



EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 13.3.2007
COM(2007) 94 galīgā redakcija

**KOMISIJAS ZIŅOJUMS PADOMEI, EIROPAS PARLAMENTAM, EIROPAS
EKONOMIKAS UN SOCIĀLO LIETU KOMITEJAI UN REĢIONU KOMITEJAI**

Eiropas transporta tīkls

Ziņojums par pamatnostādņu īstenošanu 2002.-2003. gadā

atbilstīgi Lēmuma Nr. 1692/96/EK 18. pantam

{SEC(2007) 313}

SATURS

Ievads	4
Politikas konteksts	4
Īstenošana	6
1. nodaļa	6
1.1. Īstenošanas procesa vispārējs raksturojums	6
1.2. Īstenošana sadalījumā pa transporta veidiem un nozarēm	7
1.2.1. TEN-T autoceļu tīkls	7
1.2.2. TEN-T dzelzceļa tīkls	7
1.2.3. TEN-T iekšējo ūdensceļu tīkls	7
1.2.4. TEN-T ostas	8
1.2.5. TEN-T lidostas	8
1.2.6. Kombinētā transporta tīkls	8
1.2.7. Satiksmes vadības un navigācijas sistēmas	8
2. nodaļa	9
2.1. Horizontālie jautājumi	9
2.1.1. Savstarpēja izmantojamība	9
2.1.2. Pētniecība un attīstība	9
2.1.3. Vides aizsardzība	10
3. nodaļa	10
3.1. Vispārējs novērtējums par <i>TEN-T</i> īstenošanu laika posmā no 2002. līdz 2003. gadam	10
3.2. Prioritārie projekti	11
3.3. Finansējuma avoti	12
3.3.1. TEN-T budžets	12
3.3.2. Eiropas Reģionālās attīstības fonds (ERAF)	12
3.3.3. Kohēzijas fonds	13
3.3.4. ISPA finansējums	13
3.3.5. Eiropas Investīciju bankas aizdevumi	13
3.3.6. Finansējuma avotu vispārējs novērtējums	13

Secinājumi	14
------------------	----

KOMISIJAS ZIŅOJUMS PADOMEI, EIROPAS PARLAMENTAM, EIROPAS EKONOMIKAS UN SOCIĀLO LIETU KOMITEJAI UN REĢIONU KOMITEJAI

Eiropas transporta tīkls

Ziņojums par pamatnostādņu īstenošanu 2002.-2003. gadā

atbilstīgi Lēmuma Nr. 1692/96/EK 18. pantam

IEVADS

Šajā ziņojumā sniegts Eiropas transporta tīkla (*TEN-T*) attīstības novērtējums, ņemot vērā Lēmumā Nr. 1692/96/EK¹ izklāstītās pamatnostādnes. Pamatnostādnes ir vispārējs atsaucis dokuments saistībā ar transporta tīkla izvēršanu un vispārējas intereses projektu noteikšanu, kas jāpabeidz līdz 2010. gadam. Pamatnostādnes attiecas uz šādām transporta nozares jomām: autoceļu, dzelzceļa un iekšējo ūdensceļu tīkli, jūras maģistrāles, jūras ostas un iekšējo ūdensceļu ostas, un citi savstarpējā savienojuma punkti starp dažādu veidu transporta tīkliem, kā arī satiksmes vadības un navigācijas sistēmas.

Lēmuma 18. panta 3. punktā noteikts, ka Komisija ar dalībvalstu palīdzību reizi divos gados ziņo par pamatnostādņu īstenošanu.

Šis ziņojums attiecas uz divu gadu laika posmu no 2002. gada līdz 2003. gada beigām. Ziņojumā ietvertajos datos par investīcijām izdarītas atsauces uz „vecajām” un „jaunajām” dalībvalstīm, kā arī uz Bulgāriju un Rumāniju, un daļēji nošķirtas ES-15², ES-10³ un ES-2⁴, kā arī ES-27 valstis (visas trīs valstu grupas).

POLITIKAS KONTEKSTS

Eiropas Parlaments un Padome 1996. gada jūlijā pieņēma Lēmumu Nr. 1692/96/EK par Kopienas pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla (*TEN-T*) attīstībai. *TEN-T* pamatnostādnes ir vispārējs atsaucis dokuments saistībā ar transporta tīkla izvēršanu un vispārējas intereses projektu noteikšanu. Esenes Eiropadome 1994. gadā piešķīra īpašu nozīmi četrpadsmit šādiem projektiem.

Komisija 2001. gada septembrī pieņēma balto grāmatu „Eiropas transporta politika līdz 2010. gadam – laiks izlemt”. Ņemot vērā transporta arvien pieaugošo noslogotību un ārējo izmaksu palielināšanos, baltajā grāmatā lielāks uzsvars likts uz kopējās transporta politikas pārvērtēšanu, pievēršot uzmanību pārvadājumu novirzīšanai starp transporta nozarēm kā līdzeklim ilgtspējības nodrošināšanai. Kopumā pasažieru pārvadājumu apjoms nepalielinās tik

