

LV



EIROPAS
REVĪZIJAS
PALĀTA

Vispārējā
stāvokļa
apskats

Ceļā uz veiksmīgu transporta
nozari Eiropas Savienībā:
risināmās problēmas

2018

Saturs

	Punkts
Kopsavilkums	I–XII
Vispārējā stāvokļa apskata mērķis un pieeja	01–05
I daļa. Pārskats par transporta nozari Eiropas Savienībā	06–25
Galvenie fakti par transporta nozari Eiropas Savienībā	06–07
Svarīgi ES politikas mērķi attiecībā uz transporta nozari	08–12
Galvenās ieinteresētās personas ES transporta nozarē	13–16
Vajadzīgās investīcijas infrastruktūrā un finansējuma pieejamība	17–25
II daļa. Pašreizējais stāvoklis ES transporta nozares galvenajās jomās	26–63
Aktuālās tendences transporta izmantošanā	26–39
Pārvadājumu apjoms pastāvīgi pieaug, un ir sagaidāms, ka pieaugums turpināsies	26–27
Pasažieru un kravu pārvadājumos priekšroka ir autotransportam	28–33
Intelektiskās transporta pārvaldības sistēmas — transporta nākotnes būtiska daļa	34–35
Jaunas tendences transporta nozarē	36–39
Infrastrukturā attīstība	40–51
Neraugoties uz panākumiem ES transporta infrastruktūras attīstībā, problēmas ir saglabājušās	40–46
TEN-T ir vajadzīgs ievērojams finansējums, bet dalībvalstu parādsaistību līmenis varētu būt šķērslis	47–51
Iekšējais tirgus	52–55
Transporta dekarbonizācija	56–63
III daļa. Galvenās risināmās problēmas	64–91
Mērķu saskaņošana ar resursiem	66
Valstu infrastruktūras lēmumu un ES politikas prioritāšu ciešāka saskaņošana, ko nodrošina ES	67–70

ES finansējuma pievienotās vērtības palielināšana	71–72
Projektu vadības uzlabošana	73–86
Labāka plānošana, pirms tam veicot padziļinātu izmaksu un ieguvumu analīzi	74–78
Infrastrukturā projekta īstenošanas noteikumu vienkāršošana	79–82
Projektu uzraudzības uzlabošana	83–86
Lielāka uzmanība pastāvošās infrastruktūras uzturēšanai un atjaunošanai	87–89
Pastiprināti centieni, lai preču pārvadāšanā no autotransporta pārietu uz citiem transporta veidiem	90–91

Pielikumi

I pielikums. ERP ziņojumi transporta jomā kopš 2010. gada

II pielikums. Desmit ES mērķi konkurētspējīgas un resursu ziņā efektīvas transporta sistēmas izveidei

III pielikums. Galvenās ieinteresētās personas ES līmenī

Akronīmi un saīsinājumi

Vispārējā stāvokļa apskata komanda

Kopsavilkums

I Vispārējā stāvokļa apskati ietver politikas jomu vispārēju aprakstu un analīzi, kas lielā mērā balstīta uz publiski pieejamo informāciju. Šajā vispārējā stāvokļa apskatā ir aprakstīta un analizēta ES darbība transporta jomā. Galvenā uzmanība ir pievērsta investīcijām infrastruktūrā, kas finansētas no ES budžeta, un ir aplūkoti transversāli jautājumi, kurus apzinājām nesēn, veicot revīzijas par visiem pieciem galvenajiem transporta veidiem: autotransportu, dzelzceļa, gaisa, iekšzemes ūdensceļu un jūras transportu. Pamatojoties uz saviem apsvērumiem un ieteikumiem, mēs sniedzam horizontālu apskatu par galvenajām problēmām, kas saistītas ar transporta nozares attīstību un finansēšanu Eiropas Savienībā. Papildus mūsu ziņojumiem šajā apskatā ir ņemti vērā citu augstāko revīzijas iestāžu (ARI) ziņojumi, kā arī svarīgi ES politikas dokumenti, pētījumi, novērtējumi, dati un citu ES un starptautisku iestāžu viedokļi.

II Transports ir stratēģiska ES ekonomikas nozare, kas tieši ietekmē visu ES iedzīvotāju ikdienu, un transporta pakalpojumi nodrošina aptuveni 11 miljonus darbvieta. Tas ir Eiropas integrācijas stūrakmens, jo pilnībā savstarpēji savienoti un ilgtspējīgi transporta tīkli ir nepieciešams nosacījums Eiropas vienotā tirgus izveides pabeigšanai un pareizai darbībai.

III ES pasažieru un kravu pārvadājumu apjoms pēdējās desmitgadēs ir pieaudzis, un ir sagaidāms, ka tas pieaugs vēl vairāk, lai gan lēnākā tempā. Lielāko daļu pasažieru un kravu pārvadājumu apjoma ziņā nodrošina autotransports, un pašlaik tirgus nepiedāvā pietiekamus stimulus transporta lietotājiem, lai viņi pārietu uz citiem transporta veidiem, kas no ekonomiskā viedokļa joprojām ir mazāk konkurētspējīgi.

IV Transports ir ES dalītās kompetences joma, proti, dalībvalstis var īstenot savu kompetenci, ja vien ES nav formulējusi kopēju transporta politiku un stratēģijas. Līgumā par Eiropas Savienības darbību (LESD) ir noteikts pamats Eiropas transporta tīklam (*TEN-T*) — integrētam multimodālam tīklam, kas nodrošina ātru un vieglu cilvēku pārvietošanos un preču apriti Eiropas Savienībā. Šim tīklam ir divi līmeņi. Pamattīklu, kas jāpabeidz līdz 2030. gadam, veido Eiropas Savienībā stratēģiski svarīgākie posmi un mezgli. Visaptverošajam tīklam, kas jāpabeidz līdz 2050. gadam, ir plašāks mērķis nodrošināt visu ES reģionu pieejamību un savienojamību.

V Par transporta infrastruktūras attīstību, finansēšanu un veidošanu galvenokārt atbild dalībvalstis. ES finansējums, kam jāsniedz ES pievienotā vērtība, var darboties tikai kā katalizators un segt tikai daļu no kopējām vajadzībām. Atbalstu transporta

politikai sniedz dažādi ES finansēšanas instrumenti, kuru kopējais piešķirums 2007.–2020. gada periodam ir aptuveni 193 miljardi EUR.

VI ES transporta infrastruktūras attīstībai ir vajadzīgi ievērojami finanšu līdzekļi. Komisija lēš, ka kopējais vajadzīgo investīciju apjoms šajā jomā ir aptuveni 130 miljardi EUR gadā un ka lielas investīcijas būs vajadzīgas arī uzturēšanai. *TEN-T* pamattīkls vien laikposmā no 2021. līdz 2030. gadam izmaksās aptuveni 500 miljardus EUR; ietverot visaptverošo tīklu un citas investīcijas transporta nozarē, šī summa sasniegs aptuveni 1,5 triljonus EUR.

VII Tomēr kopš 2008. gada ekonomikas krīzes samazinātās investīcijas transporta infrastruktūrā ES transporta tīkla modernizāciju aizkavēja, jo vidējais investīciju līmenis bija daudz zemāks par vajadzīgo. Lai plānotajā laikā sasniegtu *TEN-T* mērķus, ir vajadzīgi ievērojami finanšu resursi. Ņemot vērā publisko līdzekļu ierobežoto pieejamību, ir vajadzīgas lielākas privātā sektora investīcijas stratēģiskajā transporta infrastruktūrā.

VIII Infrastruktūras attīstības temps Eiropas Savienībā atšķiras, un infrastruktūras kvalitāte un pieejamība joprojām neatbilst vajadzībām, it īpaši austrumu reģionos. Lai gan *TEN-T* pamattīkla izveide dažās dalībvalstīs jau ir vai drīzumā tiks pabeigta, citām valstīm vēl ir daudz darāmā.

IX Komisija ir atzinusi, ka Eiropas mēroga komodālas un patiesi integrētas transporta sistēmas izveidei ir būtiski svarīgi, lai pašlaik notiekošā intelektisku transporta pārvaldības sistēmu ieviešana būtu veiksmīga un saskaņota. Turklāt automatizācija, digitalizācija un dalīta mobilitāte ir strauji pieaugošas tendences, kas var uzlabot transporta sistēmu efektivitāti. Tomēr jaunas tehnoloģijas un mobilitātes modeļi rada arī problēmas, kas saistītas ar tiesiskā regulējuma piemērotību, privātuma aizsardzību, drošību, atbildību un datu drošību.

X Komisija aktīvi atbalsta iekšējā transporta tirgus atvēršanu un liberalizāciju. Tomēr arī šajā ziņā dažas problēmas ir saglabājušās, it īpaši dzelzceļa un gaisa satiksmes pārvaldībā.

XI Transporta nozare rada aptuveni ceturto daļu no visām siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisijām Eiropas Savienībā. Tā kā transporta emisijas 2014. gadā atkal sāka pieaugt, šī nozare kļūst par vienu no galvenajiem šķēršļiem ES vispārējo dekarbonizācijas mērķu sasniegšanā.

XII Lai gan infrastruktūras attīstības un iekšējā transporta tirgus atvēršanas jomā ir gūti panākumi un ir ierosināti pasākumi transporta dekarbonizācijas paātrināšanai, ES joprojām saskaras ar šādām problēmām:

- būtisku un sasniedzamu transporta mērķu un prioritāšu saskaņošana ar pieejamajiem resursiem;
- efektīvu izpildes instrumentu izveide ES līmenī, lai nodrošinātu, ka dalībvalstu lēmumi par infrastruktūru ir ciešāk saskaņoti ar ES prioritātēm, īpašu uzmanību pievēršot pārrobežu posmiem;
- ES finansējuma novirzīšana prioritātēm ar lielāko ES pievienoto vērtību;
- ES finansēto projektu plānošanas, īstenošanas un uzraudzības uzlabošana;
- infrastruktūras pienācīgas uzturēšanas un ilgtspējas nodrošināšana;
- pastiprināti centieni, lai preču pārvadāšanai mazāk izmantotu autotransportu.

Vispārējā stāvokļa apskata mērķis un pieeja

01 Šajā vispārējā stāvokļa apskatā ir aprakstīta un analizēta ES darbība transporta politikas jomā. Galvenā uzmanība ir pievērsta investīcijām infrastruktūrā, kas finansētas no ES budžeta, un ir aplūkoti transversāli jautājumi, kurus apzinājām nesen, veicot revīzijas par visiem pieciem galvenajiem transporta veidiem: autotransportu, dzelzceļu, gaisu, iekšzemes ūdensceļu un jūras transportu¹. Pēdējo astoņu gadu laikā Palāta šajā jomā ir publicējusi 13 īpašos ziņojumus (sk. ***L pielikumu***). Pamatojoties uz saviem apsvērumiem un ieteikumiem, mēs sniedzam horizontālu apskatu par galvenajām problēmām, kas saistītas ar transporta nozares attīstību un finansēšanu Eiropas Savienībā. Apvienotās Karalistes izstāšanās no ES varētu ietekmēt ES transporta politikas plānošanu un īstenošanu. Tomēr, tā kā šā dokumenta publicēšanas laikā joprojām norisinājās sarunas un konkrēta ietekme nav zināma, mēs nolēmām šo aspektu šajā vispārējā stāvokļa apskatā neiekļaut.

02 Palātas vispārējā stāvokļa apskati ietver ES politikas jomu vispārēju aprakstu un analīzi, kas lielā mērā balstīta uz mūsu iepriekšējo darbu un publiski pieejamo informāciju. Vispārējā stāvokļa apskats nav revīzija: tas nav balstīts uz jaunu revīzijas darbu, un tajā nav sniegti jauni revīzijas konstatējumi vai ieteikumi. Tomēr tajā var būt ietverti secinājumi un ieteikumi no iepriekš publicētiem ziņojumiem. Komisijas atbildes uz mūsu konstatējumiem un ieteikumiem, kas sniegti šajā dokumentā minētajos ziņojumos, tika publicētas kopā ar šiem ziņojumiem un ir pieejamas mūsu tīmekļa vietnē.

03 Papildus mūsu ziņojumiem šajā apskatā mēs atsaucamies uz citu augstāko revīzijas iestāžu (ARI) ziņojumiem un svarīgiem ES transporta politikas dokumentiem, pētījumiem, novērtējumiem un datiem. Mēs arī iztaujājām pārstāvjus no Eiropas Komisijas, Eiropas Parlamenta, Eiropas Investīciju bankas (EIB) un Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācijas (ESAO). Apskata sagatavošanas procesā mēs uzturējām regulāru dialogu ar Komisiju un pēc iespējas ņēmām vērā tās komentārus par šā vispārējā stāvokļa apskata saturu.

¹ Citi būtiski transporta jomas aspekti, tādi kā pasažieru tiesības, šajā apskatā nav ietverti, bet tie tika izvērtēti nesen publicētajā īpašajā ziņojumā Nr. 30/2018 "ES pasažieru tiesības ir visaptverošas, tomēr pasažieriem joprojām jācīnās par to ievērošanu" (<http://eca.europa.eu>).

04 Sniedzot skaidru un pieejamu informāciju ieinteresētajām personām, šā vispārējā stāvokļa apskata mērķis ir mudināt ieinteresētās personas uzlabot darbības un/vai to koordināciju, lai pievienotu vērtību ES centieniem sasniegt mērķus transporta politikas jomā.

05 Apskats ir strukturēts šādi:

- a) **I daļā** ir sniegts pārskats par ES galvenajiem politikas mērķiem attiecībā uz transporta nozari, pamatā esošo pārvaldības sistēmu un vajadzīgā finansējuma apmēru un pieejamību;
- b) **II daļā** ir aprakstīts pašreizējais stāvoklis ES transporta nozares galvenajās jomās;
- c) **III daļā** ir aplūkoti transversāli jautājumi un galvenās problēmas, kuras uzskatām par joprojām aktuālām.

I daļa. Pārskats par transporta nozari Eiropas Savienībā

Galvenie fakti par transporta nozari Eiropas Savienībā

06 Transports ir stratēģiska ES ekonomikas nozare, un transporta pakalpojumi 2016. gadā nodrošināja aptuveni 5 % no ES bruto pievienotās vērtības² un 5,2 % (jeb aptuveni 11 miljonus) no visām darbvietām. Transporta nozare tieši ietekmē visu ES iedzīvotāju ikdienu un nodrošina preču plūsmu pie patērētājiem no vairāk nekā 11 miljoniem ES ražotāju un izgatavotāju³. Tāpēc laba transporta sistēma ir Eiropas integrācijas stūrakmens. Labi pārdomāti, ilgtspējīgi un pilnībā savstarpēji savienoti transporta tīkli ir nepieciešams nosacījums Eiropas vienotā tirgus izveides pabeigšanai un pareizai darbībai.

07 Efektīvi transporta pakalpojumi un infrastruktūra ir vajadzīgi tam, lai izmantotu visu ES reģionu ekonomiskās priekšrocības, atbalstītu iekšējo tirgu un izaugsmi un veicinātu ekonomisko, teritoriālo un sociālo kohēziju. Ņemot vērā transporta svarīgo lomu, tam ir arī cieša saikne ar tādām politikas jomām kā vide, izaugsme un nodarbinātība, konkurence, sociālā politika un digitalizācija.

Svarīgi ES politikas mērķi attiecībā uz transporta nozari

08 ES transporta politika ir izklāstīta Līgumā par Eiropas Savienības darbību (LESD)⁴. Tā bija viena no pirmajām jomām, kurās ES pauda nodomu izveidot kopēju tirgu jeb, citiem vārdiem, atvērt transporta tīklus un noteikt brīvību sniegt transporta pakalpojumus.

² Kādā ekonomikas jomā, nozarē vai sektorā saražoto preču un sniegto pakalpojumu vērtība.

³ Eiropas Komisija, “*Delivering TEN-T, Facts & figures*” [TEN-T īstenošana. Fakti un skaitļi], 2017. g. septembris, 5. lpp.

⁴ 4. panta 2. punkta g) apakšpunktā un VI sadaļā.

09 Galvenie dokumenti ES transporta politikas mērķu noteikšanai ir baltās grāmatas, kuras Komisija publicē aptuveni reizi desmit gados⁵. Jaunākajā, 2011. gada baltajā grāmatā ir izklāstīts ceļvedis ar desmit svarīgiem mērķiem (sk. **II pielikumu**) Eiropas vienotās transporta telpas izveidei ar konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu.

10 Vairākos stratēģijas dokumentos⁶ un politikas dokumentos ir papildinātas un izmantotas 2011. gada baltās grāmatas prioritātes gan attiecībā uz atsevišķiem transporta veidiem, gan arī transversālā perspektīvā.

11 Lai izveidotu integrētu multimodālu tīklu, kas nodrošina ātru un vieglu cilvēku pārvietošanos un preču apriti Eiropas Savienībā, Līgumā par Eiropas Savienības darbību (sk. XVI sadaļu) arī ir noteikts pamats Eiropas transporta tīklam (*TEN-T*). 1996. gadā Komisija publicēja *TEN-T* pamatnostādnes kā pamatu *TEN-T* politikas izstrādei. Tās tika bieži grozītas, un 2013. gadā tika pieņemta regula⁷. Šajā regulā ir noteikti termiņi pamattīkla (2030. g.) un visaptverošā tīkla (2050. g.) izveides pabeigšanai (sk. **1. tabulu**) un — kas ir svarīgi — mainīta pieeja no tādas, kas balstīta uz atsevišķiem prioritāriem projektiem, uz multimodāla ES mēroga koridoru tīkla pieeju. Projektus tagad plāno saskaņā ar koridoru plānu sistēmu, kas aptver visus transporta veidus, 12 Eiropas koordinātoru pārraudzībā, kurus iecēlusi Komisija, lai veicinātu un uzraudzītu *TEN-T* pamattīkla koridoru koordinētu attīstību.

⁵ COM(1992) 494 galīgā redakcija, 2.12.1992., COM(2001) 370 galīgā redakcija, 12.9.2001., un COM(2011) 144 galīgā redakcija, 28.3.2011., “Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu”.

⁶ Piemēram, COM(2010) 2020 galīgā redakcija, “Eiropa 2020 — stratēģija gudrai, ilgtspējīgai un integrējošai izaugsmei”; COM(2015) 80 final, “Pamatstratēģija spēcīgai Enerģētikas savienībai ar tālredzīgu klimata pārmaiņu politiku”; COM(2016) 501 final, “Eiropas mazemisiju mobilitātes stratēģija”; COM(2015) 598 final, “Aviācijas stratēģija Eiropai”; COM(2017) 286 final, “Aviācija: Atvērta un savienota Eiropa”; COM(2016) 766 final, “Eiropas sadarbīgo intelektisko transporta sistēmu stratēģija”; COM(2009) 8 galīgā redakcija, “Stratēģiskie mērķi un rekomendācijas ES jūras transporta politikai 2018. gada perspektīvā”; COM(2017) 283 final, “Eiropa kustībā. Programma sociāli taisnīgai pārejai uz tīru, konkurētspējīgu un savienotu mobilitāti visiem”.

⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 11. decembra Regula (ES) Nr. 1315/2013 par Savienības pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai (OV L 348, 20.12.2013., 1. lpp.).

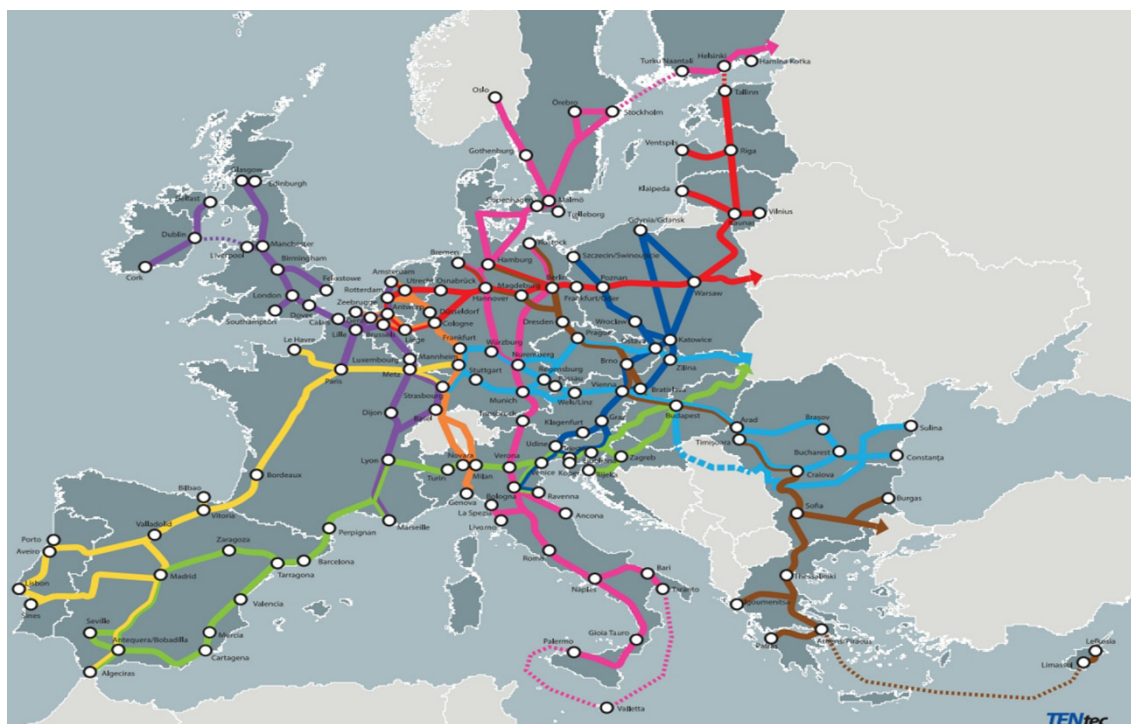
1. tabula. TEN-T mērogs

TEN-T	Pamattīkls (km)	Visaptverošais tīkls (km)
Dzelzceļa līnijas	50 762	138 072
Autoceļi	34 401	136 706
Iekšzemes ūdensceļi	12 880	23 506

Avots: Komisijas veiktais kohēzijas politikas 2007.–2013. gada programmu *ex post* novērtējums, 5. darba pakete.

