



Briselē, 14.12.2021.
COM(2021) 820 final

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI
par Eiropas transporta tīkla (TEN-T) paplašināšanu uz kaimiņos esošām trešām valstīm

I. Ievads — sadarbības ar trešām valstīm darbības joma

Eiropas transporta tīkla (*TEN-T*) politikas mērķis ir nodrošināt netraucētu, ilgtspējīgu un efektīvu transportu visā Savienībā, vienlaikus stiprinot sociālo, ekonomisko un teritoriālo kohēziju. Politika tiek īstenota kopš 1996. gada, un spēkā esošais *TEN-T* tiesiskais regulējums ir noteikts Regulā (ES) Nr. 1315/2013¹ (turpmāk “*TEN-T* regula”). 2021. gada 14. decembrī Komisija ierosināja pārskatīt pašreizējo politikas sistēmu², jo īpaši, lai atspoguļotu Eiropas zaļā kursa³ prioritātes, Komisijas ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģiju⁴ un globālās vārtejas savienojamības stratēģiju⁵.

TEN-T atspoguļo Savienības augstākā līmeņa infrastruktūras plānošanu. Paredzēts, ka *TEN-T* pamattīkls tiks pabeigts līdz 2030. gadam, un tas kā vienotās Eiropas transporta telpas stūrakmens nodrošinās augstas kvalitātes multimodālus savienojumus ar visām Savienības galvaspilsētām un galvenajām transporta maģistrālēm. Tomēr transporta plūsmas neapstājas pie Savienības robežas. Tā kā vērtību un piegādes ķēdes globālā mērogā ir arvien vairāk savstarpēji saistītas, arī pārrobežu savienojamības nodrošināšana ar trešām valstīm Savienībā jau ilgu laiku kļūst arvien nozīmīgāka.

TEN-T politika ir bijusi centrālais elements Savienības transporta politikas izplatīšanā, aptverot trešās valstis. Pamatojoties uz Lisabonas līgumu, kurā uzsvērts, ka ir svarīgi par prioritāti izvirzīt pārrobežu sadarbību ar Eiropas kaimiņvalstīm (LES 8. pants), regulas 8. pants, kas nosaka satvaru sadarbībai ar trešām valstīm, tika izstrādāts, mērķtiecīgi koncentrējoties uz sadarbību ar kaimiņvalstīm, kas ir tādu trešo valstu apakškopa, uz kurām attiecas paplašināšanās politika, Eiropas kaimiņattiecību politika un kuras ietilpst Eiropas Ekonomikas zonā un Eiropas Brīvās tirdzniecības asociācijā.

Saskaņā ar *TEN-T* regulas 8. panta 4. punktu III pielikumā ir iekļautas indikatīvas *TEN-T* kartes, kas paplašinātas, aptverot konkrētas kaimiņvalstis. Kopš *TEN-T* regulas pieņemšanas Savienība ir paplašinājusi indikatīvo *TEN-T*, aptverot turpmāk minēto:

- Eiropas Ekonomikas zonu un Eiropas Brīvās tirdzniecības asociāciju⁶,
- Rietumbalkānu valstis (Albānija, Bosnija un Hercegovina, Kosova*, Ziemeļmaķedonijas Republika, Melnkalne un Serbija)⁷,
- Austrumu partnerības (*EaP*) valstis (Armēnija, Azerbaidžāna, Baltkrievija⁸, Gruzija, Moldova un Ukraina)⁹,

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1315/2013 (2013. gada 11. decembris) par Savienības pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko atceļ Lēmumu Nr. 661/2010/ES (OV L 348, 20.12.2013., 1. lpp.).

² Komisijas priekšlikums (2021. gada 14. decembris) Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai par Savienības pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai, ar kuru groza Regulu (ES) 2021/1153 un Regulu (ES) Nr. 913/2010 un atceļ Regulu (ES) Nr. 1315/2013, COM(2021) 812.

³ COM(2019) 640 final.

⁴ COM(2020) 789 final.

⁵ JOIN(2021) 30 final.

⁶ Komisijas Deleģētā regula (ES) 2016/758 (2016. gada 4. februāris), ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 1315/2013 attiecībā uz tās III pielikuma pielāgošanu (OV L 126, 14.5.2016., 3. lpp.).

⁷ Komisijas Deleģētā regula (ES) 2016/758 (2016. gada 4. februāris), ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 1315/2013 attiecībā uz tās III pielikuma pielāgošanu (OV L 126, 14.5.2016., 3. lpp.).

* Šī atsauce neskar Kosovas statusu un atbilst ANO Drošības padomes Rezolūcijai Nr. 1244 un Starptautiskās Tiesas atzinumam par Kosovas neatkarības deklarāciju.

— Turciju: visaptverošais Turcijas tīkls, kas iekļauts *TEN-T* regulā.

Turklāt attiecībā uz Vidusjūras reģionu joprojām turpinās tāda visaptveroša tīkla identificēšana, kas noteiks Vidusjūras transporta tīklu (*TMN-T*). Process tiek īstenots kopā ar Vidusjūras dienvidu reģiona partnervalstīm¹⁰.

Indikatīvais tīkls ļauj Savienībai mērķtiecīgāk virzīt ES iesaistīšanos, tostarp finansiālo atbalstu. Kaimiņattiecību, attīstības sadarbības un starptautiskās sadarbības instruments “Eiropa pasaulē” (*NDICI* — “Eiropa pasaulē”) un Pirmspievienošanās palīdzības instruments III (*IPA III*) atbalsta labvēlīgu vidi, lai veicinātu ilgtspējīgus ieguldījumus infrastruktūrā, un ļauj ES ar starptautisko finanšu iestāžu starpniecību piesaistīt valsts un privātos ieguldījumus savienojamības mērķu atbalstam. Šāds atbalsts ir paredzēts ekonomikas un ieguldījumu plānos, kas attiecas uz Rietumbalkāniem¹¹, Austrumu partnerību¹² un dienvidu kaimiņreģionu¹³. Turklāt Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu¹⁴ (*EISI II*) var izmantot arī tādu projektu līdzfinansēšanai, kuri galvenokārt atrodas Savienības un kaimiņvalstu pārrobežu reģionos.

