1.10. Transeuropinio transporto tinklo įgyvendinimo probleminiai klausimai: teisinio reguliavimo pokyčių 2024 metais analizė ir galimi iššūkiai

Mykolo Romerio universiteto Teisės mokyklos
Viešosios teisės institutas
Erika Statkienė
El. paštas erstatkiene@stud.mruni.eu

DOI: 10.13165/LT-24-01-10

Santrauka. *Straipsnyje analizuojami reikšmingiausi 2024-aisiais Lietuvos Respublikos priimti teisės aktai, kurių inkorporavimą į Lietuvos teisinę sistemą lėmė Europos Sąjungos nuosekliai priimami ir keičiami reglamentai bei direktyvos dėl transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių įgyvendinimo valstybėse narėse. Transeuropinio transporto tinklo teisinis reguliavimas nuo savo įstatymų dešimtojo dešimtmečio pradžioje tapo aktyviai taikytina dinamiška sistema, kuria remiama ne tik fizinė Europos transporto sistemų infrastruktūra, bet ir platesni Europos Sąjungos tvarumo, skaitmenizavimo ir regioninės sanglaudos tikslai. Transeuropiniai transporto, energetikos ir telekomunikacijų tinklai plėtojami siekiant sujungti Europos Sąjungos regionus ir prisidėti prie vidaus rinkos ir užimtumo augimo, stiprinant ekonominę, socialinę ir teritorinę sanglaudą*[1]*. 2024 m. tam, kad būtų galima įgyvendinti projektus, kurie yra transeuropinio transporto tinklo Lietuvos Respublikos dalis, remdamasi ES reglamentų nuostatomis Lietuva priėmė Įstatymą dėl transeuropinio transporto tinklo įgyvendinimo paspartinimo, kurio pagrindinis tikslas – paspartinti transeuropinio transporto tinklo plėtrą, palengvinant administracinius procesus ir užtikrinant efektyvesnį šių projektų įgyvendinimą. Šiuo 2024 m. balandžio 11 d. Lietuvos Respublikos Seimo priimtu įstatymu siekiama nustatyti supaprastintą leidimų transeuropinio transporto tinklo projektams Lietuvoje, kurie yra Europos Sąjungos transeuropinio transporto tinklo dalis, išdavimo procedūrą tinkamai reglamentuojant administravimą, planavimą, leidimų išdavimą ir įgyvendinimą. Šiame straipsnyje nagrinėjama transeuropinio transporto tinklo teisinio reguliavimo įgyvendinimo reikšmė Lietuvos teisinei sistemai. Išanalizavus Europos Sąjungos mastu formuojamus teisinio reguliavimo pokyčius, išskiriami teigiami ir neigiami transeuropinio transporto tinklo gairių įgyvendinimo praktiniai aspektai ir įvertinamas jų reikšmingumas Lietuvos teisei. Akivaizdu, jog transeuropinio transporto tinklo reguliavimo sistema bus toliau reformuojama, kad tinklas išliktų atsparus, tvarus ir pajėgus remti skaitmeniniu ryšiu susietą konkurencingą Europą, siekiant klimato ir ekonominių tikslų, todėl būtina įvertinti, ar Lietuva atliepia iškeltus tikslus, identifikuoti, su kokiais iššūkiais susiduria įgyvendindama teisinį reguliavimą, ir nustatyti, kokią reikšmę pokyčiai gali turėti ateities perspektyvoje.*

Reikšminiai žodžiai*: transeuropinis transporto tinklas, Europos žaliasis kursas, infrastruktūros tinklai.*

1 Faktų apie Europos Sąjungą suvestinės – 2024, „Transeuropiniai tinklai. Gairės“, žiūrėta 2025 m. sausio 10 d., https://www.europarl.europa.eu/erpl-app-public/factsheets/pdf/lt/FTU_3.5.1.pdf.

Įvadas

Negalima paneigti, jog transeuropinis transporto tinklas atlieka svarbų vaidmenį Europos Sąjungos (toliau – ES) ekonominėje ir socialinėje integracijoje, jungdamas valstybes nares visapusiška transporto infrastruktūra, apimančia kelius, geležinkelius, vidaus vandenų kelius, jūrų uostus ir oro uostus. ES teisinis reglamentavimas per daugelį metų keitėsi, siekiant politinių tikslų skatinti tvarumą, ekonomikos augimą ir regionų sanglaudą, kartu sprendžiant klimato kaitos keliamus uždavinius ir efektyvaus tarpvalstybinio judumo poreikį.

Vertinant transeuropinio transporto tinklo teisinio reguliavimo plėtros eigą ir tinkamo įgyvendinimo svarbą ES valstybėse narėse, atsižvelgiant į tai, kad Reglamentu Nr. 2022/2192[2] buvo pasiūlyta 2022 m. pritaikyti Energetikos infrastruktūros transeuropinio transporto tinklo gaires prie Europos žaliojo kurso, tik patvirtinamas ES siekio užtikrinti tinkamą ES bendrosios rinkos veikimą ir tolesnį bendros Europos transporto erdvės, kurios neatsiejama dalis yra ir Lietuva, plėtojimą reikšmingumas. 2021 m. rezoliucijoje[3] pabrėžiama ES konkurencingumo pasaulyje ateinančiais dešimtmečiais svarba, remiama žalioji ir skaitmeninė pertvarka, siekiant pažangaus, tvaraus, veiksmingo ir saugaus judumo, raginant investuoti į infrastruktūrą, tad Lietuva privalo atitinkamai reaguoti įgyvendindama transeuropinio transporto tinklo teisinio reguliavimo pokyčius savo teisinėje sistemoje.

Dabartinei transeuropinio transporto tinklo teisinio reguliavimo sistemai, įtvirtintai Reglamentu Nr. 1315/2013[4], kurio nuostatos taikomos ir Lietuvai, nustatytas uždavinys padėti pereiti prie tvaraus transporto – nuo kelių prie geležinkelių ir vidaus vandenų kelių, pabrėžiant būtinybę mažinti transporto išmetamą anglies dioksido kiekį, kad būtų pasiektas su klimato kaitos tikslais susijęs Europos ekologinis susitarimas. Pasitelkiant teisinį reguliavimą skatinama kurti daugiarūšes platformas, kuriose būtų galima sklandžiai sujungti įvairias transporto rūšis, kad palengvėtų įvairių transporto tinklų integracija ir būtų skatinamas efektyvesnis krovinių ir keleivių vežimas. Akcentuotina, jog, remiantis nauju Reglamentu Nr. 2024/1679[5], pagrindinio (kuris turi būti baigtas iki 2030 m.) ir kompleksinio (visuotinio, kuris turi būti baigtas iki 2050 m.) tinklų atskyrimas

2 2022 m. lapkričio 9 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2022/2192, kuriuo dėl 2014–2020 m. bendradarbiavimo programų, remiamų pagal Europos kaimynystės priemonę ir įgyvendinamų pagal Europos teritorinio bendradarbiavimo tikslą, įgyvendinimo sutrikdymo nustatomos konkrečios nuostatos, OL L 292, 2022, p. 1, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX:32022R2192.

