

Latvijas Tranzīta biznesa asociācijas komentāri par Trans-Eiropas transporta tīklu (TEN-T) politikas pārskatīšanu

1. TEN-T politikas vērtējums

ES TEN-T politiku būtībā sāka īstenot kā valsts infrastruktūras ieguldījumu politiku, lai panāktu ekonomisku izaugsmi, konkurētspēju un nodarbinātību, radot jaunus transporta savienojumus. Saskaņā ar Kopienas pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai tika izveidots vēlamo pasākumu saraksts ar 30 prioritāriem projektiem, kas bija vērsti galvenokārt uz veco dalībvalstu interesēm (No 30 prioritāriem projektiem tikai daži ir saistīti ar jauno dalībvalstu infrastruktūru, piemēram, Baltijas valstīm tikai “Rail Baltica” un “Jūras maģistrāles”). TEN-T prioritārie projekti galvenokārt ietver lielus un dārgus dalībvalstu transporta infrastruktūras projektus, kurus nosakot nepietiekami ņemta vērā ES transporta infrastruktūra pēc ES paplašināšanās: veco un jauno dalībvalstu infrastruktūras savietojamība¹ un infrastruktūras nepārtrauktība aiz ES jaunajām robežām.

Eiropas Komisija iesniedza priekšlikumu Eiropas transporta tīklam kopumā nodrošināt aptuveni 20 miljardus eiro ES finansējuma 2007.-2013. gada finanšu perspektīvas ietvaros, taču beigās šī summa tika samazināta līdz aptuveni 8 miljardiem eiro, no kuriem tikai 5,3 miljardus eiro piešķir 30 prioritāriem projektiem (sarunās ar Eiropas Parlamentu un Komisiju par daudzgadu budžeta ietvariem ES Ministru Padome neatkāpās no savas prasības par kopējo finansējumu TEN-T). Šāds finansējuma apjoms ir nepietiekams savlaicīgai prioritāro projektu pabeigšanai.

Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 20. jūnija Regulā (EK) Nr. 680/2007, ar ko paredz vispārīgus noteikumus Kopienas finansiālā atbalsta piešķiršanai Eiropas transporta un enerģētikas tīklu jomā, paredzētā atbalsta intensitāte darbiem, īpaši attiecībā uz TEN-T projektiem, kas nav prioritāri projekti, ir nepietiekama TEN-T mērķu un prioritāšu sasniegšanai.

Pašreizējos TEN-T ietvaros un transporta politikā kopumā vides aizsardzības noteikumu attīstība ir atrauta no citām politikām - jauniem vides tiesību aktiem trūkst ekonomiskā izvērtējuma un ekonomiskā pamatojuma. Vides noteikumu straujā attīstība/maiņa apgrūtinā gan TEN-T projektu sagatavošanu, gan viņu realizāciju un noved konfliktā ar tiesiskās palāvības principu.

Lēmuma par Kopienas pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai mērķos un prioritātēs vēl nav integrēti augstā līmeņa darba grupas 2005. gada ziņojuma “Tīkli mieram un attīstībai - Eiropas transporta tīkla lielāko virzienu paplašināšana kaimiņvalstīs un kaimiņu reģionos” un Komisijas 2007. gada ziņojuma “Eiropas transporta tīkla lielāko virzienu paplašināšana kaimiņvalstīs - Transporta pamatnostādnes Eiropā un kaimiņu reģionos” (COM 2007/32 galīgā redakcija)

¹ Piemēram, Eiropas Dzelzceļu kustības vadības sistēmas (ERTMS) projekts (izņemot GSM-R sakaru sistēmu) Baltijas valstīm neradīs nekādus uzlabojumus dzelzceļa tīkla darbībā, jo šajās valstīs jau pastāv vienota vilcienu kustības vadības sistēma, kas ir tāda pati kā Krievijā un Baltkrievijā. Līdz ar to satiksmē starp visām minētajām valstīm nepastāv savstarpējās izmantojamības problēmas. ERTMS sistēmas ieviešana Baltijas valstīs neuzlabos arī savstarpējo izmantojamību ar pārējām ES dalībvalstīm, jo dažādas sliežu platums ir fizisks šķērslis, kas nepieļauj lokomotīvu pārrobežas kustību.

secinājumi, tai skaitā, par ES transporta tīkla savienojumiem un savietojamību ar trešo valstu transporta tīkliem.

2. Ieteikumi TEN-T politikas veidošanai nākotnē

LTBA atbalsta Komisijas Zaļās grāmatas piedāvāto 3. izvēli - divslāņu tīklu, kas sastāv no visaptveroša tīkla, kurš balstīts uz pašreizējām TEN-T kartēm, un vairākveidu transporta "pamattīkla", kurš vēl ir jādefinē, par prioritātēm nosakot dzelzceļu, ilgtspējīgus ūdensceļus un ostas, kā arī to savienojumus ar loģistikas centriem. Prognozējamais kravas eksporta un importa pieaugums no un uz Eiropu padarīs šādu integrētu un savstarpēji savietojamu tīklu par nepieciešamību.

"Pamattīkla" koncepcija, ko veido "ģeogrāfiskais pīlārs" un "konceptuālais pīlārs", kurš ietver vēl nedefinētus kritērijus un mērķus, ļautu laika gaitā elastīgi apzināt projektus, koridorus un tīkla daļas, nevis attiecībā uz visu periodu tos stingri noteikt jau budžeta plānošanas sākumā. ES budžeta plānošanas laikā jārod iespēja korigēt un precizēt TEN-T paredzētais finansējums ņemot vērā attiecīgo situāciju. Veidojot pamattīkla mērķus un kritērijus Eiropas Komisijai vajadzētu padziļināti izpētīt ES kravu pārvadājumu paredzamo pieprasījumu nākotnē saistībā ar kravas izcelsmes un gala mērķa vietām.