Ar šo paziņojumu atbalsta *TEN-T* politikas virzienu, kurā par prioritāti ir izvirzīta sadarbība ar kaimiņvalstīm. Pirmkārt, tajā ir izklāstīts, kā risināt kopīgās problēmas ar paplašināšanās valstīm un Eiropas kaimiņvalstīm un kā Savienība turpmāk sadarbosies ar šiem partneriem *TEN-T* politikas jomā, jo īpaši attiecībā uz paplašināšanās valstu un citu kaimiņvalstu tīklu sadarbības ar Savienības tīklu turpmāko attīstību. Otrkārt, tajā ir noteikti pasākumi, kuru mērķis ir pabeigt paplašināto *TEN-T* minētajās valstīs.

Paziņojuma pamatā ir viedas un ilgtspējīgas mobilitātes stratēģija, un tas ir cieši saistīts ar kopīgo paziņojumu par globālo vārteju. Tas arī palīdz sasniegt Eiropas zaļajā kursā noteikto mērķi izveidot tīru, ilgtspējīgu un viedu transporta tīklu, kas virza Savienību un Eiropas kaimiņvalstis pa ilgtspējīgu ceļu, vienlaikus panākot sociāli ekonomisko atveseļošanos no Covid-19 krīzes. Šis paziņojums ir iesniegts kopā ar Komisijas priekšlikumu pārskatītai *TEN-T* regulai. Komisijas priekšlikumā ir iekļauts nedaudz grozīts tiesiskais regulējums sadarbībai ar trešām valstīm. Ar to no *TEN-T* regulas 8. panta tiek svītroti noteikumi par projektu finansēšanu, lai izvairītos no tiesību aktu par Savienības finansiālo atbalstu dublēšanās. Ar to

⁸ Dalību pašlaik ir apturējušas Baltkrievijas varas iestādes.

⁹ Komisijas Deleģētā regula (ES) 2019/254 (2018. gada 9. novembris) par Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 1315/2013 par Savienības pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai III pielikuma pielāgošanu (OV L 43, 14.2.2019., 1. lpp.).

¹⁰ Dienvidu kaimiņreģiona partnervalstis ir Alžīrija, Ēģipte, Izraēla, Jordānija, Libāna, Lībija (novērotāja statuss Vidusjūras reģiona valstu savienībā), Maroka, Palestīna, Sīrija (sadarbība ar Sīriju ir apturēta kopš 2011. gada) un Tunisija. Palestīnas nosaukums nav uzskatāms par Palestīnas valsts atzīšanu, un tas neskar dalībvalstu individuālo nostāju šajā jautājumā.

¹¹ Paziņojums “Ekonomikas un investīciju plāns Rietumbalkāniem”, COM(2020) 641 final.

¹² Kopīgs paziņojums “Noturības stiprināšana — Austrumu partnerība, kas sniedz labumu visiem” (JOIN(2020) 7 final) un kopīgs Komisijas dienestu darba dokuments “*Recovery, resilience and reform: post 2020 Eastern Partnership priorities*” (“Atveseļošana, noturība un reforma: Austrumu partnerības prioritātes pēc 2020. gada”), SWD(2021) 186 final.

¹³ Kopīgs paziņojums “Atjaunota partnerība ar dienvidu kaimiņreģionu. Jauna programma Vidusjūras reģionam” (JOIN(2021) 2 final) un kopīgs Komisijas dienestu darba dokuments “*Renewed Partnership with the Southern Neighbourhood Economic and Investment Plan for the Southern Neighbours*” (“Atjaunota partnerība ar dienvidu kaimiņreģionu. Ekonomikas un investīciju plāns dienvidu kaimiņvalstīm”), SWD(2021) 23 final.

¹⁴ 5. pants Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. 1316/2013 (2013. gada 11. decembris), ar ko izveido Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu (OV L 348, 20.12.2013., 129. lpp.).

ievieš jaunus noteikumus, kas stiprina divus Komisijas koordinēšanas instrumentus — pamattīkla koridorus un Eiropas koordinatorus. Komisijas priekšlikumā ir paredzēts, ka pamattīkla koridors tiks paplašināts līdz Rietumbalkāniem.

II. Uz kaimiņvalstīm attiecināmās TEN-T politikas vispārīgie mērķi

TEN-T politikas paplašināšanai ārpus Savienības robežām ir izvirzīti divi visaptveroši mērķi: i) nodrošināt sadarbspējīga un multimodāla tīkla konsekvenci un efektivitāti starp dalībvalstīm un to tiešajām kaimiņvalstīm un partnervalstīm; ii) koncentrēt Savienības iesaistīšanos (tostarp finansiālo atbalstu) šajos reģionos. Turklāt plašākā Eiropas kaimiņattiecību politikas un ES paplašināšanās politikas perspektīvā TEN-T paplašināšana ir līdzeklis ciešākai integrācijai un attiecīgi kandidātvalstu un potenciālo kandidātvalstu sagatavošanai to iespējamai uzņemšanai ES. Visbeidzot, transporta tīklu integrācija paplašināšanās valstīs un citās kaimiņvalstīs ar TEN-T tīklu veicina tirdzniecības atvieglošanu un līdz ar to arī ekonomisko integrāciju, tādējādi paātrinot konvergenci ar Savienību.