3 2021 m. sausio 20 d. Europos Parlamento rezoliucija dėl Transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) gairių peržiūros (2019/2192(INI)), OL C 456, 2021, p. 47, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX:52021IP0010.

4 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 (tekstas svarbus EEE), OL L 348, 2013, p. 1, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX%3A32013R1315&qid=1738746898966.

5 2024 m. birželio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2024/1679 dėl transeuropinio transporto tinklo plėtros Sąjungos gairių, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (ES) 2021/1153 ir (ES) Nr. 913/2010 ir panaikinamas Reglamentas (ES) Nr. 1315/2013, OL L, 2024/1679, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX:32024R1679.

užtikrina, kad pirmenybė būtų teikiama svarbiausiai infrastruktūrai, kartu planuojant ilgalaikę visos Europos tinklo plėtrą. Reglamente didelis dėmesys skiriamas skaitmeninių sprendimų integravimui į transeuropinio transporto tinklą, apimant pažangiųjų transporto sistemų diegimą, eismo valdymo technologijas ir palydovinės navigacijos sistemų naudojimą saugai ir veiksmingumui didinti. Šis reguliavimas reikšmingas ir Europos investicijų banko vaidmeniui finansuojant infrastruktūros projektus, remiamus Europos infrastruktūros tinklų priemone, pagal kurią finansiniai ištekliai skiriami prioritetiniams projektams, tad didžioji dalis priimtų teisės aktų sietini su infrastruktūros projektų rėmimu įgyvendinant transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių nuostatas. Pasitelkiant dokumentų analizės, lyginamąjį ir istorinį metodus, šiame straipsnyje nagrinėjami aktualūs transeuropinio transporto tinklo teisinio reguliavimo pokyčiai, turintys reikšmės Lietuvos teisei, identifikuojami praktinio įgyvendinimo privalumai, trūkumai bei iššūkiai ir numatomos teisinio reguliavimo galimybės, siekiant ES nustatytų tikslų realizavimo.

1.10.1. Transeuropinio transporto tinklo teisinio reguliavimo pokyčių raida ir turinys

Bendro Europos transporto tinklo koncepcija atsirado dešimtojo dešimtmečio pradžioje, sukūrus Europos bendrąją rinką. Mastrichto sutartimi buvo sukurtas ES lygmens transporto politikos teisinis pagrindas ir paskatinta transporto, energetikos ir telekomunikacijų transeuropinių tinklų idėja. Pagrindinės Bendrijos gairės dėl transeuropinio transporto tinklo plėtros buvo priimtos 1996 metais[6], jose nustatytos konkretaus tinklo charakteristikos kiekvienai transporto rūšiai, nurodyti finansuotini bendro intereso ir prioritetiniai projektai. Ypatingas dėmesys skirtas aplinką tausojančių transporto rūšių, ypač geležinkelio, projektams, įtraukiant 14 bendro intereso projektų, patvirtintų 2001 m. gegužės 22 d. Eseno Europos Vadovų Tarybos susitikime[7], ir taip įtvirtinant visas transporto rūšis apimantį Bendrijos transporto plėtros planą, palengvinantį laisvą prekių ir žmonių judėjimą, siekiant užtikrinti tarpvalstybines jungtis ir skatinti aplinkai nekenksmingas transporto rūšis.

Europos Sąjungos plėtra 2004–2007 m., gerokai vėluojant projektų įgyvendinimui ir kilus finansavimo sunkumų, paskatino persvarstyti transeuropinio transporto tinklo gairių teisinio reguliavimo turinį. Prioritetinių projektų skaičius buvo padidintas iki 30[8], jie turėjo atitikti ES aplinkos teisės aktus, siekiant padidinti jūrų transporto maršrutų efektyvumą ir geriau susieti

6 1996 m. liepos 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendimas Nr. 1692/96/EB, pateikiantis Bendrijos gaires dėl transeuropinio transporto tinklo plėtros, OL L 228, 1996, p. 1, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/HTML/?uri=CELEX:31996D1692&qid=1738745163052.

7 2001 m. gegužės 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendimas Nr. 1346/2001/EB, iš dalies keičiantis Sprendimą Nr. 1692/96/EB jūrų uostų ir vidaus uostų, intermodalių terminalų bei III priedo projekto Nr. 8 atžvilgiu, OL L 185, 2001, p. 1, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/ALL/?uri=CELEX:32001D1346.

8 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendimas 884/2004/EB, iš dalies keičiantis Sprendimą 1692/96/EB, pateikiantį Bendrijos gaires dėl transeuropinio transporto tinklo plėtros (tekstas svarbus EEE), ES leidinių biuras, https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/cfd1dc3e-27de-4c58-b64d-5e20e87492d5/language-lt.

trumpųjų nuotolių laivybą su geležinkelių transportu, paskiriant ypač svarbių projektų Europos koordinatorius, kurie atliktų tarpininkų vaidmenį bendraujant su valstybėse sprendimus priimančiomis institucijomis, vežėjais, transporto paslaugų naudotojais ir pilietinės visuomenės atstovais.

Šiuo tarpsniu Lietuva priėmė ir patvirtino Europos Sąjungos finansinės pagalbos transeuropinio transporto tinklo plėtros projektams įgyvendinti Lietuvoje administravimo taisykles[9], kuriose detalizuojamos projektų valdymo ir kontrolės taisyklės, finansavimo ir atsakomybės pasidalijimas tarp institucijų, projektų vykdytojų funkcijos. Taisyklėse buvo aiškiai apibrėžta projektų planavimo, vykdymo ir priežiūros tvarka, koordinuojančiosios institucijos (Susisiekimo ministerijos), įgyvendinančiosios institucijos (Transporto investicijų direkcijos) ir projekto vykdytojų atsakomybė ir vaidmenys, nurodyta, kad prioritetas skiriamas „bendro intereso projektams", dalinai finansuojamiems iš nacionalinių ir privačių lėšų, detalizuota mokėjimų ir ataskaitų sistema, užtikrinanti skaidrumą ir kontrolę.

Esminis transeuropinio transporto tinklo teisinio reguliavimo pokytis sietinas su 2013 m. priimtu reglamentu[10], pritaikant visos ES tinklą apimantį sistemingesnį požiūrį ir nustatant bendro tinklo kūrimo ir finansavimo taisykles, iš esmės tinklo plėtrą suderinant su platesniais ES politikos tikslais, tokiais kaip anglies dioksido išmetimo mažinimas, skaitmenizavimas ir tvaraus transporto skatinimas. Reglamente buvo nustatytos privalomos kiekvienos transporto rūšies infrastruktūros plėtros techninės specifikacijos ir prioritetinės veiksmų sritys. Plėtojant tinklą daugiausia dėmesio skirta trūkstamoms jungtims, ypač tarpvalstybinėse atkarpose, infrastruktūros sąveikumui, daugiarūšio transporto jungčių tobulinimui ir transporto išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio mažinimui. Vėlesni Komisijos deleguotieji aktai[11] tinkle taip pat atsispindi pokyčius bendradarbiaujant su ES nepriklausančiomis šalimis.

