**Informatīvais ziņojums** **„Par Eiropas Savienības neformālo Transporta, telekomunikāciju un enerģētikas Ministru padomi 2014.gada 16.-17.septembrī”**

2014. gada 16.-17.septembrī Itālijā, Milānā notiks Eiropas Savienības neformālā Transporta, telekomunikāciju un enerģētikas Ministru padomes sanāksme. 2014.gada 16. un 17.septembra sesijās plānots diskutēt par TransEiropas tīklu (turpmāk -TEN-T) koridoriem, to pārvaldību un finansēšanu.

Ministru padome sāksies 2014.gada 16.septembrī ar ministru pusdienām par ilgtspēju, mobilitāti un sociālo iekļaušanos pilsētās.

Vairāk kā 70% no Eiropas iedzīvotājiem dzīvo pilsētvidē, kurā tiek saražoti 85% no IKP. Tādējādi cilvēkus, kuri dzīvo vai strādā pilsētvidē, kā arī uzņēmumu konkurētspēju būtiski ietekmē transporta sistēmas pieejamība un kvalitāte. Šajā kontekstā 2010.gada 03.martā tika publicēts dokuments „Eiropa 2020 – Stratēģija gudrai, ilgtspējīgai un integrējošai izaugsmei”, kurā tiek uzsvērta transporta nozīme pilsētvidē. Turklāt jauno tehnoloģiju izmantošana sniedz jaunas iespējas pilsētām.

Īpaši mūsdienu paaudze ir vairāk gatava izmantot jaunas mobilitātes formas, kas iespējamas, pielietojot interneta resursus – dažādas aplikācijas un sociālie tīkli. Lai gan arī šodien pastāv sastrēgumi tieši pilsētvidē, kas saistāmi ar pārmērīgu atkarību nomotorizētā transporta, kas, savukārt, palielina izmaksas par gaisa piesārņojumu (aptuveni ceturtdaļa no visiem CO2 izmešiem transporta sektorā), pieaug ceļu satiksmes negadījumu skaits (pilsētās reģistrēti vidēji 11 000 nāves gadījumi gada laikā) un pieaugošais trokšņa līmenis negatīvi ietekmē sabiedrības veselības stāvokli.

Tādējādi bez intensīvākas darbības, urbanizācijas, demogrāfiskām pārmaiņām un pieaugošā pieprasījuma pēc mobilitātes uzlabojumiem Eiropas pilsētu dzīves kvalitāte tikai pasliktinātos.

Šajā sakarā, pamatojoties uz jaunajām Eiropas Savienības vadlīnijām (Regula 1315/2013), pilsētu tīklojums ir kļuvis par neatņemamu TEN-T daļu un ir tiesīgs saņemt finansējumu no Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta (CEF regula 1316/2013). Tāpat Eiropas Komisija 2013. gada 17. decembrī ir publicējusi Mobilitātes pakotni, kas uzsver nepieciešamību pēc vertikālas (starp dažādiem institucionālajiem līmeņiem) un horizontālās (starp publisko un privāto) subsidiaritātes . Līdz ar to Eiropas Komisija uzskata, ka vietējām pašvaldībām ir jāpieņem ilgtspējīgi pilsētu mobilitātes plāni, kā daļu no dalībvalsts institucionālā ietvara. Tādā veidā nodrošinot vietējo pašvaldību ciešāku sadarbību ar Eiropas Savienību un citiem valsts līmeņiem.

Latvija savā pozīcijā par Komisijas paziņojumu Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai „Kopā uz konkurētspējīgu un resursu ziņā efektīvu pilsētvides mobilitāti” ir definējusi mobilitātes jautājumus pilsētās par svarīgiem, un ka ir apsveicami Eiropas Komisijas plāni stiprināt savas darbības saistībā ar ilgtspējīgu pilsētvides mobilitāti vietās, kurās tā redz Eiropas Savienības mēroga pievienoto vērtību.

Latvija uzskata, ka pašām dalībvalstīm jāizlemj, kā un kur izstrādāt integrētus pilsētu mobilitātes plānus, jo pilsētas ir ļoti atšķirīgas gan lieluma, gan novietojuma, gan cilvēku skaita, gan ekonomiskās attīstības ziņā.