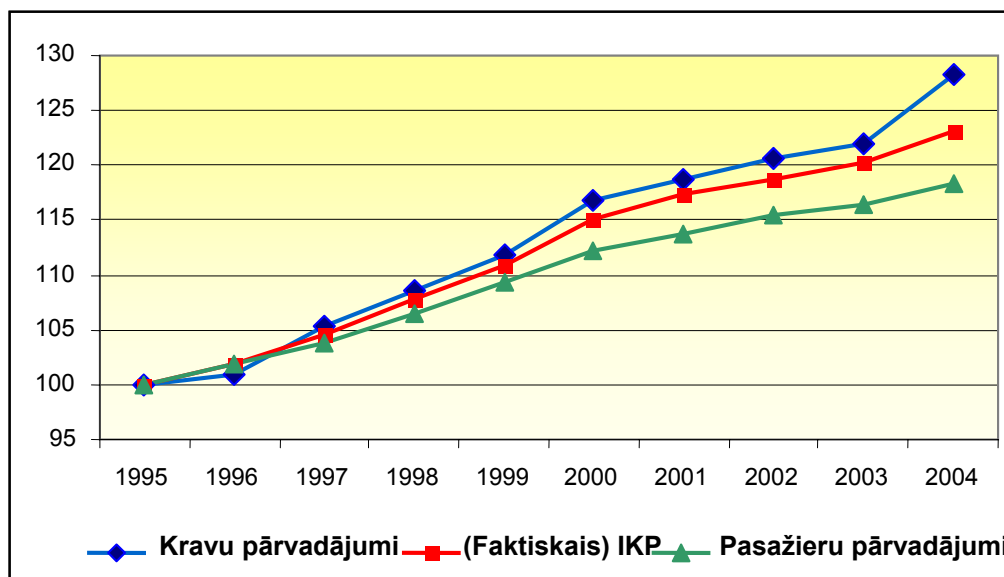
¹ Eiropas Parlamenta un Padomes 1996. gada 23. jūlija Lēmums Nr. 1692/96/EK par Kopienas pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai, OV L 228, 9.9.1996.

² Apvienotā Karaliste, Austrija, Beļģija, Dānija, Francija, Grieķija, Itālija, Īrija, Luksemburga, Nīderlande, Portugāle, Somija, Spānija, Vācija un Zviedrija.

³ Čehija, Igaunija, Kipra, Latvija, Lietuva, Malta, Polija, Slovākija, Slovēnija un Ungārija.

⁴ Bulgārija un Rumānija.

strauji kā IKP, bet kravu pārvadājumu apjoms palielinās straujāk nekā IKP. Autopārvadājumu apjoms, kā arī jūras un gaisa pārvadājumu apjoms, palielinās aptuveni tādā pašā tempā kā IKP.



Pieprasījums pēc pārvadājumiem salīdzinājumā ar IKP pieaugumu no 1995. gada līdz 2004. gadam ES-25 valstīs⁵

Eiropas Parlaments un Padome 2001. gada 22. maijā pieņēma Lēmumu Nr. 1346/2001/EK⁶, ar ko groza *TEN-T* pamatnostādnes attiecībā uz jūras ostām, iekšējām ostām un kombinētā transporta termināliem, īpaši uzsverot transporta tīkla multimodālās iezīmes un tādējādi reaģējot uz jaunākajām attīstības tendencēm.

Komisija 2001. gada oktobrī ierosināja grozījumu Lēmumā Nr. 1692/96/EK par Kopienas pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai. Eiropas Parlaments priekšlikumu ar dažām izmaiņām apstiprināja pirmajā lasījumā. Tā kā priekšlikums netika virzīts tālāk Padomē, Komisija nolēma ierosināt plašākus pamatnostādņu grozījumus un izveidot augsta līmeņa darba grupu (ALDG), ko vadīja bijušais Komisijas priekšsēdētāja vietnieks K. van Mirts (*K. van Miert*) un kurā piedalījās pārstāvji no ES-27 valstīm un Eiropas Investīciju bankas. Komisija 2003. gada 1. oktobrī iesniedza jaunu priekšlikumu, kas papildināja 2001. gada priekšlikumu, pamatojoties uz ALDG veikto darbu un ņemot vērā Eiropas Parlamenta pirmajā lasījumā izteiktās piezīmes. Atbilstīgi ALDG ieteikumiem lēmumā tika noteikti 30 prioritārie projekti ar būtisku ietekmi starptautisko pārvadājumu jomā. Prioritāro projektu skaitā bija arī projekti jaunajās dalībvalstīs.

⁵ Avots: *EU energy and transport in figures 2005 – statistical pocketbook* (ES enerģētika un transports skaitļos 2005. gadā – statistikas uzzīņu grāmata).

⁶ Lēmums Nr. 1346/2001/EK, ar ko groza Lēmumu Nr. 1692/96/EK attiecībā uz jūras ostām, iekšējām ostām un kombinētā transporta termināliem un III pielikuma 8. projektu (OV L 185, 6.7.2001., 1. lpp.).

Eiropas Parlaments un Padome 2004. gada aprīlī ar Lēmumu Nr. 884/2004/EK⁷, ar ko groza Lēmumu Nr. 1692/96/EK, pieņēma pārskatītās pamatnostādnes. Grozītajās pamatnostādnēs lielāka prioritāte tika piešķirta galvenajiem projektiem un ierobežotie resursi galvenokārt tika vērsti uz projektiem, kas ir Eiropas interesēs, – piemēram, pārrobežu posmi un dabiski šķēršļi, – un pabeigšanas termiņš tika noteikts 2020. gadā.

Atbilstīgi vispārējam mērķim nodrošināt personu un preču ilgtspējīgu mobilitāti turpmāk jāizveido sistēma, lai veicinātu jūras maģistrāļu attīstību starp dalībvalstīm nolūkā samazināt autoceļu noslogotību un/vai uzlabot piekļuvi valstu nomalēm un salu apgabaliem.

ĪSTENOŠANA

Šā ziņojuma sagatavošanas gaitā tika veikta *TEN-T* īstenošanai 2002. un 2003. gadā piešķirto līdzekļu analīze sadalījumā pa projektiem un pa dalībvalstīm, īpašu uzmanību pievēršot prioritārajiem projektiem. Lai pārraudzītu *TEN-T* tīkla attīstību, ir izstrādāta investīciju un *TEN-T* faktiskās izvēršanas prognoze laika posmam no 2004. līdz 2020. gadam.

