



**ZIŅOJUMS PAR SUBSIDIARITĀTES UZRAUDZĪBAS TĪKLA RĪKOTO
APSPRIEŠANOS
PAR EIROPAS INFRASTRUKTŪRAS SAVIENOŠANAS INSTRUMENTU**

Ziņotājs: *Dr. Ivan Žagar (SL/PPE)*



<http://subsidiarity.cor.europa.eu>

Atruna:

Šā ziņojuma nolūks nav atspoguļot visas atbildes, kas saņemtas subsidiaritātes uzraudzības tīkla aptaujā, bet gan apkopot galvenās atziņas. Ziņojumā ietvertajai informācijai ir vienīgi ilustratīvs raksturs. Ziņojums nav saistošs RK administrācijai, un tas neietekmēs attiecīgā RK atzinuma saturu galīgajā redakcijā.

Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments

Gala ziņojums

13.2.2012.

Pasūtītājs:
Reģionu komiteja
KDD 1. nodaļa

Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments

Gala ziņojums

13.2.2012.

Pasūtītājs:
Reģionu komiteja
KDD 1. nodaļa

Klients

REĢIONU KOMITEJA

KDD 1. nodaļa

101 *rue Belliard*,

B-1040, Brisele

Līgums

CDR/ETU/198/2008

Autore

Christine Hamza

Metis GmbH

A-1220 *Vienna, Donau-City-Straße 6*

Tālr.: +431 9971570, fakss: +431 997159066

e-pasts: office@metis-vienna.eu, www.metis-vienna.eu

Vīnē, 13.2.2012.

Saturs

1. Ievads	7
2. Attiecīgo EISI tematu īss apraksts	10
3. Komentāri sīkā izklāstā.....	12
3.1. EISI pievienotā vērtība saistībā ar <i>TEN-T</i>	12
3.2. Vietējo un reģionālo iestāžu līdzdalība	13
3.3. EISI, struktūrfondu un Kohēzijas fonda saskaņotība	14
3.4. EISI ietekme uz valsts budžetu.....	15
3.5. Ietekme uz publisko iepirkumu un valsts atbalstu.....	17
3.6. Izaicinājumi un iespējas robežreģionos.....	17
4. Secinājumi.....	18
5. Atsauces	20
6. Respondenti.....	20

Saīsinājumu saraksts

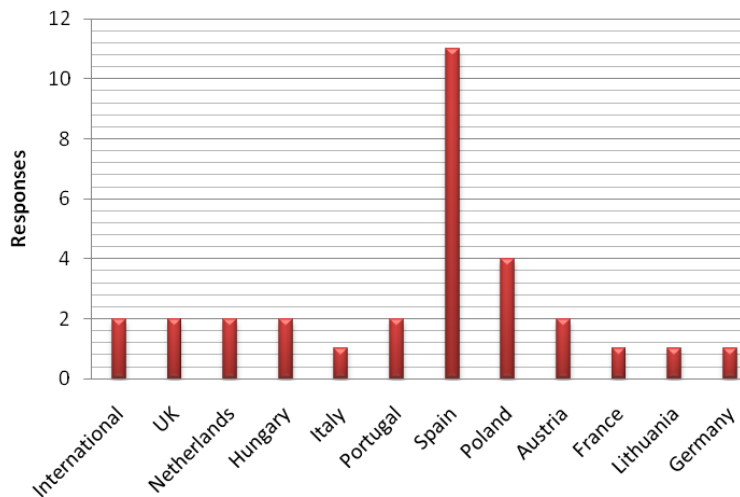
KF	Kohēzijas fonds
RK	Reģionu komiteja
EISI	Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments
EK	Eiropas Komisija
ETSG	Eiropas teritoriālās sadarbības grupa
ERAF	Eiropas Reģionālās attīstības fonds
ES	Eiropas Savienība
ES 12	Bulgārija, Čehijas Republika, Igaunija, Kipra, Latvija, Lietuva, Malta, Polija, Rumānija, Slovākija, Slovēnija, Ungārija
ES 15	Apvienotā Karaliste, Austrija, Beļģija, Dānija, Francija, Grieķija, Itālija, Īrija, Luksemburga, Nīderlande, Portugāle, Somija, Spānija, Vācija, Zviedrija
DV	dalībvalstis
TEN	Eiropas komunikāciju tīkls
PPP	publiskā un privātā sektora partnerība
SUT	subsidiaritātes uzraudzības tīkls
TEN	Eiropas komunikāciju tīkli
TEN-T	Eiropas transporta tīkli

