Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas Atzinums par Priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par vispārīgajiem Kopienas finansiālā atbalsta piešķiršanas noteikumiem Eiropas transporta un enerģijas tīkliem, ar ko groza Padomes Regulu Nr. 2236/95

(COM(2004) 475 final — 2004/0154 (COD))

(2005/C 234/14)

Padome 2005. gada 9. martā, saskaņā ar EK dibināšanas līguma 156. pantu nolēma lūgt Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteju izteikt atzinumu par šādu dokumentu: Priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par vispārīgajiem Kopienas finansiālā atbalsta piešķiršanas noteikumiem Eiropas transporta un enerģijas tīkliem, ar ko groza Padomes Regulu Nr. 2236/95

Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un informācijas sabiedrības specializētā nodaļa, kurai uzdeva veikt darbu, pieņēma atzinumu 2005. gada 21. februārī. Ziņotājs bija *RANOCCHIARI* kgs.

Komiteja tās 415. plenārajā sesijā, kas notika 2005. gada 9. un 10. martā (2005. gada 10. marta sēdē) ar 112 balsīm "par", 8 balsīm "pret" un 6 balsīm atturoties, pieņēma šādu atzinumu:

1. **Ievads**

1.1 **2000. gadā Eiropas Savienībā patērēja 15 % no vispasaules enerģijas patēriņa;** tādējādi ES bija lielākais enerģijas importētājs un otrais lielākais patērētājs (aiz ASV). Pieprasījums pēc pirmavota enerģijas laikā no 1990. līdz 2000. gadam palielinājās par 10 %. Tajā pašā laika periodā daudzās no 10 jaunajām dalībvalstīm notika politiskās un ekonomiskās struktūras maiņa, kas izraisīja to pieprasījuma pēc pirmavota enerģijas samazināšanos par 17 %. Tādējādi pieprasījums pēc pirmavota enerģijas 25 dalībvalstīs kopā vidēji palielinājās tikai par 6 %.

1.2 Pieprasījuma pēc pirmavota enerģijas attīstības scenārijā no 2000. līdz 2030. gadam tiek prognozēts vidējais pieaugums 25 valstu Eiropā par 19,3 %, turklāt pieprasījums desmit jaunajās dalībvalstīs aug visstraujāk (par 26 %), turpretī līdzšinējās 15 dalībvalstīs tas palielinās par 18,4 %.

1.3 Sistēmas uzlabošanos desmit jaunajās dalībvalstīs apliecina kaut vai tikai enerģijas intensitātes ([1]) attīstība, kas saskaņā ar prognozēm no 2000. līdz 2030. gadam 25 dalībvalstīs palielināsies par 1,7 %, tātad, tāpat kā pēdējā dekādē (1990. — 2000. gadā). Tomēr šis rādītājs atbilst 2,6 % paaugstinājumam gadā desmit jaunajās dalībvalstīs (iepriekšējā dekādē 3,5 %) un samazinājumam 15 līdzšinējās dalībvalstīs par 1,7 % gadā.

1.4 Visbeidzot jānorāda uz to, ka šis scenārijs arī nākamos 25 gadus paredz atkarību no izrakteņu kurināmā, kas 2020. gadā būs gandrīz 90 %.

1.5 **Transportam,** kas ir šī regulas priekšlikuma galvenā tēma, nepieciešams apmēram 32 % no enerģijas patēriņa, un tas veido vairāk nekā 10 % no Eiropas Savienības IKP; kravu un pasažieru transports pēdējo 30 gadu laikā ir divkāršojies. Transporta sektorā pašlaik ir nodarbināti apmēram 10 miljoni darba ņēmēju. Līdz 2020. gadam kopējais transporta apjoms palielināsies aptuveni divas reizes; kravu pārvadājumi 15 valstu Eiropā palielināsies par 70 %, 10 jaunajās dalībvalstīs — apmēram par 100 %; pēdējo 30 gadu laikā kravu transports palielinājies par 185 % un pasažieru transports — par 145 %. Šis ievērojamais pieaugums ir radījis arī negatīvas sekas, sevišķi sastrēgumus, kas apgrūtina IKP apmēram par 0,5 % gadā; prognozējams, ka līdz 2010. gadam šis rādītājs divkāršosies un tā radītie zaudējumi būs EUR 80 miljoni. Katru dienu sastrēgumi aizņem 7500 autoceļu kilometrus — tātad, apmēram 15 % no 15 valstu Eiropas autoeļu tīkla, un apmēram 20 % dzelzceļa tīkla kilometrus ([2]).