Kopējās investīcijas *TEN-T* tīklā ES-27 valstīs divu gadu laika posmā no 2002. līdz 2003. gadam bija aptuveni 82 miljardi EUR.

TEN-T investīciju avotu vispārējs novērtējums par minēto laika posmu atklāj, ka valsts budžeta finansējums veidoja aptuveni 78 %, kas nepārprotami ir lielākā daļa no investīcijām *TEN-T* tīklā laika posmā no 2002. līdz 2003. gadam, – kopā ar EIB aizdevumiem šie divi līdzekļu avoti veidoja vairāk nekā 90 % no investīcijām *TEN-T* tīklā.

1. NODAĻA

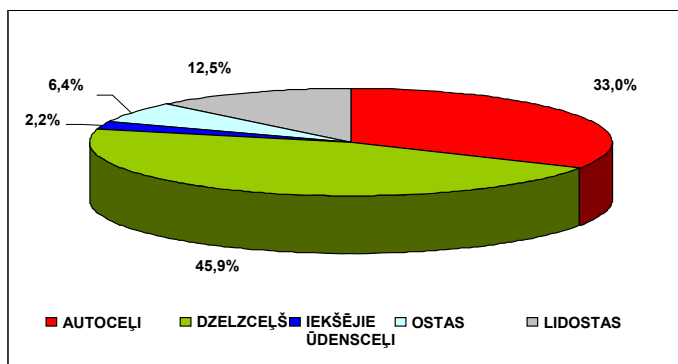
1.1. Īstenošanas procesa vispārējs raksturojums

Kopējās investīcijas *TEN-T* tīklā ES-27 valstīs bija 38,5 miljardi EUR 2002. gadā un 43,8 miljardi EUR 2003. gadā.

Sadalījumā pa transporta veidiem investīcijas laika posmā no 2002. līdz 2003. gadam galvenokārt tika vērstas uz dzelzceļa tīklu (46 %), kā arī autoceļiem (33 %), lidostām (12 %), ostām (6 %) un iekšējiem ūdensceļiem (2 %). Šis sadalījums salīdzinājumā ar laika posmu no 1998. līdz 2001. gadam nav būtiski mainījies.

⁷

Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 29. aprīļa Lēmums Nr. 884/2004/EK par grozījumiem Lēmumā Nr. 1692/96/EK par Kopienas pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai, OV L 201, 7.6.2004.



2. attēls. Investīcijas sadalījumā pa transporta veidiem 2002. un 2003. gadā.

1.2. Īstenošana sadalījumā pa transporta veidiem un nozarēm

1.2.1. TEN-T autoceļu tīkls

Pamatnostādnēs TEN-T autoceļu tīkls definēts kā tīkls, ko veido automaģistrāles un citi augstas kvalitātes autoceļi. TEN-T autoceļu tīkla garums, ņemot vērā gan jau esošos, gan plānotos autoceļus, ES-27 valstīs ir aptuveni 95 700 km – no tiem 74 500 km esošie un 21 200 km plānotie autoceļi.

Kopējās investīcijas TEN-T autoceļu tīklā ES-27 valstīs bija 11,53 miljardi EUR 2002. gadā un 15,61 miljards EUR 2003. gadā (kopā 27,14 miljardi EUR laika posmā no 2002. līdz 2003. gadam). Salīdzinājumā ar investīciju apjomu iepriekšējos gados investīciju vidējā gada summa autoceļu jomā laika posmā no 2002. līdz 2003. gadam nedaudz palielinājās.

1.2.2. TEN-T dzelzceļa tīkls

TEN-T dzelzceļa tīkla kopējais garums ES-27 valstīs 2003. gadā bija aptuveni 83 300 km. Ātrgaitas dzelzceļa līnijas kopā ar jaunām un modernizētām līnijām 2003. gadā veidoja 9 600 km, un parastā dzelzceļa līnijas – 73 700 km.

Kopējās investīcijas TEN-T dzelzceļa tīklā ES-27 valstīs bija 18,82 miljardi EUR 2002. gadā un 18,92 miljardi EUR 2003. gadā (kopā 37,74 miljardi EUR laika posmā no 2002. līdz 2003. gadam).

1.2.3. TEN-T iekšējo ūdensceļu tīkls

TEN-T iekšējo ūdensceļu tīklu veido upes, kanāli un dažādi atzarojumi un posmi, kas tos savieno. Ūdensceļiem, kuri ietilpst šajā tīklā, jāatbilst obligātajiem tehniskajiem parametriem, kas noteikti IV kategorijas ūdensceļiem. Pa tiem var braukt kuģi un stumjamas liellaivas, kuru garums ir 80-85 m un platums 9,50 m.

ES-27 valstīs, kurās ir iekšējie ūdensceļi, kas ietilpst TEN-T iekšējo ūdensceļu tīklā, ir Austrija, Beļģija, Somija, Francija, Vācija, Itālija, Luksemburga, Nīderlande, Portugāle, Čehija, Ungārija, Lietuva, Polija, Slovākija, Bulgārija un Rumānija.

Esošo⁸ *TEN-T* iekšējo ūdensceļu tīkla kopējais garums ES-27 valstīs 2003. gadā bija aptuveni 14 100 km. Tīkla galvenās asis ir Reīna, Maina un Donava. Donava ir viena no vissvarīgākajām tīkla daļām ES-10 un ES-2 valstīs.