1. Ievads

Ziņojumā apkopoti galvenie secinājumi, kas gūti, apspriežot Eiropas Komisijas priekšlikumu par Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta (EISI)¹ izveidi. Apspriešanās tika sākta 2011. gada 29. septembrī pēc RK ziņotāja Dr. *Ivan Zagar* (SI/PPE) pieprasījuma. Saskaņā ar pieprasījumu apspriešanās varēja piedalīties subsidiaritātes uzraudzības tīkla (SUT) partneri, Reģionu komitejas ETSG forums, Reģionu komitejas stratēģijas “ES 2020” īstenošanas uzraudzības forums, citi RK locekļi, kas vēlējas piedalīties, reģionu biroji, kas atrodas Briselē, un dalībvalstu pastāvīgās pārstāvniecības.

Apspriešanos slēdza 2012. gada 27. janvārī. 11 dalībvalstis un 2 starptautiskas grupas iesniedza 31 atbildi. Visvairāk atbilžu tika saņemtas no Spānijas (sk. 1. diagrammu).

1. diagramma: Respondentu sadalījums atbilstoši to pārstāvētajām dalībvalstīm

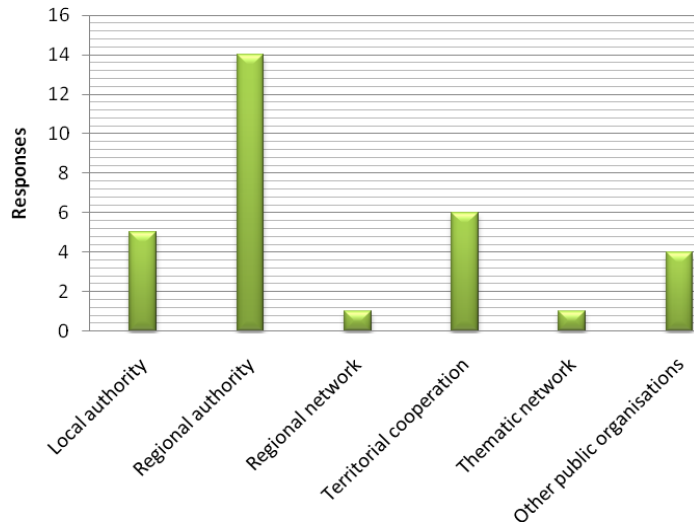


Avots: *Metis*, 2011

Respondenti galvenokārt bija reģionālās un vietējās pašvaldības, un nākamā aktīvākā respondentu kategorija bija teritoriālās sadarbības grupas (sk. 2. diagrammu).

¹ Eiropas Komisijas (2011) Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, ar ko izveido Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu, COM(2011) 665 galīgā redakcija, 2011/0302 (COD), {SEC(2011) 1262 galīgā redakcija} {SEC(2011) 1263 galīgā redakcija}, Briselē, 19.10.2011.

2. diagramma: Respondentu veidi



Avots: *Metis*, 2011

Apspriešanas mērķis bija noteikt, kā respondenti vērtē šādus EISI regulas projekta aspektus:

- EISI vispārējo pievienoto vērtību;
- vietējās un reģionālās pārvaldības iestāžu līdzdalību;
- EISI savienojamību ar ERAF;
- EISI īstenošanas ietekmi uz publisko budžetu;
- ietekmi publiskā iepirkuma jomā;
- ietekmi uz pārrobežu reģioniem.

Kopumā par EISI sniegtās atsauksmes ir pozitīvas. Pastāv vienprātība par centralizētas un mērķtiecīgākas infrastruktūras attīstīšanas pievienoto vērtību. Tiek sagaidīts, ka EISI nodrošinās būtisku atbalstu pārrobežu infrastruktūras attīstībai, kura līdz šim ir bijusi saistīta ar dažādām grūtībām. Tomēr svarīgākie atbildēs uzsvērtie aspekti ir šādi:

