



Latvijas Republikas Pastāvīgā pārstāvniecība Eiropas Savienībā
Permanent Representation of the Republic of Latvia to the European Union

23, Avenue des Arts, 1000 Brussels tel. (32 2) 238 31 00 fax (32 2) 238 32 50, e-mail : permrep.eu@mfa.gov.lv

Briselē, 2009.gada 29.aprīlī
Nr. 2.3.10. - 1627

SG/CdC(2009) A/
3436.
0 5. 05. 2009
SG-R-2

Eiropas Komisijas
Ģenerālsekretariātam
BERL 08/298
B-1049 Brisele
Beļģija

Par Zaļajā grāmatā „TEN-T: politikas pārskats. Ceļā uz integrētāku Eiropas transporta tīklu, kas sekmētu kopējās transporta politikas īstenošanu” (COM(2009)44) uzdotajiem jautājumiem

Latvijas Republika ir sagatavojusi atbildes uz Eiropas Komisijas Zaļajā grāmatā „TEN-T: politikas pārskats. Ceļā uz integrētāku Eiropas transporta tīklu, kas sekmētu kopējās transporta politikas īstenošanu” (COM(2009)44) uzdotajiem jautājumiem, kas ir pievienotas vēstules pielikumā.

Pielikumā: Latvijas Republikas sagatavotās atbildes uz 5 lp.

Ar cieņu,

Lelde Līce-Līcīte
Pastāvīgā pārstāvja vietniece

1.jautājums. Vai Komisijas novērtējumā par līdzšinējo TEN-T attīstību jāaplūko vēl kādi faktori?

Latvija uzskata, ka novērtējumā nav aplūkota TEN-T sasaiste ar kaimiņvalstīm, kā arī koridoru konkurētspēja globālā mērogā. Šie faktori būtu jāņem vērā, arī pārskatot TEN-T politiku.

Uzskatām, ka būtu jāpārskata neefektīvi vai maz izmantoto programmu, piemēram, „*Motorways of the Sea*” projektu piešķiršanas nosacījumi, lielāku akcentu liekot uz moderno tehnoloģiju izmantošanu, pievienotās vērtības radīšanu un ostu projektu sasaisti ar sauszemes pārvadājumiem, tādējādi veicinot videi draudzīgus multimodālos pārvadājumus, nevis orientēties tikai uz ostu savstarpējo sadarbību, jo tās bieži vien ir konkurentes un tāpēc līdz šim nav veidojusies efektīva sadarbība attiecīgās programmas ietvaros. Būtu nepieciešams rast iespēju pretendēt uz finansējumu arī tikai vienai ostai, jo tās apkalpojamās jūras līnijas var mainīties.

2.jautājums. Kādi vēl argumenti par labu vai sliktu visaptverošā tīkla saglabāšanai un kā varētu pārvarēt katras pieejas trūkumus?

Visaptverošais tīkls tika izstrādāts, veicot rūpīgu vērtēšanu atbilstoši transporta plūsmām un potenciāliem attīstības plāniem, tas ietver visus Eiropas nozīmes transporta tīkla elementus. Uzskatām, ka pašreizējais tīkls ir pietiekams un pamatā nav jāmaina.

3.jautājums. Vai šāda prioritārā tīkla pieeja būtu labāka nekā pašreizējā prioritāro projektu pieeja? Ja nē, kāpēc, un kādas ir prioritāro projektu pieejas stiprās puses? Ja jā, kādi būtu (papildu) ieguvumi un kā šo pieeju pilnveidot?

Uzskatām, ka prioritārā tīkla pieeja ir labāka nekā pašreizējā prioritāro projektu pieeja, jo, izstrādājot prioritāro projektu sarakstu, tajā tika iekļauti vairāk politiski lobēti projekti un nebija noteikti skaidri projektu atlases kritēriji. Kā vienam no būtiskākajiem kritērijiem vajadzētu būt nozīmīgām pārrobežu transporta plūsmām un attiecīgi vajadzētu atbalstīt TEN-T koridoru savienojumus ar trešajām valstīm tieši jaunajās dalībvalstīs, kurās ir ES ārējā robeža, jo efektīva preču un cilvēku kustība ir būtisks priekšnoteikums ES ekonomiskajai aktivitātei un izaugsmei.