Kopējās investīcijas *TEN-T* iekšējo ūdensceļu tīklā ES-15 valstīs bija 892 miljoni EUR 2002. gadā un 943 miljoni EUR 2003. gadā (kopā 1 835 miljoni EUR laika posmā no 2002. līdz 2003. gadam).

1.2.4. *TEN-T ostas*

Eiropas Parlaments un Padome 2001. gada 22. maijā pieņēma Lēmumu Nr. 1346/2001/EK⁹, ar ko groza 1996. gadā pieņemtās pamatnostādnes attiecībā uz jūras ostām, iekšējām ostām un kombinētā transporta termināliem un III pielikuma 8. projektu. Lēmumā teikts, ka savstarpējā savienojuma punkti, tostarp jūras ostas, iekšējās ostas un kombinētā transporta termināli, ir priekšnoteikums dažādu transporta veidu integrēšanai kombinētā transporta tīklā.

Kopējās investīcijas *TEN-T* ostās ES-27 valstīs bija 2,66 miljardi EUR 2002. gadā un 2,64 miljardi EUR 2003. gadā (kopā 5,30 miljardi EUR laika posmā no 2002. līdz 2003. gadam).

1.2.5. *TEN-T lidostas*

TEN-T lidostu tīklu veido aptuveni 350 lidostas. No tām 60 lielākās lidostas apkalpo vairāk nekā 80 %¹⁰ visu pasažieru un vairāk nekā 90 % ārpuskopienas starptautiskās satiksmes.

Kopējās investīcijas *TEN-T* lidostās ES-27 valstīs bija 4,55 miljardi EUR 2002. gadā un 5,73 miljardi EUR 2003. gadā (kopā 10,28 miljardi EUR laika posmā no 2002. līdz 2003. gadam). Tā kā 2001. gadā tika pabeigta Malpensas lidosta, kas ir prioritārais projekts Nr. 10, investīciju vidējā gada summa laika posmā no 2002. līdz 2003. gadam samazinājās salīdzinājumā ar datiem par 2000. un 2001. gadu.

1.2.6. *Kombinētā transporta tīkls*

Eiropas kombinētā transporta tīklu veido dzelzceļa līnijas un iekšējie ūdensceļi, kas ir piemēroti kombinētajam transportam, un jūras transporta līnijas, pa kurām var veikt kravu pārvadājumus lielā attālumā, kā arī kombinētā transporta termināli, kas aprīkoti ar iekārtām, ar kuru palīdzību var veikt pārkraušanu starp dzelzceļa, iekšējo ūdensceļu, jūras un autotransportu. Tajā ietilpst arī viss attiecīgais ritošais sastāvs. Kombinētais transports ir iekļauts ar mērķi uzsvērt transporta tīkla multimodālās iezīmes.

1.2.7. *Satiksmes vadības un navigācijas sistēmas*

TEN-T pamatnostādnēs iekļauta tālvadības infrastruktūra satiksmes vadības sistēmām un satiksmes informācijas pakalpojumiem, kā mērķis ir nodrošināt pakalpojumu savstarpēju izmantojamību un nepārtrauktību pārrobežu mērogā.

⁸ Dati par jaunveidojamiem vai plānotiem iekšējiem ūdensceļiem nav iekļauti datos par pašreiz esošo iekšējo ūdensceļu tīklu.

⁹ Skatīt parindi Nr. 6.

¹⁰ Skatīt parindi Nr. 5.

Eiropas Komisija sadarbībā ar visu dalībvalstu pārstāvju augsta līmeņa darba grupu izstrādāja Autotransporta tālvadības rīcības programmu, ko 1997. gadā apstiprināja Ministru padome. Šajos priekšlikumos, kas attiecas uz pētniecības un attīstības, tehniskās saskaņošanas, koncentrēšanas un koordinācijas, finanšu un likumdošanas jautājumiem, ir noteiktas piecas prioritārās jomas: uz satiksmes ziņojumu kanālu *RDS-TMC* pamatoti informācijas pakalpojumi, elektroniska maksas iekasēšana, satiksmes datu apmaiņa/informācijas vadība, cilvēka un mašīnas saskarne (*HMI*) un sistēmas arhitektūra. Citi prioritārie lietojumi saistīti ar informāciju un vadību pirms brauciena un brauciena laikā, starppilsētu un pilsētas satiksmes vadību, nodrošināšanu un kontroli, kolektīvo transportu, modernām transportlīdzekļu drošuma/kontroles sistēmām un transportlīdzekļu komerciālu izmantošanu.

Baltajā grāmatā par transporta politiku, kas publicēta 2001. gadā, tika paziņots arī, ka Komisija ierosinās direktīvu par nodevu iekasēšanas sistēmu savstarpēju izmantojamību, lai atbalstītu vispārējo cenu noteikšanas politiku, kas jāizstrādā laikā no 2001. līdz 2010. gadam. Šī direktīva – Direktīva par ceļu lietotāju nodokļa elektronisko iekasēšanas sistēmu savstarpēju izmantojamību Kopienā¹¹ – ir sevišķi svarīga Eiropas ceļu tīkla (*TERN*) savstarpējai izmantojamībai un pakalpojumu nepārtrauktībai.

2. NODAĻA

2.1. Horizontālie jautājumi

2.1.1. Savstarpēja izmantojamība

Viens no galvenajiem *TEN-T* mērķiem ir valstu transporta tīklu savstarpēja izmantojamība. Dzelzceļa tīklu savstarpējas izmantojamības jomā jāiekļauj valstu parastā un ātrgaitas dzelzceļa sistēmas, lai starptautiskos pakalpojumus padarītu efektīvākus un tādējādi – konkurētspējīgus. Lielāka savstarpēja izmantojamība, t.i., iespēja vilcieniem šķērsot valstu robežas bez vajadzības apstāties vai tehnisku atšķirību izlīdzināšana, būtiski uzlabo transporta darbību un samazina darbības izmaksas.