- Eiropas Komisijas noteikumi par pamatprojektiem tiek uzskatīti par pārāk **lejupējiem, tādējādi**, ja koridora koordinators varētu noteikt dalībvalstu lēmumus par infrastruktūras projektiem, šie noteikumi apdraudētu **subsidiaritātes principu**;
- **infrastruktūras koridoru iepriekšēja noteikšana šķiet** pārāk neelastīga un neļauj sagatavošanas posmā iekļaut citus projektus. Tas varētu apdraudēt projektu finansēšanu visaptverošā infrastruktūras tīklā;
- jo īpaši ņemot vērā **pašreizējos budžeta ierobežojumus**, ir problemātiski piespiest dalībvalstis īstenot iepriekš noteiktus *TEN* projektus, nosakot obligātus termiņus;
- ja attiecībā uz **ES 15 papildu līdzekļi** principā sniedz **jaunas iespējas** *TEN* finansēšanai, **ES 12** pauž lielas **bažas** par **nepieciešamā valsts līdzfinansējuma** apjomu, kas radīs lielu slogu pieejamajam budžetam;

- respondenti uzskata, ka Kohēzijas fonda budžets ir būtisks daudzu ES 12 reģionu balsts un ka **KF budžeta samazināšana**, lai iegūtos līdzekļus izmantotu EISI projektu finansēšanai, ir īpaši neizdevīga “jaunajām dalībvalstīm”;
- ir svarīgi, lai priekšlikumā ņemtu vērā **spēkā esošos dalībvalstu noteikumus, grafikus un budžetus**, kas pieejami infrastruktūras attīstīšanai;
- šajā priekšlikumā nav paredzēta procedūra, ko varētu izmantot, lai **sasaistītu centrālos EISI projektus ar KF un ERAF projektiem**. Ir riskanti piešķirt prioritāti *TEN-T* infrastruktūras projektiem, jo šāda rīcība apdraud citu svarīgu infrastruktūras tīklu attīstību;
- tiek plaši atzīta EISI **pārrobežu pieeja**. Tomēr vēl joprojām nav paredzēta skaidra un konkrēta procedūra juridisku ierobežojumu novēršanai pārrobežu situācijās;
- daudziem respondentiem **nav skaidra** EISI procedūru ietekme **publisko iepirkumu jomā**. Tomēr daži respondenti sagaida, ka tās būtiski ietekmēs iepirkumu procedūras, īpaši attiecībā uz pārrobežu projektiem;
- šajā priekšlikumā **nav paredzēts vērā ņemams mehānisms reģionālo un vietējo dalībnieku iesaistīšanai līdzdalības procesā**, tomēr lielākā daļa komentāru sniedzēju norāda, ka par reģionālo un vietējo dalībnieku iesaistīšanu atbild dalībvalstis. Citi respondenti uzskata, ka līdzdalība koridora platformā ir svarīgs ieguldījums.

2. Attiecīgo EISI tematu īss apraksts

Priekšlikuma Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta (EISI) izveidi galīgajā redakcijā² ir paredzēta kopēja sistēma konkrētu infrastruktūras projektu atbalstam Eiropā. Priekšlikumā ir iekļauti Eiropas līmeņa infrastruktūras projekti, kas ir svarīgi, lai virzītos uz augsta līmeņa savstarpēju DV savienojamību nolūkā veicināt piemērotus apstākļus labākam iekšējam tirgum un lielākai konkurētspējai pasaulē. Instrumentam būtu jāstimulē pašlaik gausā *TEN* tīkla attīstība.

Saistībā ar to priekšlikumā tiek risināti transporta (dzelzceļa, autoceļu un jūras transporta) jomas jautājumi, kā arī ar “pamattīklu” — *TEN* tīklu — saistīti aspekti. Tajā ir īpaši atbalstīti infrastruktūras koridori, pārrobežu savienojumi, augsta līmeņa energoiekārtas un telekomunikāciju tīkli.

Lai gan instrumentu centralizēti pārvalda Eiropas Komisija, tas būtu jāīsteno ciešā sadarbībā ar DV.

Par jaunā instrumenta **pievienoto vērtību** jāklūst ES tiesiskā regulējuma vienkāršošanai attiecībā uz *TEN* infrastruktūru, un tam aizvien efektīvāk būtu jāpiesaista privātais kapitāls. EISI mērķis ir šāds:

- nodrošināt kopēju sistēmu, kas ļautu vienkāršot ES tiesisko regulējumu attiecībā uz *TEN* infrastruktūras finansēšanu;
- nodrošināt saskanīgu un pārredzamu pieeju ES finansējumam;
- sniegt iespēju gūt apjomradītus ietaupījumus;
- izmantot starpnozaru sinerģijas projektu izstrādes un īstenošanas līmenī;
- sniegt iespēju ietaupīt izmaksas un/vai izmantot līdzekļus efektīvāk, un gūt lielāku peļņu;
- balstīties uz gūto pieredzi un starpnozaru paraugprakses apmaiņu³.