1.6 ES aizvien lielākajām vajadzībām atbilstoša transporta (TEN — T) un enerģijas infrastruktūras (TEN — E) tīkla izveidošana ir viena no Kopienas stratēģijām jau vairāk nekā 10 gadus, un tā pamatoti tiek uzskatīta par izšķirošo faktoru, pirmām kārtam, iekšējā tirgus veidošanas pabeigšanai, kā arī Lisabonas mērķu sasniegšanai. Barselonas Eiropadome 2002. gadā uzsvēra, cik svarīgi ir paplašināt esošos elektrības tīklus, un izvirzīja konkrētu mērķi līdz 2005. gadam panākt elektrības tīklu pārrobežu savstarpējas savienošanas līmeni vismaz 10 % apjomā no valstī uzstādītās ražošanas jaudas. Arī 2003. gada decembra Eiropadome Eiropas transporta un enerģijas tīklus izvirzīja izaugsmes plāna centrā.

2. **Pašreizējā situācija**

2.1 Kaut arī pastāvošās problēmas un turpmākās papildu vajadzības ir skaidri noteiktas, tomēr visas iesaistītās puses, sākot ar dalībvalstīm vēl nav veikušas nekādus piemērotus pasākumus. Jāatgādina kaut vai tas, ka no 14 lielajiem transporta projektiem, kurus dalībvalstis 1994. gadā (Eiropadomes sanāksmē Esenē) apņēmās īstenot līdz 2010. gadam, 2003.

([1]) Pieprasījums pēc pirmavota enerģijas uz vienu IKP vienību pēc tirgus maiņas kursa.

([2]) "EU Energy and Transport Outlook 2000 – 2004".

gada beigās bija pabeigti tikai trīs, un bija izdarīta mazāk nekā viena ceturtā daļa no investīcijām, kas nepieciešamas pārrobežu savienojumu izveidei. Pie pašreizējā investēšanas ātruma līdz pilnīgai programmas īstenošanai varētu paiet vēl divdesmit gadi.

2.2 Ne mazāk nopietna ir energoapgādes problēma, kaut arī ES finanšu intervences nepieciešamība šajā jomā ir daudz mazāka, kā norādīts turpmāk. Proti, tīklu fiziskās iespējas neatbilst normatīvos paredzētajiem noteikumiem. Pēc 2007. gadā gaidāmās liberalizācijas varētu izveidoties īsts iekšējais elektrības tirgus, tomēr tā ietekme varētu būt ierobežota, ja netiks paplašināti šobrīd nepietiekamie un pārslogotie tīkli. Ja tirgū pastāv liela koncentrācija, ir būtiski svarīgi novērst fiziskos šķēršļus, kas traucē konkurenci, lai novērstu negatīvu ietekmi uz visiem patērētājiem, tajā skaita privātpersonām. Nedrīkst arī aizmirst, ka atjaunojamās enerģijas attīstībai varētu būt nepieciešamas *ad hoc* investīcijas jau esošajās enerģijas sistēmās un tīklos.

2.3 Līdz šim ar TEN-T jomas projektiem panākto pieticīgo rezultātu iemeslus Eiropas Komisija konstatēja un apkopoja savā 2003. gada ([3]) paziņojumā šādi:

— dalībvalstu lēmējinstitūciju politiskās gribas trūkums;

— Eiropas tīklam nepietiekami finanšu līdzekļi;

— par projektiem atbildīgo iestāžu sadrumstalotība.