2.1.2. Pētniecība un attīstība

Pētniecība un attīstība ir viens no plašajiem pasākumiem, uz ko attiecas *TEN-T* pamatnostādnes. Saskaņā ar Piekto pamatprogrammu (1998. līdz 2002. gads) un Sesto pamatprogrammu (2002. līdz 2006. gads) pētniecības, tehnoloģiju attīstības un demonstrācijas jomā tika uzsāktas vairākas nozīmīgas individuālas un īpašas programmas, piemēram, saistībā ar ilgtspējīgu mobilitāti un jauktām transporta sistēmām, sauszemes transportu un jūras tehnoloģijām, efektīvām enerģētikas sistēmām un iedzīvotājiem sniegtajiem pakalpojumiem.

Transporta pētniecības programma jo īpaši devusi ieguldījumu ES politikā attiecībā uz Eiropas transporta tīklu, nodrošinot atbalstu investīciju programmas plānošanai un finansēšanai un jaunas infrastruktūras un pakalpojumu attīstībai. Ir izstrādāta novērtēšanas metodika un programmatūras rīki, lai palīdzētu politikas veidotājiem novērtēt dažādu infrastruktūras plānu ietekmi. Novērtēti arī jauni risinājumi transporta tīklu un terminālu efektīvai darbībai.

¹¹ Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 29. aprīļa Direktīva 2004/52/EK par ceļu lietotāju nodokļa elektronisko iekasēšanas sistēmu savstarpēju izmantojamību Kopienā (dokuments attiecas uz EEZ), OV L 166, 30.04.2004.

2.1.3. Vides aizsardzība

Ilgspējīga vides attīstība un aizsardzība ir svarīgs jautājums, kas aptver daudzas jomas un ir lielā mērā saistīts gan ar *TEN-T* tīkla attīstību, gan arī ar dažādiem horizontāliem jautājumiem. Attiecībā uz dažādiem ar transportu saistītiem vides jautājumiem jau ir spēkā starptautiskas saistības, standarti un ieteikumi.

Pamatnostādņu Lēmuma Nr. 1692/96/EK 8. pantā ir teikts, ka projektu izstrādāšanā un izpildē dalībvalstīm ir jāņem vērā vides aizsardzība, novērtējot, kā iespaidos vidi kopējas ieinteresētības projekti, kuri jāīsteno atbilstīgi Direktīvai 85/337/EEK un, piemērojot Direktīvu 92/43/EEK.

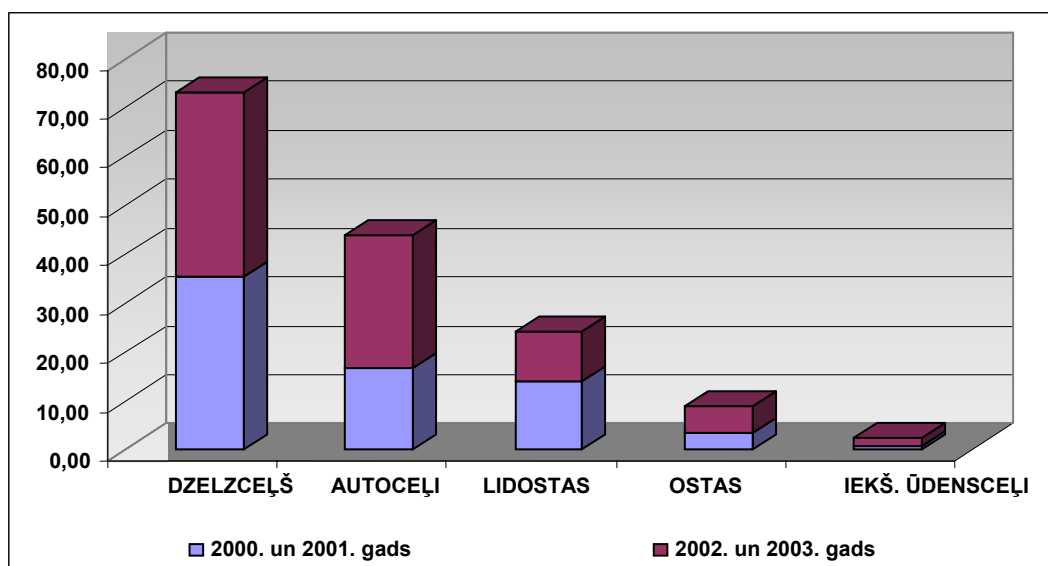
Dalībvalstīm šāda vides novērtējuma rezultāti jāņem vērā, sagatavojot projektus, tostarp projektus, kas attiecas uz Eiropas tīkliem. Tiesību normas par stratēģisku vides novērtējumu Kopienā noteica ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 27. jūnija Direktīvu 2001/42/EK par noteiktu plānu un programmu ietekmes uz vidi novērtējumu. Dalībvalstīm minētā direktīva bija jātransponē valsts tiesību aktos līdz 2004. gada jūlijam. Direktīvu piemēro visiem ar transportu saistītiem plāniem un programmām, no kā izriet nākotnes plāni un programmas.

