



EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 21.3.2007
COM(2007) 135 galīgā redakcija

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS

Eiropas komunikāciju tīkli: uz integrētu pieeju

{SEC(2007) 374}

Saturs

1.	Ievads	3
2.	Eiropas komunikāciju tīklu stāvoklis 2006. gada beigās	3
2.1.	Eiropas transporta tīkli	3
2.2.	Eiropas enerģijas tīkli.....	5
2.3.	Eiropas telekomunikāciju tīkli	6
3.	Vadības grupas izskatītie aspekti	7
3.1.	Eiropas komunikāciju tīklu sinerģijas.....	7
3.2.	Vides aizsardzība un Eiropas komunikāciju tīkli.....	8
3.3.	Izmantot jaunās tehnoloģijas Eiropas transporta tīklā	9
3.4.	Eiropas komunikāciju tīklu finansējums.....	10
3.4.1.	Līdzekļu kombinēšana	11
3.4.2.	Prioritāro projektu finansējums.....	12
3.4.3.	Publiskās un privātās partnerības	12
4.	Secinājumi.....	15

1. IEVADS

Izvērst, savienot, labāk iekļaut un labāk saskaņot Eiropas enerģijas, transporta un telekomunikāciju infrastruktūru attīstību ir ambiciozi mērķi, kas atrodami Līgumā¹ un izaugsmes un nodarbinātības pamatnostādnes².

Eiropas transporta, enerģijas un telekomunikāciju tīkli ir kā asinsrites sistēma mūsu ekonomikai. Ja tiem iet slikti, tad slikti iet konkurētspējai. To attīstība ir svarīga šīs Komisijas darba plānā par izaugsmi un nodarbinātību.

Eiropas komunikāciju tīkli (EKT) labvēlīgi ietekmē arī Eiropas Savienības konkurētspēju ar tādiem industriāliem Eiropas Savienības neatkarībai stratēģiski svarīgiem projektiem kā *GALILEO*, *ERTMS* un *SESAR*. Eiropas komunikāciju tīkli atļauj atvieglot informācijas un komunikāciju tehnoloģiju izplatīšanu un to produktīvu izmantošanu ar telekomunikāciju tīkliem un drošu apgādi pa enerģijas tīkliem. Jāpiebilst, ka, resursu ilgtspējīga izmantošana ir būtisks EKT politikas elements, jo videi vairsaudzīgākās metodes ieņem īpašu vietu prioritāro projektu vidū.

Pēc priekšsēdētāja lūguma Komisija 2005. gada 20. jūlijā izveidoja vadības grupu, kurā ietilpst tie kolēģijas locekļi, kas visciešāk saistīti ar Eiropas komunikāciju tīklu problēmām.

Transporta komisāra vadītajā grupā ir iekļauti komisāri, kas atbildīgi par informācijas sabiedrību, vidi, ekonomikas un monetārajām lietām, reģionu politiku, finanšu un budžeta plānošanu, iekšējo tirgu un enerģiju.

Šī grupa tika pilnvarota definēt kopīgu pieeju dažādo Kopienas darbību labākai saskaņošanai, lai atbalstītu Eiropas transporta, enerģijas un telekomunikāciju tīklu veidošanu.

Šis paziņojums norāda situāciju katrā no trim Eiropas komunikāciju tīkliem: transporta, enerģijas un telekomunikāciju tīklā. Pēc tam tas pievēršas specifiskākiem aspektiem, kas izskatīti vadības grupas sanāksmēs.

2. EIROPAS KOMUNIKĀCIJU TĪKLU STĀVOKLIS 2006. GADA BEIGĀS

Eiropas komunikāciju tīklu attīstība ir būtisks elements iekšējā tirgus veidošanai un ekonomikas un sociālās kohēzijas nostiprināšanai. Šim nolūkam Kopienas darbībai jāatbalsta savstarpēja valstu tīklu savienojamība un savietojamība, kā arī pieeja šiem tīkliem³.

2.1. Eiropas transporta tīkli

Modernas transporta infrastruktūras, ar ko ātrāk un vieglāk iespējams pārvadāt preces un personas starp dalībvalstīm, ļauj paaugstināt Eiropas Savienības konkurētspēju.

¹ Līguma 154., 155. un 156. pants.

² Izaugsmes un nodarbinātības pamatnostādnes (2005-2008) Nr. 9, 10, 11 un 16.

³ Līguma 154. pants.

Esenes Eiropadomē tika identificēti 14 prioritārie projekti, kas tika iekļauti Eiropas Parlamenta un Padomes pirmajā lēmumā par kopējām Eiropas transporta tīklu pamatnostādņēm 1996. gadā⁴. Šis saraksts tika papildināts 2004. gadā, ņemot vērā ES paplašināšanos ar 10 un pēc tam 12 jaunām dalībvalstīm. Eiropas transporta tīkls šobrīd apvieno 30 prioritāros projektus, kas būtu jāpabeidz līdz 2020. gadam. Jāpiebilst, ka Komisija nesēn pasvītvoja nepieciešamību paplašināt šos Eiropas transporta tīklus arī kaimiņvalstīs⁵.

Šo lielo projektu realizācija iepretim sākotnējiem plāniem ir aizkavējusies. Tomēr svarīgi projekti ir pabeigti vai arī būs pabeigti līdz 2007. gadam: stabils *Oresund* satiksmes savienojums (savienojot Zviedriju ar Dāniju, pabeigts 2000. gadā), *Malpensa* lidosta (Itālijā, pabeigta 2001. gadā.), *Betuwe* dzelzceļa līnija (savieno Roterdamu ar Vācijas robežu, pabeigta 2007. gadā), un arī *PBKAL* (ātrvilciens Parīze-Brisele/Brisele-Ķelne-Amsterdama-Londona, pabeigts 2007. gadā.).