2.4 *Karel Van Miert* (kādreizējā par konkurenci atbildīgā Komisijas locekļa) vadītās Augsta līmeņa darba grupas 2003. gada jūnija ziņojumā ir apstiprināta šīs situācijas nopietnības apzināšanās, kā arī ietverti interesanti ierosinājumi šī sastrēguma pārvarēšanai. Tajā tika aplūkots ne tikai problēmas finansiālais aspekts, bet arī organizatoriskās un koordinācijas prasības saistībā ar ES paplašināšanos.

2.5 Pamatojoties uz *Van Miert* ziņojumu, Eiropas Komisija 2003. gada oktobrī iesniedza priekšlikumu par Eiropas transporta tīklu pamatnostādņu pārstrādāšanu ar aktualizētu tagad jau 30 prioritāro projektu sarakstu, ietverot tajā arī 14 Esenes projektus. Šo priekšlikumu apsprieda un 2004. gada 29. aprīlī pieņēma Parlamentā un Padomē. Tādējādi tika apstiprinātas jaunās pamatnostādnes, prioritātes un projektu raksturlielumi arī saistībā ar paredzamajām izmaksām.

3. **Komisijas priekšlikums**

3.1 Apspriežamais regulas priekšlikums bija nepieciešams, lai piešķirtu Komisijai tiesību instrumentu, kas tai ļaus piemērot saskaņā ar augstāk minētajiem apsvērumiem pārstrādātus vispārīgos noteikumus finansiālā atbalsta piešķiršanai, un paredz drošu un noteiktu finansējumu visā plānotajā periodā (2007. — 2013.gadam).

3.2 Faktiski izrādījās, ka ES līdzfinansējuma ietekme ir jāpadara optimālāka gan kvantitatīvi (ar augstāku procentuālo likmi nekā līdz šim), gan kvalitatīvi (izmantojot jaunus finanšu instrumentus), lai tādējādi veicinātu privātās investīcijas, aizvien vairāk paplašinot valsts un privātās partnerības (PPP).

3.3 ES atbalsta piešķiršanas pamata priekšnosacījumi ir: tiem ir jābūt vispārējo interešu projektiem, ar tiem tiek veidoti pārrobežu savienojumi un šie projekti veicina tirgus integrāciju paplašinātā Eiropā. Transporta projektos tiek pievērsta īpaša uzmanība ietekmei uz vidi, un ar ātrsatiksmes šosejām ir jāatbrīvo parastie kravu pārvadājumu ceļi, lai panāktu izlīdzinājumu starp dažādiem pārvadātājiem. Pamatojoties uz šiem apsvērumiem, apmēram 80 % finanšu līdzekļu jāpiešķir pārējiem nevis autotransporta pārvadājumiem. Enerģijas jomā prioritārie aspekti ir tīkla nepārtrauktība, tā jaudas optimizācija, iekšējā tirgus integrācija, jauno dalībvalstu iesaistīšana iekšējā tirgū un piesaiste atjaunojamās enerģijas avotiem.

3.4 Lai sasniegtu šos mērķus, ir jābūt noteiktiem skaidriem un objektīviem līdzekļu piešķiršanas un līdzfinansējuma kritērijiem: pirmkārt, **nosacītība**, t.i., palīdzība tiek piešķirta saskaņā ar **izvēles un koncentrācijas** kritērijiem, lai piešķirtu prioritāti savienojumiem ar visaugstāko Kopienas "pievienoto vērtību"; otrkārt, atbalsta **samērīgums,** kas pārrobežu savienojumiem var sasniegt līdz 30 % (izņēmuma gadījumos 50 %). Dalībvalstīm savukārt ir jānodrošina atbilstošas garantijas, pamatojoties uz finanšu plānu un stingrām saistībām īstenot projektu paredzētajā termiņā.