3. NODAĻA

3.1. Vispārējs novērtējums par *TEN-T* īstenošanu laika posmā no 2002. līdz 2003. gadam

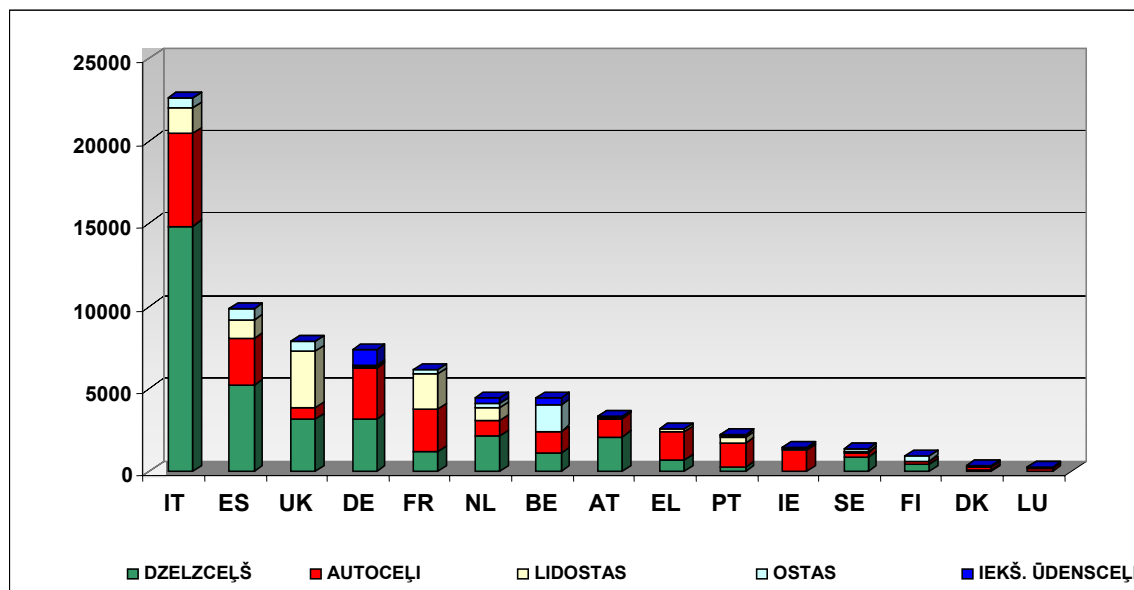
Kopējās investīcijas *TEN-T* tīklā ES-27 valstīs laika posmā no 2002. līdz 2003. gadam bija 82,3 miljardi EUR.

Lielākais investīciju apjoms tika vērsts uz dzelzceļa tīklu (aptuveni 38 miljardi EUR), kā arī autoceļiem (aptuveni 27 miljardi EUR) un lidostām (aptuveni 10 miljardi EUR).

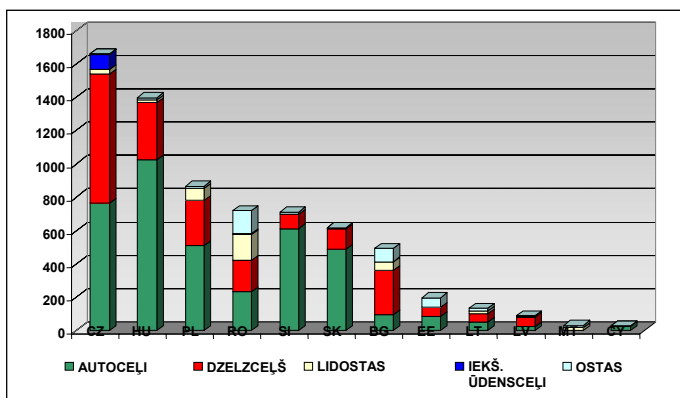


3. attēls. Investīcijas *TEN-T* tīklā ES-27 valstīs 2000. un 2001. gadā salīdzinājumā ar investīcijām 2002. un 2003. gadā, miljardos EUR.

Valstis ar vislielāko investīciju apjomu laika posmā no 2002. līdz 2003. gadam bija Itālija (22,56 miljardi EUR), Spānija (9,88 miljardi EUR), Apvienotā Karaliste (7,91 miljards EUR), Vācija (7,39 miljardi EUR) un Francija (6,20 miljardi EUR).



4. attēls. Investīcijas *TEN-T* tīklā sadalījumā pa valstīm un transporta veidiem ES-15 valstīs 2002. un 2003. gadā, miljonos EUR.



5. attēls. Investīcijas *TEN-T* tīklā sadalījumā pa valstīm un transporta veidiem ES-10 un ES-2 valstīs 2002. un 2003. gadā, miljonos EUR.

ES-10 un ES-2 valstis ar vislielāko investīciju apjomu laika posmā no 2002. līdz 2003. gadam bija Čehija (1,66 miljardi EUR), Ungārija (1,40 miljardi EUR) un Polija (0,87 miljardi EUR).

3.2. Prioritārie projekti

Eiropas transporta tīklā ietilpst daudzi vispārējas intereses projekti. Tomēr daži projekti, ņemot vērā to mērogu, nozīmīgumu starptautiskās tirdzniecības veicināšanā un ES kohēzijas pastiprināšanā vai apjomu, kādā tie varētu palīdzēt novirzīt tālsatiksmes plūsmu uz videi draudzīgiem transporta veidiem, Eiropas Savienībai ir sevišķi svarīgi.

1996. gada pamatnostādņēs¹² iekļauti 14 prioritārie projekti, kas jāpabeidz līdz 2010. gadam. Eiropas Parlaments un Padome 2004. gada 29. aprīlī pieņēma 2004. gada pamatnostādnes¹³, kurās iekļauti 30 prioritārie projekti, kas jāpabeidz līdz 2020. gadam.

Līdz 2003. gada beigām tika pabeigti trīs prioritārie projekti:

- PP9 Dzelzceļa ass Korka-Dublina-Belfāsta-Stranrēra (Īrija, AK) no 1989. līdz 2001. gadam,
- PP10 Malpensas lidosta (Milāna, Itālija) no 1995. līdz 2001. gadam,
- PP11 Ērezunda fiksētais savienojums (Dānija, Zviedrija) no 1992. līdz 2001. gadam.

