo įgyvendinimo koridoriai. Jie padės plėtoti pagrindinį tinklą. Kiekvienas koridorius turi aprėpti trijų rūšių transportą, tris valstybes nares ir dvi tarpvalstybines atkarpas.

Siekiant suburti visas susijusias suinteresuotąsias šalis ir valstybes nares bus įsteigti transporto koridorių centrai. Koridoriaus centras – tai valdymo struktūra, kurioje bus parengti ir įgyvendinti koridoriaus plėtros planai, kad galėtų būti veiksmingai sujungti visame koridoriuje atliekami darbai – vykdomi įvairiose valstybėse narėse ir esantys skirtinguose įgyvendinimo etapuose. Pagrindinio tinklo svarbiausių koridorių centrams pirmininkaus Europos koordinatoriai.

Pagrindinio tinklo koridoriai. Trumpas apibūdinimas

- **Baltijos jūros ir Adrijos jūros koridorius** yra vienas iš svarbiausių transeuropinių kelių ir geležinkelio linijų. Jis jungia Baltijos jūrą su Adrijos jūra, kirsdamas pramonines vietas – pietų Lenkiją (Aukštutinę Sileziją), Vieną ir Bratislavą, rytinį Alpių regioną ir šiaurės Italiją. Šis transporto koridorius susijęs su svarbiais geležinkelių projektais, tarp kurių – Zemeringo pagrindinis tunelis ir Koralmo geležinkelio linija Austrijoje bei tarpvalstybinėse Lenkijos, Čekijos ir Slovakijos atkarpose.
- **Šiaurės jūros ir Baltijos jūros koridorius** jungia Baltijos jūros rytinės pakrantės uostus su Šiaurės jūros uostais. Šis transporto koridorius sujungs Suomiją su Estija kelto linija, o trys Baltijos šalys šiuolaikiškais kelių ir geležinkelių transporto jungtimis bus sujungtos su Lenkija, Vokietija, Nyderlandais ir Belgija. Šis koridorius tarp Oderio upės ir Vokietijos, Nyderlandų ir Flandrijos uostų taip pat apima vidaus vandens kelius, pavyzdžiui, Mitelando kanalą. Svarbiausias projektas – „Rail Baltica“: europinės vėžės geležinkelio linijos, jungiančios Taliną, Rygą, Kauną ir šiaurės rytų Lenkiją, tiesimas.
- **Viduržemio jūros koridorius** jungia Iberijos pusiasalį su Vengrijos ir Ukrainos pasieniu. Jis vingiuoja Ispanijos ir Prancūzijos Viduržemio jūros pakrante, rytų kryptimi kerta Alpes šiaurės Italijoje ir tolsta nuo Slovėnijos ir Kroatijos Adrijos jūros pakrantės link Vengrijos. Šį koridorių daugiausia sudaro keliai ir geležinkeliai, išskyrus Po upę ir kai kuriuos kitus kanalus šiaurės Italijoje. Pagrindiniai geležinkelio projektai šiame koridoriuje – jungtis Lionas–Turinas ir atkarpa Venecija–Liubiana.
- **Rytų / Rytinės Viduržemio jūros dalies koridorius** jungia Šiaurės, Baltijos, Juodosios ir Viduržemio jūrų sąsajas ir padeda optimaliau naudoti atitinkamus uostus ir susijusius jūrų greitkelius. Šis transporto koridorius, į kurį įtrauktas Elbės vidaus vandens kelias, pagerins šiaurės Vokietijos, Čekijos, Panonijos regiono ir pietryčių Europos daugiarūšio transporto jungtis. Jis driekiasi jūra nuo Graikijos iki Kipro.
- **Skandinavijos ir Viduržemio jūros koridorius** – tai Europos ekonomikai itin svarbi šiaurės ir pietų ašis. Driekdamasis Baltijos jūra iš Suomijos į Švediją, toliau – per Vokietiją, Alpes ir Italiją šis koridorius jungia svarbiausius urbanistinius centrus ir uostus Skandinavijos šalyse ir šiaurės Vokietijoje, kitas jo punktas – pramoniniai intensyvios gamybos centrai pietų Vokietijoje, Austrijoje ir šiaurės Italijoje bei Italijos uostai ir Valeta. Svarbiausi projektai šiame koridoriuje – Fémarno sąsiaurio nuolatinė linija ir pagrindinis Brenerio tunelis, įskaitant patekimo į juos kelius. Jis driekiasi jūra iš pietų Italijos ir Sicilijos į Malta.
- **Reino ir Alpių koridorius** yra vienas judriausių kroviniams vežti naudojamų Europos kelių, jungiantis Roterdamo ir Antverpeno uostus Šiaurės jūroje su Genuja Viduržemio jūros baseine. Jis kerta Šveicariją ir jungia kai kuriuos pagrindinius ekonomikos centrus Reino–Rūro ir Reino–Maino–Nekaro regionuose bei Milano aglomeraciją šiaurės Italijoje. Šis daugiarūšio transporto koridorius apima Reino vidaus vandens kelią. Svarbiausi projektai – tai pagrindiniai tuneliai (iš dalies jau baigti) Šveicarijoje ir patekimo į juos keliai Vokietijoje ir Italijoje.
- **Atlanto koridorius** jungia Iberijos pusiasalio vakarinę dalį ir Havro bei Ruano uostus su Paryžiumi ir toliau driekiasi link Manheimo ir Strasbūro: jį sudaro greitųjų geležinkelių linijos ir lygiagrečios įprastos geležinkelių linijos, taip pat Senos vidaus vandens kelias. Šiam koridoriui labai svarbus jūrų aspektas.