Pažymėtina, jog Lietuvos Respublikos vyriausybė, įgyvendindama reglamentą ir siekdama, kad būtų veiksmingai planuojamos ir administruojamos Europos infrastruktūros tinklų priemonės projektams skiriamos finansinės pagalbos lėšos, priėmė nutarimą dėl Europos infrastruktūros tinklų priemonę koordinuojančiųjų institucijų paskyrimo[12], paskirstė atsakomybę Susisiekimo ministerijai, Centrinei projektų valdymo agentūrai ir Energetikos ministerijai ir nurodė parengti atitinkamas projektams įgyvendinti Lietuvoje administravimo taisykles[13]. Kaip minėta, Europos Sąjungos finansinės pagalbos transeuropinio transporto tinklo plėtros projektams

9 Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2007 m. liepos 4 d. įsakymas 3-238 „Dėl Europos Sąjungos finansinės pagalbos transeuropinio transporto tinklo plėtros projektams įgyvendinti Lietuvoje administravimo taisyklių patvirtinimo", *Valstybės žinios*, 2007-07-10, Nr. 76-3026.

10 2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1315/2013 dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių, *supra note*.

11 Europos Komisija, „Deleguoti aktai dėl transeuropinio transporto tinklo", EUR-Lex, https://eur-lex.europa.eu.

12 Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2014 m. spalio 15 d. nutarimas Nr. 1102 „Dėl Europos infrastruktūros tinklų priemonę koordinuojančiųjų institucijų paskyrimo", TAR, 2014-10-20, Nr. 14316.

13 Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2014 m. spalio 15 d. nutarimas Nr. 1102 „Dėl Europos infrastruktūros tinklų priemonę koordinuojančiųjų institucijų paskyrimo" (suvestinė redakcija nuo 2022-06-22), TAR, 2014-10-20, Nr. 14316.

įgyvendinti Lietuvoje administravimo taisyklės buvo priimtos 2007 m. Šios taisyklės papildytos pakeičiant jų 37 punktą nauja redakcija, įsigaliojusia 2012-12-18[14], siekiant užtikrinti finansavimo skaidrumą, atsakomybės pasidalijimą ir projekto įgyvendinimo sklandumą. Šiuo punktu siekiama reglamentuoti nacionalinio finansavimo ir transeuropinio transporto tinklo programos lėšų derinimo tvarką, nustatant reikalavimą, pagal kurį projekto vykdytojas privalo per 5 darbo dienas apmokėti nacionalinės finansavimo dalies išlaidas, vadovaudamasis Europos Komisijos sprendime nustatytais reikalavimais ir proporcijomis, o apie apmokėjimą raštu informuoti įgyvendinančiąją instituciją. Vien šiomis taisyklėmis teisinio reguliavimo pokyčiai, padaryti remiantis reglamentu, neapsiribojo, atitinkamai buvo inicijuojami kiti teisės aktų pakeitimai, sietini su reglamento įgyvendinimu, tokie kaip Europos infrastruktūros tinklų priemonės įgyvendinimo Lietuvos Respublikoje nutarimo pakeitimas, nutarimo dėl 2021–2030 metų nacionalinio pažangos plano patvirtinimo pakeitimas, Alternatyviųjų degalų įstatymo pakeitimas, nutarimas dėl projekto „Rail Baltica“ geležinkelio linijos modernizavimo susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plano patvirtinimo ir projekto pripažinimo ypatingos valstybinės svarbos projektu[15].

Tęsiant transeuropinio transporto tinklo teisinio reguliavimo pokyčių raidos analizę ir su tuo susijusių teisės aktų turinio ypatumų apžvalgą, būtina paminėti ir Europos žaliąjį kursą, kuris, nors pats savaime nėra transeuropinio transporto tinklo reglamentas, visgi turėjo didelę reikšmę transeuropinio transporto tinklo teisinio reguliavimo tobulinimui. 2019 m. gruodžio mėn. Europos Komisijos priimtame komunikate „Europos žaliasis kursas“[16] pagrindinis dėmesys skiriamas kovai su klimato kaita, nustatant ES poveikio klimatui neutralumo tikslą iki 2050 m. Pagal Europos žaliąjį kursą transporto išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį siekiama sumažinti 90 %, kad būtų neutralizuotas ekonomikos poveikis klimatui ir kartu siekiama nulinės taršos tikslo. Būtent tai paskatino peržiūrėti transeuropinio transporto tinklo įgyvendinimo politiką,

14 Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2013 m. gruodžio 9 d. įsakymas Nr. 3-619 „Dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2007 m. liepos 4 d. įsakymo Nr. 3-238 „Dėl Bendrijos finansinės pagalbos transeuropinio transporto tinklo plėtros projektams įgyvendinti Lietuvoje administravimo taisyklių patvirtinimo“ pakeitimo“, *Valstybės žinios,* 2013-12-17, Nr. 129-6596.

15 Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2017 m. liepos 26 d. nutarimas Nr. 609 „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2014 m. spalio 15 d. nutarimo Nr. 1102 „Dėl Europos infrastruktūros tinklų priemonės įgyvendinimo Lietuvos Respublikoje“ pakeitimo“, TAR, 2017-07-31, Nr. 12843; Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2024 m. spalio 30 d. nutarimas Nr. 938 „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2020 m. rugsėjo 9 d. nutarimo Nr. 998 „Dėl 2021–2030 metų nacionalinio pažangos plano patvirtinimo“ pakeitimo“, TAR, 2024-11-08, Nr. 19510; Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2024 m. rugsėjo 25 d. nutarimas Nr. 800 „Dėl Lietuvos Respublikos alternatyviųjų degalų įstatymo Nr. XIV-196 2, 5, 9, 12, 15, 18, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 31, 34, 35 straipsnių ir priedo pakeitimo įstatymo projekto pateikimo Lietuvos Respublikos Seimui“, TAR, 2024-09-26, Nr. 16704; Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2024 m. birželio 12 d. nutarimas Nr. 489 „Dėl projekto „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Lenkijos ir Lietuvos valstybių siena–Jiesia modernizavimo susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plano patvirtinimo ir žemės paėmimo visuomenės poreikiams pagal projekto „Rail Baltica“ geležinkelio linijos Lenkijos ir Lietuvos valstybių siena–Jiesia modernizavimo susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plano sprendinius procedūros pradžios“, TAR, 2024-06-17, Nr. 10983.

16 2019 m. gruodžio 11 d. Europos Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Europos Vadovų Tarybai, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Europos žaliasis kursas“, COM(2019) *final*, Briuselis, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/HTML/?uri=CELEX:52019DC0640.

siekiant transporto infrastruktūros suderinimo su klimato kaitos tikslais, įskaitant geležinkelių ir vidaus vandenų transporto skatinimą ir priklausomybės nuo kelių ir oro transporto mažinimą.