4.jautājums. Vai šāda elastīga pieeja, lai apzinātu kopīgas ieinteresētības projektus, būtu piemērota politikai, kas tradicionāli atkarīga no dalībvalstu atsevišķiem lēmumiem par ieguldījumiem infrastruktūrā? Kādas būtu pārējās šādas pieejas priekšrocības un trūkumi, un kā tos vislabāk atspoguļot Kopienas līmeņa plānošanā?

Šāda elastīga pieeja būtu atbalstāma, vienlaikus uzskatām, ka nav atbalstāma pašlaik Eiropas līmenī izmantotā prakse, kad, nepastāvot skaidri noteiktiem kritērijiem un vadlīnijām, atsevišķi izpētes projekti tiek pozicionēti kā ar kaut ko labāku. Tāpēc būtu jāizvērtē iespējas izstrādāt vienotus kritērijus un pieeju, lai projektus varētu definēt un salīdzināt, nodrošinot vienīdzību šajā procesā, kā arī ietverot labākās prakses piemērus.

5.jautājums. Kā, izstrādājot nākotnes TEN-T attīstības vispārējo koncepciju, vislabāk ņemt vērā iepriekš minētos dažādos aspektus? Kādi aspekti vēl būtu jāņem vērā?

Uzskatām, ka lielāka nozīme piešķirama loģistikas centriem, kas nodrošina mūsdienu prasībām atbilstošu multimodalitāti. Īpaši jāatbalsta multimodālā, intermodālā un kombinētā transporta centri, tai skaitā būtiskākās dzelzceļa kravu stacijas un ostas. Galvenie ieguvumi būtu saistīti ar pakalpojumu izmaksu samazināšanu, veicot kravu un preču apstrādi, komplektēšanu un formēšanu vienā vietā. Samazinātos arī administratīvās barjeras, kas būtu saistītas ar dažādu dokumentu noformēšanu, kas būtu nepieciešami, ja kravu un preču apstrāde, komplektēšana un sagatavošanas notiktu dažādās vietās.

Bez jau uzskaitītajiem aspektiem, svarīgi ņemt vērā arī to, ka TEN-T nedrīkst aplūkot kā noslēgtu ES tīklu – ir jāņem vērā tā sasaiste ar kaimiņvalstīm.

6.jautājums. Kā ITS kā TEN-T daļa var uzlabot transporta sistēmas funkcionēšanu? Vai ieguldījumi *Galileo* un *EGNOS* dos iespēju uzlabot efektivitāti un optimāli līdzsvarot pieprasījumu pēc transporta? Kā ITS var palīdzēt izveidot multimodālu TEN-T? Kā varētu uzlabot pašreizējās TEN-T finansēšanas iespējas, lai finanšu plānošanas nākamajā periodā nodrošinātu vispiemērotāko atbalstu Eiropas plāna ERTMS izvēršanai?

Viedo transporta sistēmu, modernu informācijas tehnoloģiju un satelītu navigācijas iespēju izmantošana loģistikas un transporta pakalpojumos ir svarīgs faktors nozares attīstībā, it sevišķi tajās vietās, kur fiziska infrastruktūras attīstība nav iespējama. Šeit jāmin iniciatīvas e-kravas, e-jūra un to mijiedarbība ar jau esošajiem projektiem, tādiem kā e-muita un *SafeSeaNet*.

Galileo un *EGNOS* paredzamie rezultāti sniegs iespēju attīstīt satelītu pakalpojumu izmantošanu jaunā līmenī. Tiek prognozēts, ka *Galileo* un *EGNOS* projekti sniegs pilnīgi jaunas iespējas komersantiem tranzīta un loģistikas jomās. Komersantiem parādīsies jaunas lietojumprogrammas un iespējas maršrutu plānošanā, šo plānu kontrolē un analizē.

Galileo un *EGNOS* projektu ietvaros Latvijai ir iespēja iesaistīties gan pakalpojumu attīstības jautājumos, gan tehnoloģijas attīstībā, kā arī veicināt sertifikācijas pakalpojumu attīstību.

Galileo un *EGNOS* iespējas sniegs pilnvērtīgāku informāciju visā transporta un kravu pārvadājumu kustībā, tādējādi arī sniedzot ieguldījumu transporta pieprasījuma līdzsvarošanā, nodrošinot plašāku informācijas pieejamību, apmaiņas un izvērtēšanas iespējas reālā laika statusā.