- **Šiaurės jūros ir Viduržemio jūros koridorius** driekiasi nuo Airijos ir Jungtinės Karalystės šiaurinės dalies per Nyderlandus, Belgiją ir Liuksemburgą link Viduržemio jūros pietų Prancūzijoje. Šio daugiarūšio transporto koridoriaus, kurį sudaro vidaus vandenų keliai Beneliukso šalyse ir Prancūzijoje, paskirtis yra ne tik teikti geresnes daugiarūšio transporto paslaugas tarp Šiaurės jūros uostų, Maso, Reino, Šeldės, Senos, Sonos ir Ronos upių baseinų bei Pajūrio Foso ir Marselio uostų, bet ir geriau sujungti Britų salas su žemynine Europa.
- **Reino ir Dunojaus koridorius**, kurio pagrindinis kelias – Maino ir Dunojaus vandenų kelias, kirsdamas pietų Vokietiją jungia centrinius regionus aplink Strasbūrą ir Frankfurtą su Viena, Bratislava, Budapeštu ir Juodąja jūra, o svarbi atšaka veda iš Miuncheno į Prahą, Žiliną, Košicę ir Ukrainos pasienį.

Devyni koridoriai – tai didelė pažanga planuojant transporto infrastruktūrą. Iš patirties matyti, kad labai sunku koordinuotai įgyvendinti tarpvalstybinius ir kitus transporto projektus skirtingose valstybėse narėse, o kurti skirtingas sistemas bei jungtis ir sudaryti daugiau pralaidumo kliūčių – labai lengva. Be to, projektai turi būti derinami tarpvalstybiniu mastu, kad visos investicijos duotų daugiau naudos. Naujieji koridorių planai ir valdymo struktūros labai palengvins naujo pagrindinio tinklo kūrimą.

Visuotinis tinklas

Vadinamasis visuotinis transporto tinklas papildys pagrindinį tinklą regioniniu ir nacionaliniu lygmenimis. Šis visuotinis tinklas yra neatsiejama TEN-T politikos dalis. Jį visų pirma valdys pačios valstybės narės, o mažesnė dalis finansavimo galės būti skirta pagal Europos infrastruktūros tinklų priemonę ir žinoma regioninės politikos priemones. Tai praktinis subsidiarumo pavyzdys. Norėtume, kad palaiptui iki 2050 m. būtų užtikrinta, jog didžioji dauguma Europos piliečių ir įmonių nuo minėtų tolesnių tinklo atšakų nebūtų nutolę toliau nei 30 min. atstumu.

Naujosiose TEN-T gairėse reikalavimai (taip pat ir su visuotiniu tinklu susiję reikalavimai) gerokai sukonkretinti, kad ilgainiui (iki 2050 m.) didelė dalis visuotinio tinklo atkarpų būtų sujungtos ir atitiktų visiškai sąveikius ir veiksmingus standartus geležinkelių transporto, elektra varomų automobilių ir kitų rūšių transporto srityse.