Visgi transeuropinio transporto tinklo teisinio reguliavimo pokyčiai, kurie neišvengiami dėl technologijų raidos ir klimato kaitos, turi būti nuolatos tinkamai koreguojami, griežtinant ir keičiant teisinio reguliavimo turinį, kad transportas taptų tvaresnis, įperkamesnis ir veiksmingesnis, taip pat skatinant daugiarūšiškumą, perėjimą prie kitų transporto rūšių, sąveikumą ir skaitmenizavimą, kartu didinant jo atsparumą ir bendras valdymo priemones. Svarbu paminėti būtent šiuo tikslu svarstytus 2013 m. reglamento pakeitimus, kurie buvo galutinai priimti 2024 m.[17] B. Thaler ir D. Riquet pranešime Europos parlamentui buvo išaiškinta, jog pokyčio pagrindas – poreikis sukurti veiksmingą, tvarią, daugiarūšę ir modernią visų rūšių transporto infrastruktūrą, kuri sujungtų jos piliečius ir įmones, kad būtų remiama jos vidaus rinka ir prekyba, stiprinama ekonominė, socialinė ir teritorinė sanglauda, kartu prisidedant prie jos priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo tikslo, tad transeuropiniai transporto tinklai laikomi pagrindiniu ES transporto infrastruktūros politikos ramsčiu[18]. Pranešime detalizuojama, jog įgyvendinimo planą sudaro trys strateginiai laipsniško įgyvendinimo etapai, kad darbus būtų galima baigti laiku: pagrindinį tinklą – iki 2030 m., išplėstinį pagrindinį tinklą – iki 2040 m., visuotinį tinklą – iki 2050 m. Tikimasi, kad vien užbaigus pagrindinį tinklą bus sukurta dar 4 500 mlrd. EUR arba 1,8 % Sąjungos BVP ir iki 2030 m. sudarys 13 mln. darbo vietų.

Nepaisant išvardytų transeuropinio transporto tinklo privalumų, susiduriama ne tik su diegimo problemomis, pajėgumų trūkumu, veiklos ir administracinėmis kliūtimis[19], bet ir su teisinio reguliavimo pokyčių įgyvendinimo iššūkiais dėl didelio biurokratizmo, finansavimo stokos, teisinio reguliavimo atitikties ir tinkamo įgyvendinimo priežiūros institucijos kompetencijos, su kuriais neabejotinai susiduria ir Lietuva.

1.10.2. Transeuropinio transporto tinklo teisinio reguliavimo įgyvendinimo praktiniai aspektai

Analizuojant ES galiojančių transeuropinio transporto tinklo reglamentų (Nr. 2021/1153, 2022/869, Nr. 347/2013, 2024/1679) turinį, paskirtį ir pateikiamas gaires, svarbiausia įvertinti ne tik teisės aktų nuostatų tinkamumą, bet ir praktinio įgyvendinimo keliamus iššūkius Lietuvai, siekiant nustatytų ES tikslų įgyvendinimo. Šie klausimai aktualūs ir kitoms valstybėms narėms,

17 2024 m. balandžio 24 d. Europos Parlamento teisėkūros rezoliucija dėl pasiūlymo 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 (COM(2021)0812 – C9-0472/2021 – 2021/0420(COD)), https://www.europarl.europa.eu/RegData/seance_pleniere/textes_adoptes/definitif/2024/04-24/0317/P9_TA(2024)0317_LT.pdf.

18 Europos Parlamento pranešimas dėl pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl 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, 2023, https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-9-2023-0147_LT.html#_section2.

19 *Ibid.*

kurioms taikytinas transeuropinio transporto tinklo teisinio reguliavimo nuostatų įgyvendinimo reikalavimas. Kaip rodo Tiago A. Santos ir kt. atliktas tyrimas[20], transeuropinio transporto tinklo infrastruktūros integravimas su trumpų atstumų gabenimo jūra ir kitais daugiarūšio transporto sprendimais yra svarbus tiek ekonominiu, tiek strateginiu aspektu, prisidedant prie ES transporto politikos tikslų, tačiau būtina įtraukti logistikos ekspertų nuomonę, kad gautos išvados būtų patvirtintos ir užtikrintas realus taikymas praktikoje. Josep Vicent Boira ir Matteo Berzi atliktame tyrime[21] išryškėjo teisinio suderinimo problema: nacionalinės teisės sistemos ne visada dera su ES transeuropinio transporto tinklo teisinio reguliavimo reikalavimais, o tai sunkina tarpvalstybinio bendradarbiavimo galimybes, veikia projektų įgyvendinimo spartą, geležinkelių sektoriuje trūkstant bendro reguliavimo, apimančio aspektus nuo licencijavimo iki rinkos prieigos sąlygų. Tyrimo rezultatai taip pat atskleidė, jog liberalizacija Europos transporto sektoriuje, ypač geležinkelių rinkose, padarė esminį poveikį transeuropinio transporto tinklo koridorių veiklai, padidino privačių investuotojų susidomėjimą geležinkelių projektais, paskatino konkurenciją tarp operatorių ir infrastruktūros valdytojų, taip pat iškėlė būtinybę suderinti reguliavimo sistemas tarp ES valstybių narių, išryškinus skirtumus tarp šalių reguliavimo pajėgumų ir infrastruktūros būklės. Vertindami transeuropinio transporto tinklo teisinio reguliavimo pokyčius, M. Mazur ir kt. savo tyrime nustatė, kad transeuropinio transporto tinklo koridoriai yra pagrindiniai strateginės reikšmės objektai, reikšmingi siekiant įgyvendinti ES tikslą pereiti prie tvaraus transporto, o elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtra tinkle padeda užtikrinti tinkamą transporto dekarbonizaciją, tad teisės aktų suderinimas tarp ES valstybių narių, sietinas su transeuropinio transporto tinklo ir elektromobilių įkrovimo infrastruktūros plėtra tinkle, yra būtinas siekiant infrastruktūros standartų suderinamumo[22]. Tyrimo rezultatai patvirtina, jog tinkamai suformuluoti nacionaliniai ir ES teisės aktai padeda išvengti interesų grupių konfliktų, supaprastina leidimų išdavimo procedūras ir užtikrina, kad projektai atitiktų ilgalaikius tvarumo tikslus, nes vienas iš didžiausių iššūkių – tai teisės aktų neatitikimai tarp skirtingų regionų, pasireiškiantys biurokratinėmis kliūtimis, kurios stabdo leidimų išdavimo procesą ir nustatytų planų įgyvendinimą.

Europos Komisija, pradėjusi transeuropinio transporto tinklo reglamento peržiūros procesą, siekdama atspindėti kintančius transporto politikos prioritetus išskyrė esminius pakeitimus, kurie sietini su griežtesniais projektų aplinkosaugos kriterijais, miestų mazgų geresnio susisiekimo didžiuosiuose miestuose sukūrimu, griežtesniais reikalavimais tarpvalstybiniams projektams, naujų skaitmeninių technologijų integravimu. COVID-19 pandemija išryškino atsparių transporto tinklų svarbą, tad pagal ES atkūrimo ir atsparumo didinimo priemonę infrastruktūrai skirta

20 Tiago A. Santos ir kt., „Integrating Short Sea Shipping with Trans-European Transport Networks“, *Journal of Marine Science and Engineering* 10, No. 2 (2022): 218, https://doi.org/10.3390/jmse10020218.