Šo 30 projektu skaitā astoņpadsmit ir dzelzceļa projekti, divi – iekšzemes un jūras navigācijas projekti. Prioritāte tika piešķirta videi vairsaudzīgākajiem transporta veidiem.

Eiropas transporta tīklu izveide prasa lielus finanšu ieguldījumus. Tikai prioritāro projektu izveidei nepieciešami 280 miljardus euro lieli ieguldījumi no 600 miljardiem euro, cik izmaksā šis Eiropas tīkls kopumā. Lai ievērotu 2020. gada termiņu, būs nepieciešams ieguldīt 160 miljardus euro tikai prioritāro projektu finansēšanai finanšu plānošanas laika posmā no 2007. līdz 2013. gadam. Divas kartes, kas atrodas šī paziņojuma I pielikumā, parāda 30 prioritāro projektu progresu gan šodien, gan daudzgadu finanšu shēmas beigās 2013. gadā. Šīs kartes skaidri ataino, cik šis tīkls vēl ir nepilnīgs un cik daudz vēl pūļu jāiegulda, lai saistības izpildītu līdz 2013. gadam.

Finanšu plānošanas laika posmā no 2000. līdz 2006. gadam Eiropas Savienība finansiāli piedalījās Eiropas transporta tīkla realizācijā ar trīs šādiem finanšu instrumentiem:

- tika iedalīti 4,2 miljardi euro Eiropas transporta tīkla attīstīšanai finanšu plānošanas laika posmā no 2000. līdz 2006. gadam. Subsīdijas, kas tika piešķirtas, pamatojoties uz pašreizējās Eiropas transporta tīkla finanšu regulas⁶, ļāva līdzfinansēt šos projektus līdz 10% valsts mēroga sektoros un līdz 20% – pārrobežu sektoros;
- Eiropas transporta tīkli saņēma arī Kohēzijas fonda piešķirtos 16 miljardus euro. Eiropas Reģionālās attīstības fonds (ERAF) ieguldīja transportā 34 miljardus euro, no kuriem daļa (ieguldījumi dzelzceļa, ceļu, autoceļu un ostu infrastruktūrās) tika Eiropas transportu tīkliem;
- Eiropas Investīciju bankas (EIB) aizdevumi 37,9⁷ miljardu euro apmērā.

⁴ Lēmums 1692/96/EK, (OV L 228, 9.9.1996).

⁵ COM(2007) 32, 31.1.2007.

⁶ 2004. gada 21. aprīļa Regula (EK) Nr. 807/2004, (OV L 143, 30.4.2004).

⁷ ES-15 (2000-2004) 24 301 miljoni euro + ES-25 (2005-2006): 6 821 un 6 850 miljoni euro.

Daudz gadu finanšu shēmā laika posmam no 2007. līdz 2013. gadam Eiropas transporta tīklu attīstībai tika piešķirti 8,013 miljardi euro. 2006. gada 12. decembrī Padome panāca politisku vienošanos par priekšlikumu regulai⁸, kas nodrošina finansiālo atbalstu Eiropas transporta un enerģijas tīkliem laika posmā no 2007. līdz 2013. gadam. Šis regulas priekšlikums paredz Kopienas līdzfinansējumu 50% līmenī pētījumiem, nosakot maksimālo apjomu 10-30% atkarībā no projekta.

ERAF un Kohēzijas fonds arī turpmāk būs galvenie Kopienas iesaistes avoti Eiropas transporta tīklu projektu līdzfinansēšanā plānošanas laika posmā no 2007. līdz 2013. gadam.

Kohēzijas politikas piedāvātie līdzekļi būs pilnībā jāizmanto, jo liels prioritāro projektu skaits atrodas teritorijās, kas atbilstīgi šai politikai saņems nelielu finansējuma apjomu. Tāpat kā laika posmā no 2000. līdz 2006. gadam vairāki desmiti miljardu euro būs pieejami, lai līdzfinansētu projektus transporta jomā ar dažādiem Eiropas reģionālās politikas finanšu instrumentiem, no kā aptuveni 35 miljardi euro ir no Kohēzijas fonda, kurus būtu jāiegulda galvenokārt prioritārajos projektos. Šo līdzekļu indikatīvais piesaistes līmenis (līdz 85%) palīdz atvieglot projektu finansiālo uzbūvi, kā arī to pabeigšanu saskaņā ar Eiropas transporta tīklu pamatnostādnes paredzēto grafiku. Dalībvalstis, kas var saņemt atbalstu no Kohēzijas fonda, kā arī reģioni, kas var saņemt atbalstu saskaņā ar Eiropas Reģionālās attīstības fonda konverģences mērķi, tiek aicinātas izmantot šos instrumentus, lai realizētu prioritāros projektus savā teritorijā⁹.

Kopumā Kopienas ieguldījums Eiropas transporta tīkla izveidē būtu jākoncentrē uz pārrobežu sektoriem un sašaurinājumiem.

Eiropas Investīciju banka turpinās finansēt transporta infrastruktūras ar aizdevumiem un īpašu garantijas instrumentu, kura budžets ir 500 miljoni euro no EIB pašas līdzekļiem un 500 miljoni euro no Eiropas transporta tīkla budžeta (jeb 6,25% no visa budžeta).

2.2. Eiropas enerģijas tīkli

Kopiena nesēn pieņēma atjauninātas pamatnostādnes par Eiropas enerģijas tīkliem¹⁰. Par Eiropas intereses projektiem tika atzīti 32 projekti attiecībā uz elektrību un 10 projekti attiecībā uz gāzi. Šie projekti ir jārealizē kā prioritāri, jo tie ir nepieciešami, lai izveidotu Eiropas līmeņa enerģētisko tīklu.

Gāzes tīklu jauda ir jāpielāgo, lai nodrošinātu un dažādotu importu no Norvēģijas, Krievijas, Melnās jūras baseina, Vidusjūras un Tuvajiem Austrumiem.

⁸ COM(2006) 245.