ERTMS projekts (izņemot GSM-R sakaru sistēmu), Latvijai, tāpat kā Lietuvai un Igaunijai, 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 dažāds sliežu platums ir

fizisks šķērslis, kas nepieļauj lokomotīvu pārrobežas kustību. Tādējādi ir svarīga atsaucē uz nacionālajiem ERTMS ieviešanas plāniem, kas Latvijas gadījumā paredz šīs īpatnības. Baltijas valstīm būtu svarīgi ar tādiem pašiem nosacījumiem piesaistīt finansējumu līdzvērtīgiem projektiem.

ITS risinājumu izmantošana noteikti būtu jāvērs uz to, lai maksimāli samazinātu administratīvās barjeras, kā arī sniegtu noderīgu papildus informāciju TEN-T lietotājiem. Savlaicīgas un precīzas informācijas pieejamība ļaus transporta izmantotājam pieņemt pareizos lēmumus par transporta veida, sistēmas un tīkla izmantošanu.

7.jautājums. Mainās robežas starp infrastruktūru un transportlīdzekļiem vai starp infrastruktūras nodrošināšanu un tās izmantošanas veidu. Vai tas nozīmē, ka kopējas ieinteresētības (infrastruktūras) projekta jēdziens būtu jāpaplašina? Ja jā, kā šo jēdzienu definēt?

Kopējās ieinteresētības infrastruktūras projekta jēdzienu ir nepieciešams paplašināt, ņemot vērā to, ka ITS attīstība ietekmē viedo transportlīdzekļu un infrastruktūras jaunievedumu savstarpējo sasaisti, kas prasīs problēmu kompleksu risinājumu.

8.jautājums. Vai šāda veida pamattīklu varētu reāli izveidot Kopienas līmenī, kādas būtu tā priekšrocības un trūkumi? Kādas metodes jāizmanto tā izstrādē?

Uzskatām, ka TEN-T tīkla turpmākā attīstībā pamatā ir saglabājama pašreizējā pieeja ar visaptverošo tīklu kā pamatu, to papildinot ar pamattīklu, kuru veidotu tajā iekļaujot esošos prioritāros projektus, ES savienojumus ar trešajām valstīm. Runājot par sasaisti ar trešajām valstīm, diemžēl Komisija un augsta līmeņa darba grupa līdz šim nav atbalstījusi Latvijas puses iesniegto priekšlikumu iekļaut arī savienojumu starp Latviju un Baltkrieviju. Uzskatām, ka tas ir ļoti svarīgs posms Latvijas kā ES dalībvalsts transporta savienojumā ar NVS un tālāk ar Āzijas valstīm

9.jautājums. Kā varētu noteikt visa TEN-T finansiālās vajadzības īstermiņā, vidējā termiņā un ilgtermiņā? Kāds finansējuma veids — publiskais vai privātais, Kopienas vai valsts — vislabāk piemērots konkrētiem TEN-T attīstības aspektiem?

Publiskā finansējuma atbalsts būtu nepieciešams projektiem, kuri ir vajadzīgi konkrētu vajadzību nodrošināšanai, bet kuru patstāvīgā dzīvotspēja dzīves cikla sākumā nav iespējama. Tas varētu attiekties uz atsevišķu mazāk attīstīto un attālo reģionu attīstību, piemēram, Baltijas valstu infrastruktūras pienācīga sakārtošana līdz attīstīto Eiropas valstu līmenim.

Savukārt projektiem, kuri nodrošina pozitīvu dzīvotspēju (pašatmaksāšanos), vispiemērotākā ir privātā finansējuma piesaiste. Šādos gadījumos publiskie līdzekļi būtu nepieciešami alternatīvo (bezmaksas) savienojumu nodrošināšanai. Vietās, kur netiek veidotas alternatīvas pieejas, jānodrošina privāto ieguldījumu atmaksa no publiskajiem līdzekļiem gan Kopienas, gan nacionālā ieguldījuma.

10.jautājums. Kādu palīdzību var sniegt dalībvalstīm, lai tās varētu finansēt un īstenot to pārziņā esošos projektus? Vai aktīvāk jāveicina privātā sektora iesaistīšanās infrastruktūras nodrošināšanā? Ja jā, kā?