21 Josep Vicent Boira ir Matteo Berzi, „Liberalization, Trans-European Corridors and EU Funds: A New Scenario in the Relationship between Rail Networks and Mediterranean Cities“, *Land* 12 No. 11 (2023): 1986, https://doi.org/10.3390/land12111986.

22 M. Mazur, J. Dybała ir A. Kluczek, „Suitable Law-Based Location Selection of High-Power Electric Vehicles Charging Stations on the TEN-T Core Network for Sustainability: A Case of Poland“, *Archives of Transport* 69, No. 1 (2024): 75–90, https://doi.org/10.61089/aot2024.1mrj1x75.

daug lėšų, kurios galėtų paspartinti transeuropinio transporto tinklo projektus, ypač tuos, kurie orientuoti į tvarias transporto rūšis.

Pažymėtina, jog būsimus transeuropinio transporto tinklo teisinio reguliavimo pokyčius ir toliau lems ES tikslas iki 2050 m. pasiekti poveikio klimatui neutralumą, tad griežtės teisinių įpareigojimų mažinti transporto išmetamųjų teršalų kiekį ir didinti atsinaujinančiųjų išteklių energijos naudojimą transporto sektoriuje reikalavimai. Atsakomybė už transporto infrastruktūros planavimą, statybą ir priežiūrą ir toliau tenka valstybėms narėms, o teritorijų planavimu ir leidimų išdavimu dažnai rūpinasi regioninės valdžios institucijos, kaip patvirtina ir Lietuvos teisės aktų pokyčių stebėsena. Komisijos paskirti Europos koordinatoriai veikia kaip tarpininkai, palaikantys ryšius su nacionalinėmis sprendimus priimančiomis institucijomis, vežėjais ir transporto paslaugų naudotojais bei pilietinės visuomenės atstovais, kad būtų lengviau plėtoti tinklo koridorius ir horizontaliuosius prioritetus.

2018 m. Komisija pateikė pasiūlymą dėl reglamento supaprastinimo priemonių transeuropinio transporto tinklo įgyvendinimui paspartinti. Pasiūlymu buvo siekiama sumažinti TEN-T projektų įgyvendinimo vėlavimus, supaprastinant leidimų išdavimo taisykles ir paaiškinant procesus, kurių projektų rengėjai turi laikytis tam tikrose administracinėse procedūrose, pavyzdžiui, leidimų išdavimo ir viešųjų pirkimų procedūrose, priimant Direktyvą Nr. 2021/1187[23]. Pažymėtina, jog Lietuva 2024 m. balandžio 11 d. priimtu įstatymu patvirtino supaprastinimo svarbą siekiant mažinti administracinę naštą ir išvengti terminų pažeidimo tikimybės, taigi tinkama linkme žengia link ES reglamentuose nustatytų tikslų įgyvendinimo.

Paminėtina, kad 2022 m. liepos 27 d. Komisija pateikė iš dalies pakeistą pasiūlymą[24], kuriuo siekiama atsižvelgti į pasikeitusias geopolitines aplinkybes, įskaitant keturių Europos transporto koridorių išplėtimą į Ukrainą ir Moldovą. 2023 m. lapkričio mėn. Komisija pasiūlė[25] pirmąjį pagal naująsias taisykles remiamų projektų sąrašą[26]. Daugiau kaip pusė iš 166 išvardytų projektų yra susiję su elektros energijos, jūrų ir pažangiaisiais elektros energijos tinklais, taip pat sąraše yra anglies dioksido tinklo projektų, kuriais remiamas anglies dioksido surinkimo ir saugojimo rinkos kūrimas. Pirmą kartą įtraukti vandenilio ir elektrolizerių projektai, taip pat bendro intereso projektas, jungiantis ES ir kitas šalis, įskaitant Ukrainą.

---

23 2021 m. liepos 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2021/1187 dėl supaprastinimo priemonių transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) įgyvendinimui paspartinti, OL L 258, 2021, p. 1, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX:32021L1187.

24 European Commission, Amended Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on Union Guidelines for the Development of the Trans-European Transport Network, Amending Regulation (EU) 2021/1153 and Regulation (EU) No 913/2010 and Repealing Regulation (EU) 1315/2013, 2022, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52022PC0384.

25 Europos Komisija, „Komisija ES paramai gauti siūlo 166 tarpvalstybinius energetikos projektus, galinčius padėti įgyvendinti Europos žaliąjį kursą", pranešimas spaudai, 2023 m. lapkričio 28 d., Briuselis, https://ec.europa.eu/commission/presscorner/api/files/document/print/lt/ip_23_6047/IP_23_6047_LT.pdf.

26 2023 m. lapkričio 28 d. Europos Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2024/1041, kuriuo dėl Sąjungos bendro intereso projektų ir abipusio intereso projektų sąrašo iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2022/869, OL L, 2024/1041, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX:32024R1041.

1.10.3. Lietuvos Respublikos įstatymo dėl transeuropinio transporto tinklo įgyvendinimo paspartinimo įgyvendinimo reikšmė Lietuvos teisei

Lietuva, atliepdama ES nustatytų gairių svarbą ir patvirtindama pirma minėtų tyrimų rezultatų aktualumą, ėmėsi veiksmų suteikti ypatingos valstybinės svarbos statusą transeuropinio transporto tinklą Lietuvos teritorijoje sudarantiems projektams. Siekiant paspartinti šios infrastruktūros projektų įgyvendinimą ir reaguojant į ES reglamentuose nustatytų reikalavimų turinį, buvo priimtas Įstatymas dėl transeuropinio transporto tinklo įgyvendinimo paspartinimo. Pagal šio įstatymo 3 straipsnio 2 dalį „[v]isi projektų teritorijų planavimo dokumentai rengiami, derinami, keičiami, koreguojami, tikrinami, tvirtinami, galioja, viešinami, taip pat ginčai dėl jų sprendžiami Teritorijų planavimo įstatyme nustatyta valstybei svarbių projektų teritorijų planavimo tvarka“[27]. Įstatymo rengėjų tikslas – aiškumo, planuojant teritorijas ir rengiant projektų įgyvendinimo planus, teisinis įtvirtinimas, palengvinantis finansavimo užtikrinimą. Įstatyme aiškiai nurodoma, jog Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija skiriama paskirtąja institucija, išvardijamos jos funkcijos, išdėstoma informacijos teikimo projekto rengimo ir įgyvendinimo procedūroje dalyvaujantiems subjektams tvarka. Taip pat nurodoma leidimų išdavimo procedūra, pagal kurią nustatomas ne ilgesnis kaip 4 metų nuo leidimo išdavimo procedūros pradžios terminas. Įstatyme numatoma, kad tarpvalstybiniam projektui įgyvendinti gali būti steigiama projekte dalyvaujančių Lietuvos Respublikos ir kitos Europos Sąjungos valstybės narės bendra įmonė, pabrėžiant, jog esant sąlygai, kai bendra įmonė vykdo su tarpvalstybiniu projektu susijusias viešųjų pirkimų procedūras, taikoma Lietuvos Respublikos ar kitos šiame projekte dalyvaujančios Europos Sąjungos valstybės narės nacionalinė teisė.