⁹ Lēmums 884/2004/EK, 19. panta 2. punkta a) un c) apakšpunkts – (OV L 201, 7.6.2004).

¹⁰ Lēmums 1364/2006/EK, (OV L 262, 22.9.2006).

ES infrastruktūrā līdz 2013. gadam būs jāiegulda vismaz 30 miljardus euro (6 miljardus elektroenerģijas pārvadē, 19 miljardus gāzes vadus un 5 miljardus šķidrās dabas gāzes terminālos), ja tā vēlas īstenot Eiropas enerģijas tīklu pamatnostādņēs izvirzītās prioritātes. Ir aprēķināts, piemēram, ka būs jāizdod aptuveni 700 – 800 miljoni euro gadā, lai tos iepludinātu jo īpaši atjaunojamo enerģijas avotu radītās elektrības tīklā un lai internalizētu neregulāro ražotāju līdzsvarošanas izmaksas. No 2000. līdz 2006. gadam Eiropas enerģijas tīklā no EKT budžeta tika ieguldīti aptuveni 140 miljoni euro. 2007. līdz 2013. gada finanšu shēmā EKT regulā, kas ir apstiprināšanas procesā, paredzēti 155 miljoni euro. Šī summa ir ļoti ierobežota, ņemot vērā problēmas un vajadzības. Šis budžets galvenokārt līdzfinansēs izpēti. Būs nepieciešams Eiropas Investīciju bankas un kohēzijas politikas papildus finansējums.

Savstarpējās saslēgšanas prioritārā programma, kas pieņemta 2007. gada 10. janvārī, atklāj prioritāro projektu progresu rezultātus un papildus finansēšanas problēmām analizē arī šķēršļus šo projektu realizēšanai. Šī programma ieskicē stratēģiju, kas balstīta uz četrām konkrētām darbībām: vissvarīgāko infrastruktūru uzskaitē, kam ir īpašas grūtības, Eiropas koordinātoru nominēšana, reģionālā līmenī saskaņota plānošana, kā arī atļauju procedūru saskaņošana.

2007. gada 9. marta Eiropadome atbalstīja šo pieeju un īpaši uzsvēra to, cik svarīgi ir panākt tīklu savstarpēju saslēgšanu. Padome atbalstīja Komisijas priekšlikumu nominēt Eiropas koordinātorus un aicināja to iesniegt priekšlikumus, lai uzlabotu lēmumu pieņemšanas administratīvās procedūras.

2.3. Eiropas telekomunikāciju tīkli

Telekomunikāciju pakalpojumu pakāpeniskai atvēršanai konkurencei kopš 1988. gada ir bijušas ievērojamas sekas. Konkurences palielināšanās ir stimulējusi ieguldījumus, jauninājumus, jaunu pakalpojumu parādīšanos un ir veicinājusi nozīmīgu cenu kritumu patērētājiem.

Kopš šo pakalpojumu liberalizācijas telekomunikāciju tīklu izvēršana Eiropā ir galvenokārt komercieguldījumu rezultāts. Neskatoties uz 1999. līdz 2001. gada palēninājumu, ieguldījumi ir bijuši nozīmīgi. 2005. gadā kapitālizdevumi bija lielāki par 45 miljardiem euro, no kuriem 25 miljardi bija stabilām infrastruktūrām, kas nozīmē ikgadēju pieaugumu par vairāk kā 5% jau trešo gadu pēc kārtas.

Ieguldījumi šobrīd tiek koncentrēti uz esošo tīklu modernizāciju, lai pārietu nākošajā paaudzē, uz trešās paaudzes mobilo telefonu un citu bezvadu infrastruktūru izvēršanu un uz ES lauku apvidu aprīkošanu ar platjoslas tehnoloģiju. Ieguldījumi var attiekties uz optisko šķiedru tīklu iekārtošanu, kur celtniecības un ēku iekšienes kabeļu izvilšanas darbu izmaksas ir 70% no kopējiem izvēršanas izdevumiem. Dzelzceļa līniju, ceļu vai enerģijas vadu celtniecība var atvieglot šo tīklu izvēršanu slikti apgādātās teritorijās.

Paziņojums „Atšķirību izlīdzināšana platjoslas pakalpojumu jomā”¹¹ pasvītro pilsētu un lauku teritoriju nevienlīdzību un aicina dalībvalstis veikt konkrētus pasākumus un noteikt mērķus, lai līdz 2010. gadam šīs atšķirības samazinātu. Valsts atbalsts tiek ieteikts tirgus nepietiekamības gadījumā, stingri ievērojot uz telekomunikācijām attiecināmos noteikumus un tiesību aktus valsts atbalsta nozarē. Nākamā plānošanas perioda sākums attiecībā uz kohēzijas un lauku attīstības politiku var būt brīnišķīga iespēja ieguldīt platjoslas infrastruktūrās reģionu un lauku teritorijās.

Nepieciešama esošo infrastruktūru kartogrāfija, lai palīdzētu kompetentajām iestādēm labāk izvērtēt vajadzību pēc infrastruktūrām un apsaimniekot celtniecības darbus. Iestādēm, kas atbildīgas par šībrīža lielajiem projektiem transporta un enerģiju jomā, būtu jāņem vērā telekomunikāciju infrastruktūru nepieciešamība un jāveic attiecīgi pasākumi plānošanas un budžeta jomā, ņemot vērā jau eksistējošās infrastruktūras. Turklāt pastiprināta citu finansējuma avotu koordinēšana (struktūrfondi, Lauku attīstības fonds, EKT līdzekļi, valsts finansējums) ir nepieciešama, lai iedibinātu viendabīgu plānojumu un papildinātu platjoslas segumu.