Latvija piekrīt, ka pilsētām savu ilgtermiņa attīstības stratēģiju ietvaros būtu jāizstrādā savi mobilitātes plāni, kas ietvertu informāciju par to, kā:

• uzlabot sabiedriskā transporta sistēmu;

• veicināt pārvietošanos ar kājām, velosipēdu;

• nodrošināt sekmīgāku dažādu transporta veidu integrāciju;

• uzlabot ceļu satiksmes drošību;

• uzlabot situāciju identificētajos „kritiskajos punktos” un optimizēt pastāvošās ceļu infrastruktūras izmantojumu;

• uzlabot pilsētu loģistikas efektivitāti;

• sekmēt pāreju uz ilgtspējīgākiem mobilitātes modeļiem;

• mobilitātes problēmas risināt ar inteliģentajām transporta sistēmām (ITS).

Pilsētu mobilitātes jautājumi jāskatās arī kontekstā ar Eiropas Komisijas paziņojumu Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai „ES rīcībpolitiku urbānā dimensija – ES pilsētprogrammas galvenie aspekti”, kur pilsētu attīstības jautājumi skatīti plašāk- ne tikai saistībā ar mobilitāti. Attiecībā uz to, Latvija Eiropas Savienības pilsētprogrammu redz kā vispārīgu politikas ietvaru, vadlīnijas un principus, kur īpaša uzmanība tiek veltīta pilsētvides dimensijai Eiropa Savienības politikā, stiprinot dažādu nozaru politiku koordināciju un sadarbību starp pārvaldes līmeņiem un iesaistītajām pusēm. Latvija uzskata, ka ES pilsētpolitikai būtu jānodrošina integrēts skatījums uz urbanizēto teritoriju izaicinājumiem un to pārvarēšanas mehānismiem, izvērtējot līdzšinējo mehānismu plusus un mīnusus, nodrošinot racionālu pamatu to efektivitātes uzlabošanai. Vienlaikus ES pilsētprogrammai nebūtu jārada jaunas atbalsta programmas, bet jāuzlabo esošo atbalsta programmu un mehānismu efektivitāte.

2014.gada 16. un 17.septembra sesijās ir plānotas diskusijas par koridoriem, to pārvaldību un finansēšanu.

Viedi, ilgtspējīgi un pilnībā savienoti transporta, enerģētikas un digitālie tīkli ir nepieciešami, lai izveidotu labi funkcionējošu Eiropas vienoto tirgu un, lai savienotu Eiropu ar pasaules tirgu. Turklāt, ekonomiski grūtā brīdī, ko raksturo minimāla izaugsme un ierobežoti valsts budžeti, ieguldījumi galvenajās infrastruktūrās ar spēcīgu Eiropas Savienības pievienoto vērtību var uzlabot Eiropas konkurētspēju. Infrastruktūras veidošana paver jaunas iespējas Eiropas uzņēmumiem un paaugstina to nodarbinātības līmeni, jo ieguldījumi tieši infrastruktūrā rada ilgtermiņa ieguvumus, kas veicinātu gudru, ilgtspējīgu un integrējošu izaugsmi.

Tomēr tas ir iespējams, ja pastāv ilgtermiņa saistības ar dalībvalstīm un citiem ieguldītājiem. Tik ļoti nepieciešamajām investīcijām liela mēroga infrastruktūras projektu izpilde ar spēcīgu Eiropas pievienoto vērtību (jo īpaši, lai stiprinātu kohēziju un veicinātu ekonomikas izaugsmi) var tikt atlikta, jo dalībvalstīs cenšas uzlabot savas publiskās finanses. Turklāt, infrastruktūras objektu uzturēšana tiek arvien vairāk atstāta novārtā, dažkārt kādā no dalībvalstīm situācija ir kļuvusi kritiska un ir nepieciešama pilnīga objektu aizvietošana, kas prasa papildus investīcijas. Visbeidzot, sabiedrību ir aizvien grūtāk pārliecināt par jauno projektu nepieciešamību. Tajā pašā laikā, ir saņemti aicinājumi būtiski uzlabot jau esošo infrastruktūru, lai varētu izmantot pieejamos resursus visefektīvāk, tos ieguldot saprātīgos risinājumos nākotnes projektos.