3.5 TEN tikliem gan transporta, gan enerģijas nozarē līdzfinansējums pētījumiem var būt, augstākais, 50 %, kamēr atbalsta maksimālā likme celtniecības fāzei transporta jomā noteiktiem prioritāro projektu posmiem ir 30 % (50 % izņēmuma gadījumos pārrobežu posmu būvei); citiem vispārīgo interešu projektiem šī maksimālā likme ir 15 %. Enerģijas jomā maksimālā līdzfinansējuma likme atbilstoši pašreizējai regulai arī turpmāk ir 10 % (izņēmuma gadījumos, ja ir īpašas finansiālās grūtības vai savienojumi ar kaimiņvalstīm, tā var būt 20 %). Zemākā līdzfinansējuma likme enerģijas jomā salīdzinājumā ar transporta jomu tāpat kā lielā abu budžetu atšķirība ir pamatota ar to, ka enerģijas jomā var izmantot arī citus Kopienas instrumentus (struktūrfondus, EIB kredītus) un starp šī vienozīmīgi tirgus ietekmētā sektora dalībniekiem pastāv spēcīga konkurence. Faktiski tikai dalībvalstis var iesniegt pieteikumus par transporta tīkliem, bet enerģijas sektorā to var darīt arī privātie operatori.

([3]) Paziņojums (23.4.2003) "Eiropas transporta tīkla paplašināšana: jaunas finansējuma formas, savietojamas elektroniskās ceļa nodevu sistēmas".

3.6 Saskaņā ar pašlaik spēkā esošo regulu 2000. — 2006. gadam pieejamo līdzekļu apjoms ir nedaudz vairāk kā EUR 4,6 miljardi, no tiem EUR 4,2 miljardi transporta jomai. No 2004. gada tie pēc paplašināšanās palielinās par EUR 225 miljoniem. Praktiski šajā periodā tas nozīmē apmēram EUR 600 miljonus gadā.

3.7 Saskaņā ar regulas priekšlikumu līdzekļi TEN tīkla transporta jomai 2007. — 2013. gadā tiks palielināti līdz EUR 20,35 miljardiem, t.i., līdz 2,9 miljardiem gadā (salīdzinājumā ar EUR 600 miljoniem gadā iepriekšējā septiņu gadu periodā), un TEN tīkla enerģijas jomai paredzētie līdzekļi EUR 340 miljonu apjomā, tādējādi Kopienas līdzekļi TEN tīklam kopā plānoti EUR 20,69 miljardu apjomā.

3.8 Papildus Kopienas līdzekļu palielināšanai vēl viens jauninājums ir iespēja saņemt Kopienas finansējumu, lai segtu risku pēcceltniecības fāzē, ja īpašu apstākļu dēļ samazinās prognozētie ieņēmumi. Šī garantija ir paredzēta privātā sektora līdzdalības atvieglošanai projektu finansēšanā, tomēr tā aprobežojas tikai ar sākotnējo fāzi, un tajā ir ietverts arī nozīmīgs iesaistīto dalībvalstu ieguldījums.

3.9 Citi jauninājumi ir saistīti ar projektu vadību. Komisija ierosina dalībvalstīm piešķirt vadošo lomu tehniskās kontroles un izdevumu apliecināšanas jomā. Komisija turklāt saglabā tiesības nodot dažus programmas vadības uzdevumus vēl izveidojamai "Eiropas transporta tīklu izpildaģentūrai", tomēr neatsakoties no savām plānošanas pilnvarām.

4. **Vispārīgas piezīmes**

4.1 EESK atbalsta Komisijas priekšlikumu, jo tas, kaut arī nepilnīgi, tomēr atspoguļo iepriekšējos atzinumos atkārtoti izteiktās piezīmes un prasības. ([4])

4.2 Ar ierosinājumu tiek institucionalizēts vēlamais Kopienas finansējuma palielinājums un attiecībā uz publisko un privāto partnerību gan dalībvalstīm, gan privātajiem investoriem tiek piedāvāta lielāka drošība. Šajā saistībā EESK konstatē, ka plānotais, salīdzinājumā ar līdzšinējo finansējumu, noteikti ievērojamais līdzekļu palielinājums ir jāvērtē atbilstoši augstāk minētajām papildu vajadzībām. Jāatgādina, ka 30 prioritārajiem projektiem transporta nozarē nepieciešami līdzekļi EUR 225 miljardu apjomā, no kuriem EUR 140 miljardi paredzēti periodam no 2007. līdz 2014. gadam.