3. VADĪBAS GRUPAS IZSKATĪTIE ASPEKTI

Eiropas komunikāciju tīklu komisāru vadības grupa ir tikusies jau sešas reizes kopš tās izveides 2005. gada 7. decembrī. Grupa ķērās pie jautājumiem par Eiropas komunikāciju tīklu sinerģiju, par to finansēšanas veidiem un sadali starp dažādiem Kopienas finanšu instrumentiem. Tika apskatītas arī vispārīgākas tēmas (EKT un vide, jaunu Kopienas finanšu instrumentu attīstīšana).

3.1. Eiropas komunikāciju tīklu sinerģijas

Vai Eiropas Savienībai ir lietderīgi atbalstīt kombinētu infrastruktūru celtniecību sevišķi jaunajās dalībvalstīs, kur infrastruktūru nepieciešamība ir liela?

Dzelzceļu un autoceļu kombinācija ir jau parādījusi sevi vislabākajā gaismā¹² – iespējams izmantot mazāk vietas, veikt kopīgus celtniecības darbus, mazāka vizuālā ietekme un mazāka ainavas fragmentācija, kopīgo infrastruktūru ietekmes samazināšanas pasākumi (aizsardzība pret troksni, viadukti dažādiem dzīvniekiem). Ar kombinētajām infrastruktūrām pastāv reālas iespējas samazināt izmaksas un ietekmi uz vidi.

Tika veikta izpēte par jaunu kombināciju iespējamo attīstību¹³ (izvilkt augstsprieguma līniju caur dzelzceļa tuneli, pievienot telekomunikāciju kabeļus dzelzceļa līnijai). Tika analizēta tehniskā iespējamība, ietekme uz projektu dārdzību un procedūru sarežģītība. Secinājumi ir šādi.

¹¹ Komisijas paziņojums COM(2006) 129, 20.3.2006.

¹² Dažas dalībvalstis ir padarījušas obligātu šādas sinerģijas meklēšanu, piemēram, Vācijā (*Bundesnaturschutzgesetzes, Par.2, Bündelungsgebot*).

¹³ Eiropas komunikāciju tīklu sinerģija, potenciālo sinerģijas ietekmes vietu izvērtēšana, *ECORYS*, 2006. gada augusts.

Izņemot gāzes vadu kombinēšanu ar citām infrastruktūrām, kā tehniskā izpilde liekas sarežģīta, ņemot vērā nepieciešamā drošības perimetra lielumu, pastāv reāls izdevīgums savstarpēji kombinēt pārējos Eiropas komunikāciju tīklus. Telekomunikāciju un transporta tīklu sinerģijas liekas visdaudzsološākās. Katrs transporta tīkls var tikt optimizēts ar savu komunikāciju tīklu, ko izmanto tīkla apsaimniekošanai. Lielākajai daļai dzelzceļu un autoceļu tīklu jau ir šādi komunikāciju tīkli. Dažos gadījumos šo tīklu jauda tiek izmantota citām vajadzībām, piemēram, datu komunicēšanai. Tomēr sistemātiska sinerģiju meklēšana starp infrastruktūras apsaimniekošanas tīkliem un telekomunikāciju tīkliem jau no infrastruktūras celtniecības sākuma joprojām ir reta.

Varētu tikt izpētītas interesantas iespējas, kā sasaistīt elektrības tīklus: ielikt augstsprieguma vadus upju un kanālu krastos/apmalēs, ierobežota sprieguma saslēgumus (2 x 25 kV) uz ātrvilcienu dzelzceļa līnijām, sistemātiskākus apakšzemes augstsprieguma līniju saslēgumus (300 līdz 700 kV) transporta tīklu ceļos. Šie ieteikumi neaizstāj tūlītējo nepieciešamību savienot valstu augstsprieguma tīklus, bet iesaka smalkāku valstu elektrisko tīklu radīšanu tālākā perspektīvā saskaņā ar lielo infrastruktūru projektu realizācijas ilgumu.

Sinerģijas var realizēt arī procedūru līmenī: var kombinēt ietekmes izpēti, plānošanu vai budžeta veidošanu. Paralēli plānot divu veidu infrastruktūras, ko regulē dažādas likumdošanas un budžeta procedūras vai kā lietošanas vai celtniecības garums ir atšķirīgs, tomēr var izrādīties ļoti sarežģīti.

Secinājums

Grupa iesaka turpināt darbu pie dažādajām potenciālajām Eiropas komunikāciju tīklu sinerģijām. Apkopojot visu labāko praksi, tiks izstrādāta rokasgrāmata, lai informētu projektu vadītājus par iespējamajām infrastruktūru sinerģijām.

Sinerģija starp ģeotermiskās enerģijas projektiem un Eiropas transporta tīklu ietvaros ceļamajiem tuneļiem ir jāizpēta prioritāri.

Grupa uzskata, ka ir nepieciešama telekomunikāciju infrastruktūru kartogrāfija un ka telekomunikāciju vajadzības būtu jāņem vērā, ceļot transporta un enerģijas tīklus.

3.2. Vides aizsardzība un Eiropas komunikāciju tīkli

Lisabonas izaugsmes un nodarbinātības stratēģija aicina veicot Eiropas komunikāciju tīklus saskaņā ar ilgtspējīgu attīstību.

Liela daļa no 30 Eiropas transporta tīklu prioritārajiem projektiem dod priekšroku dabai draudzīgiem un mazāk enerģijas patērējošiem transporta veidiem, piemēram, dzelzceļa vai ūdensceļu transportam. Eiropas transporta tīklu pabeigšanai būs pozitīva ietekme uz vidi. Šādā tempā transporta radītās CO₂ gāzes 2020. gadā pārsniegs pašreizējo līmeni par 38%. 30 prioritāro projektu pabeigšana palēninās šo paaugstināšanos par aptuveni 4%, jeb pazeminās CO₂ izplūdi par 6,3 miljoniem tonnu gadā.

Valstu enerģijas tīklu savstarpēja saslēgšana un atjaunojamo enerģijas avotu savienošana ļaus optimizēt jaudas izmantošanu katrā dalībvalstī un tādējādi samazināt ietekmi uz vidi.