Tas parāda, ka transporta infrastruktūras nozarē pastāv ievērojamas grūtības. Eiropa pirmo reizi ir izveidojusi īstenas Eiropas infrastruktūras tīkla politiku, pretstatā pieejai, kas atbalsta projektu pārtraukšanu. Tas rada būtiskas pārmaiņas attiecībā uz potenciālo politikas ietekmi un atgriešanos pie ieguldījumiem infrastruktūras uzlabošanā. Jaunā tīkla pieeja racionalizē investīciju vajadzības ar augstāko Eiropas pievienoto vērtību. Šāds ieguldījums veicinātu izaugsmi, gan tieši, gan netieši paaugstinātu nodarbinātības līmeni un tiktu piedāvātas darbavietas daudzās ekonomikas nozarēs. Tā ir vienkārša izvēle, kas ir orientēta uz nākotnes izdevumiem, nostiprinot Eiropu lomu kā labāko vieta, kur investēt.

Veicot nepieciešamās investīcijas pamattīklam līdz 2020.gadam, varētu radīt līdz pat 4 miljonus tiešo, netiešo un inducēto darbavietu Eiropas ekonomikā. Labāk integrēta un efektīvāka transporta sistēma vēl vairāk atvieglotu cilvēku brīvu pārvietošanos un preču pārvadāšanu Eiropas Savienībā un ar kaimiņvalstīm, un kas sevī apvienotu inovatīvas tehnoloģijas un satiksmes vadības sistēmas ne tikai uzlabotu ekonomiskos apstākļus uzņēmējdarbības jomā, bet sniegtu papildu stimulu jaunu darbavietu izveidei.

Ievērojamas izmaiņas Eiropas transporta infrastruktūras politikā ir radījušas unikālu impulsu Eiropas Savienības institūcijās, dalībvalstīs, kaimiņvalstīs, reģionos un pilsētās, rūpniecībā, uzņēmējdarbībā. Līdz ar to neformālajā padomē ir plānots diskutēt par TEN-T koridoru labākas pārvaldības principiem un koridoru koordinatoru lomu, inovatīvajiem finanšu instrumentiem un projektu finansēšanas jautājumiem, t.sk. infrastruktūras maksām.

Esošo TEN-T tīklu Latvijā nosaka Eiropas Parlamenta un Padomes regula (ES) Nr.1315/2013 (2013.gada 11.decembris) par Savienības pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko atceļ Lēmumu Nr.661/2010/ES, tāpat Latvija ir iekļauta Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta Regulā paredzētajā Ziemeļjūras- Baltijas jūras transporta koridorā. Latvija atzinīgi vērtē Itālijas Prezidentūras iniciatīvu ministru līmenī neformāli diskutēt par jaunajiem TEN-T koridoriem un to pārvaldību, īpaši, ņemot vērā to, ka šo koridoru izveide ir cieši saistīta ar finansējumu- privāto un valsts, līdz ar to neformāla dalībvalstu pieredzes apmaiņa un kopīgu risinājumu meklēšana ir nozīmīgs priekšnosacījums transporta koridoru izveidē.

Tāpat Eiropas Komisija, ņemot vērā pieredzi, kas gūta saistībā ar finanšu instrumentiem 2007.-2013.gada plānošanas periodā, kas ieviesti sadarbībā ar Eiropas Investīciju banku, piemēram, Aizdevumu garantijas instrumentu Eiropas transporta tīklu projektiem (LGTT), ierosina īstenot ievērojamu tās intervences pasākumu daļu Eiropas infrastruktūru savienošanas instrumentā (EISI), izmantojot finanšu instrumentus. Jo īpaši stratēģijas “Eiropa 2020” projektu obligāciju iniciatīva tiks izmantota kā līdzeklis, lai nodrošinātu ieguldījumu līdzekļus Eiropai stratēģiski svarīgiem infrastruktūras projektiem. Latvija atzinīgi vērtē Eiropas Komisijas centienus meklēt jaunus inovatīvus finanšu avotus, kas sekmētu finansējuma piesaisti ES līmeņa stratēģiskajiem projektiem.

Delegācijas vadītājs būs satiksmes ministrs, kurš sanāksmes laikā plāno izteikties, pamatojoties spēkā esošajām Latvijas pozīcijām, kā arī balstoties uz informatīvajā ziņojumā minēto informāciju.

Satiksmes ministrs A.Matīss

Vizē: valsts sekretāra vietā-

Valsts sekretāra vietniece Dž.Innusa

08.09.2014. 11:03

1205 vārdi

Elīna Šimiņa – Neverovska 67028254

elina.simina@sam.gov.lv