Vertinant ES teisės aktų turinį ir Lietuvos teisės aktų pokyčius, galima teigti, kad transeuropinio transporto tinklo svarba akivaizdi, ypač turint omenyje tai, jog jis jungia ES valstybių narių didžiuosius miestus, geležinkelių terminalus, jūrų ir oro uostus ir kitus transporto mazgus. Lietuvoje į tinklą įtraukiamos tokios tarptautinės kelių ir geležinkelių jungtys, kaip „Rail Baltica“, „Via Baltica“, magistralinis kelias Klaipėda–Kaunas–Vilnius, geležinkelis Vilnius–Klaipėda, taip pat Klaipėdos valstybinis jūrų uostas, Vilniaus, Kauno ir Palangos oro uostai, Kauno intermodalinis terminalas ir kiti svarbūs transporto infrastruktūros objektai[28].

Remiantis Europos Sąjungos Tarybos pranešimu, siekiant užtikrinti, kad infrastruktūros planai atitiktų realius veiklos vykdymo poreikius, pagrindinio tinklo koridoriai sujungiami su krovinių vežimo geležinkeliais koridoriais, kad sudarytų vadinamuosius Europos transporto koridorius. Taip plėtojami darnaus ir daugiarūšio krovinių ir keleivių vežimo srautai Europoje, o dėl Rusijos agresijos karo prieš Ukrainą poveikio, siekiant užtikrinti geresnį susisiekimą su

27 Lietuvos Respublikos įstatymas dėl transeuropinio transporto tinklo įgyvendinimo paspartinimo, TAR, 2024-04-19, Nr. 7263.

28 Lietuvos Respublikos Seimas, „Seimas pritarė greitesniam transeuropinio transporto tinklo projektų įgyvendinimui“, 2024 m. balandžio 11 d., https://www.lrs.lt/sip/portal.show?p_r=35435&p_k=1&p_t=288176.

pagrindinėmis kaimyninėmis šalimis, Europos transporto koridoriai išplečiami įtraukiant Ukrainą ir Moldovą, kartu sumažinant tarpvalstybinių jungčių su Rusija ir Baltarusija skaičių[29]. Siekiant užtikrinti pakankamus pajėgumus geležinkelių transporto veiklai be pertrūkių, susitarta dėl nuostatų dėl Europos geležinkelių eismo valdymo sistemos diegimo išplėstiniame pagrindiniame ir visuotiniame tinkle, perėjimo prie Europos standartinio nominalaus vėžės pločio, 740 metrų ilgio krovininių traukinių skaičiaus padidinimo ir 160 km/val. minimalaus geležinkelio linijos greičio keleiviniams traukiniams. Pranešime nurodoma, jog kompromisiniu susitarimu užtikrinamos geresnės ir greitesnės keleivių ir krovinių vežimo geležinkeliais jungtys, taip pat geresnė uostų, oro uostų ir daugiarūšio krovininio transporto terminalų integracija į transeuropinio transporto tinklą, pritariant politikos miestų lygmens stiprinimui ir susitariant, kad ne vėliau kaip 2027 m. kiekvienam miestų transporto mazgui turėtų būti nustatytas darnaus judumo mieste planas. Paminėtinas ir oro infrastruktūros naudojimas, nes naujuoju reglamentu remiamas tikslas pagerinti oro uostų sujungimą su geležinkelių transporto paslaugomis, siekiant sumažinti skrydžių skaičių, nustatant, kad didžiųjų Europos miestų oro uostai, kuriuose bendras metinis keleivių srautas viršija 12 mln. keleivių, iki 2040 m. gruodžio 31 d. bus sujungti su transeuropiniu geležinkelių tinklu ir taip sudarytos sąlygos teikti tolimojo susisiekimo paslaugas. Pranešime taip pat pabrėžiama, jog valstybės narės turės užtikrinti, kad jų nacionaliniai transporto ir investicijų planai būtų suderinti su naujojo reglamento prioritetais, atsižvelgiant į Europos koordinatorių, kuriems pavesta užtikrinti devynių Europos transporto koridorių priežiūrą, darbo planuose nustatytus prioritetus.

Vertinant apžvelgtus ES ir Lietuvos teisės transeuropinio transporto tinklo teisinio reguliavimo pokyčius akivaizdu, kad ir ateityje pagrindinis teisėkūros tikslas bus orientuotas į dvigubų iššūkių – klimato kaitos ir skaitmeninės transformacijos – sprendimus, užtikrinant, kad transeuropinio transporto tinklas išliktų ES ekonominės ir aplinkosaugos strategijos pamatiniu akmeniu.

1.10.4. Transeuropinio transporto tinklo teisinio reguliavimo nuostatų įgyvendinimo iššūkiai

Būtina paminėti, jog skirtingų finansinių priemonių, pavyzdžiui, ES dotacijų, Europos investicijų banko paskolų ir privačiojo sektoriaus dalyvavimo, derinimas gali apsunkinti finansavimo procesą, kai kiekvienai finansavimo priemonei taikomi skirtingi tinkamumo kriterijai, paraiškų teikimo procesai ir terminai, todėl atsiranda administracinė našta ir kyla vėlavimo rizika. Tad Lietuvos Respublikos Seimo patvirtintas įstatymas „Dėl transeuropinio transporto tinklo įgyvendinimo paspartinimo“[30], siekiant supaprastinti procesus ir biurokratinę naštą, yra tinkamas

29 Europos Sąjungos Taryba, „Transeuropinis transporto tinklas (TEN-T): Taryba ir Parlamentas pasiekė susitarimą, kuriuo siekiama užtikrinti darnų susisiekimą Europoje,“ pranešimas spaudai, 2023 m. gruodžio 18 d., https://www.consilium.europa.eu/lt/press/press-releases/2023/12/18/trans-european-transport-network-ten-t-council-and-parliament-strike-a-deal-to-ensure-sustainable-connectivity-in-europe/.

30 Lietuvos Respublikos įstatymas dėl transeuropinio transporto tinklo įgyvendinimo paspartinimo, TAR, 2024-04-19, Nr. 7263.

žingsnis siekiant ES nustatytų tikslų. Įstatyme išskirti ir išvardyti ne tik konkretūs įstatymai, bet ir šiuos įstatymus įgyvendinantys teisės aktai (Lietuvos Respublikos statybos įstatymas, Lietuvos Respublikos žemės paėmimo visuomenės poreikiams įgyvendinant ypatingos valstybinės svarbos projektus įstatymas, Lietuvos Respublikos teritorijų planavimo įstatymas, Lietuvos Respublikos viešųjų pirkimų įstatymas ir juos įgyvendinantys teisės aktai[31]), taikomi tiek, kiek to nereglamentuoja šis įstatymas, o jų apribotas taikymas yra susijęs su teisiniais santykiais, atsirandančiais šio įstatymo pagrindu. Įstatymo tikslas sietinas su transeuropinio transporto tinklo projektų įgyvendinimo paspartinimu per teisinio reguliavimo pokyčius, įteisinant reikalingų administracinių paslaugų suteikimą ir administracinių sprendimų priėmimą prioriteto tvarka, per kuo trumpesnį terminą. Šio įstatymo turinys atliepia ES reglamentuose įtvirtintų tikslų pasiekimo įgyvendinimą spartinant nustatytų sąlygų įvykdymą, supaprastinant administracinės naštos ir biurokratizmo mažinimo teisinį reguliavimą.