Kopienas tiesību akti vides aizsardzības nozarē nosaka stingrus nosacījumus, pēc kādiem lieli projekti ir jārealizē. Uz to skaidri balstās Kopienas pamatnostādnes Eiropas transporta tīkla attīstībai¹⁴. Katra jaunā infrastruktūras programma ir jāpakļauj stratēģiskai vides analīzei¹⁵, un katrs projekts ir jāizvērtē individuāli¹⁶. Šis dubultais pienākums ļauj optimizēt lielo infrastruktūru projektu īstenošanu no vides viedokļa. Tajā pašā laikā šī analīze varētu noderēt kā iespējamo sinerģiju pētījumu lauks.

Papildus šai vides analīzi katram individuālajam projektam ir jāievēro Kopienas tiesību akti attiecībā uz troksni, ūdeni un floras un faunas aizsardzību¹⁷. Ja ir novērojama ietekme uz katru no šiem aspektiem, tad ir jāmeklē alternatīva, lai labāk garantētu vides tiesību aktu ievērošanu. Ja neviena alternatīva sabiedriskas intereses projektam nedod optimālu rezultātu un nav atbilstoša Kopienas tiesību aktiem, tad var pieņemt kompensējošus pasākumus, kas ļauj projektu realizēt, tajā pašā laikā kompensējot tā iespējamo negatīvo ietekmi. II pielikumā izklāstīti apstākļi, kādos šādus pasākumus var apsvērt.

Secinājums

Lai saskaņotu Eiropas transporta tīklu attīstību ar Eiropas Savienības saistību ievērošanu vides tiesību aktu jomā, ir nepieciešama pastiprināta koordinācija starp dažādiem attiecīgajiem Komisijas dienestiem. Šim nolūkam ir izstrādāts un šim paziņojumam pievienots atsaucis dokuments.

3.3. Izmantot jaunās tehnoloģijas Eiropas transporta tīklā

Nesen apstiprinātais starpposma pārskats par Komisijas 2001. gada Balto grāmatu par transporta politiku¹⁸, atzīst jauno tehnoloģiju iespējamo lomu drošas un ilgstošas personu un preču aprites nodrošināšanā. Saskaņā ar pētniecības un attīstības 7. pamatprogrammu (2007–2013) tehnoloģiju jauninājumi transporta jomā dos tiešu ieguldījumu Eiropas prioritāšu īstenošanā konkurētspējas, vides un sociālās politikas jomā.

Visdaudzsološāko prioritāro jomu vidū ir jāmin Viedās transporta sistēmas (*STI*), kas iekļauj informācijas, komunikāciju, navigācijas un izvietojuma tehnoloģijas transporta infrastruktūrās un transportlīdzekļos, nododot tās izmantošanai lietotājiem.

¹⁴ Lēmums 884/2004/EK, 8. pants

¹⁵ Vides stratēģiskā vērtēšana, Direktīva 2001/42/EK par noteiktu plānu un programmu ietekmes uz vidi novērtējumu.

¹⁶ Ietekmes uz vidi novērtēšana, Direktīva (85/337/EEK, grozīta ar 97/11/EK un 2003/35/EK) par dažu sabiedrisku un privātu projektu ietekmes uz vidi novērtējumu.

¹⁷ Putnu direktīva (79/409/EEK), Mājokļu direktīva (92/43/EEK) un Ūdens resursu direktīva (2000/60/EK).

¹⁸ Komisijas paziņojums Eiropas padomei un Parlamentam – Eiropas dinamisma saglabāšana – ilgtspējīga attīstība mūsu kontinentā – Eiropas Komisijas 2001. gadā publicētās Transporta baltās grāmatas vidusposma pārskats - COM(2006) 314.

Ieguldījumus *STI* vajadzētu uzskatīt par stratēģisku pamatelementu visos jaunajos projektos Eiropas transporta tīklu jomā, kā arī esošo tīklu un sakaru modernizācijas projektos. Jāpiebilst, ka *STI* piedāvā darbarīku komplektu transporta veidu kombinēšanas un laba ekoloģiskā stāvokļa sasniegšanai.

STI veiksmīgas izmantošanas piemēru vidū tīklu jomā jāmin ceļu satiksmes kontroles un pārvaldes sistēmas (Eiropas reģionālie projekti no ilgtermiņa orientējošās programmas *TEMPO 2001-2006*), upju navigācijas un kontroles sistēmas (*RIS* - upju informācijas dienests un *SafeSeaNet* tīkls), un Eiropas dzelzceļu satiksmes pārvaldes sistēma (*ERTMS*). Ir sācies darbs saistībā ar tā sauktajām kooperatīvajām sistēmām „no transportlīdzekļa uz transportlīdzekli” vai „no transportlīdzekļa uz infrastruktūru” un precīzās izvietojuma sistēmu („Viedā automobiļa” iniciatīva i2010). Šīs sistēmas ilgtermiņā nesīs uzskatāmi labvēlīgus rezultātus droša un videi saudzīga transporta ieviešanā. Visbeidzot, *GALILEO*, Eiropas satelīta navigācijas projekts lieliski uzlabos navigācijas pakalpojumus, izvietojumu un datēšanu visiem transporta veidiem, līdzko tas sāks darboties 2010. gadā. *STI* iekļauj arī pakalpojumus gala lietotājiem, īpaši informācijas piegādi reālajā laikā par ceļu satiksmi un pārvietošanos (*RTTI*), kas ļauj samazināt brauciena laiku, uzlabot drošību un atbalstīt transporta veidu kombinēšanu.

Par spīti pierādītajām priekšrocībām, Viedās transporta sistēmas un pakalpojumi Eiropā ir gandrīz neeksistējoši vai nepietiekami daudzos reģionos. Laika posmā no 2007. līdz 2013. gadam Eiropai vajadzētu sakoncentrēties uz to izvēšanu plašā mērogā. Pārvaldes iestādēm būtu jāpiedalās jauno tehnoloģiju izmantošanā, lai īstenotu noteiktos mērķus, tādējādi radot pietiekami plašu tirgu jaunajiem *STI* produktiem.