Savienības iesaistīšanās izpaužas gan kā materiālās infrastruktūras izveide, gan kā “elastīgie” pasākumi, kuru mērķis ir uzlabot transporta savienojamību. Attiecībā uz materiālo infrastruktūru TEN-T paplašināšanas mērķis ir noteikt infrastruktūras projektus un konsolidēt tīklu, kas atbilst TEN-T parametriem un mērķiem, tādējādi cita starpā veicinot transporta dekarbonizāciju. Saskaņots un stabils tīkls kaimiņvalstīs nozīmē spēcīgākus savienojumus un labākus transporta pakalpojumus iedzīvotājiem un uzņēmumiem. Ņemot vērā Savienības stingro politisko apņemšanos attiecībā uz kaimiņvalstīm, tas arī ļauj tai labāk novirzīt ES fondu līdzekļus un finansējumu un nodrošināt noteiktību, kas vajadzīga, lai sekmētu ieguldījumus infrastruktūras projektos. Turklāt stabila infrastruktūras plānošana un stratēģiskā attīstība palīdzēs piesaistīt starptautisko finanšu iestāžu atbalstu. Attiecībā uz ieguldījumiem jaunā infrastruktūrā īpaša uzmanība būtu jāpievērš augstāko standartu un prasību sasniegšanai attiecībā uz TEN-T, vienlaikus aizsargājot kvalitatīvas infrastruktūras aktīvus laika gaitā, veicot regulāru apkopi.

“Elastīgo” pasākumu mērķis ir izstrādāt intelektiskās transporta sistēmas (ITS) visiem transporta veidiem, kas palīdzēs risināt drošības problēmas un atbalstīt transporta ilgtspējību. Tie ietver arī pasākumus multimodālā transporta datu apmaiņai, pamatojoties uz ES standartiem, efektīvu kravas plūsmu atbalstam. Jāsekmē arī 5G infrastruktūra. Turklāt Savienība atbalsta regulējuma reformu un pastiprinātu dialogu tehniskā līmenī, pamatojoties uz attiecīgiem Savienības instrumentiem un izmantojot Eiropas aģentūru aktīvu iesaisti transporta jomā. Pēdējo gadu laikā Savienība un vairākas partnervalstis ir noslēgušas asociāciju nolīgumus, kuru mērķis ir tuvināt Savienības tiesību aktus transporta jomā un pieņemt TEN-T prasības un standartus par sadarbspēju.

Viena no svarīgākajām Savienības prioritātēm ir arī mērķis dekarbonizēt transportu un ierobežot klimata pārmaiņu ietekmi uz Savienību un tās kaimiņvalstīm. TEN-T politika sekmēs Eiropas zaļajā kursā noteikto mērķu sasniegšanu. Ņemot to vērā, visām paplašināšanās valstīm un citām kaimiņvalstīm būtu jātiecas sasniegt Eiropas zaļā kursa mērķi līdz 2050. gadam nodrošināt ar transportu saistīto siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājumu par 90 %. Rīkojoties vērienīgi un apvienojot spēkus šīs programmas īstenošanai, Savienība un tās kaimiņvalstis iegūs pirmsācēja priekšrocības globālajā pārejā uz ilgtspējīgu un videi nekaitīgu transporta nozari.

To uzņēmumu līdzdalība, kuri pieder trešās valsts fiziskai personai vai uzņēmumam, var veicināt *TEN-T* tīkla izveidi ES. Tomēr noteiktos apstākļos šāda dalība kopīgu interešu projektos var apdraudēt drošību un sabiedrisko kārtību ES. Neskarot sadarbības mehānismu saskaņā ar Regulu (ES) 2019/452¹⁵ un papildinot to, jānodrošina lielāka informētība par šādu dalību, lai ļautu valsts iestādēm iejaukties, ja šķiet, ka šāda dalība varētu ietekmēt drošību vai sabiedrisko kārtību. Tāpēc Komisijas priekšlikumā par *TEN-T* regulas pārskatīšanu ir paredzēts, ka dalībvalstis informē Komisiju par visiem kopīgu interešu projektiem savā teritorijā, kurā piedalās fiziska persona vai uzņēmums no trešās valsts, lai varētu novērtēt šādas dalības ietekmi uz drošību vai sabiedrisko kārtību ES. Kaimiņvalstīm būtu jāizveido līdzīgs mehānisms attiecībā uz projektiem, ko īsteno indikatīvā *TEN-T* tīkla ietvaros.

III. Galvenie sasniegumi un perspektīvas sadarbībā ar kaimiņvalstīm

Eiropas Ekonomikas zona un Šveice

Eiropas Ekonomikas zona (EEZ) un Eiropas Brīvās tirdzniecības asociācija (EBTA) ir uz kaimiņvalstīm attiecināmās *TEN-T* politikas neatņemama sastāvdaļa. Gadu desmitiem EEZ un EBTA valstis ir bijušas cieši saistītas ar Savienības tirgus attīstību kā nemanāmi integrēti ES tirdzniecības partneri. Ar 13,6 miljoniem cilvēku, kas dzīvo četrās EBTA valstīs, Norvēģijā, Islandē, Lihtenšteinā un Šveicē, šī valstu grupa ir trešā lielākā Savienības tirdzniecības partnere preču jomā un otrā lielākā partnere pakalpojumu jomā.

Paplašinātais indikatīvais *TEN-T* šajās valstīs ir labi attīstīts un līdzvērtīgs Savienības tīklam. Attiecībā uz visiem transporta veidiem EEZ/EBTA valstu tīkls ir tādā mērā integrēts *TEN-T*, ka divas EEZ/EBTA valstis pat ir daļa no *TEN-T* pamattīkla koridora. Skandināvijas–Vidusjūras reģiona pamattīkla koridors ietver Norvēģiju, savukārt Reinas–Alpu pamattīkla koridors šķērso Šveici. Attiecīgi Eiropas koordinatori cieši sadarbojas ar šīm valstīm, lai līdz 2030. gadam pabeigtu indikatīvā *TEN-T* pamattīkla izveidi.

Reinas–Alpu koridors ir viens no noslogotākajiem kravu pārvadājumu maršrutiem Eiropā. Tas savieno Beļģijas un Nīderlandes ostas Ziemeļjūrā ar Dženovas ostu Vidusjūrā. Koridors šķērso nozīmīgus ekonomiskos centrus, piemēram, Briseli un Antverpeni Beļģijā, Randstades reģionu Nīderlandē, Vācijas Reinas–Rūras un Reinas–Nekāras reģionus, Bāzeles un Cīrihes reģionus Šveicē un Milānas un Dženovas reģionus Itālijā. Koridora savietošana ietver svarīgus projektus Šveicē, tostarp pasaulē garāko dzelzceļa tuneli — Gotarda bāzes tuneli. 57 km garais Gotarda bāzes tunelis, kas atrodas zem Šveices Alpiem, tika atklāts 2016. gada 1. jūnijā. Kopā ar Lečberga un Senēri bāzes tuneļiem tas palielinās dzelzceļa konkurētspēju, sniedzot tiešu labumu ES iedzīvotājiem un uzņēmumiem. Pēdējā laikā Savienības pusē veidojas sastrēgums, tāpēc ES jācenšas uzlabot piekļuves maršrutus Gotarda tunelim.