12 Visaptverošais tīkls tiek veidots ar mērķi nodrošināt visu ES reģionu pieejamību un savienojamību. Pamattīklu veido stratēģiski svarīgākie visaptverošā tīkla posmi un mezgli, kas organizēti deviņos koridoros (sk. **1. attēlu**), un trīs horizontālās prioritātes (Eiropas Dzelzceļa satiksmes pārvaldības sistēma (ERTMS), jūras maģistrāles un ceļu satiksmes drošība).

1. attēls. TEN-T pamattīkla koridori



Atlantijas, Baltijas–Adrijas jūras, Vidusjūras, Ziemeļjūras–Baltijas, Ziemeļjūras–Vidusjūras, Austrumu–Vidusjūras austrumu daļas, Reinas–Alpu, Reinas–Donavas, Skandināvijas–Vidusjūras

Avots: Eiropas Komisija.

Galvenās ieinteresētās personas ES transporta nozarē

13 Transports ir joma, kurā Eiropas Savienībai un dalībvalstīm ir dalīta kompetence⁸. Tas nozīmē, ka gan ES, gan dalībvalstis var izdot un pieņemt juridiski saistošus tiesību aktus. Dalībvalstis var pieņemt likumus un izstrādāt noteikumus, ja vien ES nav formulējusi kopēju transporta politiku un stratēģijas.

14 Galvenās ieinteresētās personas ES līmenī ir Komisija, Eiropas Parlaments un Padome (sk. **III pielikumu**). Tāpat kā visās ES politikas jomās, Komisija ierosina tiesību aktus un īsteno politiku, savukārt Parlaments un Padome ievieš tiesību aktus, parasti pamatojoties uz Komisijas priekšlikumiem.

15 Galvenās ieinteresētās personas dalībvalstīs ir valstu, reģionālās un vietējās iestādes, kas atbild par transporta un investīciju politiku, kā arī kravu un pasažieru pārvadātāji.

16 Svarīgākais ir tas, ka transporta tīklus un pakalpojumus izmanto miljoniem iedzīvotāju un uzņēmumu.

Vajadzīgās investīcijas infrastruktūrā un finansējuma pieejamība

17 Par transporta infrastruktūras attīstību, finansēšanu un veidošanu galvenokārt atbild dalībvalstis. ES finansējums, kam jāsniedz ES pievienotā vērtība, var darboties tikai kā katalizators un segt tikai daļu no kopējām vajadzībām.

18 ES transporta infrastruktūras attīstībai ir vajadzīgi ievērojami finanšu līdzekļi. Komisija lēš, ka kopējais vajadzīgo investīciju apjoms šajā jomā (gan *TEN-T*, gan pilsētu infrastruktūrā) ir aptuveni 130 miljardi EUR gadā. Lielas investīcijas būs vajadzīgas arī uzturēšanai⁹. Ir aprēķināts, ka pamattīkla izveidei vajadzīgās investīcijas laikposmā no 2021. līdz 2030. gadam sasniegs 500 miljardus EUR. Ietverot visaptverošo tīklu¹⁰ un

⁸ LESD 4. panta 2. punkta g) un h) apakšpunkts.

⁹ COM(2017) 283 final, 31.5.2017., "Eiropa kustībā. Programma sociāli taisnīgai pārejai uz tīru, konkurētspējīgu un savienotu mobilitāti visiem", 7. lpp.

¹⁰ 2013. gada *TEN-T* regulā ir noteikts visaptverošā tīkla izveides pabeigšanas termiņš — 2050. gads.

citas investīcijas transporta nozarē, šī summa pieaugs līdz aptuveni 1,5 triljoniem EUR¹¹.

19 Tomēr kopš 2008. gada ekonomikas krīzes samazinātās investīcijas transporta infrastruktūrā ES transporta tīkla modernizāciju aizkavēja¹². Saskaņā ar Komisijas jaunāko *TEN-T* progresa ziņojumu¹³ vidējais investīciju līmenis Eiropas Savienībā kopš krīzes sākuma ir krietni zem 100 miljardiem EUR gadā.

20 Atbalstu transporta politikai sniedz dažādi ES finansēšanas instrumenti, kuru kopējais piešķirums 2007.–2020. gada periodam ir aptuveni 193 miljardi EUR (sk. **2. tabulu**). Šo atbalstu īsteno, izmantojot gan tiešu, gan arī dalītu pārvaldību¹⁴. Divi galvenie instrumenti ir Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments (EISI)¹⁵ un Eiropas strukturālie un investīciju fondi (ESI fondi). EISI (ko tieši pārvalda Komisija) prioritātes ir *TEN-T* pamattīkls, pārrobežu savienojumi, problemātisko posmu likvidēšana un sadarbības projekti, savukārt ESI fondi (kurus īsteno saskaņā ar dalītu pārvaldību) šīs prioritātes paplašina, tajās ietverot reģionālās mobilitātes uzlabošanu un sekundāro un terciāro mezglu savienošanu ar *TEN-T* infrastruktūru¹⁶.

¹¹ Eiropas Komisija, *“Delivering TEN-T, Facts & figures”* [*TEN-T* īstenošana. Fakti un skaitļi], 2017. g. septembris.

¹² Eiropas Komisija, *“Transport in the European Union: Current Trends and Issues”* [Transports Eiropas Savienībā. Pašreizējās tendences un aktualitātes], 2018. g., 12. lpp.

¹³ COM(2017) 327 final, 19.6.2017., “Progresa ziņojums par *TEN-T* tīkla īstenošanu 2014. un 2015. gadā”, 3. lpp.

¹⁴ Saskaņā ar tiešu pārvaldību (piemēram, EISI, “Apvārnis”) Komisija izraugās darbuņēmējus, piešķir dotācijas, pārskaita līdzekļus un uzrauga līdzfinansētās darbības. Saskaņā ar dalītu pārvaldību (piemēram, ESI fondi) budžeta daļas izpildi Komisija deleģē dalībvalstīm, bet saglabā galīgo atbildību.

¹⁵ Sk. 2013. gada 11. decembra Regulu (ES) Nr. 1316/2013, ar ko izveido Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu.

¹⁶ Aptuveni 47 % no Kohēzijas fonda izdevumiem 2007.–2013. gada periodā tika novirzīti *TEN-T* projektiem. Sk. Eiropas Komisija, *“Transport - Final Report - Work Package 5 - Ex post evaluation of Cohesion Policy programmes for 2007.–2013., focusing on the ERDF and the Cohesion Fund”* [Transports. Galīgais ziņojums. 5. darba pakete. Kohēzijas politikas 2007.–2013. gada programmu *ex post* novērtējums, koncentrējoties uz ERAF un Kohēzijas fondu], 2016. g., 97. lpp.

2. tabula. ES transporta budžeta piešķirumi 2007.–2020. gada periodam (miljardos EUR)

Instrumenti	2007.–2013. g.	2014.–2020. g.	Kopā
ERAF un Kohēzijas fonds/ESI fondi	81,8	68,5	150,3
TEN-T	8,0	–	8,0
Marco Polo	0,5	–	0,5
EISI–Transports	–	24,1 ²	24,1
FP7 ¹ –Transports	4,2	–	4,2
“Apvārsnis 2020”–Transports	–	6,3	6,3
Kopā	94,5	98,9	193,4

¹ Septītā pamatprogramma pētniecībai un tehnoloģiju attīstībai.

² Ietverot 11,3 miljardus EUR, kas pārskaitīti no Kohēzijas fonda.

Avots: ERP, pamatojoties uz publiski pieejamajiem datiem.

21 Lielākā daļa ES finansējuma (78 %) transporta nozarei abos plānošanas periodos no 2007. līdz 2020. gadam attiecas uz dalīto pārvaldību. Tomēr Komisijas tieši pārvaldītā finansējuma daļa pieaug — no 13 % 2007.–2013. gadā līdz 31 % 2014.–2020. gadā.

22 Transports ir lielākā ERAF un Kohēzijas fonda izdevumu joma abos plānošanas periodos (24 % no kopējā piešķiruma 2007.–2013. gadam un 20 % — 2014.–2020. gadam). Gandrīz puse ERAF un Kohēzijas fonda 2007.–2020. gada izdevumu transporta nozarei attiecas uz autoceļiem (sk. **3. tabulu**).

3. tabula. ERAF un Kohēzijas fonda budžeta piešķirumi pa transporta nozarēm, 2007.–2020. gads (miljardos EUR)

Nozare	2007.–2013. g.	% no kopsummas	2014.–2020. g.	% no kopsummas
Autotransports	42,6	52 %	30,0	44 %
Dzelzceļš	23,1	28 %	18,6	27 %
Pilsētas transports	8,2	10 %	12,5	18 %
Ostas	3,1	4 %	2,0	3 %
Multimodālie pārvadājumi	1,8	2 %	2,2	3 %
Intelektiskās transporta sistēmas (ITS)	1,0	1 %	2,1	3 %
Iekšzemes ūdensceļi	0,4	1 %	0,7	1 %
Gaisa transports	1,6	2 %	0,4	1 %
Transporta nozare kopā	81,8	100 %	68,5	100 %

Avots: ERP, pamatojoties uz Komisijas sniegtajiem datiem.

23 EISI (tikai attiecībā uz 2014.–2020. gada periodu) līdz 2017. gada decembrim projektiem bija piešķīris 22,3 miljardus EUR (aptuveni 93 % no programmas “EISI–Transports” kopējā budžeta) (sk. **4. tabulu**). Lielākā daļa finansēto projektu tiek īstenoti pamattīkla koridoros (79 %) un attiecas uz tādiem ilgtspējīgiem transporta veidiem kā dzelzceļš un iekšzemes ūdensceļi.

4. tabula. EISI piešķirtais finansējums

Nozare	Projektiem piešķirtā kopējā summa (līdz 2017. g. decembrim, miljardos EUR)		% no kopsummas
Dzelzceļš	16,4		74 %
Iekšzemes ūdensceļi	1,7		8 %
Autotransports	1,7		8 %
Gaisa transports	1,3		6 %
Jūras transports	0,9		4 %
Multimodālie pārvadājumi	0,3		1 %
Kopā	22,3		100 %

Avots: ERP, pamatojoties uz Komisijas sniegtajiem datiem.

24 Šā dokumenta sagatavošanas laikā budžeta piešķirumi daudzgadu finanšu shēmai (DFS) 2021.–2027. gadam vēl nebija pieņemti. Saskaņā ar Komisijas priekšlikumu EISI regulai¹⁷ transportam tiks piešķirti 30,6 miljardi EUR, tostarp 11,3 miljardi EUR no Kohēzijas fonda. Komisijas priekšlikumā 2021.–2027. gada regulai, kurā izklāstīti kopīgi noteikumi attiecībā uz septiņiem dalītās pārvaldības fondiem¹⁸, ERAF un Kohēzijas fondam ir paredzēti pavisam 242 miljardi EUR, bet piešķirumi pa nozarēm šajā posmā nav noteikti.

25 Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācija (ESAO) ir norādījusi, cik svarīgi ir palielināt privātā sektora investīcijas stratēģiskajā transporta infrastruktūrā, lai

¹⁷ COM(2018) 438 final, 6.6.2018., priekšlikums regulai, ar ko izveido Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu un atceļ Regulu (ES) Nr. 1316/2013 un (ES) Nr. 283/2014.

¹⁸ COM(2018) 375 final, 29.5.2018., priekšlikums regulai, ar ko paredz kopīgus noteikumus par Eiropas Reģionālās attīstības fondu, Eiropas Sociālo fondu Plus, Kohēzijas fondu un Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fondu un finanšu noteikumus attiecībā uz tiem un uz Patvēruma un migrācijas fondu, Iekšējās drošības fondu un Robežu pārvaldības un vīzu instrumentu.

novērstu pieejamo publisko līdzekļu trūkumu¹⁹. Lai piesaistītu privātā sektora investīcijas transporta nozarē, ES izmanto tādus finanšu instrumentus kā aizdevumi un garantijas (sk. tālāk).

- a) EISI parāda instruments, kas izmanto ES budžetu, lai sniegtu garantijas galvenokārt EIB finansējumam, ir atbalstījis 10 transporta projektus, mobilizējot investīcijas vairāk nekā 13 miljardu EUR apmērā.
- b) EIB grupa un Komisija 2015. gadā kopīgi izveidoja Eiropas Stratēģisko investīciju fondu (ESIF), lai palīdzētu novērst pašreizējo investīciju trūkumu Eiropas Savienībā. Līdz šim fonds ir nodrošinājis finansējumu 5,6 miljardu EUR apmērā 45 projektiem, kuri palīdz sasniegt transporta mērķus²⁰.
- c) Turklāt EIB laikposmā no 2007. līdz 2018. gadam transporta projektiem aizdevumu veidā piešķīra aptuveni 140 miljardus EUR²¹.

¹⁹ ESAO, "Strategic Transport Infrastructure Needs to 2030: Main Findings" [Stratēģiskās transporta infrastruktūras vajadzības līdz 2030. gadam. Galvenie konstatējumi], *OECD Publications*, Parīze, 2011. g., 6. lpp.

²⁰ ESIF projektu saraksts 2018. gada oktobrī — parakstītie projekti (<http://www.eib.org/en/efsi/efsi-projects/index.htm>).

²¹ EIB finansētie projekti, 2018. gada oktobra dati (<http://www.eib.org/en/projects/loan/list/index>).

II daļa. Pašreizējais stāvoklis

ES transporta nozares galvenajās jomās

Aktuālās tendences transporta izmantošanā

Pārvadājumu apjoms pastāvīgi pieaug, un ir sagaidāms, ka pieaugums turpināsies

26 Pasažieru un kravu pārvadājumu apjoms Eiropas Savienībā pēdējās desmitgadēs pastāvīgi pieaug²² — no 5335 miljardiem pasažierkilometru 1995. gadā līdz 6802 miljardiem 2016. gadā (pasažieru pārvadājumi) un no 2846 miljardiem tonnkilometru 1995. gadā līdz 3661 miljardam 2016. gadā (kravu pārvadājumi). Komisija lēš, ka apjoms turpinās pieaugt, lai gan lēnākā tempā nekā iepriekš. Komisija prognozē, ka no 2010. līdz 2050. gadam pasažieru pārvadājumu apjoms pieaugs par 42 %, bet iekšzemes kravu pārvadājumu apjoms — par 60 %²³. Starptautiskā jūras transporta prognozētais pieaugums ir vēl lielāks — 71 % tajā pašā periodā.

27 Pārvadājumu apjoma pieaugums dažos transporta veidos var radīt jaudas problēmas Eiropas Savienībā. Pārslodze jau tagad ir liela vides un ekonomikas problēma, kas Eiropas Savienībai pašlaik izmaksā aptuveni 140 miljardus EUR gadā²⁴. Saskaņā ar aplēsēm pārslodzes izmaksas no 2010. līdz 2050. gadam pieaugs par vairāk nekā 40 %²⁵.

²² Eiropas Komisija, “EU Transport in Figures” [ES transports skaitļos], statistikas izdevums, 2018. g., https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2018_en.

²³ COM(2017) 283 final, “Eiropa kustībā. Programma sociāli taisnīgai pārejai uz tīru, konkurētspējīgu un savienotu mobilitāti visiem”, 4. lpp.

²⁴ https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/connect-to-compete-people_2016_en.pdf.

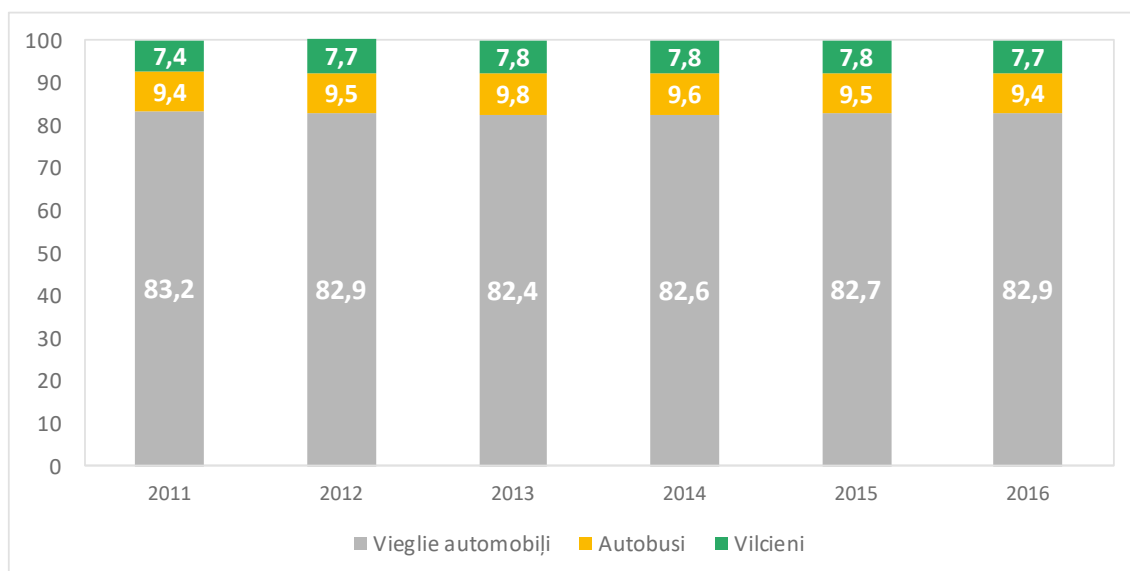
²⁵ SWD(2017) 180 final, 31.5.2017., “Impact assessment accompanying the Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 1999/62/EC on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures” [Ietekmes novērtējums, kas pievienots priekšlikumam Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko groza Direktīvu 1999/62/EK par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravu transportlīdzekļiem], 4. pielikums, 38. lpp.

Pasažieru un kravu pārvadājumos priekšroka ir autotransportam

28 Lielāko daļu pasažieru un kravu pārvadājumu apjoma ziņā nodrošina autotransports²⁶. Ceļošana ar vieglo automobili ir visbiežāk izmantotais pasažieru transporta veids, kas veido aptuveni 71 % no visiem pārvadājumiem pasažierkilometros; tam seko gaisa, autobusu un dzelzceļa transports ar attiecīgi aptuveni 10 %, 8 % un 7 %. Autotransports aizņem arī 49 % no ES kravu pārvadājumu apjoma; tam seko jūras transports un dzelzceļš²⁷ ar attiecīgi aptuveni 32 % un 11 %.

29 Autotransporta pārsvars ir vēl lielāks, ja aplūkojam tikai iekšzemes pasažieru un kravu pārvadājumus (izslēdzot jūras un gaisa transportu). **2. attēlā** ir redzams, ka lielākā daļa pasažierkilometru ir nobraukti vieglajos automobiļos.

2. attēls. Vieglajos automobiļos, autobusus un vilcienos nobraukto pasažierkilometru īpatsvars ES-28



Avots: Eurostat statistikas dati (2018. gada jūnijā). Noapaļošanas dēļ skaitļu summa var nebūt 100 %.

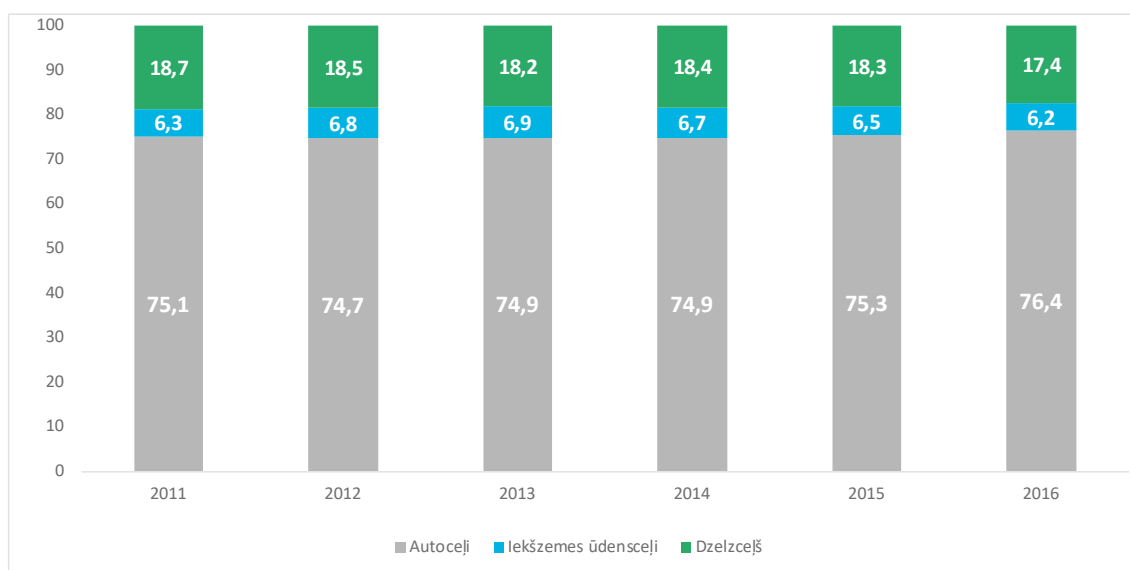
30 Lai gan 2011. gada baltajā grāmatā tika noteikts mērķis 30 % kravu autopārvadājumu, kuru attālums pārsniedz 300 km, līdz 2030. gadam novirzīt uz citiem

²⁶ Eiropas Komisija, "EU Transport in Figures" [ES transports skaitļos], statistikas izdevums, 2018. g., https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2018_en.