Lai piesaistītu Eiropas finansējumu un finanšu atbalstu, EISI ir jānodrošina dažādu finanšu instrumentu sasaiste. Pasākumus un projektus, ko atbalsta, izmantojot finanšu instrumentus, izraugās **pieteikumu iesniegšanas kārtībā**, tomēr **būtu jāievēro pakāpeniska ģeogrāfiska diversifikācija** starp dalībvalstīm. **Finanšu atbalsts** būtu jāsniedz dotāciju veidā, kombinējot tās ar citiem finanšu instrumentiem. Dotācijas piešķir no **EISI, KF, struktūrfondiem, kā arī no programmas “Apvārsnis 2020”**. Finanšu instrumenti ietver **kapitāla instrumentus, aizdevumus un/vai garantijas, ko realizē ar riska dalīšanas instrumentiem**, vai citus finanšu instrumentus. Finanšu instrumentus var kombinēt ar dotācijām.

Lielākā budžeta līdzekļu daļa (EUR 31,7 miljardi, no kuriem EUR 10 miljardi tiks pārskaitīti no Kohēzijas fonda) ir piešķirta transportam. EUR 9 miljardi ir piešķirti enerģētikai, un EUR 9 miljardi — telekomunikācijām.

² Eiropas Komisijas priekšlikumu Eiropas Parlamentam iesniedza 2011. gada oktobrī, un pašlaik to izskata valstu parlamenti. Izskatīšanas termiņš ir 2012. gada februāra vidū.

³ Eiropas Komisijas (2011) priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai, ar ko izveido Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu COM(2011) 665, 2011/0302 (COD), {SEC(2011) 1262}{SEC(2011) 1263}, Brisele, 19.10.2011., 5. lpp.

Finansējuma **atbilstības kritēriji** attiecas uz atsevišķām dalībvalstīm vai vairākām dalībvalstīm, starptautiskām organizācijām, kopuzņēmumiem vai publiskā un privātā sektora partnerībām.

Ierosinātās **finansēšanas likmes** attiecībā uz **transporta** pētījumiem nepārsniedz 50 % un attiecībā uz būvniecību — 20 % līdz 30 %.

Finansēšanas likmes enerģētikas pētījumiem nepārsniedz 50 %, bet konkrētas infrastruktūras gadījumā, ko paredz Komisijas norādījumos, tās var sasniegt 80 %.

Attiecībā uz **telekomunikācijām platjoslas tīklu** finansējums var būt līdz 50 %, vispārējo pakalpojumu finansējuma likme var sasniegt 75 %, un izņēmuma gadījumos pakalpojumu platformas var finansēt, sedzot līdz pat 100 % attiecīgo izmaksu.

Publiskā iepirkuma procedūras, ko veic Komisija vai jebkura cita struktūra, kas īsteno finansētu projektu, publiskā iepirkuma līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanas procedūrās nedrīkst pārkāpt publiskā iepirkuma pārredzamības, atklātas konkurences un labas procedūru vadības principus. Regulējums paredz iespēju piešķirt vairākus līgumus vienā procedūrā.

Pašlaik saistībā ar jaunu, 2011. gada decembrī publicētu priekšlikumu notiek **publiskā iepirkuma** noteikumu **pārskatīšanas process**. Jaunajā priekšlikumā par iepirkumu ir paredzēta procedūru vienkāršošana. Tomēr vēl nav skaidrs, kā šie noteikumi ietekmēs šo priekšlikumu par EISI.

Regulas priekšlikumā nav paredzēta **DV iestāžu** līdzdalība **dažādos līmeņos**. Dalībvalstis vadīs EISI īstenošanu reģionālā un vietējā līmenī.

3. Komentāri sīkā izklāstā

3.1. EISI pievienotā vērtība saistībā ar *TEN-T*

Jautājums: Vai uzskatāt, ka Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments sniegs pievienoto vērtību TEN-T jomā (tostarp sviras efektu attiecībā uz ilgtspējīgu izaugsmi un darbavietām, kā arī sociālo, ekonomisko un teritoriālo kohēziju)? Lūdzu paskaidrot un pamatot savu atbildi ar piemēriem.