ES finansavimas

Pagal Europos infrastruktūros tinklų priemonę kitu 2014–2020 m. finansiniu laikotarpiu transporto infrastruktūrai bus skirta 26 mlrd. eurų – tai tris kartus viršija esamą finansavimą. 80–85 proc. šių lėšų bus naudojama remti:

- pirmenybinius projektus, susijusius su devyniais pagrindinio tinklo įgyvendinimo koridoriais. Finansavimas bus skirtas ir keletui kitų sričių projektų, kurių vykdymas ES lygmeniu labai padėtų įgyvendinti pagrindinio tinklo projektą;
- finansuoti daugiausia su informacinėmis technologijomis susijusius horizontaliuosius projektus, pavyzdžiui, SESAR (Bendro Europos dangaus oro eismo valdymo sistemos technologijų dalis) arba ERTMS (Europos geležinkelių eismo valdymo sistema), kurios turi būti naudojamos visuose pagrindiniuose transporto koridoriuose. Tai itin svarbu, nes viena iš pagrindinio naujo tinklo naujovių – griežtesnis reikalavimas sujungti transporto sistemas, t. y. investuoti į atitikties pagrindiniams galiojantiems ES standartams (pavyzdžiui, dėl bendros geležinkelių signalizacijos sistemos ERTMS) užtikrinimą. Jūrų greitkelių kūrimas – TEN-T jūrinis aspektas – taip pat bus prioritetinga veikla.

Likusios lėšos gali būti skiriamos *ad hoc* projektams, įskaitant visuotinio tinklo projektus.

Apskaičiuota, kad 2014–2020 m. pagrindiniam tinklui reikės 250 mlrd. eurų investicijų. Komisija reguliariai skelbs kvietimus teikti paraiškas, kad tik geriausi projektai, kuriems skiriamas ES finansavimas turėtų didžiausią pridėtinę vertę, gautų ES finansavimą. 2014–2020 m. laikotarpiu pagal Europos infrastruktūros tinklų priemonę transportui skiriamas ES finansavimas patrigubinamas iki **26 mlrd. eurų**. Daugiausia transporto sektoriui numatytų lėšų bus skiriama griežtai apibrėžtam pagrindiniam tinklui.

Apskritai pagal Europos infrastruktūros tinklų priemonę bus finansuojama ES prioritentinė infrastruktūra transporto, energetikos ir skaitmeninio plačiajuosčio ryšio srityje. Pagal šią priemonę bus remiama pagrindinė infrastruktūra, būtina bendrosios rinkos veikimui. Priemonei 2014–2020 m. laikotarpiu numatyta bendra 33,242 mlrd. eurų suma, iš kurios 26,250 mlrd. eurų bus skirta transportui, o iš jų 11,305 mlrd. eurų numatyta su transporto infrastruktūra susijusioms investicijoms valstybėse narėse, kurios turi teisę gauti šias investicijas pagal Sanglaudos fondo nuostatas.

Ką tai reiškia Rytų ir Vakarų jungtims?

Per pastaruosius 20 metų padaryta didelė pažanga, kad Vakarų ir Rytų Europa būtų geriau sujungtos ir taptų patogesnės keliauti. Rytų–Vakarų jungtis, kurių nebuvo sukurta arba kurių iš dalies trūko, arba kurios buvo susietos tik su tam tikromis transporto rūšimis, dabar įtrauktos į naują TEN-T tinklą.

Tačiau pačioje Europos Sąjungoje gerokai skiriasi valstybės nares jungiančios infrastruktūros (ir pačiose valstybėse narėse veikiančios infrastruktūros) kokybė ir galimybės ja naudotis (pralaidumo kliūtys). Visų pirma būtina gerinti Rytų ir Vakarų jungtis ir šiuo tikslu kurti naują transporto infrastruktūrą ir (arba) atlikti turimos infrastruktūros techninę priežiūrą, ją rekonstruoti ar modernizuoti.

Dabar daugiau dėmesio skiriama nebe pavieniems projektams, o iš strateginių transporto koridorių sudaryto pagrindinio tinklo kūrimui, kuris sujungs Rytus ir Vakarus bei visus didžiulės geografinės teritorijos kampelius — nuo Portugalijos iki Suomijos, nuo Škotijos pakrantės iki Juodosios jūros krantų.

Rytų ir Vakarų jungtis yra pagrindinis naujosios ES infrastruktūros politikos prioritetasis.

Bent 11,3 mlrd. eurų numatyta skirti sanglaudos šalims. Taip siekiama suteikti papildomos paramos investicijoms į svarbiausias Rytų ir Vakarų jungtis.

Pagrindinis tinklas bus kuriamas diegiant devynis koridorius. Kiekvienas pagrindinio tinklo koridorius turi apimti trijų rūšių transportą, tris valstybes nares ir dvi tarpvalstybines atkarpas.

Iš devynių pagrindinio tinklo koridorių septyni iš tikrųjų svarbūs Rytų–Vakarų jungtims: Baltijos jūros ir Adrijos jūros, Šiaurės jūros ir Baltijos jūros, Viduržemio jūros, Rytų / Rytinės Viduržemio jūros dalies, Atlanto, Šiaurės jūros ir Viduržemio jūros, Reino ir Dunojaus. Praktiškai dabar galime matyti, kad ateityje koridoriai su daugiarūšio transporto jungtimis drieksis iš rytų į vakarus, iš geografiškai nutolusių regionų link ES centro.