²⁷ Dzelzceļa kravu pārvadājumu darbības rezultāti ir atšķirīgi citās pasaules valstīs, kur tas bieži vien ir dominējošais transporta veids, kura tirgus daļa sasniedz vismaz 40 % (piemēram, Amerikas Savienotajās Valstīs, Austrālijā, Ķīnā, Indijā un Dienvidāfrikā). Sk. ERP īpašo ziņojumu Nr. 8/2016 "Dzelzceļa kravu pārvadājumi ES: pareizais ceļš vēl nav atrasts" (<http://eca.europa.eu>).

transporta veidiem, tādiem kā dzelzceļš vai ūdensceļi, un līdz 2050. gadam panākt, lai šis rādītājs pārsniegtu 50 %, tomēr, neraugoties uz ES pastiprināto uzmanību videi nekaitīgiem transporta veidiem, autotransporta izmantošana iekšzemes kravu pārvadājumiem faktiski pieauga — no 75,1 % 2011. gadā līdz 76,4 % 2016. gadā (sk. **3. attēlu**).

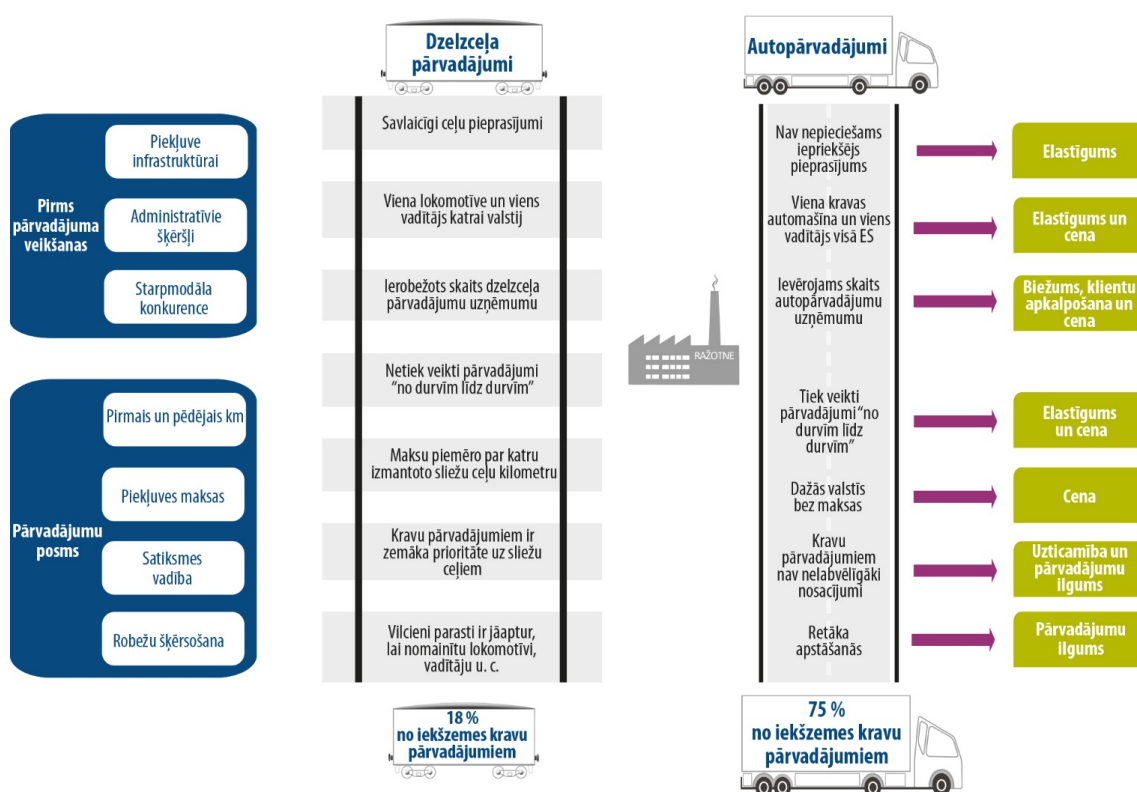
3. attēls. Pa autoceļiem, iekšzemes ūdensceļiem un dzelzceļu pārvadāto kravu tonnkilometru īpatsvars ES-28



Avots: Eurostat statistikas dati (2018. gada jūnijā). Noapaļošanas dēļ skaitļu summa var nebūt 100 %.

31 Nosūtot preces ES teritorijā, autotransportam tiek dota priekšroka, jo tas ir pārāks elastīguma, drošuma, cenas, laika un tiešās piegādes ziņā. 2016. gadā Palāta publicēja īpašo ziņojumu par dzelzceļa kravu pārvadājumiem Eiropas Savienībā. Mēs salīdzinājām problēmas, ar kurām saskaras kravu pārvadātāji, izmantojot dzelzceļu, ar problēmām, kas rodas, izmantojot autoceļu. Pašlaik tirgus nepiedāvā pietiekamus stimulus transporta lietotājiem, lai viņi pārietu no autotransporta uz citiem transporta veidiem, kas no ekonomiskā viedokļa joprojām ir mazāk konkurētspējīgi. **4. attēlā** ir parādīti daži no galvenajiem iemesliem, kāpēc kravu pārvadājumi pa dzelzceļu salīdzinājumā ar autotransportu ir neizdevīgāki.

4. attēls. Problēmas kravu pārvadājumu jomā, ar kurām saskaras dzelzceļš salīdzinājumā ar autotransportu



Avots: ERP īpašais ziņojums Nr. 8/2016 "Dzelzceļa kravu pārvadājumi ES: pareizais ceļš vēl nav atrasts".

32 Transportam ir negatīvas papildu sekas, tādas kā negadījumi, SEG emisijas, gaisa piesārņojums un troksnis, kas rada sociālas un ekonomiskas izmaksas. Neņemot vērā pārslodzi, tika aprēķināts, ka šī negatīvā ārējā ietekme 2011. gadā izmaksāja aptuveni 4 % no ES IKP. Kā norādīts mūsu nesenu publicētajā ziņojumā par ātrgaitas dzelzceļu²⁸, Eiropas Savienībā pašlaik notiek debates par nodevu (it īpaši ceļa nodevas) iekasēšanas sistēmām, aplūkojot abus principus — gan "lietotājs maksā", gan "piesārņotājs maksā" — dažādos transporta veidos un atzīstot vajadzību padziļināti analizēt ar ārējo izmaksu internalizāciju saistītos iespējamus trūkumus un priekšrocības. Ārējo izmaksu internalizācija nozīmē to, ka lietotāji sedz izmaksas, kuras paši rada, un tādējādi ir motivēti mainīt uzvedību, lai šīs izmaksas samazinātu. Internalizācijai būtu liela ietekme uz transporta tīkliem, galapatērētāju izmaksām un transporta infrastruktūras izmantošanu. Komisija pašlaik veic pētījumu par ārējo izmaksu internalizāciju ("Ilgtspējīga transporta infrastruktūras izmantošanas maksas noteikšana un transporta papildu seku internalizācija"), lai novērtētu to, cik lielā mērā dažādiem transporta

²⁸ Īpašais ziņojums Nr. 19/2018 "Ātrgaitas dzelzceļš Eiropā — nav ES tīkla un rodas neefektīva sadrumstalotība" (<http://eca.europa.eu>).

veidiem dalībvalstīs jau tiek piemērots princips “lietotājs maksā” un princips “piesārņotājs maksā”, un lai sniegtu ieguldījumu debatēs. Pētījuma rezultātiem jābūt pieejamiem līdz 2019. gada vidum.

33 Multimodālo pārvadājumu plašāka izmantošana, kas jau daudzus gadus ir viens no ES galvenajiem transporta politikas mērķiem, var palīdzēt mainīt situāciju, ka pārvadājumiem tiek izmantots tikai autotransports. Multimodalitāte ir dažādu transporta veidu izmantošana vienā braucienā. Lai gan pēdējos gados ir gūti zināmi panākumi, multimodālie pārvadājumi Eiropā joprojām nav plaši izplatīti²⁹. Galvenais ES tiesību akts, kas tieši atbalsta multimodālos pārvadājumus, ir 1992. gada kombinēto pārvadājumu direktīva³⁰, kas šā dokumenta sagatavošanas laikā tika grozīta. Multimodālos projektus galvenokārt atbalsta no ERAF un Kohēzijas fonda, kas laikposmā no 2007. līdz 2020. gadam piešķir finansējumu aptuveni 4 miljardu EUR apmērā. 2018. gadu Komisija pasludināja par Multimodalitātes gadu — gadu, kura laikā tā plāno palielināt multimodalitātes nozīmi ES transporta sistēmai.

Intelektiskās transporta pārvaldības sistēmas — transporta nākotnes būtiska daļa

34 Intelektiskās transporta pārvaldības sistēmas ir dažādas digitālas satiksmes pārvaldības un informācijas sistēmas, kas aptver vairākus transporta veidus (sk. **1. izcēlumu**). Komisija ir atzinusi, ka Eiropas mēroga komodālas un patiesi integrētas transporta sistēmas izveidei ir būtiski svarīgi, lai šādu sistēmu ieviešana būtu veiksmīga un saskaņota, jo tā ir transporta nākotnes būtiska daļa³¹. Ieviešana notiek

²⁹ Saskaņā ar Komisijas dienestu darba dokumentu SWD(2017) 362 final “*Impact Assessment accompanying the Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 92/106/EEC on the establishment of common rules for certain types of combined transport of goods between Member States*” [Ietekmes novērtējums, kas pievienots priekšlikumam Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko groza Direktīvu 92/106/EEK par kopīgu noteikumu ieviešanu dažiem kombinētā kravas transporta veidiem starp dalībvalstīm] intermodālie pārvadājumi 2015. gadā veidoja 18 % no kravu pārvadājumiem Eiropas Savienībā (izņemot gaisa, cauruļvadu un jūras transportu ar trešām valstīm), un to ikgadējais pieaugums iepriekšējos piecos gados bija vidēji 3,5 %.

³⁰ Padomes 1992. gada 7. decembra Direktīva 92/106/EEK par vienotu noteikumu ieviešanu attiecībā uz dažu veidu kombinētajiem kravu pārvadājumiem starp dalībvalstīm (OV L 368, 17.12.1992., 38. lpp.).

³¹ SWD(2016) 226 final, 1.7.2016., “*The implementation of the 2011 White Paper on Transport “Roadmap to a Single European Transport Area – towards a competitive and resource-efficient transport system” five years after its publication: achievements and challenges*”

pašlaik, un līdz 2017. gada beigām tai tika piešķirts aptuveni 3,1 miljards EUR no ERAF un Kohēzijas fonda attiecībā uz 2007.–2020. gada periodu un vēl 3 miljardi EUR no EISI.

1. izcēlums

Intelektiskās transporta pārvaldības sistēmas

- Intelektiskās transporta sistēmas (ITS) izmanto informācijas un komunikācijas tehnoloģijas autotransporta jomā, ietverot infrastruktūru, transportlīdzekļus un lietotājus, kā arī satiksmes un mobilitātes pārvaldību un saskarnes ar citiem transporta veidiem.
- Eiropas Dzelzceļa satiksmes pārvaldības sistēmas (ERTMS) projekta mērķis ir Eiropas daudzās valstu vilcienu vadības sistēmas aizstāt ar vienu.
- Jaunas paaudzes gaisa satiksmes pārvaldības sistēmas (SESAR) projekta mērķis ir uzlabot gaisa satiksmes pārvaldības (ATM) rezultātus, modernizējot un saskaņojot ATM sistēmas, ko panāk, nosakot, izstrādājot, apstiprinot un ieviešot novatoriskus tehnoloģiskos un operatīvos ATM risinājumus.
- Upju informācijas pakalpojumi (RIS) tika izveidoti ar mērķi nodrošināt ātru elektronisko datu nosūtīšanu starp ūdeni un krastu, apmainoties ar prognozēto un reāllaika informāciju.
- Kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmas (VTMIS) galvenais mērķis ir uzlabot drošību un līdz minimumam samazināt kuģu satiksmes negadījumu ietekmi uz vidi.

35 Turklāt Eiropas globālās satelītnavigācijas sistēmas (*Galileo*) mērķis ir sniegt uzlabotu informāciju par atrašanās vietu un laiku, kam būtu jānodrošina būtiska pozitīva ietekme uz transporta pakalpojumiem un lietotājiem. Tā kā precīzas atrašanās vietas noteikšanai transports aizvien vairāk paļaujas uz satelītu signālu pieejamību, viens no 2011. gada baltās grāmatas mērķiem ir *Galileo* ieviešana. *Galileo* tika veidota kā ES ekvivalents Amerikas GPS un Krievijas *GLONASS*, lai ES šajā stratēģiskajā nozarē varētu būt autonoma. Sistēmas aplēstās kopējās izmaksas ir aptuveni 10,5 miljardi EUR, un tā sastāv no 30 satelītiem un saistītās zemes infrastruktūras. *Galileo* ieviešana notiek pašlaik, un Komisija sagaida, ka tā tiks pabeigta līdz 2020. gada beigām.

[2011. gada Baltās grāmatas par transportu “Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu” īstenošana piecus gadus pēc tās publicēšanas: sasniegumi un problēmas], 24.–25. lpp.

Jaunas tendences transporta nozarē

36 Automatizācija, digitalizācija un dalīta mobilitāte ir strauji pieaugošas tendences (sk. **2. izcēlumu**), kas var palielināt transporta sistēmu efektivitāti, tādējādi uzlabojot ceļu satiksmes drošību³², samazinot ietekmi uz vidi un atvieglojot pārslodzi.

2. izcēlums

Jaunas tendences transporta nozarē

- **Automatizācija:** vismaz dažas transportlīdzekļa funkcijas tiek veiktas automātiski bez jebkādas vadītāja/operatora līdzdalības.
- **Digitalizācija:** datu apmaiņa starp dažādiem transporta sistēmas dalībniekiem, lai reāllaikā varētu saskaņot piedāvājumu un pieprasījumu, tādējādi ļaujot efektīvāk izmantot resursus. Digitalizācija varētu palīdzēt izveidot patiesi multimodālu transporta sistēmu, visus transporta veidus apvienojot vienā netraucēti funkcionējošā cilvēku un preču mobilitātes pakalpojumā.
- **Dalīta mobilitāte:** transportlīdzekļu, piemēram, velosipēdu vai vieglo automobiļu, kopīga izmantošana.

37 Pašlaik tiek testēti pilnībā automatizēti transportlīdzekļi, un iespējams, ka, tehnoloģijām attīstoties, tie galu galā būs bieži sastopami uz ceļiem. Pilnībā automatizētai vadīšanai būs vajadzīga modernizēta telekomunikāciju un satelītu infrastruktūra un pakalpojumi atrašanās vietas noteikšanai un komunikācijai starp transportlīdzekļiem. Līdzko būs veiksmīgi ieviesta *Galileo* sistēma, tā nodrošinās šīm vajadzībām atbilstošus pakalpojumus.

38 Tomēr jaunas tehnoloģijas un mobilitātes modeļi rada arī problēmas, kas saistītas ar tiesiskā regulējuma piemērotību, privātuma aizsardzību, drošību, atbildību un datu drošību³³. 2018. gada ES nākamības mobilitātes stratēģija³⁴ ietver Komisijas priekšlikumus šo galveno problēmu risināšanai.

³² Lai gan pēdējās desmitgadēs gūtie ievērojamie panākumi (negadījumos bojāgājušo skaits no gandrīz 55 000 cilvēku 2001. gadā samazinājās līdz 25 650 cilvēku 2016. gadā) ir jāvuši ES kļūt par pasaulē drošāko autotransporta reģionu, uzlabojumu temps pēdējos četros gados ir apstājies. Lai līdz 2050. gadam sasniegtu baltajā grāmatā noteikto mērķi pilnīgi novērst satiksmes negadījumus ar letālu iznākumu, būs vajadzīgi turpmāki pasākumi.

³³ SWD(2016) 226 final, 38. lpp.

³⁴ COM(2018) 283 final, 17.5.2018., "Pretim automatizēto transportlīdzekļu mobilitātei. ES nākamības mobilitātes stratēģija".

39 Infrastruktūras pielāgošana jauniem mobilitātes modeļiem un jaunas tīru alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešana rada papildu problēmas, kuru risināšanai ir vajadzīgas jaunas investīcijas un pārskatīta pieeja tīklu un uzņēmējdarbības modeļu izstrādei. Lai veicinātu elektromobilitātes attīstību un it īpaši elektrotransportlīdzekļu izmantošanu, ir vajadzīga uzlādes infrastruktūra³⁵. 2013. gadā ES uzsāka tīro degvielu stratēģiju³⁶, kuras mērķis ir nodrošināt alternatīvo degvielu uzpildes staciju (tostarp elektrotransportlīdzekļu uzlādes punktu) tīklu ar standartizētu plānojumu un izmantošanu.

Infrastruktūras attīstība

Neraugoties uz panākumiem ES transporta infrastruktūras attīstībā, problēmas ir saglabājušās

40 Netraucēta cilvēku un preču tiešā mobilitāte Eiropas Savienībā ir atkarīga no modernizētas un labi funkcionējošas transporta infrastruktūras. Eiropas transporta sistēmas attīstības galvenais elements ir *TEN-T* izveides pabeigšana. Svarīgi ir arī citi transporta sistēmas līmeņi, piemēram, pilsētas transports, jo tieši šajā jomā daudzas nozares negatīvajām papildu sekām (tādām kā negadījumi, piesārņojums un troksnis) ir izjūtamas vistiešākajā veidā.

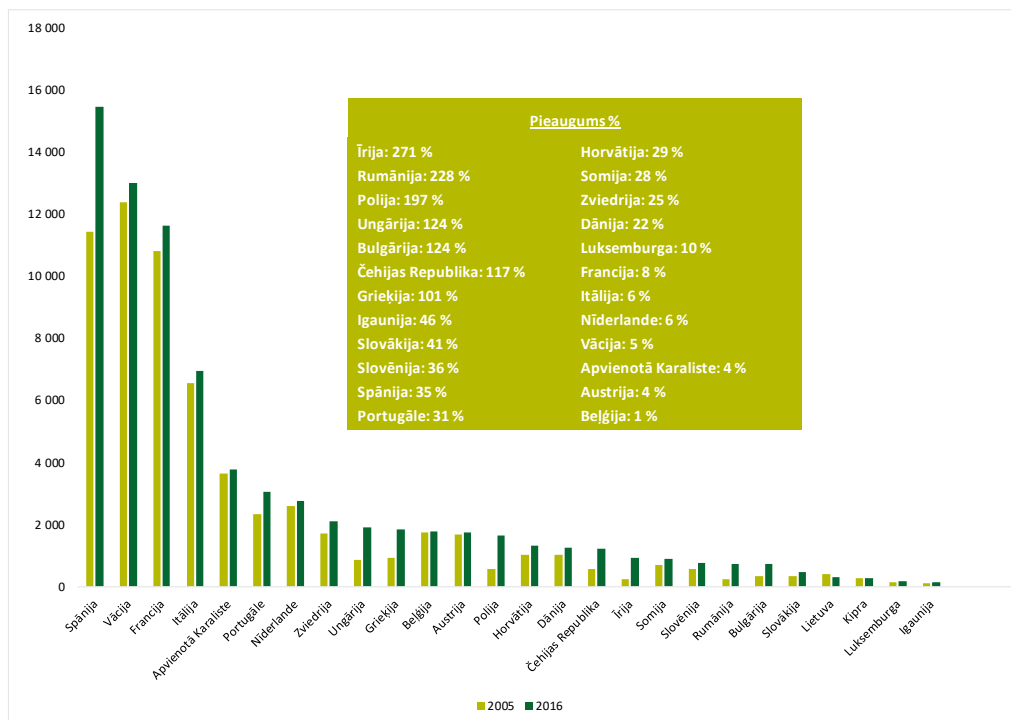
41 ES paplašināšanās no 15 līdz 28 dalībvalstīm radīja izmaiņas loģistikas ķēdēs un ģeogrāfiskajos tirdzniecības modeļos, kā arī strukturālu problēmu ātri attīstīt ES transporta infrastruktūru, it īpaši jaunajās dalībvalstīs.