Komentāru kopsavilkums

Kopumā tiek atzīta EISI pievienotā vērtība. Attīstība būtu jāsekmē ar centralizētas finansējuma pārvaldības un labākas zinātnības apmaiņas palīdzību, jo īpaši attiecībā uz Eiropas mēroga infrastruktūras efektivitātes palielināšanu. Tiek sagaidīta pievienotā vērtība ekonomikas izaugsmes jomā, ko nodrošinās labāki augsta līmeņa infrastruktūras tīkli visās līdz šim nepietiekami savienotajās teritorijās.

EISI pamatmērķis ir apvienot ES vienoto tirgu neatkarīgi no pastāvošajām valstu robežām. Infrastruktūras plānošana obligāti jāveic Eiropas kontekstā. Konsolidējot vienoto tirgu, jāpanāk arī progress valstu dažādo noteikumu standartizēšanā. (Alikantes Ostas pārvalde)

Jo īpaši Spāniju un Portugāli pārstāvošie respondenti pauda cerību, ka instruments veicinās nodarbinātību būvniecības nozarē un netiešā veidā sekmēs ekonomisko labklājību arī iesaistītajos reģionos. EISI būtu jāstimulē PPP un jāpiesaista (iestāžu) ieguldītāji līdzdalībai *TEN-T* projektu finansēšanā, kā arī jāatbalsta CO₂ emisiju apjoma samazināšana.

EISI ir ļoti noderīgs instruments, lai atbalstītu reģionu infrastruktūru intermodāla transporta un loģistikas attīstībai, kā arī pilsētu darījumu centrus, ņemot vērā reģionālas vai intermodālas platformas (Mursijas reģions).

Tomēr vienotas kopējas sistēmas pieeja infrastruktūras attīstīšanai visā Eiropā saņēma dažādas atsauksmes. Vairākos saņemtajos paziņojumos pozitīvi novērtēts tas, ka šis vienotais instruments vienkāršos procesus, bet citos paustas bažas par tā neatbilstību subsidiaritātes principam (uz to ir norādījusi, piemēram, Vīnes pilsēta un Lietuvas Vietējo pašvaldību apvienība). Šie respondenti uzskata, ka priekšlikums par EISI regulu varētu būt pretrunā ar valsts interesēm. Piemēram, ir jāpārbauda noteikumu obligātais raksturs (obligāti termiņi), lai noteiktu, vai tie nerada nepieņemamu dalībvalstu budžeta suverenitātes pārkāpumu no ES puses. Piemēram, Vācija ar Aktu par tīklu paplašināšanas paātrināšanu (*NABEG*) pārkārtoja un vienkāršoja savas pārvades tīkla plānošanas un atļauju piešķiršanas procedūras. Vāciju pārstāvošajam respondentam tagad ir radušās bažas, ka EISI nav savstarpēji saistīts ar valsts procedūrām. Apvienotās Karalistes parlaments arī pauž nopietnas bažas par to, ka EISI piespiež dalībvalstis strādāt ar iepriekš noteiktu infrastruktūru, kas varētu apdraudēt citu visaptverošu un valstiski svarīgu tīklu attīstību. Šajā saistībā EISI būtu jāņem vērā teritoriālās kohēzijas attīstība, tostarp gan valsts, gan reģiona infrastruktūras attīstība.

Turklāt pastāv šaubas par to, vai Eiropas Savienības priekšlikums sadalīt atļauju piešķiršanas procesu divu gadu pirmspieteikuma procesā un viena gada oficiālās atļaujas piešķiršanas procesā ir lietderīgs.

Vāciju pārstāvošais respondents uzskata, ka ierosinātie noteikumi būtu jāierobežo tiktāl, lai tie atbilstu Eiropas koordinēšanas un saskaņošanas vajadzībām. Ierosinātie noteikumi, kas pārsniedz LESD 171. panta darbības jomu, tiek noraidīti.

Kritisku vērtējumu sniedz arī Eiropas Perifēro piejūras reģionu konferences pārstāvis. Šajā vērtējumā ir norādīts, ka ierosinātās regulas ar jūrniecību saistītais aspekts neatspoguļo patiesās vajadzības šīs jomas uzlabošanai. Komentāros atzīmēts, ka jūras transports varētu veicināt CO₂ emisiju apjoma samazināšanu, tomēr regulas priekšlikumā šis aspekts nav pienācīgi aplūkots. Visbeidzot, kādā komentārā ir uzsvērtā problēma saistībā ar priekšlikumā paredzētajiem iepriekš noteiktajiem projektiem, no kuru vidus ir izslēgti projekti, kas vēl ir pirmspamatojuma izstrādes posmā.