Skandināvijas–Vidusjūras koridors ir ļoti būtiska ziemeļu–dienvidu ass Eiropas ekonomikas kontekstā. Savienības robežu ietvaros šis koridors stiepjas no Somijas un Zviedrijas ziemeļos līdz Malτας salai dienvidos, ietverot Dāniju, Vācijas ziemeļu, centrālo un dienvidu daļu, kā arī

¹⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/452 (2019. gada 19. marts), ar ko izveido regulējumu ārvalstu tiešo ieguldījumu Savienībā izvērtēšanai (OV L 79I, 21.3.2019., 1. lpp.).

Itālijas ziemeļu daļas rūpniecisko apkārtni un dienvidu ostas. Pieņemot EISI II regulu, koridors tika paplašināts līdz Narvikai Norvēģijā. Saskaņā ar Komisijas paziņojumu par spēcīgāku Eiropas Savienības iesaisti Arktikas reģionā¹⁶ koridors tika paplašināts, lai izveidotu tā posmu ziemeļos, tādējādi atvieglojot sauszemes kravu pārvadājumus, kas nāk no Arktikas un iespējamā nākotnes Ziemeļjūras maršruta.

Rietumbalkāni

Rietumbalkāni jau izsenis ir Savienības prioritārais reģions¹⁷. Kā priekšsēdētāja Urzula fon der Leiena norādīja savā 2021. gada 14. septembra runā par stāvokli Savienībā, “*visa reģiona nākotne ir Eiropas Savienībā*”. Reģions, kurā dzīvo gandrīz 18 miljoni cilvēku, ir nozīmīgs tirgus Savienībai, kā arī nozīmīga Eiropas preču transporta tranzīta zona. 2020. gadā kopējā tirdzniecība starp ES un Rietumbalkāniem bija 50,5 miljardu EUR vērtībā. Rietumbalkāniem ir svarīga loma globālajās vērtību ķēdēs, kas apgādā ES, un šo lomu varētu vēl vairāk nostiprināt, nodrošinot labāku transporta savienojamību ar Savienību un reģiona robežās.

Galvenais sasniegums ir Transporta kopienas dibināšanas nolīguma (*Treaty establishing the Transport Community — TCT*) pieņemšana 2017. gadā¹⁸. Saskaņā ar *TCT* Rietumbalkāniem jātransponē ES transporta *acquis* valsts tiesību aktos, kas tādējādi ļaus Rietumbalkānus integrēt ES transporta tirgū pirms to iespējamās pievienošanās ES. Tas aptver tehnisko standartu, savietojamības, drošības, drošuma, satiksmes pārvaldības, sociālās politikas, publiskā iepirkuma un vides jomas, tādējādi atbalstot reģionu tā centienos novērst atšķirības attiecībā pret dalībvalstīm. Transporta kopiena izstrādā nepārtrauktu darba plānu indikatīvā *TEN-T* pamattīkla un visaptverošo tīklu attīstībai, savukārt pastāvīgais sekretariāts palīdz Rietumbalkānu partneriem Savienības transporta politikas transponēšanā un *TEN-T* projektu īstenošanā.

Rietumbalkānu partneri ir guvuši ievērojamus panākumus indikatīvā *TEN-T* pamattīkla ieviešanā. Tomēr vairāku galveno projektu izstrāde indikatīvajā pamattīklā joprojām atpaliek. Lai gan ir veikti uzlabojumi pārrobežu infrastruktūras izveidē, piemēram, Svilajas tilts starp Horvātiju un Bosniju un Hercegovinu, kas satiksmei tika atvērts 2021. gada septembrī, ir nepieciešams būtisks progress, lai nodrošinātu netraucētas transporta darbības starp Savienību un Rietumbalkāniem. Tas attiecas uz visiem transporta veidiem, jo īpaši modernizācija ir nepieciešama dzelzceļa tīklam.

Turklāt ilgtspējīga transporta veidu īpatsvars joprojām ir zems. Kamēr Rietumbalkānu partneri aptuveni 70 % no savas globālās tirdzniecības veic ar Savienību, tikai 5 % no kopējā kravu apjoma tiek pārvadāti pa dzelzceļu, bet atlikušie 95 % — pa autoceļiem. Turklāt dzelzceļa kravu pārvadājumi kopš 2009. gada ir samazinājušies par 40 %, savukārt dzelzceļa pasažieru pārvadājumu īpatsvars kopējos pasažieru pārvadājumos joprojām mērāms viencipara skaitļos, izņemot piepilsētas transportu dažās lielākajās pilsētās. Iekšējo ūdensceļu tīkls Rietumbalkānos joprojām netiek pietiekamā mērā izmantots kravu pārvadājumiem uz Savienību un no tās. Donavas un Savas upes šķērso vairākas reģiona valstis, ietverot iekšējos

¹⁶ Kopīgs paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai “Spēcīgāka ES iesaiste, lai nodrošinātu miermīlīgu, ilgtspējīgu un labklājīgu Arktikas reģionu”, JOIN(2021) 27 final.

¹⁷ Ir uzsāktas pievienošanās sarunas ar Melnkalni (2012.) un Serbiju (2014.). Sarunas ar Albāniju un Ziemeļmaķedonijas Republiku pēc 2020. gada martā panāktās vienošanās vēl nav pabeigtas.

¹⁸OV L 278, 27.10.2017.