LTBA piekrīt Eiropas Parlamenta izvirzītiem prioritāriem transporta veidiem TEN-T politikas ietvaros un pārrobežu transporta savienojumu nozīmībai. LTBA atbalsta esošās (lēmumā par TEN-T pamatnostādņēm noteiktās) TEN-T prioritātes, un uzskata, ka, ņemot vērā Komisijas ziņojumu par Eiropas transporta tīkla lielāko virzienu paplašināšanu kaimiņvalstīs, Kaimiņattiecību un TEN-T politiku kopēja prioritāte ir ES transporta tīkla nepārtrauktība aiz ES robežām, kas savstarpēji savietojamā veidā nodrošina ES pieeju trešo valstu infrastruktūrai. Veiksmīgai kaimiņvalstu integrācijai ES transporta nozares iekšējā tirgū ir svarīgi attīstīt savienojumus, kas noteikti augsta līmeņa darba grupas 2005. gada novembra ziņojumā par nozīmīgāko Trans- Eiropas transporta tīkla asu paplašināšanu uz kaimiņvalstīm un reģioniem, tai skaitā Ziemeļu asi ar savienojumu Ventspils- Rīga-Maskava.

Saskaņā ar 2009. gada marta Eurostat datiem ES svarīgākie tirdzniecības partneri ir ASV, Ķīna, Krievija, Šveice, Norvēģija, Japāna, Turcija, Dienvidkoreja, Brazīlija un Indija. Jaunajai TEN-T politikai sekmīgāk jāsavieno ES transporta tīkls ar nozīmīgāko tirdzniecības partneru tīkliem, lai tādējādi veidotu jaunus un attīstītu jau iesāktus un esošus pārvadājumu koridorus. Jāveido un jāuzlabo savienojumi ar ekonomiski strauji augošām Āzijas valstīm, piemēram, Ķīnu un Indiju. LTBA ierosina TEN-T ietvaros attīstīt šādus multimodālos transporta koridoros, kas savieno ES transporta tīklus ar trešajām valstīm:

- Ķīna – Kazahstāna – Eiropas Savienība (Baltija, Skandināvija un Vācija) Sauszemes pārvadājumi;
- Ķīna – pa jūru uz ES Baltijas jūras ostām un tālāk Maskava, NVS valstis, vai Baltijas valstis;
- Ķīna, Koreja, Japāna – Transsib – Eiropas Savienība;
- Āzijas preču tranzīts caur Melno jūru (Ukrainu) uz Baltiju un Skandināviju.

TEN-T politikas mērķu un prioritāšu sasniegšanai nepieciešams ievērojami lielāks kopējais finansējums (pašreiz tas ir pietiekams pat tikai daļai no prioritārajiem projektiem). Jāpalielina regulā 680/2007/EK noteiktā atbalsta intensitāte TEN-T projektiem daudzgadu un ikgadējo programmu² ietvaros. Kredītu pieejamības krīzes laikā it īpaši svarīgi ir nodrošināt stabilas garantijas aizdevumiem TEN-T projektu realizācijai nacionālo valstu budžetu un privāto līdzekļu daļā.

LTBA aicina arī veicināt pašreizējās ES transporta infrastruktūras efektivitāti īstermiņā, lai padarītu transporta koridorus dzīvotspējīgus un efektīvus, bet nevis vienkārši gaidīt uz lielu projektu ilgtermiņa īstenošanu (Uzlabojot infrastruktūras efektivitāti būtu iespējams, piemēram, palielināt vilcienu maksimālo garumu).

Integrējot jūras ostas Trans – Eiropas transporta tīklā caur jūras maģistrāļu koncepciju, ir atzīta ES ostu loma ilgtspējīgas transporta sistēmas attīstībai. Tomēr, lai panāktu efektīvu transporta sistēmu ostām nepieciešama adekvāta infrastruktūra un iekšzemes savienojumi ar dzelzceļu un autoceļiem. Ņemot vērā ostu kā Eiropas transporta mezglpunktu nozīmi LTBA aicina Komisiju TEN-T programmu ietvaros paredzēt finansiālo atbalstu:

- pieprasījumam atbilstošiem ostu padziļināšanas darbiem;
- pievadceļu infrastruktūras attīstībai;
- kopējo hidrotehnisko būvju modernizācijai ostās.

LTBA atbalsta Eiropas Parlamenta aicinājumu Komisijai samazināt neskaidro vai pretrunīgo noteikumu skaitu, īpaši attiecībā uz vides tiesību aktu piemērošanu. Pēc TEN-T projekta statusa piešķiršanas, dalībvalstīm nevajadzētu kavēt TEN-T projektu īstenošanu, atsaucoties uz ES vides tiesību aktiem.

² Atbilstoši regulai 680/2007/EK TEN-T daudzgadu darba programma attiecas uz prioritārajiem projektiem un uz ceļu, gaisa, dzelzceļa, iekšzemes ūdensceļu, piekrastes un jūras satiksmes vadības sistēmām (80 – 85 % no TEN-T finansējuma). Ikgadējā TEN-T programmā piemēro kritērijus finansiālā atbalsta piešķiršanai vispārējās intereses projektiem, kas nav iekļauti daudzgadu programmā.