Keletas pavyzdžių, iliustruojančių šią padėtį.

- Anksčiau nebuvo numatyta prioritetinio projekto Lenkijai ir Vokietijai sujungti. Dabar pagrindiniame tinkle yra trys jungtys (Ščecinas–Berlynas, Varšuva–Berlynas ir Drezdenas–Vroclavas). Jungtis Varšuva–Berlynas taip pat patenka į Šiaurės jūros ir Baltijos jūros koridorių, kuris jungia Roterdamą su Talinu.
- Nebuvo prioritetinio projekto, kurį įgyvendinus Vokietijos uostai būtų sujungti su Vidurio Europos šalimis (Vengrija, Čekija, Slovakija, Bulgarija, Rumunija). Dabar ši jungtis numatyta Rytų / Rytinės Viduržemio jūros dalies koridoriuje.

- Slovakija ir Čekija nebuvo deramai sujungtos su pietų Vokietija. Dabar dvi pagrindinio tinklo jungtys (Praha–Niurnbergas–Frankfurtas ir Praha–Miunchenas–Štutgartas) patenka į Reino ir Dunojaus koridorių.
- Pats Dunojaus projektas buvo prioritetas, bet tik vidaus vandenų kelių atžvilgiu. Dabar Reino ir Dunojaus koridorius ne tik apims Dunojų, bet ir geriau jį sujungs su kitais vidaus vandenų keliais (Reinu), be to, juo bus nutiesti geležinkeliai ir keliai, kuriais Vidurio Europa bus sujungta su Vokietija ir Prancūzija.

Kaip pasirinkti pagrindinio tinklo projektai?

Pagrindinis atrankos principas – kiekviena šalis turi turėti prieigą prie patikimo pagrindinio Europos transporto tinklo, kuris užtikrintų laisvą asmenų ir prekių judėjimą. Prie šio tinklo prisijungs visos Europos šalys.

Projektų, kurie laikomi kito finansinio laikotarpio (2014–2020 m) ES finansavimo prioritetais, sąrašas pateikiamas šiame dokumente (NUORODA Europos susisiekimo reglamento priedas – žr. šio informacinio pranešimo priedą).

Šiems projektams 2014–2020 m. gali būti skiriamas ES transporto srities finansavimas, nes jie:

- atitinka metodinius kriterijus, kuriais grindžiamas pagrindinis tinklas (žr. toliau pateiktą informaciją apie metodiką ir kriterijus),
- turi didelę ES pridėtinę vertę,
- gali būti įgyvendinti 2014–2020 m.

Valstybės narės turės Komisijai pateikti išsamius pasiūlymus, kuriais remiantis bus skiriamos lėšos. Tai turėtų būti padaryta 2014 m. pradžioje. Konkreti projektams skirtų ES lėšų suma taip pat priklausys nuo to, kokie bus nacionaliniai pasiūlymai. Europos Sąjungos įnašas į pagrindinių transporto infrastruktūrų plėtrą vidutiniškai sudarys apie 20 proc. investicinių išlaidų bet kuriuo 7 metų biudžetiniu laikotarpiu. Parama individualiems tyrimams gali siekti 50 proc., o tarpvalstybinių projektų tyrimams ir statybos darbams – 40 proc. Kitas lėšas skirs valstybės narės, regioninės institucijos ir galbūt privatūs investuotojai. Kalbant apie bent 11,3 mlrd. eurų sumą, kuri bus skirta valstybėms narėms, turinčioms teisę gauti paramą iš Sanglaudos fondo, bendro finansavimo norma gali siekti net iki 85 proc.

Kokie griežtesni reikalavimai taikomi pagrindiniam tinklui?

Projektai, kuriems bus skiriamas su pagrindiniu tinklu susijęs finansavimas, turės atitikti griežtus techninius reikalavimus, kurie turės būti taikomi.

Tikslinga, kad ypač pagrindinio tinklo atveju techniniai reikalavimai būtų sąveikūs visame tinkle. Pavyzdžiui, tai reiškia, kad ERTMS (Europos geležinkelių eismo valdymo sistema) – pagrindinės ITS sistemos, naudojamos traukiniams valdyti, būtų taikomos visur. Be to, kelių eismo saugos standartai (tunelių saugos reikalavimai ir kelių eismo saugos reikalavimai) turi būti taikomi visame tinkle, o ITS (intelektinės transporto sistemos) technologijos turi būti suderintos. Be to, jei ruošiamasi sukurti elektrinių transporto priemonių įkrovimo punktų infrastruktūrą, savaime suprantama, kad ji turi atitikti bendrus standartus, nes automobiliai turės naudoti tą infrastruktūrą visame tinkle.