ūdenceļus, ko varētu izmantot plašāk, lai novirzītu satiksmi no autoceļiem uz ilgtspējīgākiem transporta veidiem. Adrijas un Jonijas reģionā jānodrošina koordinācija starp valsts un reģionālajām struktūrām, kas aktīvi darbojas *TEN-T* attīstības jomā.

Rezultātā tiek kaitēts transporta savienojamībai reģiona robežās un ar Savienību, negatīvi ietekmējot ekonomisko attīstību un mazinot reģiona pievilcību investoriem. Šādas situācijas sekas bieži vērojamas uz robežām ar Savienību, kur infrastruktūras jauda ne vienmēr atbilst reģistrētajiem satiksmes apjomiem, kas ne tikai rada ievērojamu negatīvu ietekmi uz tirdzniecību starp Savienību un Rietumbalkāniem, bet arī ietekmē tirdzniecību starp dalībvalstīm, kas šķērso reģionu tranzītā.

Astoņus gadus pēc Rietumbalkānu ietveršanas *TEN-T* un četrus gadus pēc *TCT* stāšanās spēkā ir pienācis laiks paātrināt *TEN-T* attīstību. Ņemot to vērā, ir ļoti svarīgi, lai Savienība un Rietumbalkānu partneri īstenotu saskaņotāku *TEN-T* politiku. Tas palīdzētu pārvarēt savienojamības atšķirības un uzlabot vispārējo transporta kvalitāti.

Lai sasniegtu *TEN-T* politikas mērķus, Rietumbalkānu partneri var gūt labumu no vairākiem ES finansējuma avotiem, piemēram, Pirmspievienošanās instrumenta, izmantojot Rietumbalkānu investīciju satvaru. Turklāt 2020. gadā Komisija pieņēma visaptverošu ekonomikas un investīciju plānu (*EIP*)¹⁹ Rietumbalkāniem, kura mērķis ir veicināt reģiona ekonomikas ilgtermiņa atveseļošanos, atbalstīt zaļo un digitālo pārkārtošanos un sekmēt reģionālo integrāciju un konvergenci ar Savienību. Plānā ir identificēti vadošie projekti visos savienojamības aspektos un noteikta investīciju pakete, kas mobilizē dotācijas līdz pat 9 miljardu EUR apmērā nākamajos septiņos gados, piesaistot līdz pat 20 miljardiem EUR lielus ieguldījumus ar jauno Rietumbalkānu garantiju mehānisma starpniecību. Visi galvenie plānā iekļautie transporta projekti līdz 1,1 miljarda EUR vērtībā ar ieguldījumu piesaisti līdz pat 4 miljardu EUR apmērā atrodas paplašinātā *TEN-T* robežās.

ES atbalsta arī makroreģionālās stratēģijas reģionā, piemēram, Eiropas Savienības stratēģiju Adrijas un Jonijas jūras reģionam (*EU Strategy for the Adriatic and Ionian Region — EUSAIR*) un Eiropas Savienības stratēģiju Donavas reģionam (*EU Strategy for the Danube Region — EUSDR*)²⁰, lai stiprinātu ieguldījumu saskaņotību Rietumbalkānos. Koordinācija starp *Interreg*, *IPA III* un citiem finansēšanas instrumentiem ES makroreģionālo stratēģiju ietvaros uzlabo īstenoto projektu ietekmi un pavairo jaunu ietekmi.

Savienībai būtu jāizvirza par prioritāriem *TEN-T* projekti, kuri ir stratēģiski svarīgi reģionam un Savienībai, lai izveidotu pilnīgu, atbilstīgu un ilgtspējīgu indikatīvu pamattīklu, kas savieno galvaspilsētas reģionā un ar Savienību. Savienībai būtu jācenšas paātrināt jaunas transporta infrastruktūras izbūvi, savienojot trūkstošos posmus, jo īpaši pārrobežu projektus, un vajadzības gadījumā modernizēt esošo infrastruktūru, lai tā atbilstu *TEN-T* prasību standartiem. Digitālās tehnoloģijas, ko atbalsta telekomunikāciju infrastruktūras attīstība un multimodālā transporta datu apmaiņa, būtu jāievieš, lai nodrošinātu tīklu sadarbību un atbalstītu efektīvākas kravu plūsmas. Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēmai (*European Rail Traffic Management System — ERTMS*) būtu jāaizstāj mantotās sistēmas, kas tīklā veido sadrumstalotas daļas. Arī ITS risinājumu ieviešana būtu jānosaka par prioritāti ceļu satiksmes drošības uzlabošanā.

¹⁹ Paziņojums “Ekonomikas un investīciju plāns Rietumbalkāniem”, COM(2020) 641 final.

²⁰ ES stratēģija Adrijas un Jonijas jūras reģionam un ES stratēģija Donavas reģionam.

Tā būs arī svarīga prioritāte, lai veicinātu multimodālus transporta risinājumus un paātrinātu pāreju uz ilgtspējīgu transportu, samazinot transporta radītās CO² emisijas. Jāizstrādā videi draudzīgi multimodāli risinājumi, piemēram, elektriskās uzlādes stacijas un multimodālie mezgli. Būtu jāuzlabo arī satiksme pilsētās un ap tām, nodrošinot ilgtspējīgas alternatīvas ceļu satiksmei un izvairoties no sastrēgumiem, kas arī rada lielākas CO² emisijas.

TEN-T politikai būtu arī labāk jāatspoguļo Rietumbalkānu ģeogrāfiskais stāvoklis Eiropā, izmantojot iekļaujošāku pieeju. Vairākām dalībvalstīm — Horvātijai, Ungārijai, Rumānijai, Bulgārijai un Grieķijai — ir kopīgas robežas, un, lai nodrošinātu savienojamību ar citām dalībvalstīm, tās lielā mērā ir atkarīgas no infrastruktūras Rietumbalkānos. Ierosinātā Eiropas transporta koridora izveide, kas savienotu reģionu ar Savienību, kā izklāstīts priekšlikumā pārskatītajai *TEN-T* regulai, ir taustāms piemērs tam, ko Savienība var piedāvāt reģionam, lai uzlabotu *TEN-T* projektu īstenošanu.