4.3 EESK piekrīt definīcijai, kas nosaka augstāk minētos vispārīgos principus Kopienas finansiālā atbalsta piešķiršanai, un atbalsta šo principu īstenošanas nosacījumu izstrādi komitejas procedūrā, lai vienkāršotu procesu.

4.4 EESK atzinīgi vērtē arī to, ka līdzekļi ir paredzēti ne tikai provizoriskiem pētījumiem un celtniecības fāzēm, bet arī, kaut tikai izņēmuma gadījumos, — projekta darbības fāzes sākumā. Nav iespējams pārāk zemu vērtēt, pirmkārt, delikāto situāciju transporta nozarē ar visām labi zināmajām ietekmēm (sastrēgumi, gaisa piesārņojums, drošība utt.), par ko EESK jau vairākkārt ir izteikusi atzinumus, un, otrkārt, risku saistībā ar energoapgādes problēmām un ar elektrotīklu nepieciešamo savstarpējo savietojamību.

5. **Īpašas piezīmes un secinājumi**

5.1 Pēc EESK ieskata pret dalībvalstīm ir jāvērš ļoti stingra politika, lai netiktu novilcināta ES noteikto infrastruktūras izbūves darbu pabeigšana un uzņemtās saistības, neskatoties uz iespējamiem šķēršļiem dalībvalstu politiskajā vai ekonomiskajā jomā, tiktu pildītas. Ja aicinājumi sniegt paskaidrojumus nav rezultatīvi, jāparedz arī sankcijas vai pat Komisijas piešķirto līdzekļu atprasīšana; šos līdzekļus tādā gadījuma varētu izmantot citu infrastruktūras izveides darbu veikšanā tur, kur laika grafiks līdz šim ir ticis ievērots.

5.2 Komiteja tomēr ir nobažījusies, ka pieejamie līdzekļi, neskatoties uz paredzēto palielinājumu, tomēr ne vienmēr būs pietiekami, lai piesaistītu investīcijas un padarītu uzņemtās saistības neatgriezeniskas. Šajā saistībā EESK joprojām uzskata par aktuālu agrākā atzinumā ([5]) izteiktu ierosinājumu ierīkot "Eiropas Transporta infrastruktūras fondu", kuru finansētu no dalībvalstu iekasētas nelielas degvielas patēriņa nodevas 25 valstu Eiropas Savienībā, bez tā, ka šī nodeva nozīmē akcīzes nodokļa paaugstināšanu. Ja to neizdodas īstenot šī nodeva ir jāievieš tikai tajās dalībvalstīs, kuras ir iesaistījušās Eiropas transporta tīklu projektos.

5.3 Apspriežamais regulas priekšlikums aptver laika periodu no 2007. līdz 2013. gadam. Līdz 2007. gadam ir spēkā pašreizējā regula, kurā paredzēts piešķirt augstāk minētos līdzekļus. Tādējādi līdz jauno noteikumu spēkā stāšanās brīdim pastāv turpmākas vilcināšanās un viedokļu maiņas risks. Būtu ieteicams, lai jaunā regula stātos spēkā pēc iespējas ātrāk, lai būtu iespējams nekavējoties uzsākt darbus. Kopumā ir jāuzsver, ka, ņemot vērā tehniskos termiņus darbu noteikšanai autoceļu transporta jomā, autoceļu satiksmes apjoms noteikti vēl vairāk palielināsies līdz brīdim, kad — arī citiem satiksmes veidiem — būs pieejama jauna infrastruktūra. Tādējādi tiek ļoti apgrūtināta saskaņota un līdzsvarota attīstība.

([4]) Izpētes atzinums par "TEN projektu saraksta pārstrādi līdz 2004. gadam" (OV C 10, 14.1.2004) un atzinums par "Vispārīgajiem noteikumiem Kopienas atbalsta piešķiršanai Eiropas tīkliem" (OV C 125, 27.5.2002).