Secinājums

Grupa uzskata, ka jauno tehnoloģiju izmantošana Eiropas transporta tīklu ietvaros piedāvā efektīvus līdzekļus, lai paaugstinātu drošību un samazinātu noslogotību un transporta darbības ietekmi uz vidi.

Grupa iesaka ieguldījumus Viedajās transporta sistēmās, kas parasti atbilst mazam procentam no infrastruktūras izmaksas, iekļaut jau no sākuma visu jauno projektu plānošanā Eiropas transporta tīklu jomā un uzskatīt par būtisku visu infrastruktūru uzlabošanas un modernizācijas projektu elementu.

3.4. Eiropas komunikāciju tīklu finansējums

Ir jākoordinē dažādie budžeta avoti un ir jāattīsta jauni mehānismi, uzlabojot finansējumu kopumā un Kopienas līdzfinansējumu šīm infrastruktūrām.

3.4.1. Līdzekļu kombinēšana

Komisijai vienmēr ir rūpējies jautājums par Kopienas finanšu kumulāciju no dažādiem avotiem vienam un tam pašam projektam. Revīzijas palāta uzsvēra šo jautājumu savās atskaitēs par to, kā Komisija īsteno Eiropas komunikāciju tīklus.

Vadības grupa secināja, ka jebkura iespēja vienlaicīgi saņemt subsīdijas no vairākiem Kopienas finansējuma avotiem ir jāizslēdz. Lai garantētu budžeta caurskatāmību un labas finanšu pārvaldības nolūkos finanšu regula un/vai nozaru pamata tiesību akti, kas ir pieņemti vai atrodas pieņemšanas procesā, izslēdz dažādu Kopienas finanšu līdzekļu apvienošanu vienai un tai pašai darbībai.

Darbības programmās, kam piešķirta finanšu palīdzība no struktūrfondiem vai no Kohēzijas fonda, citi Kopienas finanšu instrumenti nevar aizstāt nepieciešamo valsts līdzfinansējumu.

Izmaksas kāda projekta ietvaros, kas ir daļa no vienas darbības programmas, kurai piešķirta finanšu palīdzība no struktūrfondiem vai no Kohēzijas fonda, nevar finansēt ar citiem Kopienas instrumentiem. Tādējādi ja par izmaksām, piemēram, *ERTMS* labiekārtošanai vai dzelzceļa līnijas elektrifikācijai nesaņem struktūrfondu vai Kohēzijas fonda finansiālo atbalstu, tās var tikt finansētas ar EKT piešķirtajiem līdzekļiem. ERAF vai Kohēzijas fonds var finansēt dzelzceļa līnijas celtniecību. Projektus varētu arī sadalīt reģionālās zonās, kas varētu tikt līdzfinansētas no ERAF vai Kohēzijas fonda līdzekļiem vai no EKT piešķirtajiem līdzekļiem.

Piešķirot atbalstu EKT, Komisija tāpat pārbaudīs, vai projekts ir saņēmis struktūrfondu vai Kohēzijas fonda atbalstu.

Pēc apspriešanās ar Revīzijas palātu Komisija dalībvalstu informācijai publicēs pamatnostādnes par veidiem, kā kombinēt dažādus finanšu instrumentus.

Šis dubultā finansējuma aizliegums liks dalībvalstīm izvēlēties finanšu instrumentu, uz kura pamata tās lūgs Kopienas finansiālo atbalstu atkarībā no šā instrumenta piedāvātā iesaistes līmeņa un no projekta prioritātes līmeņa. Tādējādi dalībvalstis, kas var saņemt atbalstu no Kohēzijas fonda, un reģioni, kuri var saņemt atbalstu saskaņā ar Konverģences mērķi, tiek aicināti prioritāri izvēlēties šos instrumentus lielo infrastruktūru projektu līdzfinansēšanai.

Secinājums

Vadības grupa apstiprināja nepieciešamību turpināt integrētu pieeju ar dažādu tiesisko instrumentu starpniecību. Kumulācijas aizlieguma princips ir precizēts arī Kopienas tiesību aktos, formulējot tādā veidā tiešu atbildi uz Revīzijas palātas apsvērumiem.

3.4.2. *Prioritāro projektu finansējums*

Prioritāro transporta projektu realizācijas aizkavēšanās jo īpaši ir sakarā ar grūtībām saskaņot Kopienas subsīdiju piešķiršanu EKT budžetam ar lielo prioritāro projektu reālajām finansiālajām vajadzībām.

Jaunie EKT noteikumi ļaus labāk līdzfinansēt lielos pārrobežu projektus, kas ir tehniski un finansiāli sarežģīti. Pat ja to realizācija izvērsas vairākās finanšu shēmās, Kopienas līdzfinansējums ir pilnībā iespējams: piešķiršanas lēmums var tikt pieņemts vienas finanšu shēmas ietvaros, un maksājumi var būt pakāpeniski vēl pēc tās saskaņā ar projekta realizācijas darbu progresu.

Ja EKT jaunajā regulā definētais risinājums, atļaujot daudzgadu finansējumu, sadalot to pa gadiem, nebūtu pietiekams, tiktu meklēti citi varianti.