42 Autotransports, kas ir elastīgākais transporta veids, jaunajai realitātei pielāgojās visvieglāk, kamēr, piemēram, dzelzceļa tīklu un posmu modernizēšanai un attīstībai ir vajadzīgas lielākas pūles. **5.** un **6. attēlā** ir parādīts ES autoceļu un dzelzceļa līniju garuma pieaugums (gan absolūtās vērtībās, gan procentos) no 2005. līdz 2016. gadam.

³⁵ "Salīdzinot ar vieglo automobiļu kopējo skaitu, uzlādējamo elektrotransportlīdzekļu kopējais īpatsvars ES 2017. gadā bija tikai aptuveni 0,3%", Eiropas Parlaments, "*Research for TRAN Committee - Charging infrastructure for electric road vehicles*" [Pētījums TRAN komitejai. Elektrotransportlīdzekļu uzlādes infrastruktūra], 13. lpp.

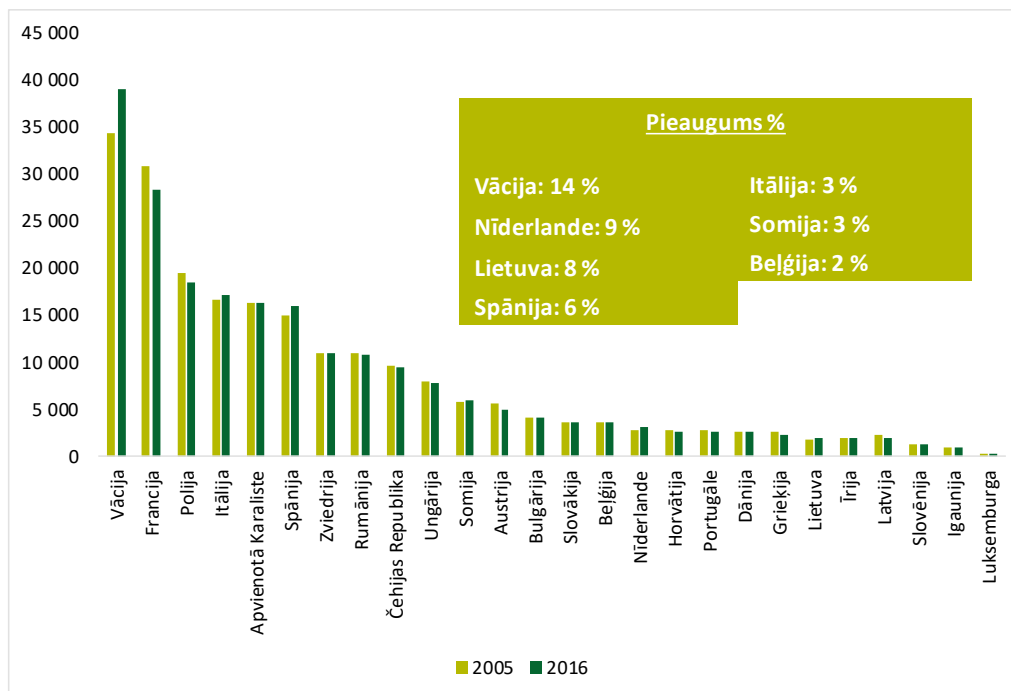
³⁶ COM(2013) 17 final, 24.1.2013., "Nepiesārņojoša enerģija transportam — Eiropas alternatīvo degvielu stratēģija".

5. attēls. Autoceļu garums 2005. un 2016. gadā ES-28 (km)



Avots: ERP, pamatojoties uz Eiropas Komisijas statistikas izdevumu "EU Transport in Figures" [ES transportskaitļos], 2018. g. Datu par Maltu un Latviju nav.

6. attēls. Dzelzceļa līniju garums 2005. un 2016. gadā ES-28 (km)



Avots: ERP, pamatojoties uz Eiropas Komisijas statistikas izdevumu "EU Transport in Figures" [ES transportskaitļos], 2018. g. Kiprā un Maltā nav dzelzceļa tīkla.

43 Infrastruktūras attīstības temps Eiropas Savienībā atšķiras, un infrastruktūras kvalitāte un pieejamība joprojām neatbilst vajadzībām, it īpaši austrumu reģionos³⁷ (mazāk autoceļu un ātrgaitas dzelzceļa līniju, parastais dzelzceļš ir jāmodernizē, un ceļā pavadītais laiks, braucot pa to, ir ilgāks nekā Rietumeiropā). Turklāt ES transporta tīklā joprojām trūkst posmu un ir vietas ar nepietiekamu caurlaides spēju, kas ir nopietns šķērslis satiksmes plūsmai. Tas īpaši attiecas uz robežšķērsošanas vietām. Piemēram, 149 (41 %) no Komisijas apzinātajiem 365 pārrobežu dzelzceļa savienojumiem pašlaik nedarbojas³⁸.

44 Lai gan dažas dalībvalstis jau ir pabeigušas vai drīzumā pabeigs savu posmu izveidi *TEN-T* pamattīklā, citām valstīm vēl ir daudz darāmā³⁹. 2017. gadā papildus regulāri atjauninātajiem koridoru darba plāniem⁴⁰ Komisija izdeva progresa ziņojumu⁴¹ par *TEN-T* tīkla īstenošanu 2014. un 2015. gadā. Šajā ziņojumā ir secināts, ka progress ir panākts, tomēr kopumā var pieņemt, ka vairumā gadījumu joprojām ir vajadzīgi būtiski uzlabojumi un lielas investīcijas, lai sasniegtu *TEN-T* mērķus.

45 Būtiskas ES investīcijas⁴² ir palīdzējušas uzlabot savienojamību un pieejamību. Piemēram, 2007.–2013. gada periodā Kohēzijas fonds atbalstīja jaunu ceļu būvniecību 3875 km garumā (47 % no tiem ir *TEN-T*) un ceļu atjaunošanu vairāk nekā 23 000 km garumā, kas ir aptuveni 10 % no galvenā autoceļu tīkla visās 15 atbilstīgajās

³⁷ Eiropas Komisija, “*Transport in the European Union: Current Trends and Issues*” [Transports Eiropas Savienībā. Pašreizējās tendences un aktualitātes], 2018. g., 13. lpp.

³⁸ Lielākā daļa trūkstošo posmu neatrodas *TEN-T* koridorā vai visaptverošajā tīklā. Sk. Komisijas ziņojumu “*Comprehensive analysis of the existing cross-border rail transport connections and missing links on the internal EU borders*” [Visaptveroša analīze par pašreizējiem pārrobežu dzelzceļa transporta savienojumiem un trūkstošajiem posmiem uz ES iekšējām robežām], 2018. g., 13. lpp.

³⁹ Jaunākos pieejamos datus (par situāciju 2015. gada beigās) sk. MOVE ĢD Transporta nozares rezultātu pārskatā (https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard_en).

⁴⁰ https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/downloads_en.

⁴¹ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/com20170327-progress-report-tent-2014-2015.pdf>.

⁴² ES 12 dalībvalstu investīcijas transporta nozarē 2007.–2013. gada periodā veidoja vairāk nekā 40 % no visiem valdības kapitālizdevumiem transporta nozarē; sk. Komisijas “Septīto ziņojumu par ekonomisko, sociālo un teritoriālo kohēziju”, 2017. g., 198. lpp.

dalībvalstīs⁴³. Tādējādi tika uzlabota autoceļu pieejamība miljoniem cilvēku un samazināts ceļā pavadītais laiks⁴⁴. Kohēzijas fonda finansējums tika izmantots arī tam, lai būvētu un nomainītu dzelzceļa līnijas 3405 km garumā (49 % *TEN-T*), kas ir nedaudz vairāk par 2 % no visa dzelzceļa tīkla⁴⁵.

46 Lai turpinātu mazināt plaisu starp dalībvalstīm, būtiski ES izdevumi ir plānoti arī 2014.–2020. gada periodā⁴⁶:

- a) no ESI fondiem ir plānots ES līdzfinansējums aptuveni 70 miljardu EUR apmērā: 34 miljardi EUR *TEN-T* infrastruktūrai un 36 miljardi EUR transporta investīciju projektiem, kas ir saistīti ar *TEN-T* projektiem vai papildina tos. Šīs investīcijas attieksies uz iekšzemes ūdensceļiem 977 km garumā, autoceļu būvniecību 3414 km garumā un ceļa seguma nomaiņu 9742 km garumā, dzelzceļa līniju būvniecību 1136 km garumā un modernizāciju 9680 km garumā, kā arī tramvaja un metro līniju būvniecību vai uzlabošanu 748 km garumā;
- b) turklāt 24,1 miljards EUR no programmas “EISI–Transports” budžeta (tostarp 11,3 miljardi EUR dalībvalstīm, kurām ir tiesības uz Kohēzijas fonda finansējumu) ir galvenokārt paredzēts dzelzceļa projektiem *TEN-T* pamattīklā. Šo projektu gaidāmie rezultāti cita starpā ietver 243 problemātisko posmu likvidēšanu uz dzelzceļa, autoceļiem un iekšzemes ūdensceļiem (līdz 2020. gadam), 3088 jaunus alternatīvās degvielas piegādes punktus autotransportam, dzelzceļa pielāgošanu nominālajam sliežu ceļu platumam 1790 km garumā, 5788 km aprīkošanu ar *ERTMS*, 1753 km elektrifikāciju, kravu pārvadājumu līniju uzlabošanu 2804 km garumā un iekšzemes ūdensceļu modernizāciju 3862 km garumā.

⁴³ Dalībvalstis, kurām ir tiesības uz Kohēzijas fonda finansējumu, ir Bulgārija, Čehijas Republika, Igaunija, Grieķija, Horvātija, Kipra, Latvija, Lietuva, Ungārija, Malta, Polija, Portugāle, Rumānija, Slovēnija un Slovākija.

⁴⁴ Eiropas Parlamenta ziņojums par to, kā tiek īstenota kohēzijas politika un tematiskais mērķis “veicināt ilgtspējīgu transportu un novērst trūkumus tīkla pamatinfrastruktūrā” — Kopīgo noteikumu regulas 9. panta 7. punkts (2017/2285(INI)), 4.4.2018.

⁴⁵ Eiropas Komisija, “*Transport - Final Report - Work Package 5 - Ex post evaluation of Cohesion Policy programmes 2007.–2013., focusing on the ERDF and the Cohesion Fund*” [Transports. Galīgais ziņojums. 5. darba pakete. Kohēzijas politikas 2007.–2013. gada programmu *ex post* novērtējums, koncentrējoties uz ERAF un Kohēzijas fondu], 2016. g., 3., 4., 42. un 46. lpp.

⁴⁶ Eiropas Komisija, “*Delivering TEN-T, - Facts & figures*” [*TEN-T* īstenošana. Fakti un skaitļi], 2017. g. septembris.

TEN-T ir vajadzīgs ievērojams finansējums, bet dalībvalstu parādsaistību līmenis varētu būt šķērslis

47 Neraugoties uz valstu un ES lielajām investīcijām, kas palīdzējušas uzlabot savienojamību un pieejamību, *TEN-T* mērķu sasniegšanai joprojām vajag daudz vairāk (sk. **17. punktu**).

48 Par transporta infrastruktūras attīstību, finansēšanu un veidošanu galvenokārt atbild dalībvalstis. Tajā pašā laikā ES ir vienojusies, ka dalībvalstu vispārējās valdības budžeta deficīts nedrīkst pārsniegt 3 % gadā un valsts parāda attiecība pret iekšzemes kopproduktu nedrīkst pārsniegt 60 % (Māstrihtas kritēriji⁴⁷). Tādējādi, lai gan regulā ir noteikti *TEN-T* izveides pabeigšanas mērķi, valsts parādsaistību līmenis dažos gadījumos var vēl vairāk ierobežot dalībvalstu investīciju spēju. Citiem vārdiem, valsts parāda samazināšana un publisko investīciju izdevumu palielināšana, tostarp transporta nozarē, var būt pretrunīgi mērķi.

49 ESAO atzina šo problēmu un vajadzību uzlabot finansējumu un finansēšanas kārtību daudzās valstīs, ņemot vērā pašreizējo augsto deficīta un parādu līmeni un citas prasības attiecībā uz valstu budžetiem⁴⁸.

50 Arī Eiropas Parlaments norādīja, ka dalībvalstis, kuras saskaras ar ekonomiskām un budžeta grūtībām, nevar līdzfinansēt projektus kravu pārvadājumu jomā, un uzskatīja, ka EISI ietvaros īstenotie projekti nebūtu jāiekļauj valsts parāda aprēķinā, kas noteikts Stabilitātes un izaugsmes paktā (SIP)⁴⁹⁵⁰.

⁴⁷ Euro konverģences kritēriji, kas pazīstami arī kā Māstrihtas kritēriji, ir balstīti uz LESD 140. pantu. Dalībvalstīm ir jāizpilda šie kritēriji, lai iekļūtu ekonomiskās un monetārās savienības trešajā posmā un pieņemtu euro kā savu valūtu.

⁴⁸ ESAO, "*Strategic Transport Infrastructure Needs to 2030: Main Findings*" [Stratēģiskās transporta infrastruktūras vajadzības līdz 2030. gadam. Galvenie konstatējumi], *OECD Publications*, Parīze, 2011. g., 4. lpp.

⁴⁹ Vienošanās, kas kopš 1997. gada ir saistoša visām ES dalībvalstīm (reformas veiktas 2005. un 2011. gadā), par Māstrihtas līguma noteikumu īstenošanu attiecībā uz dalībvalsts fiskālās politikas ilgtspējas nodrošināšanu, galvenokārt uzturot valsts budžeta deficītu un parādu pieņemamā līmenī.

⁵⁰ Eiropas Parlamenta 2017. gada 19. janvāra rezolūcija par loģistiku Eiropas Savienībā un multimodāliem pārvadājumiem jaunajos *TEN-T* koridoros (2015/2348(INI)), 13. punkts.

51 Komisija izdeva paziņojumu⁵¹, lai precizētu Stabilitātes un izaugsmes paktā paredzētā elastīguma izmantošanu saistībā ar attiecināmām investīcijām, kas noteiktos apstākļos var pamatot pagaidu novirzi no esošajiem noteikumiem. Šā investīciju elastīguma piemērošana un efektivitāte tiek pētīta elastīguma nosacījumu plašākas pārskatīšanas kontekstā⁵².

Iekšējais tirgus

52 Lai panāktu, ka vienotais transporta tirgus darbojas, Komisija cenšas radīt taisnīgus konkurences apstākļus gan viena transporta veida ietvaros, gan starp tiem. Komisija aktīvi atbalsta iekšējā transporta tirgus atvēršanu un liberalizāciju, tomēr dažas problēmas ir saglabājušās, it īpaši dzelzceļa nozarē un gaisa satiksmes pārvaldībā.

⁵¹ Komisijas paziņojums *“Elastīguma vislabākā izmantošana saskaņā ar Stabilitātes un izaugsmes pakta esošajiem noteikumiem”*, COM(2015) 12, 13.1.2015. Saskaņā ar “investīciju klauzulu” attiecināmas investīcijas ir valsts izdevumi par projektiem, kas līdzfinansēti saskaņā ar struktūrpolitiku un kohēzijas politiku, Eiropas komunikāciju tīklu, Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu un Eiropas Stratēģisko investīciju fondu. Apstākļi, kas pamato pagaidu novirzi, ir šādi: IKP pieaugums attiecīgajās dalībvalstīs ir negatīvs vai IKP saglabājas ievērojami zem tā potenciāla; novirze nerada 3 % budžeta deficīta atsaucis vērtības pārsniegumu, un tiek saglabāta pienācīga drošības rezerve; novirzes piemērošana ir efektīvi paaugstinājusi investīciju līmeni; novirze tiek kompensēta dalībvalsts stabilitātes vai konverģences programmas laikposmā.

⁵² Īpašajā ziņojumā Nr. 18/2018 “Vai ir sasniegts Stabilitātes un izaugsmes pakta preventīvās daļas galvenais mērķis” (<http://eca.europa.eu>) Palāta secināja, ka investīciju klauzula nenodrošina publisko investīciju un IKP attiecības pieaugumu un pieļauj iespēju, ka turpmākajos gados saglabājas ar investīcijām nesaistīti izdevumi, un ieteica Komisijai pārtraukt piemērot tādu investīciju klauzulu, kāda tā ir patlaban. Komisija šim ieteikumam nepiekrita un norādīja, ka investīciju klauzula tiek pārskatīta SIP paredzētā elastīguma nosacījumu plašākas pārskatīšanas kontekstā.

Turklāt 2018. gada maijā Komisija publicēja pārskatu par SIP paredzēto elastīgumu (COM(2018) 335 final un SWD(2018) 270 final). Šajā pārskatā ir konstatēts, ka attiecībā uz dalībvalstīm, kurām 2015.–2018. gada periodā tika piešķirts elastīgums, strukturālās reformas un investīciju klauzulu mērķi ir zināmā mērā sasniegti. Attiecībā uz investīciju klauzulu pārskatā ir apstiprināts, ka ES līdzfinansēja projektus, kuriem var piemērot investīciju klauzulu. Tomēr analīze par to, vai investīciju klauzulas rezultātā tika veiktas jaunas investīcijas, nebija tik viendabīga. Komisija norādīja, ka reformu un investīciju pozitīvā ietekme uz fiskālo stabilitāti atklāsies ilgākā laikposmā nekā tas, uz ko attiecas šis pārskats, un ka ietekmi uz publisko investīciju apjomu precīzi novērtēt ir sarežģīti.

53 Attiecībā uz dzelzceļu kopš 2007. gada konkurencei ir atvērts kravu pārvadājumu tirgus un 2010. gadā tika liberalizēti starptautiskie pasažieru pārvadājumi. Tomēr dzelzceļa tirgus liberalizācija visās dalībvalstīs nav bijusi vienāda. Tikai nedaudzas dalībvalstis ir liberalizējušas iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus. Jaunpienācēji joprojām saskaras ar diskrimināciju, cenšoties piekļūt dzelzceļa infrastruktūrai un svarīgām apkalpes iekārtām, kas bieži vien pieder vēsturiskajiem operatoriem, kuri tās izmanto⁵³. 2016. gadā ES pieņēma ceturto dzelzceļa tiesību aktu kopumu⁵⁴, kura mērķis ir turpināt liberalizēt pasažieru pārvadājumu tirgu un likvidēt šķēršļus sadarbībai, izpildi sākot no 2019. gada jūnija.

54 Aviopārvadājumus ES liberalizēja 1992. gadā, kā rezultātā palielinājās konkurence, paplašinājās ceļošanas iespējas un būtiski pieauga satiksmes plūsma. Dienas lidojumu skaits Eiropas Savienībā no 1992. līdz 2017. gadam pieauga no 10 000 līdz 29 000, un aviopasažieru skaits no 1993. līdz 2017. gadam palielinājās no 360 miljoniem līdz vairāk nekā vienam miljardam gadā. Eiropas aviācija pašlaik veido 26 % no pasaules tirgus, Eiropas IKP katru gadu papildinot par 510 miljardiem EUR un nodrošinot 9,3 miljonus darbvieta Eiropā.

55 Lai gan gaisa satiksme pēc būtības ir starptautiska, tā tradicionāli tikusi pārvaldīta valsts līmenī — sadrumstalotā un monopolistiskā vidē. Tas ir radījis lielākas gaisa satiksmes pārvaldības izmaksas, kuras sedz gaisa telpas izmantotāji. Komisija uz to reaģēja, uzsākot Eiropas vienotās gaisa telpas (*SES*) iniciatīvu, kuras mērķis bija uzlabot gaisa satiksmes pārvaldības vispārējo darbību, vairākus pienākumus no starpvaldību līmeņa novirzot Eiropas Savienībai. Tomēr Eiropas gaisa telpas pārvaldība joprojām ir sadrumstalota⁵⁵. 2013. gadā Komisija ierosināja uzlabojumus *SES* regulējumā (tiesību aktu kopums “*SES 2+*”⁵⁶). Tomēr šā dokumenta sagatavošanas laikā tiesību aktu

⁵³ Sk. Eiropas Komisija, “*Transport in the European Union: Current Trends and Issues*” [Transports Eiropas Savienībā. Pašreizējās tendences un aktualitātes], 2018. g., 7. lpp., un ERP īpašo ziņojumu Nr. 8/2016 “Dzelzceļa kravu pārvadājumi ES: pareizais ceļš vēl nav atrasts”.

⁵⁴ Ceturtais dzelzceļa tiesību aktu kopums ir sešu tiesību aktu kopums, kas izstrādāts, lai pabeigtu dzelzceļa pakalpojumu vienotā tirgus izveidi. Tā galvenais mērķis ir atdzīvināt dzelzceļa nozari un palīdzēt tai konkurēt ar citiem transporta veidiem.

⁵⁵ Eiropas Komisija, “*Transport in the European Union: Current Trends and Issues*” [Transports Eiropas Savienībā. Pašreizējās tendences un aktualitātes], 2018. g., 9. lpp.

⁵⁶ COM(2013) 410 final, 11.6.2013., “Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par Eiropas vienotās gaisa telpas īstenošanu (Pārstrādāta redakcija)”.

kopums vēl nebija apstiprināts Eiropas Parlamentā un Padomē, tādējādi kavējot saskaņota un atjaunināta regulējuma ieviešanu ES līmenī.

