



EIROPAS KOMUNIKĀCIJU TĪKLU FINANSĒŠANA

Eiropas komunikāciju tīklus (*TEN*) daļēji finansē Eiropas Savienība un daļēji dalībvalstis. Savienības finansiālais atbalsts ir uzskatāms par katalizatoru, tomēr dalībvalstīm jānodrošina lielākā atbalsta daļa. *TEN* finansējumu var papildināt arī struktūrfondu un Eiropas Investīciju bankas (EIB) atbalsts vai privātā sektora ieguldījumi. 2013. gadā izveidojot Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu, visos *TEN* tika veikta vērienīga reforma.

JURIDISKAIS PAMATS

Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) XVI sadaļas 171. pants, kas paredz, ka ES var finansiāli atbalstīt kopējas ieinteresētības projektus, kuri atbilst pamatnostādnēs noteiktajām prasībām.

Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 11. decembra Regula (ES) Nr. 1316/2013, ar ko izveido Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu, groza Regulu (ES) Nr. 913/2010 un atceļ Regulu (EK) Nr. 680/2007 un Regulu (EK) Nr. 67/2010.

MĒRĶI

Veicināt Eiropas infrastruktūras tīklu attīstību transporta, enerģētikas un telekomunikāciju jomā, izmantojot mērķtiecīgu ES atbalstu ([3.5.1.](#)).

SASNIEGUMI

A. Projektu finansēšanas vispārējo nosacījumu noteikšana

Parasti ES finansējums ir uzskatāms par projektu katalizatoru. Dalībvalstīm ir jāsedz finansējuma lielākā daļa, izņemot gadījumus, kad atbalsts tiek piešķirts no Kohēzijas fonda, kurā ES ieguldījumi tradicionāli ir lielāki.

Principi, kas regulē finansējumu, ir noteikti 1995. gada 18. septembra Padomes Regulā (EK) Nr. 2236/95, ar kuru nosaka vispārējus noteikumus Kopienas finansiāla atbalsta piešķiršanai Eiropas komunikāciju tīklu jomā.

1. ES atbalsts projektiem var tikt sniegts vienā vai vairākos no šādiem veidiem:

- ar projektu saistītu pētījumu un citu tehniskā atbalsta pasākumu (parasti nepārsniedz 50 % no kopējām izmaksām) līdzfinansēšana;
- līdzdalība to izdevumu segšanā, kas saistīti ar maksu par garantijām Eiropas Investīciju fonda un citu finanšu iestāžu aizdevumiem;



- procentu likmju subsīdijas aizdevumiem, ko piešķirusi EIB vai citas valsts vai privātās finanšu iestādes;
- tiešas subsīdijas ieguldījumiem pietiekami pamatotos gadījumos.

2. Pakāpeniski ir noteikti šādi projektu kritēriji:

- ES atbalsts telekomunikāciju un enerģētikas tīkliem nedrīkst izraisīt konkurences kropļojumus starp attiecīgās nozares uzņēmumiem;
- īstenojot projektus, ir jāpalīdz sasniegt tīklu mērķus;
- projektiem jābūt ekonomiski dzīvotspējīgiem;
- projekta pabeigtības stadija un ES dalības veicinošā iedarbība;
- tieša vai netieša ietekme uz vidi un nodarbinātību, pakāpeniski ņemot vērā aizvien pilnīgākas izmaksu un ieguvumu analīzes (IIA) un ietekmes uz vidi analīzes (IVA) u. c.;
- dažādu projekta daļu grafiku koordinācija, piemēram, pārrobežu projektos.

Finansētajiem projektiem ir jāatbilst ES tiesību aktiem un ES politikas virzieniem, jo īpaši attiecībā uz vides aizsardzību, konkurenci un līgumslēgšanas tiesību piešķiršanu publiskajā iepirkumā. Secīgas regulas, kurās ir paredzēti vispārēji noteikumi par ES finansiālā atbalsta sniegšanu, noteica virkni jaunu elementu, tostarp šādus:

- daudzgadu un viena gada programmas transporta un enerģētikas jomās, kas paredzētas ES finansiālā atbalsta piešķiršanai izvēlētajiem projektiem;
- ES maksimālais atbalsts apjoms tika fiksēts 50 % apmērā neatkarīgi no projekta veida, un atbalsts prioritārajiem projektiem 10 % līdz 30 % apmērā transporta jomā (paredzot, ka atbalsts pārrobežu prioritārajiem projektu daļām nedrīkst pārsniegt 30 %);
- ES finansiālajā atbalstā tika iekļauts un piesaistīts riska kapitāls;
- finanšu shēmā laikposmam no 2007. līdz 2013. gadam 8,168 miljoni EUR tiek piešķirti *TEN* finansēšanai, no kuriem 8,013 miljoni EUR Eiropas transporta tīklam (*TEN-T*) un 155 miljoni EUR – Eiropas enerģētikas tīklam (*TEN-E*).

B. Papildu finansējuma iespējas

1. ES Struktūrfondi un Kohēzijas fonds

Laikposmā no 2000. līdz 2006. gadam no šiem fondiem *TEN* projektos ieguldīja aptuveni 26 miljardus EUR, jo īpaši ar Kohēzijas fonda starpniecību Grieķijā, Īrijā (līdz 2003. gadam), Portugālē un Spānijā, kā arī 10 dalībvalstīs, kas ES iestājās 2004. gadā. Jaunajām dalībvalstīm piešķīra 2,48 miljardus EUR kā pirmsiestāšanās palīdzību un 4,24 miljardus EUR no Kohēzijas fonda, kā arī 2,53 miljardus EUR no citiem struktūrfondiem. *TEN-T* projektiem no kopējā šeit minētā pirmsiestāšanās un kohēzijas finansējuma tika piešķirti aptuveni 50 % vai 3,9 miljardi EUR.

2. Eiropas Investīciju bankas atbalsts

EIB piešķirto aizdevumu gadījumā teritoriālie kritēriji netiek ņemti vērā, jo šos aizdevumus piešķir, pamatojoties uz banku uzņēmējdarbības kritērijiem, kas



galvenokārt ietver projekta īstenojamību no finansiālā (atmaksas spējas), tehniskā un vides viedokļa. Laikposmā no 1995. līdz 2005. gadam EIB piešķīra aizdevumus *TEN* projektiem kopumā par aptuveni 65 miljardiem EUR.

C. Finanšu shēma laikposmam no 2007. līdz 2013. gadam

Jaunajai finanšu shēmai, kas paredzēta laikposmam no 2007. līdz 2013. gadam, Komisija ar Eiropas Parlamenta atbalstu sākotnēji ierosināja piešķirt 20,35 miljardus EUR *TEN-T* projektiem un 0,34 miljardus EUR *TEN-E* projektiem. Tomēr Padome stingri pieprasīja veikt ievērojamu samazinājumu, un beigu beigās *TEN* finanšu shēmā tika paredzēti 8,01 miljardi EUR transporta jomā un 0,16 miljardi EUR enerģētikas jomā (tie ir tikai 40 % no sākotnēji attiecībā uz transporta jomu ierosinātās summas un 45 % no summas, kas bija ierosināta attiecībā uz enerģētikas jomu). Ņemot vērā resursu mazo apjomu, Regulā (EK) Nr. 680/2007 tika noteikts, ka nolūkā papildināt valstu (publiskos vai privātos) finansējuma avotus, ES līdzekļi ir galvenokārt jāparedz atsevišķu kategoriju projektiem, kuriem ir vislielākā papildvērtība no tīkla kopumā viedokļa (piemēram, pārrobežu daļām un projektiem, ar kuriem novērš sastrēgumu veidošanās faktorus). Papildus tam finansējums no Komisijas pieņemtajām vispārējās kohēzijas politikas darbības programmām bija 43 miljardi EUR.

EIROPAS INFRASTRUKTŪRAS SAVIENOŠANAS INSTRUMENTS

Kopš 2013. gada decembra ES ir spēkā jauna *TEN* infrastruktūras politika, kuras budžets laikposmam līdz 2020. gadam pārsniedz 30,4 miljardus EUR – Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments (EISI) ir izstrādāts, lai transporta, telesakaru un enerģētikas nozarēs panāktu sinerģiju, uzlabojot Savienības rīcības efektivitāti un nodrošinot īstenošanas izmaksu optimizācijas iespēju. Tās mērķis ir paātrināt ieguldījumu veikšanu *TEN* jomā un piesaistīt līdzekļus gan no publiskā, gan privātā sektora, palielinot tiesisko noteiktību un ievērojot tehnoloģiskās neitralitātes principu.

A. Vispārīgie mērķi

EISI mērķi ir:

- atbalstīt tādu kopējas ieinteresētības projektu īstenošanu, kurus veicot, tiek izstrādāta un būvēta jauna infrastruktūra un piedāvāti jauni pakalpojumi, vai modernizēt esošos infrastruktūru un pakalpojumus transporta, telesakaru un enerģētikas jomā;
- palīdzēt atbalstīt projektus, kuri nodrošina Eiropas mēroga pievienoto vērtību un lielas priekšrocības sabiedrībai, bet nesaņem pienācīgu finansējumu tirgū;
- dot ieguldījumu stratēģijas “Eiropa 2020” īstenošanā, izstrādājot *TEN*, kuros tiktu ņemtas vērā nākotnē prognozētās satiksmes plūsmas, un radot vidi, kura vairāk sekmē privātos, publiskos vai publiskos un privātos ieguldījumus;
- panākt, lai ES sasniegtu savu ilgtspējīgas attīstības mērķus, tādējādi veicinot tās vidusposma un ilgtermiņa dekarbonizācijas mērķus.



1. Transporta nozarē atbalsts tiks sniegts kopējas ieinteresētības projektiem, kurus īsteno, lai:

- novērstu sastrēgumus, savienotu infrastruktūras objektus un jo īpaši uzlabotu pārrobežu daļas;
- nodrošinātu ilgtspējīgu un efektīvu transporta sistēmu ilgtermiņā, lai sagatavotos nākotnē gaidāmajai transporta plūsmai un nodrošinātu iespēju visus transporta veidus dekarbonizēt, un
- optimizētu transporta veidu integrāciju un starpsavienojumus un uzlabotu transporta pakalpojumu sadarbību, nodrošinot transporta infrastruktūru pieejamību.

2. Enerģētikas nozarē atbalstu sniedz, lai:

- palielinātu konkurētspēju, veicinot turpmāku iekšējā enerģijas tirgus integrāciju un elektrības tīklu un gāzes tīklu sadarbību pāri robežām;
- uzlabotu ES energoapgādes drošību un
- sekmētu ilgtspējīgu attīstību, pārvades tīklā integrējot no atjaunojamiem energoresursiem iegūto enerģiju un attīstot viedus enerģētikas tīklus un oglekļa dioksīda tīklus.

3. Telekomunikāciju nozarē ar EISI atbalsta:

- vispārējos pakalpojumus, pamatpakalpojumu platformas un programmas atbalsta darbības, kas ir jāfinansē, izmantojot dotācijas un/vai iepirkumu;
- darbības platjoslas tīklu jomā, kas ir jāfinansē, izmantojot finanšu instrumentus.

B. 2014.–2020. gada EISI budžets

Finansējums EISI īstenošanai laikposmā no 2014. līdz 2020. gadam sākotnēji tika noteikts 33,2 miljardu EUR apmērā. Tomēr 2015. gadā šī sākotnējā summa tika samazināta līdz 30,4 miljardiem EUR, novirzot 2,8 miljardus EUR jaunizveidotajam Eiropas Stratēģisko investīciju fondam (ESIF). EISI budžets ir sadalīts šādi:

- transporta nozare: 24,05 miljardi EUR, no kuriem 11,3 miljardi EUR ir pārvietoti no Kohēzijas fonda, lai atbilstīgi EISI izveides regulai tiktu izmantoti vienīgi tajās dalībvalstīs, kuras ir tiesīgas saņemt finansējumu no Kohēzijas fonda;
- telekomunikāciju nozare: 1,04 miljardi EUR;
- enerģētikas nozare: 5,35 miljardi EUR.

No kopējā EISI paredzētā budžeta apmēram 80–85 % atvēlēs uz daudzgadu programmām balstītiem projektiem (paralēli galvenajiem tīklu koridoriem un atspoguļojot horizontālās prioritātes), savukārt 15–20 % tiks piešķirti, lai sasniegtu gada programmās nospraustos mērķus (proti, īsāka termiņa programmām, kuras katru gadu var koriģēt).

Lielākā daļa projektu tiks līdzfinansēti no EISI ar dotācijām, kas piešķirtas pēc uzaicinājumiem iesniegt priekšlikumus konkursa kārtībā. Tajā pašā laikā ne vairāk kā 8,4 % no kopējā EISI budžeta var atvēlēt projektiem, ko līdzfinansē ar inovatīvu



finanšu instrumentu starpniecību, piemēram, garantijām un projektu obligācijām (EISI parāda instruments). Kopumā ar finanšu instrumentiem, ko izmanto EISI ietvaros, ir jāapmierina īpašas tirgus vajadzības pēc iejaukšanās jomās, kurās var tikt panākta acīmredzama Eiropas mēroga pievienotā vērtība, un tie nedrīkstētu aizēnot privāto finansējumu. Tiem būtu jāpalielina ES budžeta izdevumu sviras efekts un jākāpina daudzķāršošanas efekts privātā sektora finansējuma piesaistīšanas ziņā.

Transporta nozarē EISI budžeta lielākā daļa, t. i., 22,5 miljardi EUR, jāsadala projektu virzītājiem, izmantojot dotācijas. Līdz šim Komisija ir paziņojusi par pieciem uzaicinājumiem iesniegt priekšlikumus tikai transporta jomā un vienu uzaicinājumu iesniegt priekšlikumus par sinerģiju transporta un enerģētikas nozarē. Pirmajiem diviem uzaicinājumiem, kas tika izsludināti 2014. un 2015. gadā, bija vislielākie piešķirtumi (attiecīgi 11,93 miljardi EUR un 7,6 miljardi EUR). Abos gadījumos Komisija ziņoja, ka projekta virzītāju pieprasīto dotāciju kopējā vērtība pārsniedz piešķirto summu.

C. EISI budžets 2021.–2027. gadam

Saistībā ar ES budžetu 2021.–2027. gadam Komisija 2018. gada 6. jūnijā ierosināja pagarināt EISI programmu pēc 2020. gada ar vispārējo mērķi atbalstīt ieguldījumus Eiropas infrastruktūras tīklos transporta, enerģētikas un telekomunikāciju nozarē. Ierosinātais EISI kopējais budžets ir 42,3 miljardi EUR (pašreizējās cenās), un konkrēti – 30,6 miljardi EUR transportam, 8,7 miljardi EUR enerģētikai un 3 miljardi EUR digitālajiem tīkliem. Sinerģija starp trim nozarēm un uzlabota pārrobežu sadarbība atjaunojamo energoresursu ziņā ir viena no galvenajām jomām, uz kuru vērsts EISI pēc 2020. gada, lai paātrinātu ES ekonomikas digitalizāciju un dekarbonizāciju. Turklāt Komisija ierosina klimata mērķiem atvēlēt 60 % no kopējā EISI budžeta.

Transporta jomā EISI mērķis ir paātrināt abu *TEN-T* slāņu pabeigšanu, Eiropas satiksmes pārvaldības sistēmu, piemēram, Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēmas (*ERTMS*) un Eiropas vienotās gaisa telpas gaisa satiksmes pārvaldības pētniecības (*SESAR*) projekta ieviešanu, un atbalstīt pāreju uz gudru, ilgtspējīgu, iekļaujošu un drošu mobilitāti, izveidojot alternatīvo degvielu uzpildes infrastruktūras Eiropas tīklu. Priekšlikumā paredzēts, ka jaunais EISI atbalstīs arī civilo/militāro divējāda lietojuma transporta infrastruktūru, lai pielāgotu Eiropas transporta tīklus militārām vajadzībām un uzlabotu militāro mobilitāti ES.

Ierosinātajam EISI transporta budžetam būs trīs daļas:

- vispārējais finansējums – 12,8 miljardi EUR;
- 11,3 miljardu EUR iemaksa no Kohēzijas fonda;
- 6,5 miljardi EUR militārās mobilitātes atbalstam.

EIROPAS PARLAMENTA LOMA

Lai atbalstītu *TEN*, Parlaments konsekventi ir aicinājis par prioritāriem uzskatīt videi draudzīgākus transporta veidus, vairāk par 50 % no infrastruktūrai paredzētā finansējuma piešķirot dzelzceļa projektiem (tostarp kombinētajam transportam) un autoceļu projektiem atvēlot ne vairāk par 25 %. Turklāt Parlaments ir vienmēr uzsvēris, ka Komisijai ir jānodrošina to projektu koordinācija un saskaņotība, kuri ir finansēti ar



ieguldījumiem no ES budžeta, Eiropas Investīcijas bankas, Kohēzijas fonda, Eiropas Reģionālās attīstības fonda vai citiem ES finanšu instrumentu līdzekļiem.

Pēc tam, kad Padome 2005. gada beigās nolēma ievērojami samazināt sākotnējā Komisijas priekšlikuma summu, Parlaments vēlākajās sarunās par priekšlikuma finansiālajiem aspektiem neatlaidīgi mudināja palielināt *TEN* piešķiramo summu. Noslēdzot galīgo vienošanos ar Padomi, Parlaments panāca palielinājumu par 500 miljoniem EUR, kā arī EIB papildu finansējumu *TEN* izveidei.

Parlaments saistībā ar noteikumu par autoceļu transporta nodevām ("Eirovinjetes direktīva") pārskatīšanu 2011. gada 7. jūnijā apstiprināja kompromisu ar Padomi, kurā bija paredzēts, ka vismaz 15 % no maksājumiem par ārējām izmaksām un infrastruktūras lietošanu katrā dalībvalstī jāizmanto *TEN-T* projektu finansēšanai, tādējādi palielinot transporta ilgtspējību. Jau tagad var teikt, ka šis procentuālais īpatsvars laika gaitā pieaugs.

Parlamentam iesaistoties EISI regulas izstrādē (trīs referentu sadarbības darbs, piedaloties divām Parlamenta komitejām un visām politiskajām grupām), tas ir uzņēmis nozīmīgas funkcijas, *TEN* projektiem paredzot ievērojamu ES finansējumu laikposmā no 2014. līdz 2020. gadam.

Pieņemot lēmumus par ES gada budžetu, Parlaments ir pievērsis uzmanību gan EISI, gan programmai "Apvārsnis 2020" piešķirtajām apropriācijām. 2015. gada 8. jūlija rezolūcijā par pilnvarojumu dialogam attiecībā uz 2016. finanšu gada budžeta projektu Parlaments atzinīgi novērtēja vispārējo saistību rezervi, lai daļēji finansētu ESIF garantiju fondu 8 miljardu EUR apmērā, nevis paļāvās tikai uz samazinājumiem EISI un programmā "Apvārsnis 2020". Tomēr Parlaments atgādināja par savu galīgo mērķi – cik vien iespējams samazināt ietekmi uz šīm abām programmām. Līdz ar to tas prasīja vēl vairāk ierobežot finansējuma samazināšanu programmai "Apvārsnis 2020" un EISI, lai ļautu šīm programmām pilnībā sasniegt mērķus.

Turklāt 2016. gada 9. marta rezolūcijā par vispārējām pamatnostādņēm attiecībā uz 2017. finanšu gada budžeta izstrādi Parlaments atkārtoti pauda apņemšanos nostiprināt programmu "Apvārsnis 2020" un EISI ikgadējā budžeta procedūrā, lai pēc iespējas kompensētu finansējuma samazinājumus EISI, par kuriem tika panākta vienošanās sarunās par Eiropas Stratēģisko investīciju fonda izveidi.

Atbildot uz Komisijas 2018. gada priekšlikumu par EISI pēc 2020. gada, Transporta un tūrisma komiteja (TRAN) un Rūpniecības, pētniecības un enerģētikas komiteja (ITRE) ir sagatavojušas kopīgu ziņojuma projektu. Trīs referenti vienojās, ka Komisijas priekšlikumam trūkst vērienīguma attiecībā uz EISI piešķirumu transportam, un uzsvēra nozares ieguldījumu vajadzības, kā arī ieguvumus, ko uzlabota savienojamība varētu nodrošināt ES. Cita starpā viņi arī uzsvēra nepieciešamību vienkāršot EISI noteikumus un to, cik svarīgi ir nodrošināt saskaņotību starp dažādiem ES fondiem, ar kuriem atbalsta projektus transporta, enerģētikas un digitālajā nozarē. Referenti norādīja uz nepieciešamību pastiprināt EISI prioritāšu parlamentāro uzraudzību un uzlabot tā pārraudzību.

Abas komitejas 2018. gada novembrī pieņēma kopīgo ziņojumu, un tajā iekļauts transporta projektiem piešķirtā budžeta palielinājums par aptuveni 10 %. Parlaments



2019. gada aprīlī pieņēma nostāju pirmajā lasījumā, un koplēmuma procedūra turpinās ([2018/0228\(COD\)](#)).

Esteban Coito / Frédéric Gouardères
04/2019