Austrumu partnerība

Austrumu partnerībai (AP) ir bijusi liela nozīme Savienības un austrumu partnervalstu tuvināšanā. Ekonomiskie sakari starp Savienību un reģionu ir spēcīgi, un austrumu kaimiņattiecības nodrošina svarīgu tranzīta zonu Eiropas preču transportēšanai uz austrumiem. Pēdējās desmitgades laikā ES un Austrumu partnerības tirdzniecība ir gandrīz dubultojusies, padarot reģionu par desmito lielāko Savienības tirdzniecības partneri. Azerbaidžānai, Gruzijai, Moldovai un Ukrainai Savienība ir lielākais tirdzniecības bloks, savukārt Armēnijai un Baltkrievijai Savienība ir otrs lielākais tirdzniecības partneris. Savienības tirdzniecība ar Austrumu partnerību 2020. gadā sasniedza 82,8 miljardus EUR. Jo īpaši ES un Ukrainas tirdzniecība veido gandrīz 50 % no kopējās tirdzniecības starp Austrumu partnerības valstīm un Savienību. Lai atbalstītu šo attīstību, Savienībai būs svarīgi nodrošināt labākus transporta savienojumus ar Savienību un reģiona robežās.

Pēc indikatīvā *TEN-T* paplašināšanas, aptverot minēto reģionu 2018. gadā, nozīmīgs *TEN-T* politikas rezultāts ir Austrumu partnerības indikatīvā *TEN-T* investīciju rīcības plāna izstrāde. Pasaules Bankas un Komisijas kopīgi sagatavotajā plānā ir noteikti galvenie prioritārie ieguldījumi, kuru kopējais apmērs ir 12,8 miljardi EUR visiem transporta veidiem paplašinātajā pamattīklā. Par izpildes termiņu ir noteikts 2030. gads. Plāns ir izstrādāts, lai palīdzētu lēmumu pieņēmējiem noteikt prioritātes stratēģiskiem ieguldījumiem transporta infrastruktūrā, ar mērķi pabeigt indikatīvo *TEN-T* tīklu. Vienotas koordinētas projektu plūsmas izveide reģionam būs *TEN-T* politikas īstenošanas panākumu galvenais elements. Tāpat arī turpmākā tīkla attīstība, tostarp attiecībā uz iekšzemes ūdensceļiem, kuri netika iekļauti paplašināšanā 2018. gadā.

Balstoties uz politiku, kas pamatota uz noteikumiem, ieguldījumi ilgtspējīgos risinājumos indikatīvajā *TEN-T* pamattīklā ir viens no Austrumu partnerības politikas ilgtermiņa mērķiem pēc 2020. gada, kā izklāstīts kopīgajā paziņojumā “Austrumu partnerības politika pēc 2020. gada. Noturības stiprināšana — Austrumu partnerība, kas sniedz labumu visiem”. Šī darba kārtība laikposmam pēc 2020. gada ir strukturēta saskaņā ar diviem pīlāriem — ieguldījumi un pārvaldība, un tajā ir ierosināts ekonomikas un investīciju plāns, lai atbalstītu sociālekonomisko atveseļošanas partnervalstīs, kas “var tikt atjaunotas labāk”, cenšoties sasniegt zaļo un digitālo pāreju. Plāns ietvers ievērojamus ieguldījumus transportā (līdz 4,5 miljardiem EUR), tostarp projektos, kas atrodas paplašinātajā *TEN-T*.

Ekonomikas un investīciju plāns un indikatīvais *TEN-T* investīciju rīcības plāns Austrumu partnerībai būs noderīgi, lai risinātu daudzas problēmas, kas saistītas ar sadarbībspējīga tīkla

izveidi saskaņā ar *TEN-T* prasībām. Gan autoceļu, gan dzelzceļa savienojumi starp Savienību un AP partneriem joprojām ir nepietiekami un pārāk neattīstīti, un pārrobežu reģionos trūkst vairāku savienojumu. Ceļu infrastruktūra ir sliktā līmenī gan kvalitātes, gan kapacitātes, gan drošības ziņā. Arī dzelzceļa tīkla infrastruktūra un ritošais sastāvs vairākos gadījumos ir novecojis kvalitātes, kapacitātes un drošības standartu ziņā. Turklāt Austrumu partnerības dzelzceļa tīkla integrācija Savienības tīklā saskaras ar problēmām, jo tīkls Austrumu partnerības valstīs ir aprīkots ar 1520 mm platuma sliežu ceļu, savukārt Savienības standarta sliežu platums ir 1435 mm. Tas sarežģī sadarbspējīga pārrobežu tīkla izveidi, un tam būs nepieciešama progresīvu tehnisko risinājumu izstrāde.

Lai risinātu šīs problēmas, Austrumu partnerībai būtu jāturpina uzlabot *TEN-T* projektu plūsmu un jāpanāk to galīga izpilde saskaņā ar fondu līdzekļu izmantošanas un finansēšanas nosacījumiem. Austrumu partnerībai būtu jākoncentrējas uz projektiem, kas atrodas indikatīvajā *TEN-T* pamattīklā, jo īpaši uz pārrobežu projektiem sadarbībā ar Savienību.

Savienībai būtu jācenšas paātrināt jaunas transporta infrastruktūras izbūvi, savienojot trūkstošos posmus, jo īpaši pārrobežu projektus un multimodālos savienojumus, kas ietver arī jūras transportu, un, ja nepieciešams, modernizēt esošo infrastruktūru un saskaņot to ar *TEN-T* prasībām. Savienībai būtu jāatbalsta novatorisku infrastruktūras risinājumu izstrāde, lai atrisinātu jautājumu par dažādiem sliežu platuma standartiem. Digitālie risinājumi būtu jāievieš, lai nodrošinātu tīklu sadarbību un multimodalitāti, palielinātu drošību un ilgtspējību, atvieglotu tirdzniecību un robežšķērsošanu. Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēmai (*ERTMS*) būtu jāaizstāj mantotās sistēmas, kas tīklā veido sadrumstalotas daļas. Arī ITS risinājumu ieviešana būtu jānosaka par prioritāti ceļu satiksmes drošības uzlabošanā. Lai samazinātu transporta radītās CO² emisijas, par prioritāri jānosaka arī multimodālie transporta risinājumi un paātrināta pāreja uz ilgtspējīgu transportu. Attiecībā uz ceļu infrastruktūras projektiem Savienībai būtu jāveicina videi draudzīgu multimodālu risinājumu (piemēram, elektrisko uzlādes staciju un multimodālo mezglu) izstrāde. Par prioritāti arī būs izvirzīta iekšējo ūdensceļu tīkla modernizācija. Visbeidzot, būs svarīgi nodrošināt, lai šīs valstis uzturētu infrastruktūru, jo īpaši attiecībā uz galvenajiem projektiem, kas izstrādāti, pateicoties ES fondu līdzekļiem.