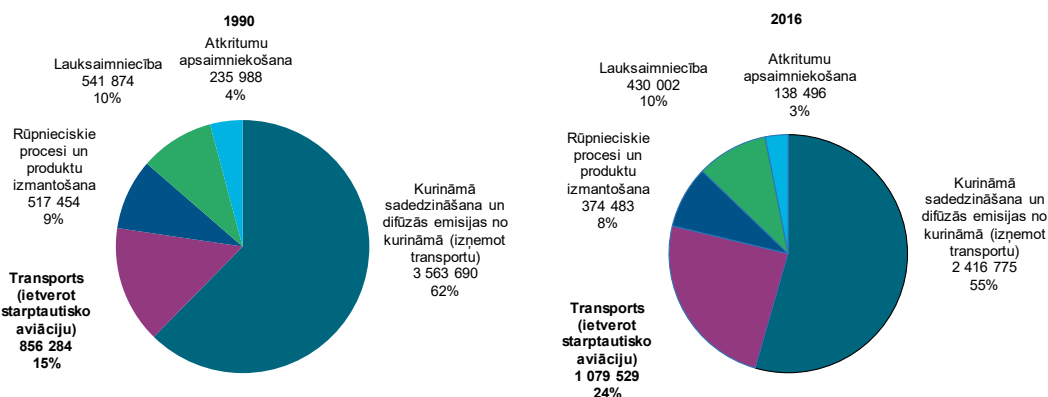
Transporta dekarbonizācija

56 ES vadītāji 2014. gada oktobrī pieņēma klimata un enerģētikas politikas satvaru laikposmam līdz 2030. gadam, kas ietvēra mērķi siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisijas līdz 2030. gada samazināt par vismaz 40 % (salīdzinājumā ar 1990. gadu). 2015. gadā ES un visas 28 dalībvalstis parakstīja Parīzes nolīgumu⁵⁷. Saskaņā ar šo nolīgumu dalībvalstīm līdz 2020. gadam ir jāiesniedz ilgtermiņa plāni, kuros norādīti katras valsts centieni samazināt emisijas un pielāgoties klimata pārmaiņu ietekmei. 2018. gada martā Eiropadome aicināja Komisiju līdz 2019. gada pirmajam ceturksnim iesniegt priekšlikumu ES ilgtermiņa stratēģijai, lai saskaņā ar Parīzes nolīgumu samazinātu SEG emisijas, ņemot vērā valstu plānus.

57 7. attēlā ir redzams, ka 2016. gadā transporta nozare radīja aptuveni ceturto daļu no visām SEG emisijām Eiropas Savienībā (1990. gadā — 15 %), kas to padara par otru lielāko emisiju avotu pēc energoapgādes nozares. 2011. gada baltajā grāmatā ir noteikts mērķis transporta radītās SEG emisijas (izņemot starptautisko jūras transportu) līdz 2050. gadam samazināt par vismaz 60 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni un starpposma mērķis šīs emisijas līdz 2030. gadam samazināt par aptuveni 20 % salīdzinājumā ar 2008. gada līmeni.

⁵⁷ Apvienoto Nāciju Organizācijas Vispārējās konvencijas par klimata pārmaiņām Pušu konferences 21. sesija. Parīzes nolīguma puses apņēmas ierobežot SEG emisijas tādā līmenī, lai pasaules vidējās temperatūras pieaugumu saglabātu krietni zem 2°C, salīdzinot ar pirmsrūpniecības laikmeta līmeni, un pielikt pūles, lai temperatūras pieaugumu ierobežotu līdz 1,5 C (mērķis, uz ko tiekties).

7. attēls. SEG emisijas sadalījumā pa avotiem tūkstošos tonnu, ES-28, 1990. un 2016. gads



Avots: Eiropas Vides aģentūra, 2018. gada 5. jūnija dati.

58 Saskaņā ar Eiropas Vides aģentūras datiem transporta emisijas no 1990. līdz 2007. gadam pieauga un tad līdz 2014. gadam samazinājās. 2015. un 2016. gadā tās atkal pieauga⁵⁸. Tas nozīmē, ka transporta nozare ir kļuvusi par vienu no galvenajiem šķēršļiem ES vispārējo dekarbonizācijas mērķu sasniegšanā. Saskaņā ar pašreizējo politiku un ņemot vērā kravu un pasažieru pārvadājumu apjoma sagaidāmo pieaugumu, tiek prognozēts, ka transporta radītās SEG emisijas līdz 2050. gadam samazināsies par 15 % salīdzinājumā ar 2005. gadu. Tomēr 2050. gadā transporta emisijas joprojām būs par 10 % lielākas nekā 1990. gadā, ņemot vērā, ka 90. gadu laikā tās strauji pieauga⁵⁹.

59 2017. gadā mēs publicējam vispārējā stāvokļa apskatu par enerģētiku un klimata pārmaiņām⁶⁰, kurš ir ieguldījums diskusijā par dekarbonizāciju. Tas ietvēra dažādus aspektus, tostarp visaptverošu pārskatu par ES augstāko revīzijas iestāžu veiktajām transporta nozares revīzijām, kas attiecās uz siltumnīcefekta gāzu emisiju

⁵⁸ Sk. ziņojumu Nr. 17/2017 "Trends and projections in Europe 2017" [Tendences un prognozes Eiropā 2017. gadā], 7.11.2017., 25. lpp.

⁵⁹ SWD(2017) 180 final, 31.5.2017., "Impact assessment accompanying the Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 1999/62/EC on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures" [Ietekmes novērtējums, kas pievienots priekšlikumam Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko groza Direktīvu 1999/62/EK par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem], 4. pielikums, 34.–35. lpp.

⁶⁰ Sk. Palātas vispārējā stāvokļa apskatu "ES rīcība enerģētikas un klimata pārmaiņu jomā", 2017. gads (<http://eca.europa.eu>).

samazināšanu tieši transporta nozarē vai aplūkoja mazoglekļa transporta veidus vai pāreju uz šādiem transporta veidiem (sk. **90. punktu**).

60 Lai sasniegtu emisiju samazināšanas mērķus, būs vajadzīgas būtiskas pārmaiņas, virzoties uz mazāku enerģijas patēriņu un tīrāku enerģiju, kā arī transporta infrastruktūras efektīvāku izmantošanu. ES ir pieņēmusi iniciatīvas un likumdošanas pasākumus, lai paātrinātu transporta dekarbonizāciju. 2015. gada Enerģētikas savienības stratēģijā⁶¹ pāreja uz energoefektīvu un dekarbonizētu transporta nozari ir norādīta kā būtiski svarīga joma. 2016. gadā tas tika uzsvērts mazemisiju mobilitātes stratēģijā⁶². Arī EISI programma palīdz samazināt SEG emisijas, jo lielākā daļa finansējumam izraudzīto transporta projektu attiecas uz transporta veidiem, kas nav autotransports.

61 Daudzi centieni samazināt emisijas gan ES, gan dalībvalstu līmenī bija vērsti uz **autotransportu** — nozari, kas 2016. gadā bija atbildīga par lielāko daļu (72 %) transporta emisiju⁶³. Tā kā autotransporta emisijas koncentrējas blīvi apdzīvotās teritorijās un ir viens no galvenajiem gaisa piesārņojuma cēloņiem pilsētās, autotransporta dekarbonizācija ir vajadzīga arī tādēļ, lai uzlabotu gaisa kvalitāti un cilvēku veselību. 2018. gada ziņojumā par gaisa piesārņojumu mēs norādījām, ka gaisa piesārņojums pilsētu iedzīvotājus potenciāli ietekmē vairāk nekā lauku apvidos dzīvojošos, jo pilsētu iedzīvotāju blīvuma dēļ rodas lielāks gaisa piesārņojums (piemēram, no autotransporta) un dispersija pilsētās ir lielākā mērā apgrūtināta nekā laukos⁶⁴. Komisija 2017. un 2018. gadā trijās mobilitātes pasākumu paketēs⁶⁵ ietvēra priekšlikumus par ES tīro transportlīdzekļu, *Eurovignette* un kombinēto pārvadājumu direktīvu pārskatīšanu, rīcības plānu par investīciju palielināšanu alternatīvo degvielu infrastruktūrā, pašus pirmos CO₂ emisiju standartus attiecībā uz smagajiem transportlīdzekļiem, jaunus CO₂ emisiju standartus attiecībā uz automobiļiem un

⁶¹ COM(2015) 80 final, "Pamatstratēģija spēcīgai Enerģētikas savienībai ar tālredzīgu klimata pārmaiņu politiku".

⁶² COM(2016) 501 final, 20.7.2016., "Eiropas mazemisiju mobilitātes stratēģija".

⁶³ Eiropas Komisija, "EU Transport in Figures" [ES transports skaitļos], statistikas izdevums, 2018. g., https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2018_en.

⁶⁴ Sk. ERP īpašo ziņojumu Nr. 23/2018 "Gaisa piesārņojums: mūsu veselība joprojām nav pietiekami aizsargāta" (<http://eca.europa.eu>).

⁶⁵ COM(2017) 283 final, "Eiropa kustībā. Programma sociāli taisnīgai pārejai uz tīru, konkurētspējīgu un savienotu mobilitāti visiem".

viegļajiem kravas automobiļiem laikposmā pēc 2020. gada, uzlabotu degvielas patēriņa efektivitātes marķējumu uz riepām un rīcības plānu par akumulatoriem.

62 **Gaisa** transporta jomā galvenā uzmanība tiek pievērsta starptautiskajai aviācijai, atsaucoties uz ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmu. ES ir apņēmusies sasniegt vismaz globālo mērķi, ko starptautiskajai aviācijai 2016. gada oktobrī izvirzīja Civilās aviācijas organizācija, proti, globālās CO₂ neto emisijas noturēt 2020. gada līmenī, nodrošinot oglekļneitrālu izaugsmi.

63 Attiecībā uz **jūras** transporta nozari ES izmanto Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (SJO) vispārējo pieeju. 2018. gada aprīlī SJO pieņēma sākotnējo stratēģiju par kuģu radīto SEG emisiju samazināšanu līdz 2050. gadam par vismaz 50 % salīdzinājumā ar 2008. gadu, vienlaikus cenšoties pēc iespējas ātrāk šajā gadsimtā panākt nozares dekarbonizāciju. Šim nolūkam stratēģijai ir pievienots iespējamo emisijas samazināšanas pasākumu visaptverošs saraksts, kas ietver īstermiņa pasākumus⁶⁶.

⁶⁶ <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/GHG-Emissions.aspx>.

III daļa. Galvenās risināmās problēmas

64 Kopš 2010. gada ERP ir publicējusi 13 īpašos ziņojumus par transportu Eiropas Savienībā, galvenokārt pievēršoties investīcijām infrastruktūrā un iekšējā tirgus attīstībai. Pamatojoties uz apsvērumiem, mēs izdarījām secinājumus un sniedzām ieteikumus, lai palīdzētu Komisijai un dalībvalstīm uzlabot ES transporta izdevumu pārvaldību, paaugstināt šo izdevumu kvalitāti un informēt sabiedrību par tās līdzekļu izmantošanu (ziņojumu pilnu sarakstu un to galveno secinājumu un ieteikumu kopsavilkumu sk. [I pielikumā](#)).

65 66.–91. punktā mēs aplūkojam **sešus** transversālus jautājumus, kurus esam pētījuši revīzijās par dažādām transporta jomas daļām un kurus uzskatām par joprojām aktuāliem. Mēs arī sniedzam horizontālu apskatu par galvenajām problēmām, kas saistītas ar transporta nozares attīstību un finansēšanu Eiropas Savienībā, kā arī par jautājumiem, kurus aktualizējušas ES dalībvalstu augstākās revīzijas iestādes un kas minēti citā publiski pieejamā informācijā.

Mērķu saskaņošana ar resursiem

66 ES ir izvirzījusi vairākus ļoti vērienīgus mērķus visiem transporta veidiem, it īpaši *TEN-T* pamattīkla izveides pabeigšanu līdz 2030. gadam. Ņemot vērā ievērojamus finanšu līdzekļus un laiku, ko prasa lielu transporta infrastruktūras projektu pabeigšana⁶⁷, šo mērķu sasniegšanai ir vajadzīga rūpīga plānošana, kas balstīta uz padziļinātu un ticamu paredzamo izmaksu analīzi, kurai ir jānodrošina pietiekami finanšu resursi. Iepriekšējā revīzijas darbā mēs konstatējām vairākas problēmas, kuru dēļ mērķi var netikt sasniegti. Turpmāk ir sniegti piemēri.

- a) *ERTMS* revīzija⁶⁸: lai gan Eiropas stratēģiskā izvēršanas plāna pārskatīšana 2017. gadā bija solis ceļā uz reālistiskāku izvēršanu, būtiskas problēmas saglabājās. Pirmkārt, tāpat kā agrāk izvēršanas plānā nebija ietverts ES kopējo izmaksu novērtējums. Otrkārt, nebija īpaši paredzēta finansējuma un nebija noteikts šāda finansējuma avots. Turklāt joprojām nebija noteikts juridiski saistošs termiņš valstu sistēmu ekspluatācijas pārtraukšanai, lai *ERTMS* padarītu par

⁶⁷ Piemēram, kā norādīts īpašajā ziņojumā Nr. 19/2018 “Ātrgaitas dzelzceļš Eiropā — nav ES tīkla un rodas neefektīva sadrumstalotība” (<http://eca.europa.eu>), no jaunu ātrgaitas līniju būvdarbu uzsākšanas līdz to izmantošanai caurmērā pāiet aptuveni 16 gadi.

⁶⁸ Īpašais ziņojums Nr. 13/2017 “Vienota Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēma: vai politiskā izvēle reiz kļūs par realitāti” (<http://eca.europa.eu>).

vienīgo signalizācijas sistēmu, ko izmanto dalībvalstīs. Zemais *ERTMS* izvēršanas līmenis (8 % no pamattīkla koridora posmiem revīzijas laikā) apdraud 2030. gadam izvirzīto mērķu sasniegšanu.

- b) Iekšzemes ūdensceļu revīzija⁶⁹: mēs konstatējam, ka ES stratēģijām attiecībā uz pārvadājumiem pa iekšzemes ūdensceļiem trūka visaptveroša un stingra analītiskā pamata un ka problemātisko posmu likvidēšanas izmaksas Eiropā (aptuveni 16 miljardi EUR) ievērojami pārsniedza no ES budžeta pieejamo finansējumu iekšzemes ūdensceļu infrastruktūrai. Tāpēc, lai segtu šo iztrūkumu, ir vajadzīgs papildu finansējums no valsts un/vai privātiem avotiem.
- c) Jūras transporta revīzija⁷⁰: mēs konstatējam, ka dalībvalstu un Komisijas ieviestās ostu attīstības ilgtermiņa stratēģijas nenodrošināja pienācīgu pamatu, lai plānotu ostu jaudu vai novērtētu vajadzību pēc ES un valstu publiskā finansējuma infrastruktūrai.

Risināmā problēma: būtisku un sasniedzamu transporta mērķu un prioritāšu saskaņošana ar pieejamajiem resursiem

Vērienīgu politikas mērķu un prioritāšu noteikšana, nenodrošinot resursu pieejamību, samazina iespēju, ka tie tiks sasniegti laikā, un tādējādi ietekmē visas politikas ticamību. Lai gan ir gūti panākumi (sk. **72. punktu**), darbs ir jāturpina.

- Ir jāpastiprina ilgtermiņa plāns atlikušās infrastruktūras, it īpaši *TEN-T* pamattīkla infrastruktūras, būvniecībai, nosakot precīzus starpposma mērķus, kas tiek regulāri uzraudzīti, sagatavojot ticamas kopējo izmaksu aplēses, kas ir saskaņotas ar pieejamajiem finanšu resursiem, un īpašu uzmanību pievēršot pārrobežu posmiem. Tas palielinātu iespēju, ka transporta politikas mērķi tiks sasniegti laikā un saskaņā ar budžetu.

⁶⁹ Īpašais ziņojums Nr. 1/2015 "Iekšzemes ūdensceļu transports Eiropā: modālais īpatsvars un kuģojamības apstākļi nav ievērojami uzlabojušies kopš 2001. gada" (<http://eca.europa.eu>). 2013. gada septembrī Komisija pieņēma programmu *NAIADES II* (COM(2013) 623 final), kurā izklāstīta 2014.–2020. gadā īstenojamā politikas rīcība iekšzemes ūdensceļu transporta jomā. Šīs programmas efektivitāti Palāta nav novērtējusi.

⁷⁰ Īpašais ziņojums Nr. 23/2016 "Jūras transporta problēmas Eiropas Savienībā — daudz neefektīvu un ilgtnespējīgu ieguldījumu" (<http://eca.europa.eu>). Ieceltais Eiropas koordinators 2018. gada aprīlī publicēja detalizētu jūras maģistrāļu īstenošanas plānu. Šā plāna efektivitāti Palāta nav novērtējusi.

Valstu infrastruktūras lēmumu un ES politikas prioritāšu ciešāka saskaņošana, ko nodrošina ES

67 Lai gan *TEN-T* regulā ir noteikti koridori, kuros jābūvē infrastruktūra, un Eiropas koordinatori cenšas attiecīgi saskaņot darba plānus, lielāko daļu vajadzīgā finansējuma nodrošina un galveno atbildību par transporta tīklu plānošanu un izveidi joprojām uzņemas dalībvalstis. Tikai tās var lemt, vai un kad būvēt infrastruktūru⁷¹. Tādējādi pastāv risks, ka ES transporta tīkls attīstīsies kā atsevišķu tīklu kopums, nevis integrēta sistēma, kas vislabāk atbilst visas ES vajadzībām.

68 Palāta un citas augstākās revīzijas iestādes nesen veiktās revīzijās norādīja, ka dalībvalstu centieni ne vienmēr atbilst ES mērķiem, proti, dalībvalstis nav motivētas īstenot ES politiku, kas nav valsts interesēs, it īpaši pārrobežu posmos⁷².

- a) Ātrgaitas dzelzeļa revīzija⁷³: dalībvalstis nebūvēja ātrgaitas dzelzeļa līnijas, ja tās neuzskatīja par valsts prioritāti, pat ja tās atradās starpvalstu koridorā un bija daļa no pamattīkla. Turklāt Komisijai bija ierobežoti izpildes instrumenti vai pilnvaras, lai panāktu, ka dalībvalstis pilda savu apņemšanos būvēt ātrgaitas dzelzeļa līnijas, kas vajadzīgas pamattīkla pabeigšanai.
- b) *ERTMS* revīzija: plānoto izvēršanu, kas izklāstīta pārskatītajā Eiropas stratēģiskajā izvēršanas plānā, ietekmēja tas, ka dalībvalstis nebija saskaņojušas laikus attiecībā uz pārrobežu posmiem. Tas būtībā nozīmē, ka izvēršanu dalībvalstis plāno atbilstoši savām valsts vajadzībām, neņemot vērā jebkādu apņemšanos īstenot ES prioritātes.

⁷¹ Īpašais ziņojums Nr. 19/2018 “Ātrgaitas dzelzeļš Eiropā — nav ES tīkla un rodas neefektīva sadrumstalotība”.

⁷² Arī EISI vidusposma novērtējumā (6. un 13. lpp.) ir konstatēts, ka vairāku valstu pārrobežu investīcijām valstu budžetos nav piešķirta pietiekami augsta prioritāte. Šajā novērtējumā to galvenokārt attiecināja uz asimetriju izmaksu un ieguvumu sadalījumā vairāku valstu projektos, jo izmaksas rodas valsts/vietējā līmenī, bet ieguvumi ir jūtami Eiropas mērogā.

⁷³ Īpašais ziņojums Nr. 19/2018 “Ātrgaitas dzelzeļš Eiropā — nav ES tīkla un rodas neefektīva sadrumstalotība”.

- c) Zviedrijas augstākā revīzijas iestāde⁷⁴ konstatēja, ka valsts iestādes, izstrādājot iekšzemes transporta infrastruktūras plānu, nebija piešķirušas prioritāti ES perspektīvai.
- d) Francijas augstākā revīzijas iestāde⁷⁵ konstatēja, ka Francija nebija veikusi pietiekamas investīcijas, kas vajadzīgas, lai sasniegtu Eiropas vienotās gaisa telpas tehnoloģisko pīlāru, un tās iesniegtais darbības plāns neatbilda ES līmenī noteiktajiem darbības mērķiem.

69 Arī Eiropas Parlaments 2017. gada rezolūcijā⁷⁶ pauda nožēlu par to, ka par dalībvalstu valsts infrastruktūras plāniem pārāk bieži tiek lemts, neņemot vērā *TEN-T* mērķus. Parlaments mudināja Komisiju un dalībvalstis pastiprināt koordināciju starp abiem plānošanas līmeņiem un prioritāti piešķirt projektiem, kas ir saskaņoti ar *TEN-T* mērķiem un var nodrošināt lielāku Eiropas pievienoto vērtību.

70 Tā kā transporta sistēmas Eiropas Savienībā ir vēsturiski veidotas tā, lai atbilstu valstu vajadzībām, administratīvie šķēršļi un tehniskās, darbības un procedūru atšķirības starp dalībvalstīm būtiski kavē ES mēroga sadarbības mērķa sasniegšanu. Piemēram, valstu dzelzceļi piemēro vairāk nekā 11 000 dažādu noteikumu, kuru sakārtošana ir uzticēta Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūrai⁷⁷. Mēs uzskatām, ka ceturtā dzelzceļa tiesību aktu kopuma savlaicīga īstenošana (sk. **53. punktu**) varētu palīdzēt likvidēt administratīvos un regulatīvos šķēršļus sadarbībai.