Vertinant iššūkius, susijusius su valdymo ir koordinavimo klausimais, susiduriama su valstybių narių reguliavimo metodų, projektų planavimo ir statybos terminų skirtumais, kurie gali sukelti kliūčių, kai tam tikrų tinklo atkarpų darbai vėluoja dėl vienos jurisdikcijos problemų, o tai paveikia bendro tinklo sujungiamumą ir veiksmingumą. Išnagrinėjus teisės aktų raidą ir turinį, galima teigti, jog skirtingų nacionalinių transporto tinklų sąveika tebėra iššūkis, nes tarpvalstybinio geležinkelių transporto integraciją sunkina geležinkelio vėžės pločio, elektrifikavimo sistemų ir signalizacijos technologijų skirtumai, atsižvelgiant į tai, ar Lietuvoje vėluojama įdiegti Europos geležinkelių eismo valdymo sistemą.

Taip pat būtina paminėti iššūkius, sietinus su sudėtinga valdymo struktūra, kurią sudaro Europos Komisija, nacionalinės vyriausybės ir regioninės valdžios institucijos. Dėl tokios struktūros sprendimų priėmimo procesai vyksta lėtai, ilgos finansavimo patvirtinimo procedūros ir biurokratinis mechanizmas stabdo projektų inicijavimą ir užbaigimą. Reglamentavimo kliūtys, tokios kaip poveikio aplinkai vertinimas, žemės įsigijimo klausimai ir leidimų reikalavimai, taip pat sulėtina projektų įgyvendinimą ir gali paveikti valstybių narių galimybes laiku įgyvendinti nustatytus tikslus. Turint omenyje, kad straipsnyje analizuojami reglamentai yra būtini, supaprastintų procedūrų nebuvimas dažnai kritikuojamas, nes dėl jo vėluojama įgyvendinti ypatingos svarbos infrastruktūros projektus. Šį iššūkį Lietuva siekia įveikti Įstatymu dėl transeuropinio transporto tinklo įgyvendinimo paspartinimo.

Pažymėtina, jog siekiant transeuropinio transporto tinklo įgyvendinimo tikslų nebus apsieita ir be aplinkos ir socialinės srities keliamų iššūkių. Plečiant transporto infrastruktūrą (nors transeuropinio transporto tinklas skatina tvarų transportą ir dėlto vykdoma geležinkelių ir vidaus vandenų kelių, greitkelių ar uostų plėtra) neišvengiamai kyla su poveikiu aplinkai susijusių problemų, tokių kaip biologinės įvairovės ar natūralių buveinių apsaugos išsaugojimas, iš principo kenkiančių aplinkosaugos tikslams. Iššūkiu laikoma ir klimato kaitos tikslų pagal Europos žaliąjį

31 Lietuvos Respublikos ekonomikos komiteto 2024 m. kovo 20 d. išvada Nr. 108-P-13 „Dėl Lietuvos Respublikos įstatymo „Dėl transeuropinio transporto tinklo įgyvendinimo paspartinimo“ įstatymo projekto XIVP-3336“.

kursą (pavyzdžiui, iki 2050 m. išmetamųjų teršalų kiekį sumažinti 90 proc.) reali įveika, nes didelio masto infrastruktūros projektus reikia suderinti su griežtais aplinkos apsaugos standartais, o griežtesnės aplinkosaugos taisyklės gali lemti vėlavimą arba aplinkosaugos grupių pasipriešinimą, sunkinantį projektų patvirtinimo procesus.

Nors nagrinėtuose reglamentuose raginama integruoti pažangiąsias technologijas, tokias kaip intelektinės transporto sistemos ir skaitmeninė infrastruktūra, visgi jos įgyvendinamos netolygiai. Kai kuriuose regionuose ir transporto rūšyse skaitmeniniai sprendimai diegiami pavėluotai, o tai trukdo siekti tikslo sukurti išmanųjį tinklą. Spartūs technologiniai pokyčiai lemia prieš daugelį metų suplanuotos infrastruktūros senėjimą, todėl reikia nuolat nuosekliai atnaujinti ir koreguoti projektus, atitinkamai keičiant ir teisinio reguliavimo turinį, kad būtų galima integruoti naujas technologijas. Tai vėlgi tampa iššūkiu.

Dideliu iššūkiu laikomi ir geopolitiniai veiksniai, kai valstybės narės, skirdamos išteklius vidaus projektams, teikia pirmenybę nacionaliniams infrastruktūros poreikiams, o ne tinklo užbaigimui. Kaip minėta, 2023 m. Komisija pasirašė susitarimus dėl tinklo išplėtimo į Vakarų Balkanus, Ukrainą, Moldovą, tad neigiamos įtakos įgyvendinimui gali turėti geopolitiniai iššūkiai. Dėl politinių pokyčių valstybėse narėse, tokių kaip vyriausybių kaita ar nacionalinių infrastruktūros strategijų pokyčiai, projektai gali būti atšaukiami arba keičiami jų prioritetai, todėl kyla netikrumas dėl ilgalaikio transeuropinio transporto tinklo planavimo. Iššūkiu laikoma ir geopolitinė įtampa, kylanti įgyvendinant ES vidaus transporto jungtis, dėl santykių su kaimyninėmis šalimis, kaip antai Rusija. Ši įtampa gali turėti įtakos tarpvalstybinės infrastruktūros plėtrai arba tam tikrų transporto koridorių saugumui, tad inicijuojant teisinio reguliavimo pokyčius į tai reikia atsižvelgti. Numatytas poreikis stiprinti susisiekimą su trečiosiomis šalimis, ypač su ES kaimyninėmis šalimis, apsunkina projektų įgyvendinimą dėl skirtingos reguliavimo aplinkos ar politinio nestabilumo. Be kita ko, regioniniai skirtumai ir netolygus vystymasis Europoje tik patvirtina, jog transporto infrastruktūra plėtojama nevienodai: Vakarų ir Šiaurės Europos šalyse ji išvystyta labiau, o Pietų ir Rytų Europos šalims sunkiau užbaigti pagrindinius projektus, tad dėl šių skirtumų, tikėtina, gali išlikti ekonominė regionų nelygybė. Atsižvelgiant į tai, kad transporto infrastruktūra ir jos plėtros užtikrinimas, remiantis teisinio reguliavimo pokyčių inicijavimo pagrindais, yra glaudžiai susiję su ekonomikos augimu ir konkurencingumu, dėl neefektyvaus ar sudėtingai įgyvendinamo teisinio reguliavimo turinio nepakankamas transporto tikslų išvystymas gali trukdyti siekti sanglaudos tikslų, tad transeuropinio transporto tinklo įgyvendinimo plėtrai būtinas nuolatinis teisės aktų keitimas, realiai įvertinus situaciją.