“Ilgtspējīgu jūras transporta savienojumu” instrumentu varētu balstīt uz Ecobonus modeļa panākumiem, gūstot labumu no Marco Polo programmas objektīva novērtējuma, kā arī ņemot vērā apstākļus, ko radījuši jaunie ierobežojumi attiecībā uz sēra saturu kuģu degvielā (Perifēro piejūras reģionu konference (CPMR)).

Visbeidzot, Eiropas perifērie reģioni neuzskata, ka uz tiem attiecas šis instruments. Madeiras reģionālās pārvaldes pārstāvji uzskata, ka no EISI būtu izslēgti tie reģioni, kuri nav piesaistīti ierosinātajam infrastruktūras tīklam.

3.2. Vietējo un reģionālo pašvaldību līdzdalība

***Jautājums:** Lūdzu, aprakstiet, kā jūsu pārstāvētajā dalībvalstī ar EISI saistīto lēmumu pieņemšanas procesā tiks iesaistītas vietējās un reģionālās pašvaldības (tostarp saistībā ar EISI ietekmi uz jūsu teritoriālās plānošanas un attīstības stratēģijām).*

Komentāru kopsavilkums

Visos paziņojumos tika atzīta vajadzība iesaistīt reģionālās un vietējās pašvaldības projektos, kas ietekmē to teritoriālo attīstību. Lai gan vairāki respondenti uzskatīja, ka reģionālā un vietējā līmeņa iesaistīšana ietilpst dalībvalstu atbildības jomā, citi respondenti pieprasīja iespēju tiešāk iesaistīties ar EISI saistītajos procesos. Dažās dalībvalstīs vietējo un reģionālo pašvaldību (VRP) līdzdalība vēl nav precīzi noteikta, bet vairumā pārējo valstu VRP tiek iesaistītas atbilstīgi valsts tiesiskajam regulējumam. Spāņu pārstāvošie respondenti sniedz sīku aprakstu par VRP līdzdalību.

Tomēr tika norādīts, ka Eiropas Komisijas ierosināto koridora platformu pievienotā vērtība, kurai būtu jātuvina visas ieinteresētās personas, būs efektīva tikai tad, ja līdzdarbosies ne tikai VRP, bet arī valsts un starptautiskas grupas.

Izskan arī vispārēja kritika par Komisijas īstenoto EISI centralizēto vadību, kas reģionālajām un vietējām pašvaldībām nesniedz iespēju piedalīties lēmumu pieņemšanas procesā. Respondenti pauda bažas par to, ka šāda centralizēta vadība vājinās teritoriālās kohēzijas centienus vai traucēs tiem. Ir daudzi reģionālās un vietējās infrastruktūras projekti, ko izmanto kā *TEN-T* grozījumus. Tomēr šajā priekšlikumā šie sasaistes pasākumi nav ņemti vērā. Turklāt regulā netiek ņemts vērā valsts tiesiskais regulējums (federālā un reģionālā sistēma), kas nepieļauj lejupejus infrastruktūras projektus, ko paredz

EISI regulas projekts (piemēram, Vācijā). Vispārējā partnerības pieejā, kas pašlaik raksturo kohēzijas politiku, to uzskata par soli atpakaļ.

*CPMR pieprasa, lai tiktu sniegts saistošāks reģionālo pašvaldību pienākumu apraksts šīs pārvaldības sistēmas ietvaros. CPMR nepiekrīt centralizētiem lēmumiem par budžeta piešķirumiem un uzskata, ka atvieglojuma piešķiršana, pamatojoties uz projektu briedumu izsoles procesā, ir pretrunā teritoriālās kohēzijas un labas pārvaldības principam.
(Perifēro piejūras reģionu konference (CPMR))*

3.3. EISI, struktūrfondu un Kohēzijas fonda saskaņotība

***Jautājums:** Kā varētu nodrošināt saskanīgu savienojamību starp projektiem, kurus finansē no struktūrfondu un Kohēzijas fonda, un projektiem, kurus finansē no EISI? Kāda būs EISI ietekme uz mazākiem projektiem?*