Risināmā problēma: efektīvu izpildes instrumentu izveide ES līmenī, lai nodrošinātu, ka dalībvalstu lēmumi par

⁷⁴ Sk. "Road and rail investments in Sweden: lacking an EU perspective?" [Investīcijas autoceļu un dzelzceļa infrastruktūrā Zviedrijā: vai trūkst ES perspektīvas?], RIR 2017: 27, *Riksrevisionen*, Zviedrija, 2017. g. novembris (<https://www.riksrevisionen.se/>).

⁷⁵ Sk. "L'État et la compétitivité du transport aérien: un rôle complexe, une stratégie à élaborer", *Cour des Comptes*, 2016. g. septembris (<https://www.ccomptes.fr/fr>).

⁷⁶ Eiropas Parlamenta 2017. gada 19. janvāra rezolūcija par loģistiku Eiropas Savienībā un multimodāliem pārvadājumiem jaunajos *TEN-T* koridoros (2015/2348(INI)), 12. punkts.

⁷⁷ Īpašais ziņojums Nr. 19/2018 "Ātrgaitas dzelzceļš Eiropā — nav ES tīkla un rodas neefektīva sadrumstalotība".

Infrastruktūru ir ciešāk saskaņoti ar ES prioritātēm, īpašu uzmanību pievēršot pārrobežu posmiem

ES un dalībvalstu nesaskaņotās prioritātes kavē vienotā transporta tirgus izveides pabeigšanu.

- o Ir vajadzīgi atbilstīgi izpildes instrumenti, lai *TEN-T* regulā noteiktās saistības varētu tikt izpildītas ātrāk, ļaujot pabeigt stratēģiski svarīgas infrastruktūras izveidi un paredzot korektīvus pasākumus, ja prioritārie projekti netiek uzsākti saskaņā ar plānu vai vēlāk aizkavējas vai ja koordinācijas problēmas pārrobežu posmos varētu kavēt infrastruktūras nodošanu ekspluatācijā plānotajā laikā.
- o Vispirms ir jālikvidē visi administratīvie un regulatīvie šķēršļi sadarbībai.

ES finansējuma pievienotās vērtības palielināšana

71 ES finansējums var segt tikai nelielu daļu no kopējām investīciju vajadzībām (sk. **17.–25. punktu**). Lai panāktu pēc iespējas lielāku ietekmi, šos ierobežotos resursus vajadzētu vērst uz galvenajām prioritātēm un ES pievienoto vērtību. Mūsu nesēn veiktās revīzijas ir parādījušas, ka ES finansējums ir jānovirza mērķtiecīgāk.

- a) *ERTMS* revīzija: lai gan saskaņā ar ES politiku *ERTMS* investīcijām ir jābūt vērstām uz pamattīkla koridoriem, dažas ES finansētās investīcijas (it īpaši izmantojot kohēzijas politikas atbalstu) tika veiktas atsevišķās līnijās ārpus pamattīkla un bez savienojuma ar pamattīklu vai pārrobežu posmu. Turklāt lauka iekārtām pārrobežu posmos tika piešķirts tikai ierobežots ES atbalsts.
- b) Jūras transporta revīzija: lielākā daļa ES finansējuma tika novirzīta ostām, kurām piešķirts pamatostas statuss. Tomēr mēs konstatējām, ka šādu ostu ir pārāk daudz (pavisam 104), tāpēc finansējums var netikt novirzīts svarīgākajām ostām.
- c) Iekšzemes ūdensceļu revīzija: starp pamattīklu un visaptverošo tīklu nebija nekādas atšķirības, kas neļāva noteikt prioritāros ūdensceļus. ES stratēģijās par prioritāti nebija noteikta problemātisko posmu likvidēšana, ne arī upes, saistībā ar kurām ieguldīt ierobežotos pieejamos resursus.

72 ESI fondi 2014.–2020. gadam paredz jaunu priekšnosacījumu transporta finansējuma saņemšanai: dalībvalstīm tagad ir jāpierāda, ka ierosinātie projekti tiks īstenoti saskaņā ar visaptverošu ilgtermiņa valsts vai reģionālo transporta plānu, kas palīdz veidot Eiropas vienoto transporta telpu un *TEN-T*. Tas ir pozitīvs solis ceļā uz projektu saskaņotāku un stratēģiskāku noteikšanu.

Risināmā problēma: ES finansējuma novirzīšana prioritātēm ar lielāko ES pievienoto vērtību

Tā kā ES finansējums salīdzinājumā ar kopējām vajadzībām ir ierobežots, tas jānovirza prioritātēm ar lielāko ES pievienoto vērtību.

- ES finansējuma labāka koordinēšana un mērķtiecīgāka novirzīšana, izmantojot gan dalītu, gan arī tiešu pārvaldību, lai atspoguļotu ES transporta politikas prioritātes, varētu palīdzēt panākt maksimāli efektīvas investīcijas un nodrošināt saskaņotāku un stratēģiskāku pieeju transporta tīkla attīstībai.
- ES atbalsts vispirms jāsniedz projektiem, kas tiek īstenoti atbilstoši skaidri noteiktām un pienācīgi novērtētām vajadzībām, ir balstīti uz rūpīgu plānošanu un sniedz pierādāmu ES pievienoto vērtību tīklam (piemēram, risinot problēmas saistībā ar nepietiekamu caurlaides spēju un trūkstošiem posmiem un veidojot pārrobežu savienojumus).

Projektu vadības uzlabošana

73 Projektu vadība ietver to resursu un centienu vērtēšanu⁷⁸, īstenošanu un uzraudzību, kas vajadzīgi, lai sasniegtu projekta mērķus un uzdevumus. Lai mērķi tiktu sasniegti efektīvi un iedarbīgi, būtiska nozīme ir labai projektu vadībai.

Labāka plānošana, pirms tam veicot padziļinātu izmaksu un ieguvumu analīzi

74 Tā kā transporta infrastruktūrai ir vajadzīgi ievērojami finanšu resursi, ļoti svarīgi, lai pirms tam tiktu pareizi izanalizētas visas lielākās izmaksas un ieguvumi. Ja izmaksu un ieguvumu analīzi izmanto pareizi, tā ļauj novērtēt projekta atdevi no investīcijām un tā sociālo vēlamību un lietderību jau pirms lēmumu pieņemšanas.

75 Mūsu revīzijas atklāja tendenci, ka projektu finansētāji un vērtētāji izmaksu un ieguvumu analīzi izmanto tikai kā obligātu administratīvu pasākumu, nevis kā labākas lēmumu pieņemšanas instrumentu. Turklāt izmaksu un ieguvumu analīzi bieži vien ietekmē subjektīvs optimisms: projektu finansētāji parasti pārāk optimistiski novērtē

⁷⁸ Vērtēšana ir mērķu sasniegšanas izmaksu un ieguvumu un ar to saistīto risku novērtēšanas process. Tā palīdz lēmumu pieņēmējiem saprast dažādu risinājumu iespējamās sekas, kompromisus un vispārējo ietekmi, sniedzot objektīvu pierādījumu bāzi lēmumu pieņemšanai.

projektu galvenos parametrus, tostarp kapitāla un ekspluatācijas izmaksas, projektu ilgumu un gaidāmos ieguvumus. Nereālas aplēses var būt par iemeslu nerasniedzamiem mērķiem, pārāk lieliem un/vai nepietiekami izmantotiem projektiem, izmaksu pieaugumam un kavējumiem — citiem vārdiem, mazākai ieguldīto līdzekļu atdevei.

76 Vairākās revīzijās mēs konstatējām piemērus lēmumu pieņemšanai, kas balstījās uz neuzticamu analīzi, radot nevēlamu ietekmi.

- a) Ātrgaitas dzelzceļa revīzija: lēmumi būvēt ātrgaitas dzelzceļa līnijas bieži vien bija balstīti uz politiskiem apsvērumiem, nevis izmaksu un ieguvumu analīzi, lai nodrošinātu izmaksu ziņā lietderīgu lēmumu pieņemšanu. Dalībvalstu faktisko vajadzību novērtējums dažos gadījumos bija nekvalitatīvs, un pārāk maz uzmanības tika pievērsts alternatīvam risinājumam modernizēt esošās parastā dzelzceļa līnijas, lai gan tam ir liels potenciāls. Tā rezultātā tika būvētas ātrgaitas dzelzceļa līnijas ar ierobežotu dzīvotspēju sociālo izmaksu un ieguvumu ziņā.
- b) Lidostu revīzija⁷⁹: ES finansētā infrastruktūra daudzos gadījumos bija pārāk liela, jo investīciju plānos iekļautie pieņēmumi bija pārlietu optimistiski. Vairāk nekā puse ES finansējuma, kas bija piešķirts revidētajām lidostām, tika ieguldīts infrastruktūrā (jaunā vai modernizētā), kas bija nevajadzīgi liela un ko pēc pabeigšanas neizmantoja pilnībā.
- c) Jūras transporta revīzija: līdzīgas ostu infrastruktūras finansēšana kaimiņu ostās bez pienācīga ekonomiskā pamatojuma vai iepriekšējas izmaksu un ieguvumu analīzes nozīmēja neefektīvas investīcijas, kuru rezultātā izveidotās iekārtas netika izmantotas vai tika izmantotas nepietiekami.

77 Atzīstot šīs nepilnības, Komisija (Inovācijas un tīklu izpildaģentūra (*INEA*)), sākot ar EISI uzaicinājumu iesniegt priekšlikumus 2015. gada kārtu, ieviesa arī īpašu izmaksu un ieguvumu novērtējumu, ko veic ārējie izmaksu un ieguvumu analīzes eksperti, pirms tā piekrīt sniegt EISI atbalstu, jo tas varētu palīdzēt uzlabot iepriekšējās lēmumu pieņemšanas kvalitāti.

⁷⁹ Īpašais ziņojums Nr. 21/2014 "Vāja ieguldīto līdzekļu atdeve ES finansētajās lidostu infrastruktūrās" (<http://eca.europa.eu>).

78 Palāta norāda, ka, lai gan EISI un ESI fondu regulās attiecībā uz 2014.–2020. gada plānošanas periodu ir ietvertas skaidras atsauces⁸⁰ uz izmaksu un ieguvumu analīzi, tās nav ietvertas priekšlikumos regulām⁸¹ attiecībā uz 2021.–2027. gada plānošanas periodu.

Infrastrukturā projektu īstenošanas noteikumu vienkāršošana

79 Palāta un valstu augstākās revīzijas iestādes nesen veiktās revīzijās konstatēja, ka projekti, kuru sagatavošana bija mazāk rūpīga un detalizēta, saskārās ar lielāku izmaksu pieauguma un kavējumu risku.

- a) Ātrgaitas dzelzceļa revīzija: kādas stacijas būvniecības izmaksas no aplēstajiem 4,5 miljardiem EUR 2003. gadā strauji pieauga līdz 8,2 miljardiem EUR 2018. gada janvārī, jo sākotnējās izmaksu aplēses tuneļa izbūvei blīvi apdzīvotā pilsētas centrā bija nereālas un netika pietiekami novērtēti ģeoloģiskie, vides un vietējās kopienas kultūras mantojuma aspekti.
- b) Publiskā un privātā sektora partnerības (PPP) revīzija⁸²: bija vajadzīga papildu summa — gandrīz 1,5 miljardi EUR no publiskajiem līdzekļiem, lai pabeigtu piecas revidētās automaģistrāles, un no tiem aptuveni 30 % nodrošināja ES. Proti, lai uzbūvētu un izmantotu trīs automaģistrāles, publiskā un privātā sektora partnerības publiskajai iestādei bija jāsamaksā privātā sektora partneriem vēl 705 miljoni EUR arī tāpēc, ka projekti bija slikti sagatavoti un PPP līgumi bija parakstīti pirms tādu būtisku problēmu atrisināšanas kā arheoloģisko atradumu izvešana, nepieciešamo vides atļauju saņemšana un vajadzīgās zemes ekspropriācijas pabeigšana.

⁸⁰ EISI regulas (Regula (ES) Nr. 1316/2013) 10. panta 6. punktā ir noteikts, ka finansiālās palīdzības apjomu, kas piešķirams izraudzītajām darbībām, nosaka, pamatojoties uz katra projekta izmaksu un ieguvumu analīzi. ESI fondu kopīgo noteikumu regulas (Regula (ES) Nr. 1303/2013) 101. panta e) punktā ir noteikts, ka, lai apstiprinātu lielos projektus, vadošā iestāde nodrošina, ka ir pieejama izmaksu un ieguvumu analīze.

⁸¹ COM(2018) 438 final, 6.6.2018., un COM(2018) 375 final, 29.5.2018.

⁸² Īpašais ziņojums Nr. 9/2018 "Publiskā un privātā sektora partnerība Eiropas Savienībā: plaši izplatītas nepilnības un ierobežoti ieguvumi" (<http://eca.europa.eu>).

- c) Arī vairākas ES augstākās revīzijas iestādes⁸³ ziņoja par nepilnībām projektu plānošanā/sagatavošanā, kuras izraisīja kavēšanos un izmaksu pārsniegšanu.

80 Kavēšanos un izmaksu pārsniegšanu izraisīja arī neefektīvas regulatīvās un administratīvās procedūras. Piemēram, jūras transporta revīzija atklāja būtisku kavēšanos projektu īstenošanā administratīvās sarežģītības dēļ (vienā gadījumā bija vajadzīgas 33 atļaujas, lai uzbūvētu un izmantotu jahtu piestātņi, bet citā — 22 gadi, lai saņemtu ostas būvniecības uzsākšanai vajadzīgās atļaujas). Tas norāda uz strukturālām problēmām, kas saistītas ar atļauju un pilnvaru izsniegšanu valsts līmenī.

81 Vēl sliktāka ir situācija pārrobežu projektos, kur galvenā problēma ir iepirkums. Ātrgaitas dzelzceļa revīzijā mēs uzsvērām, ka pārrobežu projektiem nav vienota tiesiskā regulējuma un ka iepirkuma dokumenti, līgumi un grāmatvedības sistēmas dažādās dalībvalstīs atšķiras. Nebija ieviestas vienkāršotas procedūras (tādas kā “vienas pieturas aģentūras”), lai atvieglotu un paātrinātu īstenošanu. Turklāt Komisijai nebija vajadzīgo instrumentu, lai efektīvi iejauktos gadījumā, ja kavējumi robežas vienā pusē apgrūtina ātrgaitas dzelzceļa infrastruktūras savlaicīgu izmantošanu robežas otrā pusē. Eiropas koordinatori bija labi sagatavoti, lai uzraudzītu, kas koridorā darbojas un kas ne, bet arī viņiem nebija juridisku tiesību iejaukties. Visas šīs nepilnības negatīvi ietekmēja projektu īstenošanas ātrumu un panākumus.

82 Atzīstot šo aizvien aktuālo problēmu, Komisija 2018. gadā nāca klajā ar likumdošanas iniciatīvu⁸⁴ Eiropas Parlamentam un Padomei, lai racionalizētu *TEN-T* īstenošanu, it īpaši sarežģītu pārrobežu projektu gadījumā (vienas pieturas aģentūru ieviešana, trīs gadu termiņš atļauju piešķiršanas procesam, pastiprināta Eiropas koordinatoru loma atļauju piešķiršanas procedūru uzraudzībā un vienkāršotas iepirkuma procedūras uz robežām). Šā apskata sagatavošanas laikā priekšlikumu regulai Eiropas Parlaments un Padome vēl nebija pieņēmuši.

⁸³ Austrija, Federālais ziņojums 2017/4 “*Railroad Project: Brenner Base Tunnel*,” [Dzelzceļa projekts: Brennera bāzes tunelis] *Rechnungshof*, 2017 (<https://www.rechnungshof.gv.at/home.html>); Beļģija, “*Mise en oeuvre et financement du Réseau régional express (RER)*” [Reģionālā ātrgaitas tīkla izveide un finansēšana], Revīzijas palāta, 2017 (<https://www.ccrek.be/>); Apvienotā Karaliste, *Modernising the Great Western railway - assessment of the Department management of the program*, [Lielā Rietumu dzelzceļa modernizācija — departamenta veiktās programmas pārvaldības novērtējums], Valsts revīzijas birojs, 2016. g. (<https://www.nao.org.uk/>).

⁸⁴ COM(2018) 277 final, 17.5.2018., “Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par pasākumu racionalizēšanu ar mērķi veicināt Eiropas transporta tīkla ieviešanu”.

Projektu uzraudzības uzlabošana

83 Uzraudzība — gan projektu īstenošanas laikā, gan pēc tam — ir vēl viens būtiski svarīgs projektu vadības aspekts.

84 Regulāra izmaksu un ieguvumu uzraudzība īstenošanas laikā ir vajadzīga pārvaldības, kontroles un pārredzamas pārskatatbildības mērķiem. Lieliem infrastruktūras projektiem, kuru īstenošanas laiks aptver daudzus gadus, ir vajadzīgs mehānisms, lai regulāri uzraudzītu un vajadzības gadījumā atjauninātu sākotnējās prognozes. Tas ir ļoti svarīgi, lai nodrošinātu sociālo vērtību, īstenojot mērķus un izmaksu kontroli, un var palīdzēt pašreizējā un turpmākajā lēmumu pieņemšanā.

85 Revīzijās mēs konstatējām, ka regulāras izmaksu efektivitātes pārbaudes nebija viens no pamatprincipiem transporta projektu īstenošanā. Tomēr mēs novērojām arī labas prakses piemērus, kad projekti pirms katra jauna plānošanas posma tika vēlreiz novērtēti, lai pārbaudītu, vai tie joprojām atbilst aktuālajām vajadzībām⁸⁵.

86 Projekta uzraudzība un novērtēšana pēc īstenošanas ietver intervences iznākuma novērtēšanu un sniedz izstrādes un īstenošanas laikā gūto atziņu kopsavilkumu. Vairākos ziņojumos⁸⁶ mēs apgalvojām, ka projektu uzraudzība ir galvenokārt vērsta uz tiešajiem rezultātiem, nenovērtējot koprezultātu un ietekmi. Tāpēc nevienai struktūrai nav skaidras informācijas par to, vai ES līdzfinansētie projekti — individuāli un/vai pamattīkla koridoru kontekstā — ir sasnieguši jebkādas uz koprezultātu balstītus mērķus un ietekmējuši ekonomikas attīstību (jaunas darbvietas, tūrisms u. c.).

Risināmā problēma: ES finansēto projektu plānošanas, īstenošanas un uzraudzības uzlabošana

Ar ES finansēto projektu plānošanu, īstenošanu un uzraudzību saistīto aizvien aktuālo problēmu risināšana varētu palīdzēt uzlabot ES atbalsta efektivitāti.

⁸⁵ Piemēram, ziņojumā par ātrgaitas dzelzceļu bija norādīts uz kādu projektu, kura pārskatīšanā tika secināts, ka citāda līnijas konfigurēšana varētu ietaupīt 5,7 miljardus EUR, paildzinot braucienu tikai par 10 minūtēm, t. i., par katru brauciena papildu minūti tiktu ietaupīti 570 miljoni EUR. Šis piemērs parāda, kā plānošanas izvēles nodrošina būtiskus ietaupījumus, tikai nelielā mērā ietekmējot darbības rezultātus.

⁸⁶ Īpašais ziņojums Nr. 21/2018 “ERAF un ESF projektu atlase un uzraudzība 2014.–2020. gada periodā joprojām vērsta galvenokārt uz tiešajiem rezultātiem” (<http://eca.europa.eu>), īpašais ziņojums Nr. 19/2018, īpašais ziņojums Nr. 23/2016.

- o Plānošanu varētu uzlabot, veicot padziļinātu vajadzību analīzi un izmantojot reālas satiksmes prognozes un ticamus parametrus, lai novērtētu projektu izmaksas un ieguvumus.
- o Vispirms ir jāvienkāršo infrastruktūras projektu, it īpaši pārrobežu projektu, īstenošanas noteikumi, lai likvidētu visus administratīvos un regulatīvos šķēršļus. Tas varētu palīdzēt samazināt neefektivitāti un kavēšanos un kontrolēt izmaksu pieaugumu.
- o Lai nodrošinātu rentablas investīcijas, projektu īstenošanas laikā jāveic regulāra izmaksu un ieguvumu uzraudzība. Uzraudzība, kas vērsta uz koprezultātu un ietekmi, kā arī tiešajiem rezultātiem, varētu sniegt skaidrāku priekšstatu par to, cik lielā mērā ES finansētie projekti nodrošina ilgtspējīgus rezultātus un ietekmi un palīdz sasniegt ES mērķus transporta jomā.

Lielāka uzmanība pastāvošās infrastruktūras uzturēšanai un atjaunošanai

87 ES iekšējā tirgus efektīvai un ilgtspējīgai darbībai ir vajadzīga augstas kvalitātes infrastruktūra. Tomēr vairākos gadījumos Palāta un citas augstākās revīzijas iestādes⁸⁷ ziņoja par dažādās ES dalībvalstīs pastāvošās autoceļu, dzelzceļa un upju infrastruktūras neatbilstošu uzturēšanu, kas ietekmēja kvalitāti, drošību, efektivitāti un ilgtspēju⁸⁸.