Privātā sektora iesaistīšanās infrastruktūras nodrošināšanā ir jāveicina, līdz ar to ir nepieciešams izstrādāt ieteikumus, kā sekmēt publiskās privātās partnerības (PPP) projektu ieviešanu, kur objekti netiek nodoti koncesijā privātajam uzņēmējam, bet valsts nodrošina pieejamības maksu. Pašreiz LGTT (*Loan guarantee instrument for TEN-T projects*) ir paredzēts tikai PPP projektiem, kur privātais partneris uzņemas satiksmes risku, bet būtu nepieciešams paredzēt, kā uzņēmējs var saņemt Eiropas garantijas un labvēlīgus kredīta nosacījumus arī PPP projektos, kur valsts uzņemas satiksmes risku un maksā privātam partnerim pieejamības maksājumus. Tāpēc būtu izstrādājams mehānisms, lai attīstītu minēto PPP modeli ar publisko līdzfinansējumu pieejamības maksu gadījumos.

11.jautājums. Kādas ir pašreizējo Kopienas finanšu instrumentu stiprās puses un vājās vietas? Vai ir vajadzīgi jauni instrumenti (tostarp inovatīvi instrumenti)? Kā optimizēt no dažādiem Kopienas resursiem nākušo līdzekļu izmantošanu, lai atbalstītu TEN-T īstenošanu?

Pašreizējo Kopienas finanšu instrumentu vājā puse ir TEN-T zemā līdzfinansējuma likme. Šobrīd TEN-T budžeta līdzfinansējuma likme ir līdz 10% no kopējām izmaksām būvdarbu līgumiem un līdz 20% prioritārajiem projektiem, kas būtiski ietekmē nacionālā līdzfinansējuma nodrošināšanu no nacionālā budžeta. Šī iemesla dēļ daudzas jaunās dalībvalstis nespēj pieteikt projektus TEN-T tīklā. Ņemot vērā ierobežotos TEN-T budžeta resursus, diez vai likmes palielinājums būtu iespējams, tāpēc meklējami jauni risinājumi, piemēram, PPP modeļa attīstība. Lielāka uzmanība kopējo interešu īstenošanai būtu jāpievērš dažādu administratīvo šķēršļu un ierobežojumu likvidēšanai, vairāk veicinot informācijas pieejamību un izplatību par līdzekļu pieejamību un nosacījumiem dažādos veidos – gan semināru, gan interaktīvu reklāmas pasākumu veidā un citos informācijas izplatīšanas pasākumos.

12.jautājums. Kā varētu uzlabot pašreizējos nefinanšu instrumentus un kādus jaunus instrumentus varētu ieviest?

Īstenojot TEN-T projektus, ir būtiski sabalansēt Kopienas sociālekonomiskās vajadzības un vides prasības, kā arī vienkāršot administratīvās procedūras, kas saistītas gan ar dažādu projektu ieviešanu, gan ar kravas pavadokumentu, atļauju, pavadzīmju u.c. dokumentu noformēšanu. Šeit ir jāliek lielāks uzsvars uz maksimālu elektronisko dokumentu un elektronisko informācijas apmaiņu visā kravu pārvadājumu procesā. Pēdējā laikā līdz ar TEN-T Aģentūras izveidošanu projektu uzraudzības mehānisms būtiski tiek birokratizēts un kļūst smagnējs, kā arī ilgstoša EK finansējuma lēmumu pieņemšana, būtiski kavējot projektu uzsākšanu (2007.gada programmu ietvaros atbalstīto projektu finansējuma lēmumi tika DV saņemti 2009.g.1.ceturksnī).

Reģionos, kur vide vēl ir ļoti dabiskā formā, savukārt transporta infrastruktūra ir stipri atpalikusi un ir nepieciešami būtiski uzlabojumi, jānodrošina inovatīvi infrastruktūras attīstības risinājumi, kas veicina ekonomiskos procesus, tai pat laikā ir saudzīgi videi, kas veicinātu ilgtspējīgu attīstību.

13.jautājums. Kurš no šiem variantiem ir vispiemērotākais? Kāpēc?

Piemērotākais būtu trešais variants, kas saglabātu visaptverošo tīklu un noteiktu pamattīklu, kas ietver prioritāro tīklu (prioritārie projekti, ES savienojumi ar kaimiņvalstīm, transporta koridori ar lielākajām transporta plūsmām) un konceptuālo pīlāru (ITS risinājumiem, maksas iekasēšanu, inovācijām un maksimālu pievienotās vērtības radīšanu), lai būtu vieglāk integrēt dažādos transporta politikas un transporta infrastruktūras aspektus.