Išvados

1. Nors Lietuva tinkamai inkorporuoja ES reglamentuose nustatytus transeuropinio transporto tinklo įgyvendinimui būtinus teisės aktų pakeitimus, priėmusi įstatymų pakeitimus dėl administravimo taisyklių įgyvendinimo, kurie struktūrizuoja projektų valdymą,

finansavimo procesus ir užtikrina atskaitomybę ir efektyvumą, visgi tų pakeitimų turinys ir jų praktinis įgyvendinimas sukėlė tam tikrų iššūkių dėl papildomai sukuriamos didelės administracinės naštos projektų vykdytojams, sudėtingų ataskaitų ir kontrolės mechanizmų taikymo. Juos siekiama pašalinti 2024 m. balandžio 11 d. Įstatymu dėl transeuropinio transporto tinklo įgyvendinimo paspartinimo.

2. Įvertinus ES transeuropinio transporto tinklo teisinio reguliavimo pokyčių įtaką Lietuvos teisei, galima teigti, jog Lietuvos Respublika pakankamai aktyviai ir tinkamai reaguoja į ES transeuropinio transporto tinklo gairėse numatytų tikslų įgyvendinimą, pasitelkdama teisinio reguliavimo tobulinimą. Lietuvos Respublikos Seimo priimtas Įstatymas dėl transeuropinio transporto tinklo įgyvendinimo paspartinimo tik patvirtina, jog siekiama supaprastinti administracinės naštos ir biurokratizmo mechanizmus, tad su tuo susijusio teisinio reguliavimo pokyčių reikšmė Lietuvai yra akivaizdi. Turint omenyje, kad tinklas jungia skirtingų rūšių transporto mazgus, į jį įtraukiamos tarptautinių kelių ir geležinkelių jungtys, magistraliniai keliai, jūrų ir oro uostai ir kiti svarbūs transporto infrastruktūros objektai pasitelkiant įstatymus pripažįstami ypatingos valstybinės svarbos projektais. Projektų įgyvendinimo paspartinimas užtikrinamas įteisinant reikalingų administracinių paslaugų suteikimą ir administracinių sprendimų priėmimą prioriteto tvarka, per kuo trumpesnį terminą. Būtent to ir siekiama priimtu įstatymu. Įstatymo tikslas – sumažinti administracinę naštą, siekiant projektų įvykdymo terminų laikymosi užtikrinimo ir projektų įgyvendinimo paspartinimo, tad šio teisės akto turinys atliepia ES reglamentuose įtvirtintus transeuropinio transporto tinklo plėtros tikslus
3. Transeuropinio transporto tinklo įgyvendinimo iššūkių, kylančių dėl finansavimo galimybių, valdymo ir koordinavimo klausimų, biurokratijos, geopolitinės įtampos, skirtingų prioritetų, netolygaus vystymosi Europoje, socialinio priimtinumo, tikimybė realiai tikėtina, tačiau, vertinant teisinio reguliavimo turinio atitiktį ES priimtų reglamentų gairėms, Lietuva galėtų įveikti kliūtis, toliau inicijuodama tinkamą teisės aktų pakeitimų sureguliavimą, kad transeuropinio transporto tinklo įgyvendinimo plėtros tikslai būtų pasiekti. Tai pagerintų susisiekimą, skatintų tvarų judumą ir regioninę sanglaudą visoje Europos Sąjungoje.

Problematic Issues of the Implementation of the Trans-European Transport Network: Analysis of Changes in Legal Regulation in 2024 and Possible Challenges

Mykolas Romeris University Law School
Public Law Institute
Erika Statkienė
E-mail: erstatkiene@stud.mruni.eu

DOI: 10.13165/LT-24-01-10

Summary. *The article analyzes the most relevant legal acts adopted by the Republic of Lithuania in 2024, which were incorporated into the Lithuanian legal system as a result of the European Union's consistently adopted and amended regulations and directives concerning the implementation of guidelines for the development of the Trans-European Transport Network in the Member States. The legal regulation of the Trans-European Transport Network, established in the early 1990s, has evolved into a dynamically applied framework supporting not only the physical infrastructure of European transport systems but also broader EU goals of sustainability, digitalization, and regional cohesion. Trans-European transport, energy, and telecommunications networks are developed to connect the EU's regions and contribute to the growth of the internal market and employment while fostering economic, social, and territorial cohesion. In 2024, aiming to implement projects that are part of Lithuania's segment of the Trans-European Transport Network, Lithuania adopted a law to accelerate the implementation of the Trans-European Transport network. Based on EU regulatory provisions, this law primarily seeks to expedite the network's development by simplifying administrative processes and ensuring more effective project implementation. The Law on Accelerating the Implementation of the Trans-European Transport Network, adopted by the Seimas of the Republic of Lithuania on 11 April 2024, establishes a streamlined permitting procedure for Trans-European Transport Network projects in Lithuania, which are part of the EU's Trans-European Transport Network. This includes properly regulating the administration, planning, permitting, and implementation processes in this context. This article examines the significance of the legal implementation of the Trans-European Transport Network for Lithuania's legal system. By analyzing legal regulatory changes at the EU level, the article highlights the practical advantages and challenges of implementing this network guidelines and evaluates their impact on Lithuanian law. It is evident that the Trans-European Transport Network regulatory framework will continue to be reformed to ensure, that the network remains resilient, sustainable, and capable of supporting a digitally connected and competitive Europe, while meeting climate and economic goals. Thus, the article emphasizes the need to assess whether Lithuania is responding effectively to these objectives, identifies challenges faced in implementing legal regulations, and evaluates the implications of these changes for the future.*

Keywords: *Trans-European Transport Network, European Green Deal, infrastructure networks*

LIETUVOS TEISĖ

2024

Esminiai pokyčiai

Redaktoriai:
Prof. dr. Lyra Jakulevičienė, Prof. dr. Vytautas Sinkevičius

Vykdančioji redaktorė
Dr. Kristina Kenstavičienė

Redakcinės kolegijos nariai:
Prof. dr. Virginijus Bitė
(Mykolo Romerio universiteto Teisės mokyklos Privatinės teisės institutas)
Prof. dr. Saulius Katuoka
(Mykolo Romerio universiteto Teisės mokyklos
Tarptautinės ir Europos Sąjungos teisės institutas)
Prof. dr. Jolanta Zajančkauskienė
(Mykolo Romerio universiteto Teisės mokyklos Baudžiamosios teisės ir proceso institutas)
Doc. dr. Juozas Valčiukas
(Mykolo Romerio universiteto Teisės mokyklos Viešosios teisės institutas)

Recenzentai:
Prof. dr. Lina Mikalonienė (Mykolo Romerio universitetas)
Doc. dr. Marijus Šalčius (Vytauto Didžiojo universitetas)

ISSN 2669-137X (spausdintas)
ISSN 2669-1388 (internete)

© Autorių kolektyvas, 2024
© Mykolo Romerio universitetas, 2024