88 Infrastruktūras uzturēšana ir valsts un vietējo iestāžu atbildība. Komisija vērsa uzmanību uz to, ka autoceļu un dzelzceļa infrastruktūra Eiropas Savienībā

⁸⁷ Īpašais ziņojums Nr. 19/2018, īpašais ziņojums Nr. 8/2016, īpašais ziņojums Nr. 1/2015; Zviedrija, “*The Swedish Transport Administration’s road maintenance*” [Zviedrijas Transporta pārvaldes veiktā ceļu uzturēšana], RiR 2017:8, *Riksrevisionen*, 2017. g. (<https://www.riksrevisionen.se/>); Nīderlande, “*Maintaining the main road network*” [Galvenā autoceļu tīkla uzturēšana], *Algemene Rekenkamer*, 2014. g. (<https://www.rekenkamer.nl/>); Francija, “*Le rapport public annuel 2016, Tome II, 7 - Les transports ferroviaires en Île-de-France depuis 2010: des progrès sensibles, des insuffisances persistantes*” [Publiskais 2016. gada pārskats, II sējums, 7. “Dzelzceļa transports Ildefransā kopš 2010.gada: ievērojams progress un pastāvīgi trūkumi”], Revīzijas palāta, 2016. g. (<https://www.ccomptes.fr/fr>); Polija, “*Functioning of the inland waterways*” [Iekšzemes ūdensceļu darbība], *Najwyższa Izba Kontroli*, 2014. g. (<https://www.nik.gov.pl/>).

⁸⁸ Arī Komisijas veiktajā kohēzijas politikas 2007.–2013. gada programmu *ex post* novērtējumā ir norādīts, ka pastāv neskaidrība par dažu projektu finansiālo ilgtspēju, jo trūkst pierādījumu, ka tiks pienācīgi segtas uzturēšanas izmaksas. Sk. 70. lpp.

nepietiekamas uzturēšanas dēļ pasliktinās⁸⁹. Tā arī norādīja, ka uzturēšanas budžets bieži vien ir nepietiekams un neatbilst infrastruktūras pieaugošajam mērogam un svarīgo posmu novecošanas tempam, būtiski iekavējot uzturēšanas darbus⁹⁰. Arī Eiropas Parlaments⁹¹ un Padome⁹² uzsvēra, cik svarīgi ir pienācīgu uzmanību veltīt transporta infrastruktūras uzturēšanas vajadzībām.

89 Šajā saistībā Komisijas priekšlikums jaunajai kopīgo noteikumu regulai attiecībā uz 2021.–2027. gada plānošanas periodu (apskata sagatavošanas laikā regula vēl nebija pieņemta) ietver veicinošu nosacījumu “Visaptveroša transporta plānošana atbilstošajā līmenī”, kas paredz informācijas sniegšanu par budžeta un finanšu resursu pieejamību plānoto investīciju finansēšanai un pastāvošās un plānotās infrastruktūras darbības un uzturēšanas izmaksu segšanai. Šis veicinošais nosacījums dalībvalstīm jāizpilda un jāpiemēro visā plānošanas periodā; pretējā gadījumā ar attiecīgo konkrēto mērķi saistītos izdevumus nevar iekļaut maksājuma pieteikumos.

Risināmā problēma: infrastruktūras pienācīgas uzturēšanas un ilgtspējas nodrošināšana

Pienācīga infrastruktūras uzturēšana ir svarīgs priekšnosacījums ilgtspējīga ES transporta tīkla attīstībai.

- leinteresētajām personām uzmanība jāpievērš ne tikai investīcijām jaunā infrastruktūrā, bet arī pastāvošās infrastruktūras uzturēšanas un atjaunošanas nodrošināšanai, kas pašlaik ir nepietiekama.

⁸⁹ Eiropas Komisija, “*Transport in the European Union: Current Trends and Issues*” [Transports Eiropas Savienībā. Pašreizējās tendences un aktualitātes], 2018. g., 12. lpp.

⁹⁰ SWD(2017) 180 final, 31.5.2017., “*Impact assessment accompanying the Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 1999/62/EC on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures*” [Ietekmes novērtējums, kas pievienots priekšlikumam Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko groza Direktīvu 1999/62/EK par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem], 6.–20. lpp.

⁹¹ Eiropas Parlamenta 2017. gada 19. janvāra rezolūcija par loģistiku Eiropas Savienībā un multimodāliem pārvadājumiem jaunajos TEN-T koridoros (2015/2348(INI)), 15. punkts.

⁹² Padomes 2017. gada 5. decembra secinājumi par progresu saistībā ar Eiropas Transporta tīkla (TEN-T) īstenošanu un Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu (EISI) transportam, 25. punkts.

Pastiprināti centieni, lai preču pārvadāšanā no autotransporta pārietu uz citiem transporta veidiem

90 Kā minēts **58. punktā**, transporta emisijas ir viens no galvenajiem šķēršļiem ES vispārējo dekarbonizācijas mērķu sasniegšanā. Palātas sagatavotais 2017. gada vispārējā stāvokļa apskats par enerģētiku un klimata pārmaiņām cita starpā ietvēra ES augstāko revīzijas iestāžu veiktās revīzijas transporta jomā, kuras attiecās uz siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanu tieši transporta nozarē vai aplūkoja mazoglekļa transporta veidus vai pāreju uz šādiem transporta veidiem. Konkrētāk, mēs norādījām uz problēmām saistībā ar biodegvielu politikas izstrādi un efektivitāti un uz to, ka pāreja no preču pārvadāšanas pa autoceļiem uz dzelzceļu un jūras/iekšzemes ūdensceļiem nav pietiekamā mērā īstenota. Ne iekšzemes ūdensceļu transportam, ne dzelzceļam neizdodas konkurēt ar autotransportu.

91 Dzelzceļa kravu pārvadājumu revīzijā mēs konstatējām, ka, nosakot cenu, kas jāmaksā lietotājiem par piekļuvi infrastruktūrai, visaptverošā veidā netiek ņemtas vērā papildu sekas, ko rada dzelzceļš un autotransports⁹³ (ietekme uz vidi un piesārņojums, pārslodze, negadījumi u. c.).

Risināmā problēma: pastiprināti centieni, lai preču pārvadāšanai mazāk izmantotu autotransportu

Preču pārvadājumu novirzīšana no autoceļiem uz citiem, videi nekaitīgākiem transporta veidiem varētu palīdzēt samazināt transporta emisijas, kas galvenokārt koncentrējas autotransporta nozarē.

- Ieinteresētajām personām ir jācenšas kravu pārvadājumus novirzīt no autoceļiem uz citiem transporta veidiem, pastiprinot intermodālo konkurenci un nosakot principus, kas paredz, ka pienācīgi jāņem vērā visu transporta veidu ārējās izmaksas, kā arī atbalstot šo principu īstenošanu.

⁹³ Mobilitātes pasākumu pakešu ietvaros Komisija ierosināja pārskatīt Direktīvu 1999/62/EK par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem.

Šo vispārējā stāvokļa apskatu 2018. gada 24. oktobra sēdē Luksemburgā pieņēma II apakšpalāta, kuru vada Revīzijas palātas locekle *Iliana Ivanova*.

Revīzijas palātas vārdā —

priekšsēdētājs
Klaus-Heiner Lehne

Pielikumi

I pielikums. ERP ziņojumi transporta jomā kopš 2010. gada

Nosaukums	Apraksts/secinājumi	Galvenie ieteikumi
Īpašais ziņojums Nr. 19/2018 "Ātrgaitas dzelzceļš Eiropā — nav ES tīkla un rodas neefektīva sadrumstalotība"	Pašreizējais ES ilgtermiņa plāns ātrgaitas dzelzceļam, visticamāk, netiks izpildīts, un nav stabilas ES mēroga stratēģiskās pieejas. Eiropas ātrgaitas dzelzceļa tīkls ir tikai sadrumstalotas valsts mēroga līnijas, ko dalībvalstis atsevišķi ir izplānojušas un izbūvējušas bez pienācīgas pārrobežu koordinācijas, tāpēc savienojumi ir vāji. Eiropas Komisijai nav juridisku instrumentu un lēmumu pieņemšanas pilnvaru, lai nodrošinātu, ka dalībvalstis strauji virzās uz pamattīkla izveides pabeigšanu.	Eiropas Komisijai jāizstrādā reāls ilgtermiņa plāns, jāvienojas ar dalībvalstīm par to, kurus stratēģiski svarīgos posmus īstenot pirmos, novērtējot vajadzību pēc ļoti liela ātruma, ciešas uzraudzības un juridiski noteiktām pilnvarām, lai nodrošinātu, ka tiek pildīta apņemšanās pabeigt ES ātrgaitas dzelzceļa pamattīkla izveidi; ES līdzfinansējums jāsaista ar īpaši iezīmētiem stratēģiski prioritāriem projektiem, efektīvu konkurenci uz sliežu ceļiem un rezultātu sasniegšanu; jāvienkāršo pārrobežu iepirkuma procedūras, dažādu formalitāšu kārtošanai jāizmanto vienas pieturas aģentūras, jālikvidē visi atlikušie administratīvie un regulatīvie šķēršļi sadarbībai un jānodrošina netraucēti ātrgaitas dzelzceļa pasažieru pārvadājumi, piemēram, ieviešot elektronisko biļešu sistēmas un vienkāršojot sliežu ceļu piekļuves maksas iekasēšanas procedūras.
Īpašais ziņojums Nr. 9/2018 "Publiskā un privātā sektora partnerība Eiropas Savienībā: plaši izplatītas nepilnības un ierobežoti ieguvumi"	ES līdzfinansētās publiskā un privātā sektora partnerības (PPP) nevar uzskatīt par ekonomiski dzīvotspējīgu risinājumu publiskās infrastruktūras projektu īstenošanai. Revidētajām PPP tika konstatētas plaši izplatītas nepilnības, un to sniegtie ieguvumi bija ierobežoti, galu galā radot neefektīvus un nelietderīgus izdevumus 1,5 miljardu EUR apmērā. Turklāt ieguldīto līdzekļu atdevi un pārredzamību īpaši negatīvi ietekmēja neskaidrā politika un stratēģija, pienācīgi neveiktā analīze, PPP projektu grāmatošana ārpusbilances posteņu veidā un nelīdzsvarotā riska dalīšanas kārtība.	Komisijai un dalībvalstīm ir sniegti šādi konkrēti ieteikumi: neveicināt PPP intensīvāku un plašāku izmantošanu, pirms nav atrisinātas apzinātās problēmas; mazināt finansiālo ietekmi, ko rada kavējumi un jaunas sarunas par PPP izmaksām, kuras uzņemas publiskā sektora partneris; izraugoties PPP variantu, veikt atbilstīgu salīdzinošo analīzi par labāko iepirkuma variantu; nodrošināt vajadzīgo administratīvo spēju un izstrādāt skaidras PPP politikas nostādnes un stratēģijas, lai īstenotu veiksmīgus PPP projektus, kurus atbalsta ES; uzlabot ES regulējumu, lai nodrošinātu PPP projektu labāku efektivitāti un tādējādi PPP varianta izvēle tiktu pamatota ar ieguldīto līdzekļu atdeves apsvērumiem.

<p>Īpašais ziņojums Nr. 18/2017 “Eiropas vienotā gaisa telpa: kultūra ir mainījies, bet vienotas gaisa telpas nav”</p>	<p>Eiropas vienotās gaisa telpas (SES) iniciatīva, kuras mērķis bija uzlabot gaisa satiksmes pārvaldību Eiropas Savienībā, bija noteikti vajadzīga un veicināja efektivitātes kultūru. Tomēr Eiropas gaisa telpas pārvaldība joprojām ir sadrumstalota un SES ideja vēl aizvien nav īstenota. ES finansējums SES tehnoloģiskajiem elementiem līdz šim ir sasniedzis 730 miljonus EUR, bet līdz 2020. gadam tas jāpalielina līdz 3,8 miljardiem EUR.</p>	<p>Eiropas Komisijai jāpārskata SES augsta līmeņa mērķi, jāanalizē citas iespējas, kā samazināt sadrumstalotību, par prioritāti jānosaka pētniecības un izstrādes risinājumi šai problēmai, jānodrošina valsts uzraudzības iestāžu pilnīga neatkarība, jāoptimizē darbības uzlabošanas sistēma un jāpārskata daži tās galvenie rādītāji, jāpārskata ES atbalsta struktūra pētniecībai un izstrādei, ņemot vērā SES mērķus, un jāpastiprina kopuzņēmuma SESAR atbildība.</p>
<p>Īpašais ziņojums Nr. 13/2017 “Vienota Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēma: vai politiskā izvēle reiz kļūs par realitāti”</p>	<p>ES mēroga dzelzceļa signalizācijas sistēmas izvērsšana līdz šim ir notikusi zemā līmenī un fragmentāri. Tāds ir stāvoklis, lai gan dzelzceļa nozare koncepciju kopumā neapšaubā. Revidenti konstatēja, ka daudzi infrastruktūras pārvaldītāji un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi nevēlas ieguldīt līdzekļus sistēmā, ņemot vērā saistītās izmaksas un individuāla ekonomiskā pamatojuma trūkumu.</p>	<p>Revidenti sniedza vairākus ieteikumus Eiropas Komisijai, dalībvalstīm un Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūrai attiecībā uz izvērsšanas izmaksu novērtēšanu, valstu signalizācijas sistēmu ekspluatācijas pārtraukšanu, individuālu ekonomisko pamatojumu infrastruktūras pārvaldītājiem un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, sistēmas savietojamību un stabilitāti, Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūras lomu un resursiem, valstu izvērsšanas plānu saskaņošanu, uzraudzību un izpildi, labāku ES līdzekļu apguvi dzelzceļa signalizācijas projektos un ES finansējuma mērķtiecīgāku novirzīšanu.</p>
<p>Īpašais ziņojums Nr. 23/2016 “Jūras transporta problēmas Eiropas Savienībā — daudz neefektīvu un ilgtnespējīgu ieguldījumu”</p>	<p>Trešā daļa ES izdevumu par tādām iekārtām kā piestātnes, doki un viļņlauži ES jūras ostās no 2000. līdz 2013. gadam bija neefektīvi un ilgtnespējīgi. Katrs trešais euro, kas izlietots pārbaudītajos projektos (atbilst 194 miljoniem EUR), tika ieguldīts iekārtās, kas bija tādas pašas kā kaimiņu ostās. 97 miljoni EUR tika ieguldīti infrastruktūrā, kas vairāk nekā trīs gadus pēc pabeigšanas vai nu netika izmantota, vai tika izmantota minimāli.</p>	<p>Komisijai sniegti šādi ieteikumi: jāpārskata pamatostu pašreizējais skaits (104) un jāizstrādā ES mēroga ostu attīstības plāns; jāizskata iespēja ES finansējumu nepiešķirt ostu infrastruktūrai, kas paredzēta konteineru pārkraušanai un uzglabāšanai, kā arī virsbūvēm, kuras neatrodas valsts pārziņā; jānodrošina, ka EIB un Komisija apmainās ar visu būtisko informāciju par EIB piedāvātajiem aizdevumiem; pamatostas un galvenos ūdensceļus par ES investīciju atbalsta prioritāti jānosaka tikai tādā gadījumā, ja ir skaidra ES pievienotā vērtība un ir pietiekami liela privāto investīciju daļa; jāizdod ostām īpaši paredzētas valsts atbalsta pamatnostādnes, jāuzrauga un jāseko līdzi tam, kā tiek pildīti iepriekšējie lēmumi par valsts</p>

		<p>atbalstu; jāsamazina administratīvais slogs un kavēšanās, atbalstot valsts vienas pieturas aģentūras, kuras izdod atļaujas, un jāuzlabo jūras transporta konkurētspēja salīdzinājumā ar citiem transporta veidiem, vēl vairāk vienkāršojot jūras transporta un muitas formalitātes.</p>
<p>Īpašais ziņojums Nr. 8/2016 “Dzelzceļa kravu pārvadājumi ES: pareizais ceļš vēl nav atrasts”</p>	<p>Lai gan Eiropas Komisija ir noteikusi mērķi kravu pārvadājumus no autoceļiem novirzīt uz dzelzceļu, ES dzelzceļa kravu pārvadājumu īpatsvars kopš 2011. gada ir nedaudz samazinājies. Dzelzceļš ir videi nekaitīgāks un izmanto mazāk importētas degvielas, tomēr ar autoceļiem tas nespēj konkurēt.</p>	<p>Komisijai un dalībvalstīm ir jānovērš nepilnības, kas saistītas ar dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgus liberalizāciju, satiksmes pārvaldības procedūrām, administratīviem un tehniskiem ierobežojumiem, dzelzceļa kravu pārvadājumu nozares darbības rezultātu uzraudzību un pārredzamību, kā arī godīgu konkurenci starp dažādiem transporta veidiem. Lai efektīvāk izmantotu ES finansējumu, Komisijai un dalībvalstīm politikas mērķi ir konsekvētāk jāpieskaņo finansējuma piešķiršanai, projektu atlasei, plānošanai un pārvaldībai, kā arī dzelzceļa tīkla uzturēšanai.</p>
<p>Īpašais ziņojums Nr. 1/2015 “Iekšzemes ūdensceļu transports Eiropā: modālais īpatsvars un kuģojamības apstākļi nav ievērojami uzlabojušies kopš 2001. gada”</p>	<p>ES finansētie pasākumi Eiropas kravu pārvadājumu novirzīšanai no autoceļiem uz iekšzemes ūdensceļu transportu pēdējos 15 gados nav guvuši lielus panākumus. ES līdzfinansētie projekti, kuri ir daļa no stratēģijas, kas vērsta uz iekšzemes ūdensceļu plašāku izmantošanu, nav efektīvi īstenoti. Iekšzemes ūdensceļu transports kā alternatīva autotransportam nav guvis panākumus, un kuģojamības apstākļi nav uzlabojušies.</p>	<p>Lai uzlabotu ES finansējuma iekšzemes ūdensceļu transportam efektivitāti, dalībvalstīm prioritāte jāpiešķir iekšzemes ūdensceļu projektiem, kas visātrākajā laikā var sniegt vislielāko labumu, un Komisijai finansējums jānovirza projektiem, kuriem ir detalizēti plāni problemātisko posmu likvidēšanai.</p> <p>Lai uzlabotu koordināciju starp dalībvalstīm, Komisijai jāveic padziļināta analīze par iekšzemes kuģniecības potenciālo tirgu un ieguvumiem dažādos upju posmos un jākoordinē darbs, ko dalībvalstis veic saistībā ar <i>TEN-T</i> pamattīkla ieviešanu, ar dalībvalstīm jāvienojas par konkrētiem un sasniedzamiem mērķiem attiecībā uz problemātisko posmu likvidēšanu un jānostiprina juridiskais pamats, lai paplašinātu ziņošanas prasības attiecībā uz ūdensceļu kuģojamības stāvokli un uzdotu dalībvalstīm koordinēti izstrādāt valsts iekšzemes ūdensceļu uzturēšanas plānus.</p>

<p>Īpašais ziņojums Nr. 21/2014 "Vāja ieguldīto līdzekļu atdeve ES finansētajās lidostu infrastruktūrās"</p>	<p>ES finansētās investīcijas lidostās nav sniegušas gaidītos rezultātus, un ieguldīto līdzekļu atdeve ir vāja. Pienācīgas plānošanas un prognozēšanas trūkuma dēļ dažas finansētās lidostas atradās pārāk tuvu viena otrai, savukārt daži būvniecības projekti attiecīgajam lidmašīnu un pasažieru skaitam bija pārāk lieli.</p>	<p>Komisijai 2014.–2020. gada plānošanas periodā ir jānodrošina, lai dalībvalstis lidostu infrastruktūrai paredzēto ES finansējumu piešķir tikai tām lidostām, kuras ir finansiāli dzīvotspējīgas un kuru vajadzības pēc investīcijām ir pienācīgi izvērtētas un uzskatāmi pierādītas. Tāda pieeja Komisijai jāīsteno, apstiprinot darbības programmas un veicot to uzraudzību. Dalībvalstīm ir jāizstrādā saskaņoti reģionālie, valstu un starpvalstu lidostu attīstības plāni, lai novērstu jaudas pārpalikumu, dublēšanos un nesaskaņotas investīcijas lidostu infrastruktūrā. Šīs revīzijas rezultātā ES atbalsts lidostu infrastruktūrai 2014.–2020. gada plānošanas periodā tika būtiski samazināts.</p>
<p>Īpašais ziņojums Nr. 1/2014 "ES atbalstīto sabiedriskā pilsētas transporta projektu efektivitāte"</p>	<p>Divas trešdaļas pilsētas transporta projektu, kas līdzfinansēti no ES struktūrfondiem, tiek izmantoti nepietiekami. Divi galvenie veicinošie faktori bija nepilnības projektu izstrādē un neatbilstoša mobilitātes politika.</p>	<p>Komisijai ir jāprasa, lai tiktu ieviesti pārvaldības līdzekļi, kas ļautu uzraudzīt pakalpojuma kvalitāti un lietotāju apmierinātību, kad projekts ir nodots ekspluatācijā, lai dotāciju nolīgumos tiktu iekļauti obligātie rezultātu rādītāji ar attiecīgajiem mērķiem un pēc tam šie rādītāji tiktu pārbaudīti, lai aplēstais plānoto lietotāju skaits tiktu analizēts stingrāk un lai transporta veida izvēli pamatotu skaitļos izteikts dažādu transporta iespēju salīdzinājums, lai pilsētas transporta projekti tiktu iekļauti racionālā mobilitātes politikā un lai šos attiecīgos ieteikumus ņemtu vērā arī dalībvalstu iestādes, kad tās pārvalda ES finansētos pilsētas transporta projektus.</p>
<p>Īpašais ziņojums Nr. 5/2013 "Vai ES kohēzijas politikas līdzekļi tiek lietderīgi izmantoti ceļu vajadzībām"</p>	<p>ERP revidēja 24 ERAF un Kohēzijas fonda finansētos ceļu investīciju projektus Vācijā, Grieķijā, Polijā un Spānijā, lai izvērtētu, vai to mērķi tika sasniegti par saprātīgām izmaksām. Revidēto projektu kopējā vērtība pārsniedza 3 miljardus EUR. Visi revidentu pārbaudītie ceļu projekti nodrošināja ceļošanas laika ietaupījumus un uzlaboja ceļu satiksmes drošību. Tomēr revidenti konstatēja, ka pietiekama uzmanība netika pievērsta rentabilitātes nodrošināšanai. Lielāko daļu</p>	<p>Trīs galvenie ieteikumi: panākt, ka ES līdzfinansējums ceļu projektiem ir atkarīgs no skaidri noteiktiem mērķiem attiecībā uz ceļošanas laiku, ceļu satiksmes drošības ieguvumiem, kapacitātes uzlabojumiem un ietekmi uz ekonomiku; nodrošināt, ka maksājumi ir saistīti ar rentablu ceļu būves tehnoloģiju izmantošanu saskaņā ar labāko praksi; dalībvalstīm ir jānodrošina starptautiska konkurence būvniecības projektos un savas iepirkuma sistēmas jāveido tā, lai sniegtu ekonomiski izdevīgākos piedāvājumus.</p>