3.4.3. *Publiskās un privātās partnerības*

Publiskās un privātās partnerības (PPP) dod iespēju valdībai deleģēt privātam uzņēmumam valsts dienesta uzdevumus. PPP izmantošana bieži ir lietderīga: labāka izmaksu kontrole (celtniecība un apsaimniekošana) un lielāka tieksme pabeigt darbus noteiktajos termiņos. Tomēr galvenokārt jāuzsver, ka daļa riska ir pārliekta uz privāto partneri: papildus celtniecības riskam privātais partneris var uzņemties vai nu ekspluatācijas vai pieejamības risku. Riska nodošana ir ļoti svarīga, lai aprēķinātu valsts parādu vai deficītu. 2004. gada sākumā tika publicēts *Eurostat* lēmums par „privāto investīciju” aprēķinu vienas PPP ietvaros iepretim valsts parādam¹⁹. Kad privātais partneris uzņemas celtniecības risku un vai nu pieejamības, vai ekspluatācijas risku, privātos ieguldījumus nav jāiekļauj valsts parāda aprēķinā.

Notika apspriešanās par Kopienas tiesību aktu izmaiņām attiecībā uz publiskajiem iepirkumiem, lai ņemtu vērā PPP ātro attīstību. 2004. gadā Komisija pieņēma Zaļo grāmatu par PPP. 2005. gada novembrī Komisija paziņoja par iespējamu likumdošanas iniciatīvu, kas varētu izmainīt koncesiju tiesisko regulējumu, lai nodrošinātu lielāku juridisko drošību, tajā pašā laikā saglabājot pietiekami lielu elastību daudzajām esošajām PPP formām.

Eiropas Investīciju banka šobrīd izveido „Eiropas publiskās un privātās partnerības ekspertīzes centru” (*EPEC* - Eiropas ekspertīzes centrs publisko un privāto partnerattiecību jomā) kopā ar Komisiju un citām ieinteresētajām personām. Ideja ir izveidot no *EPEC* Eiropas informācijas avotu publiskajam sektoram, lai apmainītos ar labāko praksi PPP jomā un attīstītu publiskā sektora spējas PPP projektu īstenošanā.

¹⁹ *ESTAT* lēmums, 2004. gada 11. februāris.

3.4.3.1. Publiskās un privātās partnerattiecības uz pieprasījuma riska bāzes: garantijas instruments

Pēc 2003. gada decembra Eiropadomes lūguma Komisija un Eiropas Investīciju Banka analizēja Eiropas garantiju instrumentu attīstības lietderību. 2005. gada sākumā divos Padomes paziņojumos²⁰ Komisija apstiprināja šāda garantiju instrumenta lietderību, lai atvieglotu un iedrošinātu Eiropas transporta tīklu finansēšanu ar PPP. Vienlaikus šāda instrumenta princips tika ierakstīts jaunajā EKT regulā laika posmam no 2007. līdz 2013. gadam. Aizdevumu garantijas instruments atbalstītu uz pieprasījuma riska balstītos PPP tipus (piemēram, koncesijas), samazinot riskus saistībā ar ieņēmumu nepietiekamību pirmo projekta darbības gadu laikā. Tas tieši attiektos uz koncesiju līgumiem.

Eiropas Investīciju banka dod garantiju finanšu iestādei, kas savukārt atver *stand-by* kredītlīniju finansējuma saņēmējam projekta sākuma posmam, lai nodrošinātu prioritārā parāda apkalpošanu. Komisija un EIB sadala finansiālo dalību uzkrājumiem zaudējumiem un kapitāla piešķirumiem šai garantijai. Garantija sāktu darboties tikai tad, ja ieņēmumu plūsma izrādītos nepietiekama, lai nodrošinātu prioritārā aizdevuma apkalpošanu²¹. Garantija nenoņem risku prioritārajiem kreditoriem, bet nodrošinās labāku segumu prioritārā parāda apkalpošanai, tādējādi palielinot iespējamību, ka privātie partneri aizņemsies projekta nolūkos.

Ja garantija būtu jāliek lietā, Eiropas Investīciju banka iegūst finanšu prasību²², kas pakārtota prioritārajām prasībām, bet kas tomēr ir jāapmierina pirms parastajiem akcionāriem. Šis papildus parāds, tā sauktais mezonīna parāds²³, jāatmaksā ar procentiem, tiklīdz kā projekta radītie ieņēmumi to atļauj un prioritāro kreditoru prasības ir apmierinātas. Garantija būtu noteikta tā, lai atspoguļotu uzņemto risku un attiecīgās pārvaldīšanas izmaksas.

Instrumenta sviras faktors ir 4 līdz 6 reizes lielāks nekā Komisijas 500 miljonu euro līdzdalība, tieši garantējot *stand-by* kredītlīnijas 2 līdz 3 miljardu euro apmērā. Kopā ar tādu pašu EIB dalību 500 miljonu euro apmērā tas dotu iespēju atbalstīt vairāk kā 20 miljardu lielu prioritāro aizdevumu. Šis ieguldījums tiktu nodrošināts pakāpeniski, atkarībā no projektu, uz kuriem attieksies šis instruments, skaita un finansiālā lieluma.

²⁰ COM(2005) 75 Priekšizpētes ziņojums par ES aizdevumu garantijas instrumentu Eiropas tīkla transporta projektiem COM(2005) 76 Eiropas Izaugsmes iniciatīvas koncepcija ES aizdevumu garantijas instrumenta izveidei Eiropas transporta tīkla projektiem SEC(2005) 323 ES aizdevumu garantijas instruments Eiropas transporta tīkla projektiem.

²¹ Prioritārais aizdevums vai prioritārais parāds ir tāds, uz ko attiecinā īpašas garantijas un kura atmaksāšana notiek prioritāri iepretim citiem aizdevumiem, tā sauktajiem pakārtotajiem aizdevumiem. Tātad runa ir par prioritāru aizdevumu.

²² Parādu sauc par pakārtotu kad tā atmaksā ir atkarīga no iepriekšējās citu kreditoru veiktas atmaksas. Protams, attiecīgi uzņemtajam papildus riskam, pakārtotie kreditori pieprasa augstāku procentu likmi, nekā pārējie kreditori.

²³ Mezonīna parāds ir starp prioritāro parādu un pašu kapitālu. Ieguldītājs mezonīnā saņems atmaksājumu tikai tad, kad būs atmaksāts viss prioritārais parāds.