Komentāru kopsavilkums

Visbiežāk ieinteresētās personas pauž bažas par EISI projektu, ko pārvalda Eiropas Savienība, un valsts projektu, ko finansē no ERAF, pietiekamu saskaņošanu. Lielākajā daļā komentāru ir pausta izpratne par to, ka EISI galvenokārt ir vērsts uz lielākiem projektiem, tāpēc tas ir viegli papildināms ar ERAF finansētiem mazākiem projektiem. Respondenti apgalvo, ka priekšlikumā nav pietiekami aprakstīta procedūru nodrošinātā sasaiste starp EISI un struktūrfondu (ERAF) projektiem. Vissvarīgāk ir izvairīties no ERAF un EISI pārklāšanās. Lai izvairītos no divkāršas finansēšanas, jānosaka skaidri kritēriji. Turklāt visas finansēšanas shēmas būtu jānovērtē un jāpielāgo.

Tomēr ne visām DV ir vienlīdzīga piekļuve ERAF nodrošinātajam infrastruktūras finansējumam. Ir jānovērš iespēja, ka finansējuma trūkums mazākiem un mazāk dominējošiem projektiem varētu izraisīt pilnīgu atteikšanos no perifēru infrastruktūru projektiem. Turklāt ir kritizēta koncentrēšanās uz desmit atlasītajiem galvenajiem projektiem, norādot, ka šāda pieeja ir pārāk neelastīga, jo tādējādi Eiropā tiek atstāti novārtā citi vienlīdz svarīgi jautājumi. Ir paustas bažas par to, ka mazāki projekti, kas nav saistīti ar desmit svarīgākajiem koridoriem, Eiropas līmenī zaudēs nozīmi.

EISI ir izstrādāts, lai savienotu reģionus, bet to centralizēti pārvalda Komisija. Ņemot vērā atšķirīgās pārvaldes sistēmas (centrālu EISI pārvaldi un reģionālu ERAF un KF pārvaldi), ir ievērojamas grūtības saskaņot projektu izstrādi. Trūkst sasaistes starp EISI un kohēzijas vienoto stratēģisko satvaru (Skotijas Vietējo pašvaldību konvents (COSLA)).

3.4. EISI ietekme uz publisko budžetu

Jautājums: *Kāda ir priekšlikuma par EISI paredzamā ietekme uz publisko budžetu un uz citu valsts un ES fondu izmantošanu?*

Komentāru kopsavilkums

Vidējais EISI līdzfinansējuma ieguldījums autoceļu un dzelzceļu tīklu projektos nepārsniedz 30 %. Tas ļauj secināt, ka priekšlikumam par EISI nebūs būtiskas ietekmes uz valstu budžetiem.

Tā kā ieguldījumi informācijas un komunikācijas tehnoloģiju un enerģētikas jomā ir būtiski palielinājušies, mēs uzskatām, ka transporta nozīme salīdzinājumā ar pašreizējo situāciju attiecībā uz vietējām un reģionālajām pašvaldībām būtiski nemainīsies (Skotijas Vietējo pašvaldību konvents (COSLA)).

Lielākā daļa respondentu no ES 15 uzskata, ka EISI sniedz iespēju saņemt papildu līdzekļus infrastruktūrai. Daži respondenti uzskata, ka EISI ir instruments, kas paredzēts tikai ES 15 dalībvalstīm, kuras spēj līdzfinansēt šāda veida infrastruktūras ieguldījumus, turpretī ES 12 budžeta ierobežojumu dēļ saskaras ar nopietnām grūtībām šādu infrastruktūras projektu līdzfinansēšanā.

EISI priekšlikuma ietekme uz valsts budžetu būs neliela tajās DV, kurās ir augsti attīstīta infrastruktūra. (Lodzas pilsētas dome)

EISI tiek uzskatīts par Kohēzijas fonda centralizācijas pazīmi, kas varētu apgrūtināt reģionu līdzdalību procesā. KF ir “jaunajām dalībvalstīm” svarīgs finanšu instruments. Ierosinātie EISI koridori un EUR 10 miljardu lielais piešķirums no KF tiek uzskatīts par Eiropas Komisijas leļupēju rīcību, kura ierobežo dalībvalstu elastīgumu sarunu posmā.

EUR 10 miljardi no Kohēzijas fonda nodrošinātajiem EUR 34 miljardiem, kas paredzēti TEN-T finansēšanai, tiks piešķirti, izmantojot tādas pašas procedūras kā EISI gadījumā, īpaši attiecībā uz Komisijas organizētiem aicinājumiem iesniegt projektu priekšlikumus. Ņemot vērā iepriekš minētos riskus, par prioritāriem netiktu noteikti projekti, kas ir strukturāli vissvarīgākie, bet gan projekti, kurus iespējams īstenot visātrāk. Šāda veida noteikumu grozījumu var pielīdzināt solim atpakaļ vispārējā pieejā partnerībai (Perifēro piejūras reģionu konference (CPMR)).