Investīcijas prioritārajos projektos 2004. gada beigās sasniedza 88,5 miljardus EUR. Atlikusī investīciju summa šajos projektos laika posmā no 2005. līdz 2020. gadam ir aptuveni 252 miljardi EUR. Tādējādi kopējās investīcijas un investīcijas prioritārajos projektos saskaņā ar dalībvalstu 2004. gadā paziņoto informāciju visā laika posmā no 1996. līdz 2020. gadam sasniegs aptuveni 340 miljardus EUR. Ja dalībvalstis arī turpmāk veiks investīcijas galvenokārt prioritārajos projektos, šos projektus varētu pabeigt līdz 2020. gadam.

3.3. Finansējuma avoti

Papildus valsts (valsts iestāžu) finansējumam zināmu daļu investīciju *TEN-T* tīklā līdzfinansē no dažādiem Kopienas finansējuma avotiem, piemēram, no *TEN-T* budžeta, Kohēzijas fonda, Eiropas Reģionālās attīstības fonda (ERAF), Pirmspievienošanās struktūrpolicies instrumenta (*ISPA*) līdzekļiem, un no Eiropas Investīciju bankas (EIB) piešķirtajiem līdzekļiem. Šiem finansiālā atbalsta avotiem ir noteikti konkrēti atbilstības kritēriji, mērķi un finansēšanas noteikumi. Ierobežots skaits projektu, galvenokārt lidostu un ostu jomā, saņem finansējumu no privātā sektora.

3.3.1. *TEN-T budžets*

Laika posmā no 2002. līdz 2003. gadam *TEN-T* budžeta finansējuma kopsumma bija 1,19 miljardi EUR. Atbilstīgi *TEN-T* pamatnostādņēm lielākā daļa finansējuma piešķirta dzelzceļa nozarei, veidojot 49,6 % no kopējā *TEN-T* atbalsta šajā laika posmā. Bez tam laika posmā no 2002. līdz 2003. gadam tika atkārtoti uzsvērts globālo satelītu navigācijas sistēmu (*GNSS*) nozīmīgums. *Galileo* sistēmai tika piešķirti kopā 250 miljoni EUR (21,0 %) un vēl 52,4 miljoni EUR (4,4 %) tika piešķirti Eiropas Ģeostacionārās navigācijas pārklājuma dienesta (*EGNOS*) projektam.

3.3.2. *Eiropas Reģionālās attīstības fonds (ERAF)*

No ERAF 2002. un 2003. gadā sniedza atbalstu investīcijām *TEN-T* infrastruktūrā jomās, kurās ir tiesības saņemt finansējumu atbilstīgi 1. un 2. mērķim. Pretstatā citiem Kopienas fondiem ERAF pārvaldība ir decentralizēta un atstāta dalībvalstu pārziņā. Atbilstīgi regulām, kas attiecas uz laika posmu no 2000. līdz 2006. gadam, Kopienas datu reģistrā nav iespējas nodalīt pa gadiem izmaksas, kuras ir saistītas ar *TEN*, un izmaksas, kuras nav saistītas ar *TEN*, piemēram, transporta jomā. Tāpēc detalizēti un precīzi dati par ERAF ieguldījumu *TEN*

¹² Skatīt parindi Nr. 1.

¹³ Skatīt parindi Nr. 7.

projektos šobrīd nav pieejami, un visi norādītie dati uzskatāmi par vislabākajiem pieejamiem aptuvena aprēķina rezultātiem.

Pamatojoties uz piešķirumiem 2000. līdz 2006. gadam (1. un 2. mērķis), kas paredzēti dalībvalstu programmdokumentos, tiek lēsts, ka kopējie piešķirumi no ERAF visām investīcijām transporta jomā visam laika posmam ir 34,1 miljards EUR, ieskaitot gan izmaksas, kuras ir saistītas ar *TEN*, gan izmaksas, kuras nav saistītas ar *TEN*.

3.3.3. *Kohēzijas fonds*

Kohēzijas fonda kopējais budžets 2000. līdz 2006. gadā ir 28,2 miljardi EUR, un aptuveni puse no tā piešķirta projektiem transporta jomā ar būtisku nozīmi *TEN-T* tīkla attīstībā. Laika posmā no 2002. līdz 2003. gadam aptuveni 3,03 miljardi EUR no Kohēzijas fonda tika piešķirti transporta infrastruktūras projektiem Grieķijā, Portugālē, Spānijā un Īrijā¹⁴.

3.3.4. *ISPA finansējums*

Atbalstot investīcijas transporta un vides jomās, kas ir Kopienas prioritārās jomas, Pirmspievienošanās struktūrpolicies instrumenta (*ISPA*) līdzekļi tika piešķirti, lai veiktu sagatavošanās darbus Centrāleiropas un Austrumeiropas kandidātvalstīs. Attiecībā uz transporta infrastruktūras projektiem no *ISPA* līdzekļiem atbalstīja transporta infrastruktūras izveidi un rehabilitāciju un tās integrāciju ES transporta tīklos. *ISPA* kopējais ieguldījums transporta projektos 2002. un 2003. gadā bija 1,06 miljardi EUR.

3.3.5. *Eiropas Investīciju bankas aizdevumi*

EIB finansē daudzus *TEN-T* projektus, ja sekmīgi veikts šo projektu tehnisko, finanšu un vides aspektu novērtējums un ja šie projekti atbilst ES mērķiem.