Iš kur bus gauti 250 mlrd. eurų, kurių reikia pagrindiniam tinklui?

Pagal daugiamečės finansinės programos Europos infrastruktūros tinklų priemonę transportui skirti 31,7 mlrd. eurų taps „parengiamojo etapo kapitalu“, padėsiančiu skatinti tolesnes valstybių narių investicijas, kad būtų baigtos diegti sudėtingos tarpvalstybinės jungtys, kurios kitu atveju galbūt nebūtų diegiamos.

TEN-T finansavimas turi labai stiprų svarto poveikį. Iš pastarųjų metų patirties matyti, kad 1 milijonas Europos lygmeniu išleistų eurų paskatins valstybes narės investuoti 5 mln. eurų, o privatųjį sektorių – 20 mln. eurų.

Prie šių dėl svarto poveikio gautų lėšų dabar gali būti pridėtos naujos privačiojo sektoriaus lėšos, gaunamos pagal novatoriškas finansavimo priemones, pavyzdžiui, iš projektų obligacijų.

Bendro finansavimo esmė. Kiek pinigų skiria valstybės narės ir kiek – ES?

Transporto infrastruktūrai reikia didžiulių investicijų, ir didelę jų dalį visuomet skirs valstybės narės. Europos uždavinys investicijų ir koordinavimo srityse – suteikti pridėtinės vertės šalinant sudėtingas pralaidumo kliūtis, diegiant trūkstamas jungtis ir remiant tikro Europos transporto tinklo kūrimą.

Paprastai TEN-T pagrindinio tinklo projektų ES bendro finansavimo dalis bus:

- iki 50 proc. ES bendro finansavimo tyrimams;
- iki 20 proc. darbams (pavyzdžiui, tiriamieji darbai svarbiame tunelyje).
- Yra tam tikrų galimybių skirti daugiau bendro finansavimo lėšų tarpvalstybiniam geležinkelių ir vidaus vandenų kelių jungčių projektams (iki 40 proc.).
- Kai kuriems ITS projektams, pavyzdžiui, ERTMS, gali būti skirta daugiau bendro finansavimo lėšų – iki 50 proc. – siekiant padėti valstybėms narėms pereiti prie tokių sistemų.

Kaip naujuoju TEN-T siekiama aplinkos tikslų?

TEN-T – svarbi transporto politikos priemonė siekiant bendro tikslo iki 2050 m. 60 proc. sumažinti transporto sektoriuje išmetamų teršalų kiekį (žr. 2011 m. paskelbtą baltąją knygą „Transportas 2050“). Iš esmės TEN-T tinklas – tai daugiarūšio transporto tinklas, kuriuo siekiama sudaryti sąlygas didelę keleivių ir krovinių dalį vežti ne keliais, o geležinkeliais ir kitų rūšių transportu. Visi TEN-T projektai pirmiausia turi būti griežtai įvertinti poveikio aplinkai požiūriu, kad jiems būtų galima skirti ES lėšų. Tam jie privalo atitikti visus ES aplinkos teisės aktais nustatytus planavimo ir tvarumo reikalavimus.

Pagrindiniai TEN-T politikos faktai

Transeuropinių tinklų politikos tikslas – sukurti transporto infrastruktūrą bei jungtis, kurios sustiprintų bendrąją rinką, užtikrinti laisvą prekių ir žmonių judėjimą ir remti ekonomikos augimą, darbo vietų kūrimą bei ES konkurencingumą. Anksčiau Europos transporto sistemos buvo kuriamos daugiausia nacionaliniu pagrindu. Todėl transporto jungčių pasieniuose arba pagrindiniuose koridoriuose nebuvo arba jos buvo prastos. Silpnos transporto linijų jungtys trukdo augti ekonomikai. Nuo XX a. devintojo dešimtmečio pagal TEN-T politiką ES lėšos buvo skiriamos pagrindiniams Europos infrastruktūros projektams plėtoti. Esama daugelio reikšmingų sėkmės pavyzdžių. Tačiau ypač atsižvelgiant į sudėtingą dabartinį finansinį laikotarpį, būtina persikirstyti ES transporto srities lėšas, jas nukreipiant į tas sritis, kuriose būtų gauta didžiausia pridėtinė vertė, kad būtų galima sukurti patikimą pagrindinį Europos tinklą.