Vidusjūras dienvidu reģions

Vidusjūras dienvidu reģions Savienībai ir īpaši politiski nozīmīgs. Reģions ir arī tuvs tirdzniecības partneris. 2020. gadā kopējā preču tirdzniecība starp Savienību un dienvidu kaimiņreģiona valstīm sasniedza 149,4 miljardus EUR. Pastāv potenciāls turpmākai tirdzniecības attīstībai, kas būtu jāatbalsta ar uzlabotiem, ilgtspējīgiem transporta savienojumiem.

Pamatojoties uz pilnvarām, ko Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu ministri saņēma 2013. gadā, Savienības un Vidusjūras dienvidu reģiona partnervalstu mērķis ir noteikt Vidusjūras transporta tīklu (*TMN-T*). *TMN-T* tiks sagatavots kā visaptverošs tīkls. Lai nodrošinātu labāku transporta savienojamību starp Savienību un reģionu, būs īpaši svarīgi indikatīvajā *TMT-T* noteikt jūras ostas.

Pēc *TMN-T* identificēšanas Vidusjūras dienvidu reģiona partnervalstīm būtu ātri jāizstrādā *TMN-T* ieviešanas plāns, kurā ir noteikti augstas prioritātes projekti projektu plūsmas

izveidei. Par prioritāriem būtu jānosaka projekti ostās, tostarp “pēdējo jūdžu”, multimodālajiem savienojumiem, lai pastiprinātu tuvsatiksmes kuģošanas attīstību.

2021. gada Kopīgajā paziņojumā “Atjaunota partnerība ar dienvidu kaimiņreģionu” un tam pievienotajā ekonomikas un investīciju plānā reģionam transporta savienojamība ir atzīta par galveno komponentu Vidusjūras dienvidu reģiona attīstībā. Tajos par prioritāti ir izvirzīta Vidusjūras reģiona transporta tīkla attīstība un transporta politikas reformas, kas kopīgi noteiktas reģionālā transporta darbības plānā (*Regional Transport Action Plan — RTAP*)²¹. Iniciatīva “*WestMed*”²², kas veicina ilgtspējīgu zilās ekonomikas attīstību Vidusjūras rietumu reģionā, attiecas uz jūras transportu.

Atbilstīgi atjaunotajai partnerībai ar dienvidu kaimiņreģionu un reģiona ekonomikas un investīciju plānam Savienībai būtu jāpastiprina centieni, lai pieņemtu topošā Vidusjūras transporta tīkla (*TMN-T*) indikatīvās kartes un par prioritāriem noteiktu šā tīkla projektus, kuri ir īpaši nozīmīgi Savienībai. Turklāt tai būtu jāatbalsta *RTAP* īstenošana, kas nosaka saskaņotus principus multimodālas, ilgtspējīgas un integrētas transporta sistēmas attīstībai, tostarp regulējuma konverģences nodrošināšanas centieniem. Šī pieeja atbilst Savienības Vidusjūrai sadarbības sistēmai ilgtspējīga transporta un zilās ekonomikas jomās.

Turcija

Savienība un Turcija ir svarīgi tirdzniecības partneri, un Turcija ir galvenā tranzīta valsts Savienības tirdzniecībā ar Tuvajiem un Tālajiem Austrumiem. Tāpēc Savienība un Turcija ir ieinteresētas attīstīt un uzlabot infrastruktūru. Projekta īstenošanas progress ir ļoti svarīgs, lai pilnībā realizētu indikatīvā *TEN-T* potenciālu Turcijā. Lai maksimāli palielinātu šīs priekšrocības gan Turcijai, gan Savienībai, liela nozīme ir infrastruktūras attīstības koordinēšanai, jo īpaši dzelzceļa jomā. Saskaņā ar vienu no galvenajiem *IPA* projektiem Turcija nodrošinās vērtīgu piekļuvi *TEN-T* caur Bulgāriju, pabeidzot Halkali–Kapikules dzelzceļu, ko līdzfinansē no *IPA* instrumenta ar 275 miljoniem EUR un līdzfinansē Eiropas finanšu iestādes (EIB un ERAB). Joprojām ļoti svarīga ir Turcijas rīcības saskaņošana ar *TEN-T acquis*²³. Līdzīgi kā paredzēts Rietumbalkānos un Austrumu partnerības reģionā, plānojot ceļu infrastruktūru starp Savienību un Turciju, ir ļoti svarīgi ņemt vērā alternatīvo degvielu nodrošinājumu. Visbeidzot, labāka pierobežas infrastruktūras ieviešanas koordinācija palīdzētu novērst infrastruktūras nepilnības, uzlabot satiksmes plūsmas starp Savienību un Turciju un ārpus to robežām.

Apvienotā Karaliste

Apvienotā Karaliste bija *TEN-T* neatņemama sastāvdaļa līdz brīdim, kad tā izstājās no Savienības pārejas perioda beigās, 2020. gada 31. decembrī. Apvienotā Karaliste līdz tam bija daļa no Ziemeļjūras un Vidusjūras pamattīkla koridora, un tai bija nemanāmi integrēti

²¹ Reģionālā transporta darbības plāns Vidusjūras reģionam (2014.–2020.).