Šī instrumenta izmantošanas detalizēti noteikumi ir iekļauti EKT finanšu regulas pielikumā, ko vēl apspriež Eiropas Parlaments un Padome. Pārvaldīšanas līgums starp Komisiju un Eiropas Investīciju banku tiek izstrādāts, ļaujot uzsākt instrumenta darbību jau 2007. gadā.

3.4.3.2. Publiskās un privātās partnerattiecības uz pieejamības riska bāzes: specifiskas atbalsta formas ieviešana

Ja privātiegulātājs papildus celtniecības riskam uzņemas pieejamības risku, viņš vispirms finansē un realizē infrastruktūru un pēc tam atpelna, saņemot ilgtermiņa maksājumus (piemēram, 30 gadus). Maksājumi tomēr ir ar nosacījumu par infrastruktūras pieejamību: tie var tikt samazināti, ja saņemtais pakalpojums nav atbilstošs noteiktajam līmenim.

PPP, kas balstītas uz pieejamību, var tikt izmantotas divos dažādos veidos:

- (1) kombinētā formā, kur pieejamības maksājumi sedz tikai daļu no ieguldījumiem, otra daļa tiek finansēta klasiskā veidā ar subsīdijām celtniecības laikā. Šis pirmais finansiālā nodrošinājuma veids nerada problēmas attiecībā uz EKT finanšu regulu, jo ES dalība varētu skart tikai tiešo subsīdiju daļu;
- (2) ekskluzīvā regulāru maksājumu plūsmas formā noteiktā laika periodā, lai atmaksātu infrastruktūru privātajam ieguldītājam.

Daudzas valstis²⁴ ir izrādījušas interesi par otro minēto finansiālā nodrošinājuma veidu. Tomēr laika posms starp līdzfinansēšanas lēmumu (pirms celtniecības darbiem) un pieejamības maksājumu sākuma (ekspluatācijas laikā) ir vairākus gadus garš. Turklāt šiem maksājumiem jābūt izdarītiem visa finansiālā nodrošinājuma laikā (piemēram, 20 vai 30 gadus). Komisija, kas atturīgi izturas pret finansēšanas lēmumiem uz daudziem gadiem, līdz šim ir atteikusi atbalstu šāda veida finansiālajiem nodrošinājumiem.

Lai atrisinātu šo problēmu, tomēr ievērojot vispārīgo finanšu regulu, EKT regula tika izmainīta, tā, lai koncentrētu Kopienas atbalstu uz pieejamības maksājumu sākumposmu un tādējādi nodrošinātu, ka dalībvalstis sākotnēji izmanto Kopienas atbalstu pieejamības maksājumiem.

Secinājums

Jaunais garantiju instruments drīz būs viens no pieejamajiem jaunajiem instrumentiem, lai veicinātu Eiropas komunikāciju tīklu realizāciju.

PPP, kas balstīti uz pieejamību, ieņems vietu starp citām subsīdiju formām, kur var saņemt Kopienas finansiālu atbalstu jaunās EKT transporta un enerģijas regulas ietvaros. Tas, ka Komisija sekos līdzī jaunā instrumenta īstenošanai dos iespēju to vajadzības gadījumā izvērst uz citiem Kopienas finanšu instrumentiem, piemēram, kohēzijas politikā.

²⁴ Lielbritānija, Somija, Nīderlande, Ungārija, Čehija un Francija.

4. SECINĀJUMI

Ļoti auglīgā sadarbība Vadības grupā ātri vien deva konkrētus rezultātus: tiesiskos instrumentus, sadarbību starp dienestiem, Kopienas darbību pārredzamību.

Sarunas darba grupā sarunas ļāva nodrošināt labāku saskaņu starp jauno, sagatavošanā esošo juridisko instrumentu dažādajiem noteikumiem finanšu plānošanas periodam no 2007. līdz 2013. gadam, runājot par noteikumiem, ko piemēro dažādu finanšu instrumentu kombinēšanai un novatorisku finanšu instrumentu attīstīšanai. Juridiskā skaidrība attiecībā uz Kopienas līdzekļu kumulācijas aizliegumu nodrošinās labāku pārskatāmību, atbildot uz Revīzijas palātas formulēto lūgumu. Vadības grupa arī deva jaunu impulsu sadarbībai starp dienestiem, kas jau eksistē, lai garantētu šī principa piemērošanu.

Būs jāturpina saskaņošana, lai izveidotu jaunus finanšu instrumentus (garantiju instrumenti un publiskās un privātās partnerattiecības uz pieejamības bāzes).

Vadības grupa izvirzīja konkrētus priekšlikumus, kas ļauj savienot vides aizsardzību un infrastruktūru celtniecību.

Tajā pašā laikā Vadības grupa norādīja specifiskus darbības punktus. Vadības grupa iesaka:

- turpināt sinerģiju meklēšanu starp Eiropas komunikāciju tīkliem, lai izstrādātu labākās prakses rokasgrāmatu,
- attīstīt sinerģijas starp kohēzijas politikas mērķiem un Eiropas komunikāciju tīkliem izvirzītajiem prioritārajiem mērķiem,
- vajadzības gadījumā izvērtēt alternatīvo risinājumu nepieciešamību, kas dotu iespēju segt pieejamības maksājumus vairāku finanšu shēmu ietvaros un, ja nepieciešams, izstrādāt attiecīgu tiesību akta priekšlikumu,
- uzmanīgi sekot līdzi publisko un privāto partnerattiecību attīstībai un veikt visus vajadzīgos pasākumus, lai atbalstītu šī veida finansējumus,
- realizēt EKT prioritāros projektus paredzētajos termiņos, vienlaikus nodrošinot vides tiesību aktu piemērošanu ar Kopienas tiesībās iedibinātajiem mehānismiem; šim nolūkam noderīgas būs pamatnostādnes pielikumā.