	<p>revidēto projektu bija ietekmējušas neprecīzas satiksmes prognozes. Tāpēc izvēlētais ceļa veids bieži vien nebija vislabāk piemērots satiksmei, kas to izmanto. Priekšroka tika dota automaģistrālēm, pat ja satiksmes problēmas atrisinātu ātrgaitas ceļi. No 19 projektiem 14 projektos reģistrētais satiksmes izmantojums bija mazāks par paredzēto. Salīdzinājumā ar sākotnējiem plāniem vidējais izmaksu pieaugums bija 23 %. Termiņu pārsniegumi bija vidēji 9 mēneši jeb 41 % salīdzinājumā ar sākotnējiem termiņiem.</p>	
<p>Īpašais ziņojums Nr. 3/2013 “Vai <i>Marco Polo</i> programmas ir bijušas efektīvas satiksmes novirzīšanā no autoceļiem”</p>	<p>Revīzijā tika konstatēts, ka atbilstošu projektu priekšlikumu piedāvājums bija nepietiekams, jo tirgus situācija un programmu noteikumi atturēja pārvadātājus no shēmas izmantošanas. Puse no revidētajiem projektiem bija ar ierobežotu ilgtspēju. Viens no revīzijas galvenajiem konstatējumiem bija tāds, ka tika atrastas nopietnas norādes, kas liecināja par nevajadzīgo atbalstu, proti, projektiem, kuri tiktu īstenoti arī bez ES finansējuma. Faktiski 13 no 16 revidētajiem atbalsta saņēmējiem apstiprināja, ka tie būtu uzsākuši un nodrošinājuši transporta pakalpojumus pat bez subsīdijas. Turklāt nebija ticamu datu, lai novērtētu ieguvumus saistībā ar kravu pārvadājumu ietekmi uz vidi, satiksmes sastrēgumu mazināšanu un ceļu satiksmes drošības uzlabošanu.</p>	<p>ERP ieteica Padomei, Eiropas Parlamentam un Komisijai apsvērt iespēju pārtraukt ES finansējumu transporta kravu pārvadājumu pakalpojumiem pēc <i>Marco Polo</i> programmu koncepcijas (“piedāvājuma noteikta lejupēja pieeja”), kas noveda pie šajā ziņojumā konkrēti aprakstītajām nepilnībām (nepietiekama ieviešana tirgū, pierādījumu trūkums par mērķu sasniegšanu, liels administratīvais slogs, vāja ilgtspēja un nevajadzīgs atbalsts) un ieviest kārtību, ka turpmāk šādam finansējumam ir vajadzīgs <i>ex ante</i> ietekmes novērtējums, kas parāda, vai un kādā mērā finansējumam ir ES pievienotā vērtība. Tas nozīmē, ka ir jāveic potenciālā pieprasījuma detalizēta tirgus analīze un jāizmanto pieredze un labākā prakse līdzīgās valsts atbalsta shēmās dalībvalstīs. Palāta iesaka Komisijai veikt pasākumu kopumu, lai stiprinātu turpmāko shēmu sniegumu tikai tad, ja novērtējums par nozīmīgu ES rīcību šajā jomā ir pozitīvs.</p>
<p>Īpašais ziņojums Nr. 4/2012 “Vai jūras ostu transporta infrastruktūras līdzfinansēšana no struktūrfondiem un Kohēzijas fonda ir efektīvs ieguldījums”</p>	<p>Revīzijā tika konstatēts, ka efektīvi bija tikai 11 no 27 revidētajiem jūras ostu transporta infrastruktūras projektiem, kurus 2000.–2006. gada plānošanas periodā līdzfinansēja no struktūrfondu</p>	<p>Komisijai ir jāatgādina dalībvalstīm par to pienākumu ES finansējumu izmantot atbilstoši pareizas finanšu pārvaldības principiem, jānosaka, ka nākamajā plānošanas periodā Kohēzijas fonda atbalstu piešķirs tikai tad, ja būs izstrādāta uz vajadzību</p>

	<p>un Kohēzijas fonda līdzekļiem. Turklāt trešajai daļai revidēto projektu nebija izvirzīti ar transporta nozari saistīti mērķi. Palāta konstatēja, ka līdztekus neefektīviem projektiem dažu projektu rezultāti netika izmantoti un četri svarīgi projekti, kuru vērtība sasniedz 70,8 % no kopējā revidētā finansējuma, revīzijas laikā vēl nebija pabeigti. No visiem 23 pabeigtajiem projektiem 11 tika pabeigti laikā, bet 12 projektos būvdarbi kavējās par vidēji 26 mēnešiem. Turklāt pieciem pabeigtajiem projektiem, kas veido gandrīz pusi no revidēto līdzekļu apjoma, pirms to reālas nodošanas ekspluatācijā būs vajadzīgas ievērojamas papildu investīcijas.</p>	<p>novērtējumu balstīta visaptveroša ilgtermiņa attīstības stratēģija visām attiecīgā reģiona ostām, lielāka uzmanība jāpievērš projektu efektivitātei, izmantojot rezultātīvos un ietekmes rādītājus, veicot efektivitātes pārbaudes uz vietas un ieviešot principu, kas paredz, ka ES finansējuma saņemšana ir atkarīga no rezultātiem, jāveic līdzfinansētās infrastruktūras izmantošanas un darbības <i>ex post</i> pārbaudes, pamatojoties uz risku, un jāstiprina lielo projektu un Kohēzijas fonda projektu novērtēšanas procedūra.</p>
<p>Īpašais ziņojums Nr. 8/2010 "Transporta darbības rezultātu uzlabošana Eiropas dzelzceļa pārvadājumu asīs. Vai ieguldījumi ES dzelzceļa infrastruktūrā ir bijuši efektīvi"</p>	<p>Palāta secināja, ka, līdzfinansējot dzelzceļa infrastruktūras attīstību, ES palīdzēja nodrošināt jaunas iespējas Eiropas dzelzceļa pārvadājumu nozarei. Tomēr, lai palielinātu ieguldīto ES līdzekļu atdevi, varētu veikt dažus pasākumus.</p>	<p>Komisijai, apsverot prioritāro projektu noteikšanu, ir jāsadarbjas ar dalībvalstīm un dzelzceļa iestādēm, lai apzinātu tos Eiropas transporta koridorus, pēc kuriem jau ir vai būs ievērojams pieprasījums, vajadzības gadījumā nostiprinot Eiropas līmenī esošās zināšanu un analītiskās bāzes. Komisijai ir jāapsver iespēja pastiprinātu uzmanību pievērst to praktisko ierobežojumu samazināšanai pārrobežu dzelzceļa transportam, kuri ne vienmēr ir saistīti ar infrastruktūru, un šādā nolūkā jāatbalsta un jāveicina sadarbība starp dalībvalstu dzelzceļa iestādēm.</p>

Piezīme: mūsu ziņojumi un Komisijas atbildes uz mūsu konstatējumiem un ieteikumiem ir publicētas Palātas tīmekļa vietnē (<http://eca.europa.eu>).

II pielikums. Desmit ES mērķi konkurētspējīgas un resursu ziņā efektīvas transporta sistēmas izveidei

Jaunu un ilgtspējīgu degvielu un vilces sistēmu izstrādāšana un ieviešana

- Līdz 2030. gadam uz pusi samazināt “tradicionālās degvielas” automobiļu izmantošanu pilsētas transportā; līdz 2050. gadam pakāpeniski pārtraukt to izmantošanu pilsētās; līdz 2030. gadam lielākajos apdzīvotajos centros panākt pilsētu loģistiku praktiski bez CO₂ emisijām.
- Ilgtspējīgu degvielu ar zemu oglekļa saturu izmantošanai aviācijā līdz 2050. gadam jāsasniedz 40 %; tāpat līdz 2050. gadam par 40 % jāsamazina ES CO₂ emisijas, ko rada kuģu degvielas (par 50 %, ja tas praktiski iespējams).

Multimodālo loģistikas ķēžu veiktspējas optimizēšana, tostarp plašāk izmantojot energoefektīvākus transporta veidus

- 30 % no tādiem kravu autopārvadājumiem, kuriem pārvadāšanas attālums pārsniedz 300 km, būtu jāpārceļ uz citiem transporta veidiem, piemēram, dzelzceļu vai ūdens transportu, līdz 2030. gadam un vairāk nekā 50 % — līdz 2050. gadam, veicinot to ar efektīviem un “zaļiem” kravu pārvadājumu koridoriem. Šā mērķa sasniegšanai būs jāattīsta arī attiecīga infrastruktūra.
- Līdz 2050. gadam pabeigt Eiropas ātrgaitas dzelzceļa tīklu. Līdz 2030. gadam trīskāršot esošā ātrgaitas dzelzceļa tīkla garumu un saglabāt blīvu dzelzceļu tīklu dalībvalstīs. Līdz 2050. gadam lielākajai daļai vidēja attāluma pasažieru pārvadājumiem būtu jānotiek pa dzelzceļu.
- Pilnībā funkcionāls un ES mēroga *TEN-T* pamattīkls līdz 2030. gadam un augstas kvalitātes un veiktspējas tīkls līdz 2050. gadam, kā arī atbilstošs informācijas pakalpojumu kopums.
- Līdz 2050. gadam savienot visas pamattīkla lidostas ar dzelzceļa, vēlams ātrgaitas dzelzceļa, tīklu; nodrošināt, ka visas galvenās jūras ostas ir pietiekami savienotas ar dzelzceļa kravu pārvadājumu sistēmu un, kur iespējams, ar iekšzemes ūdensceļu sistēmu.

Transporta un infrastruktūras izmantošanas efektivitātes palielināšana ar informācijas sistēmām un uz tirgu balstītām iniciatīvām

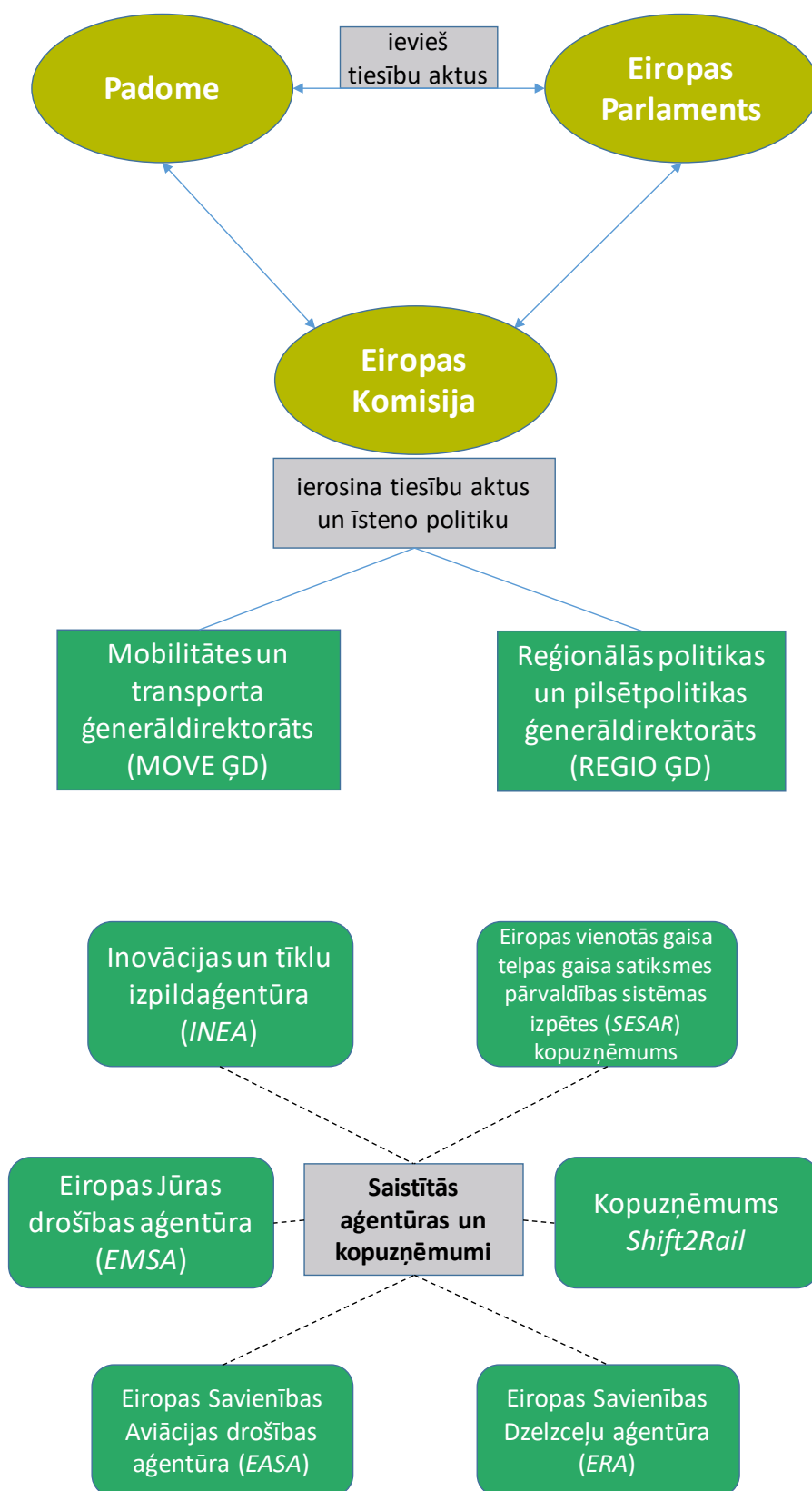
- Modernizētas gaisa satiksmes vadības sistēmas (*SESAR*) ieviešana Eiropā līdz 2020. gadam un Eiropas Kopējās aviācijas telpas izveides pabeigšana. Līdzvērtīgu sauszemes un ūdens transporta vadības sistēmu ieviešana (*ERTMS*, *ITS*, *SSN* un

LRIT, RIS). Eiropas globālās satelītnavigācijas sistēmas (*Galileo*) ekspluatācijas uzsākšana.

- Līdz 2020. gadam izveidot Eiropas multimodālā transporta informācijas, pārvaldības un maksājumu sistēmas struktūru.
- Līdz 2050. gadam panākt, lai uz autoceļiem bojāgājušo skaits tuvotos nullei. Saskaņā ar šo uzdevumu ES mērķis ir uz pusi samazināt bojāgājušo skaitu līdz 2020. gadam. Nodrošināt, ka ES ieņem vadošo vietu pasaulē visu transporta veidu drošības un drošuma jomā.
- Pāriet uz principu “lietotājs maksā” un “piesārņotājs maksā” pilnīgu piemērošanu un privātā sektora iesaistīšanu, lai novērstu izkropļojumus, tostarp kaitējumu radošas subsīdijas, radītu ieņēmumus un nodrošinātu finansējumu turpmākiem ieguldījumiem transporta nozarē.

Avots: COM(2011) 144 galīgā redakcija, 28.3.2011., “Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu”.

III pielikums. Galvenās ieinteresētās personas ES līmenī



Akronīmi un saīsinājumi

ARI: augstākā revīzijas iestāde

ATM: gaisa satiksmes pārvaldība [*air traffic management*]

DFS: daudzgadu finanšu shēma

EIB: Eiropas Investīciju banka

EISI: Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments

ERAF: Eiropas Reģionālās attīstības fonds

ERTMS: Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēma [*European Rail Traffic Management System*]

ESAO: Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācija

ESI fondi: Eiropas strukturālie un investīciju fondi

ESIF: Eiropas Stratēģisko investīciju fonds

Eurostat: Eiropas Savienības Statistikas birojs (Komisijas ģenerāldirektorāts)

Galileo: Eiropas globālā satelītnavigācijas sistēma

GLONASS: globālā satelītnavigācijas sistēma [*Global Navigation Satellite System*]

GPS: globālā pozicionēšanas sistēma

HSR: ātrgaitas dzelzceļš [*high-speed rail*]

IKP: iekšzemes kopprodukts

INEA: Inovācijas un tīklu izpildaģentūra [*Innovation and Networks Executive Agency*]

ITS: intelektiskās transporta sistēmas

LESD: Līgums par Eiropas Savienības darbību

MOVE ĢD: Eiropas Komisijas Mobilitātes un transporta ģenerāldirektorāts

PPP: publiskā un privātā sektora partnerība

REGIO ĢD: Eiropas Komisijas Reģionālās politikas un pilsētpolitikas ģenerāldirektorāts

RIS: upju informācijas pakalpojumi

SEG: siltumnīcefekta gāzes

SES: Eiropas vienotā gaisa telpa [*Single European Sky*]

SESAR: jaunas paaudzes gaisa satiksmes pārvaldības sistēma [*Single European Sky ATM Research*]

SIP: Stabilitātes un izaugsmes pakts

SJO: Starptautiskā Jūrniecības organizācija

TEN-T: Eiropas transporta tīkls

VTMIS: kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēma [*Vessel Traffic Management Information System*]

Vispārējā stāvokļa apskata komanda

Šo vispārējā stāvokļa apskatu sagatavoja ERP locekles *Iliana Ivanova* vadītā II apakšpalāta, kas revidē izdevumu jomas, kuras saistītas ar ieguldījumu kohēzijai, izaugsmei un iekļautībai.

Apskata sagatavošanu vadīja ERP loceklis *Ladislav Balko*, un viņam palīdzēja biroja vadītājs *Branislav Urbanic*, biroja atašejis *Zuzana Frankova*, atbildīgais vadītājs *Pietro Puricella*, darbuzdevuma vadītājs *Svetoslav Hristov* un revidenti *Valeria Rota*, *Enrico Grassi*, *Marjeta Leskovar* un *Annekatrin Langer*. Lingvistisko atbalstu sniedza *Thomas Everett*.



Pirmajā rindā: *Enrico Grassi*, *Svetoslav Hristov*, *Ladislav Balko*, *Marjeta Leskovar*, *Pietro Puricella*

Otrajā rindā: *Branislav Urbanic*, *Thomas Everett*

Šajā vispārējā stāvokļa apskatā ir aprakstīta un analizēta ES darbība transporta jomā. Galvenā uzmanība ir pievērsta investīcijām infrastruktūrā, kas finansētas no ES budžeta, un ir aplūkoti transversāli jautājumi, kurus apzinājām nesē, veicot revīzijas par visiem pieciem galvenajiem transporta veidiem: autotransportu, dzelzceļa, gaisa, iekšzemes ūdensceļu un jūras transportu. Pamatojoties uz saviem apsvērumiem un ieteikumiem, mēs sniedzam horizontālu apskatu par galvenajām problēmām, kas saistītas ar transporta nozares attīstību un finansēšanu Eiropas Savienībā.

Sniedzot skaidru un pieejamu informāciju ieinteresētajām personām, šā vispārējā stāvokļa apskata mērķis ir mudināt ieinteresētās personas uzlabot darbības un/vai to koordināciju, lai pievienotu vērtību ES centieniem sasniegt mērķus transporta politikas jomā.



EIROPAS
REVĪZIJAS
PALĀTA



Publikāciju birojs



© Eiropas Savienība, 2018

Lai izmantotu vai reproducētu fotoattēlus vai citus materiālus, uz kuriem neattiecas Eiropas Savienības autortiesības, atļauja jālūdz tieši autortiesību īpašniekam.

PDF ISBN 978-92-847-1381-3

doi:10.2865/208951

QJ-03-18-425-LV-N

HTML ISBN 978-92-847-1433-9

doi:10.2865/64042

QJ-03-18-425-LV-Q