EIB aizdevumu galvenā iezīme ir tāda, ka ar tiem var segt līdz 50 % no projekta izmaksām; cita priekšrocība salīdzinājumā ar vairākuma komercbanku piedāvājumu ir tāda, ka EIB aizdevumiem ir ilgāks termiņš. Bez tam EIB aizdevumus dod, nepieprasot par katru projektu konkrētu riska prēmiju, jo EIB prasība ir, lai par aizdevumu tiktu iesniegta garantija.

EIB aizdevumi 2002. un 2003. gadā sasniedza aptuveni 12 miljardus EUR, un EIB ir gatava sniegt aizdevumus aptuveni 50 miljardu EUR apmērā *TEN-T* projektiem laika posmā no 2004. līdz 2010. gadam.

3.3.6. *Finansējuma avotu vispārējs novērtējums*

Var secināt, ka valsts budžeta finansējums veidoja ievērojami lielāko daļu no investīcijām *TEN-T* tīklā laika posmā no 2002. līdz 2003. gadam. Kopā ar privātā sektora finansējumu tas veidoja aptuveni 78 % no investīciju kopsummas *TEN-T* infrastruktūrā. Lai gan privātā sektora finansējuma precīzu summu ir grūti noteikt (jo ir sarežģīti iegūt datus par investīcijām infrastruktūrā privātajā sektorā (piemēram, ostās un lidostās)), tomēr kopumā tas veido salīdzinoši nelielu daļu.

¹⁴ Avots: Eiropas Komisija; 2002. gada ziņojums par Kohēzijas fondu, COM (2003) 697, un 2003. gada ziņojums par Kohēzijas fondu, COM (2004) 766.

Tādējādi valsts budžeta finansējums joprojām ir galvenais finansējuma avots ar *TEN-T* saistītiem projektiem.

EIB finansiālais atbalsts laika posmā no 2002. līdz 2003. gadam bija otrais lielākais finansējuma avots, jo aizdevumos tika izsniegti gandrīz 12 miljardi EUR (14,6 %). No citiem Kopienas finansējuma avotiem (Kohēzijas fonds, ERAF, *ISPA* un *TEN-T* budžets) saņemtais finansējums bija samērā neliels, un tā procentuālā daļa svārstījās no 1,2 % (ERAF), 1,3 % (*ISPA*), 1,4 % (*TEN-T* budžets) līdz 3,7 % (Kohēzijas fonds).

1. tabula. *TEN-T* finansējuma avotu sadalījums, miljonos EUR.

	2002.	2003.	2002.-2003.	%
<i>TEN-T</i> budžets	563,4	626,6	1 190,0	1,4 %
<i>ISPA</i>	539,1	524,7	1 063,8	1,3 %
Kohēzijas fonds	1 504,6	1 526,1	3 030,7	3,7 %
EIB	5 897,8	6 090,9	11 988,7	14,6 %
ERAF (aptuvenus aprēķins)	500,0	500,0	1 000,0	1,2 %
Valsts budžeta un privātā sektora finansējums	29 540,4	34 474,4	64 014,8	77,8 %
Kopā	38 545,3	43 742,7	82 288,0	100,0 %

SECINĀJUMI

Kopējās investīcijas *TEN-T* tīklā ES-27 valstīs divu gadu laikā no 2002. līdz 2003. gadam pierādīja, ka investīciju vidējā gada summa *TEN-T* tīklā salīdzinājumā ar 2000. un 2001. gadu ir palielinājusies.

Tomēr šo investīciju summas ir aprēķinātas, izmantojot nemainīgas cenas un apspriežoties ar dalībvalstu pārstāvjiem, tādēļ ir skaidrs, ka aptuvenie aprēķini par investīcijām *TEN-T* tīklā var būt maldinoši. Piemēram, Itālijā *TEN-T* attīstībai iztērēti vairāk nekā 22 miljardi EUR, jo 2002. un 2003. gadā investīcijas tika veiktas ļoti intensīvi. Investīciju vidējā gada summa šajos divos gados bija gandrīz divkārtīga salīdzinājumā ar sešiem iepriekšējiem gadiem. Turklāt šie 22 miljardi EUR veido vairāk nekā 25 % no investīciju kopsummas ES-27 valstīs. Ņemot vērā šo faktu un detalizētāk izanalizējot investīcijas, ir skaidri redzams, ka investīciju kopsumma sadalījumā pa valstīm un salīdzinājumā ar IKP attīstību, jo īpaši ES-15 valstīs, ir samazinājusies. Piemēram, Dānijā tikai 0,09 % no IKP tika izlietoti *TEN-T* tīkla attīstībai, toties Slovēnijā šim nolūkam atvēlēti 1,46 % no IKP.

Attiecībā uz finansējumu var secināt, ka valsts budžeta finansējums joprojām veidoja ievērojami lielāko daļu no investīcijām *TEN-T* tīklā. Lai atvieglotu ierobežotā Kopienas finansējuma optimālu izmantojumu un veicinātu konkrētu projektu, jo īpaši pārrobežu projektu, saskaņotu īstenošanu, Komisija pēc vienošanās ar attiecīgajām dalībvalstīm un pēc apspriešanās ar Eiropas Parlamentu ir iecēlusi „Eiropas koordinatorus”. Eiropas koordinatori

rīkojas Komisijas vārdā un uzdevumā, un to darbībai jāpātrina vispārējas intereses projektu īstenošana.

Pašlaik tiek īstenoti 30 prioritārie projekti starptautiskās satiksmes jomā, kuri kopumā jāpabeidz līdz 2020. gadam. Tādējādi investīciju gada apjoms 2002. un 2003. gadā bija aptuveni 40 miljardi EUR. Tā saucamo „šauro vietu” novēršana, jo īpaši pārobežu posmos, vēl arvien nenotiek pietiekami strauji, un šis process ir jāuzlabo.