²² Iniciatīva “*WestMED*” izriet no dialoga “5+5”, kurā piedalās piecas ES dalībvalstis (Francija, Itālija, Portugāle, Spānija un Malta) un piecas dienvidu partnervalstis (Alžīrija, Lībija, Mauritānija, Maroka un Tunisija).

²³ Komisijas dienestu darba dokuments “2021. gada ziņojums par Turciju”, SWD(2021) 290 final/2.

transporta savienojumi ar kontinentālo Eiropu un Īriju. Pēc Apvienotās Karalistes izstāšanās uz to vairs neattiecas *TEN-T acquis*.

Savienību īpaši interesējas, kā nodrošināt Īrijas savienojamību ar Savienības kontinentālo daļu. Tāpēc Savienība rīkojas, lai nodrošinātu, ka Apvienotās Karalistes izstāšanās neradīs būtiskus traucējumus Īrijas transporta tīklam, jo īpaši attiecībā uz savienojamību ar kontinentālo Eiropu. Pēc Apvienotās Karalistes izstāšanās Savienība uzsāka īpašus pasākumus, kuru mērķis ir aizsargāt Īrijas un līdz ar to arī Savienības intereses. Pieņemot EISI II regulu, Īriju pirmo reizi šķērsoja divi *TEN-T* pamattīkla koridori. Papildus palikšanai Ziemeļjūras un Vidusjūras koridorā Īrija tika iekļauta Atlantijas okeāna koridorā, un trīs galvenās ostas Dublinā, Korkā un Šenonā–Foinsā bija savienotas ar divām Francijas ostām — Havrā un Nantē–Sennazērā.

Darba plāns Ziemeļjūras un Vidusjūras koridoram norāda uz Savienības pastāvīgo apņemšanos aizsargāt Īrijas transporta savienojumus ar kontinentālo Eiropu. Koridora attīstības mērķi ietver jūras savienojumu tālāku attīstību un iekšzemes savienojumu ar jūras ostām uzlabošanu. Īpaša atsauce ir norādīta uz plāniem veicināt virkni projektu, tostarp Ringaskidi ceļa savienojumu ar Korku un Aleksandras baseina projektu Dublinā. Plānā ir pausta apņemšanās nodrošināt savienojumu ar kontinentālo Eiropu pa jūru, kas ir atzīta par nozīmīgāko Īrijas robežšķērsošanas vietu. Turpmāki ieguldījumi Īrijas ostas kapacitātē ir noteikti kā potenciāls līdzeklis Īrijas atkarības no Apvienotās Karalistes sauszemes tilta samazināšanai.

IV. Secinājumi

TEN-T politikas paplašināšana ar mērķi ietvert kaimiņvalstis ir bijusi Savienībai ļoti svarīga, cenšoties izvērst sadarbībspējīgu un multimodālu transporta tīklu. *TEN-T* politika ir bijusi paplašināšanās valstu integrācijai svarīgs instruments, kas nodrošina labāku transporta savienojamību un veicina tirdzniecību, paātrinot konvergenci ar Savienību. Šis paziņojums ir iesniegts kopā ar priekšlikumu pārskatīt *TEN-T* regulai, un tā mērķis ir vēl vairāk padziļināt Savienības ārējās attiecības, ņemot vērā Eiropas zaļā kursa un Komisijas ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijas prioritātes.

Saistībā ar Rietumbalkāniem un jo īpaši Austrumu partnerību pastāv liela nepieciešamība paātrināt indikatīvā *TEN-T* attīstību, lai vēl vairāk uzlabotu transporta savienojamību ar Savienību. Lai šajos reģionos pārietu no fragmentāra uz pilnīgu tīklu, jānostiprina projektu īstenošanas saskaņotība un jāturpina stabila projektu plūsmu veidošana ātrākā tempā, skaidri nosakot svarīgāko projektu prioritātes un dodot priekšroku projektiem, kas atrodas indikatīvajā pamattīklā.

Turklāt steidzami jānodrošina esošās infrastruktūras atbilstība standartiem, kā arī esošo aktīvu uzturēšana. Indikatīvā *TEN-T* turpmākās attīstības mērķis ir nodrošināt tīklu, kas atbilst augstas kvalitātes standartiem. Turklāt jācenšas nodrošināt noturīgas infrastruktūras izveidi, lai nodrošinātu izturību pret klimata pārmaiņu radītajām problēmām.

Ņemot to vērā, Komisija apņemsies:

- panākt prasībām atbilstošu indikatīvu pamattīklu, kas ir multimodāls, ilgtspējīgs un noturīgs;
- paātrināt jaunas transporta infrastruktūras izbūvi, savienojot trūkstošos posmus un novēršot vājās vietas, jo īpaši pāri robežām, un modernizēt esošo infrastruktūru, lai panāktu atbilstību *TEN-T* prasībām un nodrošinātu saskaņošanu ar Eiropas zaļo kursu;
- atbalstīt digitālo tehnoloģiju veicināšanu un izvēršanu, lai nodrošinātu tīklu, jo īpaši *ERTMS*, *ITS* un multimodālo kravu informācijas sistēmu un 5G infrastruktūras, sadarbību. Digitālo tehnoloģiju ieviešanai būtu jānodrošina augsta veikspēja visā tīklā un jāpalīdz sasniegt augstāku automatizācijas līmeni;
- mudināt partnerus pienācīgi ņemt vērā un nodrošināt esošo un jauno aktīvu optimālu uzturēšanu un ekspluatāciju;
- piešķirt prioritāti *TEN-T* projektiem, kas ir stratēģiski svarīgi Rietumbalkāniem un Austrumu partnerības reģioniem, kā arī Savienībai, lai labāk savienotu paplašināšanās valstis un citas kaimiņvalstis ar Savienību;
- izvērtēt nepieciešamību pārskatīt esošo indikatīvo *TEN-T* tīklu paplašināšanās valstīs un citās kaimiņvalstīs un, ja nepieciešams, uzsākt tā atjaunināšanas procesu.

Eiropas Parlaments un Padome tiek aicināti apstiprināt šo paziņojumu, kas tiks iesniegts arī Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai.