



## EIROPAS KOMUNIKĀCIJU TĪKLI: PAMATNOSTĀDNES

Līgumā par Eiropas Savienības darbību (LESD) ir saglabāti pirmoreiz Māstrihtas līgumā minētie Eiropas komunikāciju tīkli (*TEN*) transporta, enerģētikas un telekomunikāciju jomā, ar kuriem paredzēts savienot visus ES reģionus. Šie tīkli ir līdzekļi, kas ir ieviesti, lai veicinātu iekšējā tirgus izaugsmi un nodarbinātību, vienlaikus sekmējot vides un ilgtspējīgas attīstības mērķu īstenošanu. 2013. gada beigās tika veikta būtiska Eiropas komunikāciju tīkla (*TEN-T*) reforma.

### JURIDISKAIS PAMATS

LESD 170.–172. pants un 194. panta 1. punkta d) apakšpunkts (pēdējais minētais ar īpašu atsauci uz enerģētiku).

Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 11. decembra Regula (ES) Nr. 1315/2013 par Savienības pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko atceļ Lēmumu Nr. 661/2010/ES.

### MĒRĶI

Māstrihtas līgumā ES tika paredzēts uzdevums izveidot un attīstīt *TEN* transporta, telekomunikāciju un enerģētikas jomā, lai palīdzētu izveidot iekšējo tirgu, pastiprināt ekonomisko un sociālo kohēziju, savienot salu reģionus, reģionus, kuriem ir tikai sauszemes robežas, un perifērus reģionus ar Savienības centrālajiem reģioniem, un padarīt ES teritoriju vieglāk sasniedzamu kaimiņvalstīm.

### REZULTĀTI

#### A. Vispārīgas pamatnostādes un idejas

Komisija savā 1993. gada Baltajā grāmatā par izaugsmi, konkurētspēju un nodarbinātību uzsvēra *TEN* īpašo nozīmi iekšējā tirgū un jo īpaši darbvietu izveides jomā ne vien ar pašreizējo infrastruktūras izveidi, bet arī vēlāko lomu ekonomikas attīstībā. Korfu un Esenes Eiropadome 1994. gadā apstiprināja 14 prioritāros projektus (PP) transporta jomā un 10 PP enerģētikas nozarē.

#### B. Nozaru likumdošanas pasākumi

##### 1. Transports

##### a. 1996. gada pamatnostādes

1996. gada 23. jūlija Lēmumā Nr. 1692/96/EK par Kopienas pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai ir noteikti visa tīkla vispārējie parametri. Ar to tika paredzētas



attiecīgā tīkla īpašības katram transporta veidam un noteikti kopējas intereses projekti un PP, kas ir tiesīgi saņemt atbalstu. Uzsvars tika likts uz videi nekaitīgākajiem transporta veidiem, īpaši dzelzceļu tīkla projektiem. *TEN-T* aptver visu ES teritoriju un to var paplašināt, ietverot Eiropas Brīvās tirdzniecības asociācijas dalībvalstis un Dienvidaustrumu Eiropas un Vidusjūras reģiona partnervalstis. Sākotnēji tas ietvēra Esenes Eiropadomes pieņemtos 14 vispārējas nozīmes projektus. Ar 2001. gada 22. maija Lēmumu Nr. 1346/2001, ar ko groza *TEN-T* vadlīnijas attiecībā uz jūras ostām, iekšzemes ostām un vairākveidu satiksmes termināļiem, noslēdza Kopienas "transporta attīstības plānu" visiem transporta veidiem.

**b.** *TEN-T* pamatnostādņu pārskatīšana 2004. gadā

Paplašināšanās kārtas 2004. un 2007. gadā līdz ar būtiskiem kavējumiem un finanšu problēmām, jo īpaši attiecībā uz pārrobežu daļām, noveda pie *TEN-T* pilnīgas pārskatīšanas. PP skaits tika palielināts līdz 30, un tiem visiem ir jāatbilst ES tiesību aktiem vides jomā. Tika ieviesta jauna jūras transporta maģistrāļu koncepcija, lai noteiktus jūras ceļus padarītu efektīvākus un sasaistītu tuvsatiksmes kuģošanu ar dzelzceļa transportu.

2005. gadā tika iecelti īpaši svarīgu projektu Eiropas koordinatori, lai tie darbotos kā starpnieki saziņā ar valsts lēmumu pieņēmējām iestādēm, transporta operatoriem, lietotājiem un pilsoniskās sabiedrības pārstāvjiem. 2006. gada oktobrī tika izveidota Eiropas Transporta tīkla izpildaģentūra (*TEN-T EA*), kurai tika piešķirts uzdevums tehniski un finansiāli sagatavot un uzraudzīt lēmumus par Komisijas pārvaldītajiem projektiem.

**c.** 2013. gada pārskatīšana – integrēts tīkls, divu līmeņu struktūra (pamattīkls/visaptverošs tīkls) un *TEN-T* koridori

Jaunās ES transporta infrastruktūras politikas mērķis ir pārveidot pašreizējo sadrumstaloto Eiropas autoceļu, dzelzceļu, iekšzemes ūdensceļu, lidostu, iekšzemes un jūras ostu un ceļu/dzelzceļa termināļu tīklu, lai izveidotu integrētu tīklu, kas aptver visas dalībvalstis. Šāda veida saskaņotas transporta infrastruktūras trūkums ir nopietns šķērslis iekšējā tirgus vienmērīgai darbībai. Lai izveidotu šo tīklu, ir jāgatavo un jāsteno tūkstošiem projektu, ar kuriem ir paredzēts novērst esošos šķēršļus, veidot savienojumus trūkstošajos posmos un uzlabot sadarbību starp dažādiem transporta veidiem, kā arī starp reģionālā un valsts līmeņa transporta infrastruktūru. Turklāt viena no *TEN-T* infrastruktūras attīstīšanas prioritātēm ir novatorisku tehnoloģisku risinājumu piemērošana, kuriem ir būtiska loma transporta sistēmas pārveidē, lai padarītu to pieejamu visiem un radītu drošāku, ilgtspējīgu, zemu oglekļa emisiju un energoefektīvu sistēmu.

Jaunā ES transporta infrastruktūras politika pirmoreiz izveido divu līmeņu struktūru ES transporta maršrutiem, kuru veido visaptverošs tīkls (nodrošinot efektīvus savienojumus starp visiem ES reģioniem) un pamattīkls (sastāv no visaptverošā tīkla vissvarīgākajiem elementiem). Projekti visā visaptverošajā tīklā jāpabeidz līdz 2050. gada beigām, bet tiem projektiem, kas ir daļa no pamattīkla, ir jāatbilst *TEN-T* kritērijiem līdz 2030. gada beigām.

Turklāt kā jauns politikas instruments ir ieviesti deviņi lieli multimodāli transporta koridori nolūkā sekmēt ar pamattīklu saistīto projektu saskaņotu īstenošanu. Šie koridori ir



paredzēti, lai apvienotu publiskā un privātā sektora ieinteresētās puses ar mērķi apvienot resursus pamattīkla izveidei. Lai pārliecinātos, ka šie koridori tiek īstenoti efektīvi un iedarbīgi, katru no tiem atbalsta Eiropas koordinators.

*TEN-T* politika ir vērsta uz jūras maģistrāļu attīstīšanu, kā arī Eiropas dzelzceļa satiksmes vadības sistēmas (*ERTMS*) īstenošanu. Tādēļ tika apstiprināti vēl divi Eiropas koordinatori, lai vadītu minēto darbību saskaņotu īstenošanu. 2015. gadā katrs Eiropas koordinators izstrādāja darba plānu attiecīgi jūras maģistrālēm un *ERTMS* koridoram. Šie plāni ir regulāri jāatjaunina, ņemot vērā progresu, kas panākts saistībā ar projektu īstenošanu. Turklāt 2023. gadā ir paredzēts rūpīgi pārskatīt pamattīkla īstenošanu.

Eiropas transporta tīkla izpildaģentūra 2014. gadā tika pārdēvēta par Infrastruktūras un tīklu izpildaģentūru (*INEA*). Papildus *TEN-T* un *Marco Polo* programmas īstenošanas turpināšanai tai tika uzdots tehniski un finansiāli pārvaldīt Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu EISI un pamatprogrammas "Apvārsnis 2020" daļas, kura ir vēl viena ES programma, kas (cita starpā) sniedz atbalstu pētniecībai attiecībā uz viedu, videi nekaitīgu un integrētu transportu citu jomu starpā (lai iegūtu vairāk informācijas par *TEN*, skatīt [3.5.2.](#)).

#### d. Sagatavošanās nākamajai *TEN-T* pārskatīšanai

Komisija 2018. gada septembrī sāka sabiedrisko apspriešanu, lai pārbaudītu līdz šim gūtos panākumus saistībā ar *TEN-T* īstenošanu, kopš ir stājušās spēkā pamatnostādnes. Novērtējums tiek veikts, gatavojoties *TEN-T* pārskatīšanai, un tā mērķis ir arī novērtēt *TEN-T* politikas efektivitāti tādās svarīgās jomās kā alternatīvās degvielas, digitalizācija un multimodāli pārvadājumi. Saskaņā ar Komisijas 2021. gada darba [programmu](#), kas pieņemta 2020. gada 19. oktobrī, regulas par *TEN-T* pārskatīšana ir plānota 2021. gada trešajā ceturksnī.

## 2. Enerģētika

### a. 1996. gada pamatnostādnes

Esenes 1994. gada augstākā līmeņa sanāksmē prioritāti piešķīra vairākiem projektiem enerģētikas jomā. Ar 1996. gada 5. jūnija Lēmumu Nr.1254/06/EK tika noteikta virkne vadlīniju Eiropas enerģētikas tīkliem (*TEN-E*), kas paredzētas, lai Eiropas Savienība varētu noteikt kopējas intereses projektus, kuri ir tiesīgi saņemt atbalstu, un kas palīdzētu radīt sistēmu, kura ir labvēlīga to īstenošanai, līdz ar nozaru mērķiem elektroenerģijas jomā.

### b. Pašreizējās pamatnostādnes

Ar 2006. gada 6. septembra Lēmumu Nr. 1364/2006/EK tika ieviestas jaunas pamatnostādnes *TEN-E* atjaunināšanai, tādējādi atceļot iepriekšējās – 1996. un 2003. gada – pamatnostādnes. Pašreizējie mērķi ir dažādot piegādes avotus, palielināt piegādes nodrošinājumu, stiprinot saikni starp valstīm, kas nav ES sastāvā (pievienošanās valstīm un citām Vidusjūras, Melnās jūras un Kaspijas jūras baseina valstīm, kā arī Tuvo Austrumu un Persijas līča reģiona valstīm), lai iekļautu jauno dalībvalstu enerģētikas tīklus *TEN-E*, un nodrošināt salu reģionu, tādu reģionu, kam ir tikai sauszemes robežas, un perifēru reģionu piekļuvi *TEN-E*.



ES ir noteikusi projektus, kas ir tiesīgi saņemt ES finansējumu, un sadalījusi tos trijās kategorijās: vispārējas nozīmes projekti, kas attiecas uz elektroenerģijas un gāzes tīkliem un kas ir potenciāli ekonomiski dzīvotspējīgi; prioritāri projekti, kam tiek paredzēta prioritāte, piešķirot ES finansējumu; Eiropas nozīmes projekti, kas arī ir PP un kam ir pārrobežu īpašības vai būtiska ietekme uz pārrobežu pārvades jaudu.

Rīcības prioritātes šajā jomā, kurām jāatbilst ilgtspējīgas attīstības mērķiem, ietver: a) atjaunojamo enerģijas avotu izmantošanu un labākus šā enerģijas veida iekārtu savienojumus, kas to ražo; b) efektīvāku tehnoloģiju izmantošanu, kas ierobežo zaudējumu nodarīšanu videi un apdraudējumus saistībā ar enerģijas transportēšanu un pārvadi; c) enerģētikas tīklu izveidi salu un īpaši nomaļos reģionos, vienlaikus sekmējot enerģijas avotu dažādošanu, un d) ES, jauno dalībvalstu un ārpus ES esošu valstu tīklu savstarpējas izmantojamības veicināšanu. Lēmuma I pielikumā ir noteikti Eiropas nozīmes projekti, no kuriem 32 attiecas uz elektroenerģijas tīkliem un 10 – uz gāzes tīkliem, bet II un III pielikumā ir uzskaitīti projekti, no kuriem 164 attiecas uz elektroenerģijas tīkliem un 122 – uz gāzes tīkliem.

Daudzgaļu finanšu shēmā 2007.–2013. gadam *TEN-E* kopumā tika piešķirti 155 miljoni EUR. 2007. gadā tika iecelti četri Eiropas koordinatori.

LESD jaunā sadaļa par enerģētiku (194. panta 1. punkta d) apakšpunkts) nodrošina stingru juridisko pamatu, lai veicinātu enerģētikas tīklu savstarpēju savienojamību.

### 3. Telekomunikācijas

Ar 1995. gada 9. novembra lēmumu Nr. 2717/95/EK tika izstrādāta virkne pamatnostādņu *EURO-ISDN* (Eiropas integrēto pakalpojumu cipartīkls) kā *TEN* izveidei. Tajā tika noteikti mērķi, prioritātes un kopējas intereses projekti, lai attīstītu virkni pakalpojumu, balstoties uz *EURO-ISDN*, nolūkā nākotnē izveidot ES platjoslas sakaru tīklu.

Ar 1997. gada 17. jūnija Lēmumu Nr. 1336/97/EK tika noteiktas pamatnostādnes Eiropas telekomunikāciju tīkliem (*TEN-Telecom*). Tajā ir noteikti paredzēto pasākumu mērķi, prioritātes un vispārīgās nostādnes. Pieņemtajās prioritātēs ietilpst lietojumi, kas veicina ekonomisko un sociālo kohēziju, un pamattīklu, īpaši satelītu tīklu, attīstība. Šīs pamatnostādnes tika mazliet grozītas ar 2002. gada 12. jūlija Lēmumu Nr. 1376/2002/EK.

Ar šīm pamatnostādnēm tika noteikti vispārējas nozīmes projekti, konkrētas procedūras un atlases kritēriji. Kopienas programma *eTEN* ir rīcības plāna “eEiropa 2005: informācijas sabiedrība visiem”, kura pamatā arī ir *EURO-ISDN* programma, galvenais instruments. Šī programma, kas tika pabeigta 2006. gadā, paredzēja Eiropas mērogā izvērst pakalpojumus, kuru pamatā ir telekomunikāciju tīkli. Patlaban ES ieguldījumi galvenokārt tiek vērsti uz pašreizējo tīklu modernizāciju.

## EIROPAS PARLAMENTA LOMA

Parlaments ir stingri atbalstījis *TEN* politikas virzienus, regulāri vērsis uzmanību uz PP īstenošanas kavējumiem, prasījis noteikt stingrus termiņus un aicinājis dalībvalstis palielināt pieejamos budžeta resursus, jo īpaši *TEN-T* tīklam. Tas ir nodrošinājis prioritātes piešķiršanu projektiem ar skaidru Eiropas pievienoto vērtību, kam ir pozitīva



un ilgtermiņa ietekme uz vidi un nodarbinātību un ar ko tiek novērstas nepilnības, jo īpaši dzelzceļa un kombinētā transporta jomā.

Pieņemot 2007. gada 12. jūlija rezolūciju “Eiropas dinamisma saglabāšana – ilgtspējīga mobilitāte mūsu kontinentā”<sup>[1]</sup>, Parlaments apkopoja situāciju un noteica jaunus mērķus, jo īpaši nepieciešamību pabeigt visa *TEN* izveidi, lai pēc iespējas labāk izmantotu visus transporta veidus (transporta veidu kombinēta izmantošana) un atjaunotu līdzsvaru starp tiem (pārorientēšanās uz citiem transporta veidiem) nolūkā samazināt transporta ietekmi uz vidi. Tas ir veicinājis dzelzceļa, autobusu un jūras transporta izmantošanu, kam joprojām ir tikai neliela tirgus daļa.