([5]) Izpētes atzinums par "TEN projektu saraksta pārstrādi līdz 2004. gadam" , (OV C 10, 14.1.2004). EESK savā atzinumā ierosināja iekasēt nodevu 1 centa apjomā par katru litru degvielas, kas patērēta 25 valstu Eiropas Savienībā visa veida pasažieru un kravu autoceļu pārvadājumos. Saglabājoties pašreizējam patēriņa līmenim (ap 300 milj. t) gadā šajā fondā nonāktu EUR 3 miljardi.

5.4 EESK atzinīgi vērtē Komisijas priekšlikumu līdzlemšanas procedūras vietā piemērot komitejas procedūru, nosakot finansiālā atbalsta piešķiršanas piemērošanas kārtību. Šis lēmums ir vērsts uz procedūru vienmēr vēlamo racionalizāciju un vienkāršošanu. EESK tomēr ir nobažījusies, vai ierosinātā "Eiropas transporta tīklu izpildaģentūras" iesaistīšana apmierinās šo vajadzību un vai tās darbība drīzāk mepārklāsies ar citu iesaistīto iestāžu darbu. Komisijas iepriekšējs paskaidrojums par šai aģentūrai uzticamajām funkcijām palīdzētu kliedēt šīs šaubas.

5.5 EESK pilnībā atbalsta Komisijas ierosinātās pamatnostādnes, tomēr tā apstiprina, ka ir jāpalielina piešķiramo līdzekļu apjoms. Plānotās infrastruktūras izveidošana veicinās noturīgu attīstību, jo 80 % projektu ir vērsti uz citiem transporta veidiem nevis autoceļu transportu, kā rezultātā samazināsies izplūdes gāzes un sastrēgumi. Nedrīkst aizmirst arī projektu pozitīvo ietekmi saistībā ar vidēja termiņa nodarbinātības iespējām un — kas ir ne mazāk svarīgi — Eiropas iedzīvotāju dzīves kvalitātes līmeņa paaugstināšanos ilgtermiņā, sevišķi tranzīta satiksmes reģionos.

5.6 Kopumā EESK vēlreiz apliecina savu ciešo pārliecību, ka Eiropas enerģijas un transporta tīkli, kam ir izšķiroša nozīme brīvas personu kustības un preču un pakalpojumu aprites garantēšanas priekšnoteikumu radīšanā, ir stratēģiska nepieciešamība, tas ir obligāts un neapejams mērķis, lai veidotu Lisabonas stratēģijā paredzēto integrēto un konkurētspējīgo Eiropas Savienību, kas atbilst ekoloģiski savietojamas attīstības principiem.

Briselē, 2005. gada 10. martā

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētāja
Anne- Marie SIGMUND

PIELIKUMS

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas Atzinumam

Sekojošs grozījums diskusiju laikā tika noraidīts, bet ieguva vismaz ¼ daļu no nodotajām balsīm.

5.2 punkts

Mainīt sekojoši:

"5.2 Komiteja tomēr ir nobažījusies, ka pieejamie līdzekļi, neskatoties uz paredzēto palielinājumu, tomēr ne vienmēr būs pietiekami, lai piesaistītu investīcijas un padarītu uzņemtās saistības neatgriezeniskas. ~~Šajā saistībā EESK joprojām uzskata par aktuālu agrākā atzinumā izteiktu ierosinājumu ierīkot "Eiropas Transporta infrastruktūras fondu", kuru finansētu no dalībvalstu iekasētas nelielas degvielas patēriņa nodevas 25 valstu Eiropas Savienībā, bez tā, ka šī nodeva nozīmē akcīzes nodokļa paaugstināšanu. Ja to neizdodas īstenot šī nodeva ir jāievieš tikai tajās dalībvalstīs, kuras ir iesaistījušās Eiropas transporta tīklu projektos.~~"

Pamatojums

Kā pareizi atzīmē ziņotājs, nodokļu jautājumi ir dalībvalstu kompetencē. Komiteja nevar un tai nav tiesību ierosināt izmaiņas nodokļu jomā dalībvalstīs.

Balsošanas rezultāti:

Balsis par: 43

Balsis pret: 65

Atturas: 9