Turklāt 2009. gada 22. aprīļa rezolūcijā par Zaļo grāmatu par *TEN-T* politikas<sup>[2]</sup> nākotni Parlaments atkārtoti prasīja piešķirt prioritāti dzelzceļam (jo īpaši attiecībā uz kravām), ostām, ilgtspējīgiem jūras un iekšējiem ūdensceļiem un to iekšzemes savienojumiem, kā arī vairākveidu transporta mezgliem infrastruktūras savienojumos ar jaunajām dalībvalstīm un valstīm, kas nav ES sastāvā. Šajā kontekstā Parlaments mudina paplašināt *TEN-T*, attiecinot to arī uz valstīm, kuras ir iesaistītas Eiropas kaimiņattiecību politikā (EKP), un Vidusjūras reģiona partnervalstīm.

Pēdējo 15 gadu laikā Parlaments ir palīdzējis pārskatīt tiesību aktus par *TEN-T*, kuri pārklājas. Kopā ar Padomi saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru tas pieņēma 2010. gada 7. jūlija Lēmumu Nr. 661/2010/ES, ar ko tika pārstrādātas *TEN-T* pamatnostādnes. Ar to tika atcelti Lēmumi Nr. 1692/96/EK, Nr. 1346/2001/EK un Nr. 884/2004/EK un iekļauts jauns pielikums, kurā ir 27 dalībvalstu kartes un noteikti mērķa termiņi tīkla izveidei visās šajās valstīs.

Parlaments, pamatojoties uz precīziem mērķiem, 2013. gada 19. novembrī pieņēma jaunas *TEN-T* pamatnostādnes un palielināja ES finansējumu un noteica skaidru redzējumu attiecībā uz pamatu (2030. gadā) un visaptverošo (attieciņi 2050. gadā) transporta tīklu. Parlaments cita starpā uzstāja, ka projektu atlases pamatā jābūt ES pievienotās vērtības principam (kas izriet no politikas izvēlēm un/vai finanšu intervences, ievērojami un izmērāmi uzlabojot transporta savienojumus un transporta plūsmas). Turklāt Parlaments uzsvēra nepieciešamību definēt “sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīzi” kā kvantitatīvu *ex ante* novērtējumu, pamatojoties uz saskaņotu projekta vai programmas vērtības metodoloģiju. Parlaments uzskata, ka šajā metodoloģijā būtu jāņem vērā visi sociālie, ekonomiskie un vides jomas ieguvumi un izmaksas un ka tos var izmantot kā ieguldījuma labklājībā rādītāju.

Pēc *TEN-T* regulas (Regula Nr. 1315/2013) stāšanās spēkā 2013. gada beigās Parlamenta atbalsts *TEN-T* attīstībā tika turpināts. Savā 2015. gada 9. septembra rezolūcijā “Par 2011. gada Baltās grāmatas par transportu īstenošanu – novērtējums un virzība uz ilgtspējīgu mobilitāti”<sup>[3]</sup> Parlaments uzsvēra transporta nozīmi ekonomikas un ES iedzīvotāju mobilitātes jomā, vienlaikus arī uzsverot nepieciešamību ieguldīt infrastruktūrā. Parlaments uzskata, ka šā *TEN-T* pabeigšana ir ilgtspējīgas un efektīvas ES transporta sistēmas priekšnoteikums, kura ir jāatbalsta ar Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta, kā arī ar Eiropas Stratēģiskā investīciju fonda starpniecību.

[1]OV C 175 E, 24.7.2008., 556. lpp.

[2]OV C 184 E, 8.7.2010., 35. lpp.

[3]OV C 316, 22.9.2017., 155. lpp.



Komisija 2018. gadā iesniedza priekšlikumu regulai par pasākumu racionalizēšanu ar mērķi veicināt *TEN-T* tīkla izveidi. Parlaments 2019. gada februārī pieņēma lēmumu pirmajā lasījumā ([2018/0138\(COD\)](#)). Padome 2019. gada 2. decembrī vienojās par vispārēju pieeju. Parlaments un Padome 2020. gada 8. jūnijā vienojās par galīgo kompromisa tekstu, kas vēl nav oficiāli apstiprināts abās iestādēs.

Ariane Debyser / Frédéric Gouardères  
02/2021