Turklāt prioritātes piešķiršana ierosinātajiem TEN koridoriem varētu kavēt DV īstenot savus infrastruktūras projektus, kas dažkārt ir steidzamāki. EISI projektu izpildes termiņiem vajadzētu būt elastīgākiem. Problēmas var rasties gadījumos, kad priekšlikumā minētie projektu izpildes termiņi neatbilst valsts izstrādātajiem plāniem.

Jauna instrumenta izveide radīs lielāku līdzekļu centralizāciju, apgrūtinot reģionu tiešu piekļuvi šiem līdzekļiem (Pomožes vojevodistes mērija). EISI prioritātes var dalībvalstis kavēt par prioritāriem noteikt savus projektus. Tāpēc termiņam jābūt elastīgākam, nekā tas norādīts priekšlikumā. Zināmu elastību var nodrošināt, lietojot norādes, nevis regulu, kā iepriekšējo TEN-T projektu gadījumā (Dzelzceļu tīkls).

Vēl viens izvirzītais aspekts attiecas uz priekšlikumu piesaistīt TEN-T projektiem privātus ieguldījumus. Respondenti pauda zināmas šaubas par to, vai šis instruments nodrošinās vajadzīgo finansiālās vides drošību, lai piesaistītu ieguldītājus.

Kopumā tiek pieņemts, ka pirms infrastruktūras projekta īstenošanas uzsākšanas projekta finansējuma izvērtējumā būtu jācenšas apliecināt stabilu uzņēmējdarbības pamatu un ieguldījumu ienesīgumu. Nav skaidrs, vai saistībā ar finansējumu no EISI būtu jānodrošina zināma līmeņa ieguldījumu ienesīgums un vai pirms ierosinātā projekta iekļaušanas sarakstā būtu jāapliecina tā vērtība.

Ir svarīgi ņemt vērā vietējo uzņēmēju un uzņēmumu individuālo veikspēju un potenciālu (EGT CUTTS, Ungārija).

3.5. Ietekme uz publisko iepirkumu un valsts atbalstu

Jautājums: Vai varat norādīt jebkādu iespējamu ietekmi uz noteikumiem par publisko iepirkumu un valsts atbalstu?

Komentāru kopsavilkums

Vairumā paziņojumu nav minētas pretrunas vai ietekme saistībā ar valsts publiskā iepirkuma procedūrām. Tomēr, kā norādīja Pomožes vojevodistes mērijas pārstāvji, starpvalstu projektu gadījumā dalībvalstu tiesisko sistēmu atšķirības varētu radīt nopietnus šķēršļus kopīgiem ieguldījumiem. Publiskā iepirkuma process pašlaik tiek pārskatīts, un pastāv bažas, ka dažas no jaunajām iepirkuma procedūrām varētu sarežģīt situāciju vēl vairāk.

Pastāv bažas, ka EISI dēļ pārskatītā publiskā iepirkuma procedūra būs īpaši paredzēta šim instrumentam. Viedoklis par īpašām publiskā iepirkuma procedūrām konkrētiem uzdevumiem (piemēram, par zaļo publisko iepirkumu) ir negatīvs. Tās sadrumstalo publiskā iepirkuma pieeju un rada administratīvo slogu. (Skotijas Vietējo pašvaldību konvents (COSLA))

3.6. Izaicinājumi un iespējas robežreģionos

Jautājumi: Kādus izaicinājumus un iespējas EISI rada robežreģioniem (ietverot iespējamo ETSG izmantošanu)?

Komentāru kopsavilkums

Kopumā tiek atzīts, ka EISI ir pārrobežu savienojamības atbalsta instruments. Pozitīvi tiek vērtēts fakts, ka EISI paredz vajadzību atbalstīt pārrobežu infrastruktūras saiknes. Transporta savienojumi ir ļoti svarīgi, lai valsts un Eiropas līmenī palīdzētu robežu un pārrobežu reģioniem pārvarēt problēmas, kuru cēlonis ir to ģeogrāfiskais novietojums.

EISI ir īpaši vēlams ne vien robežreģionos, bet arī jūras teritorijās. Gan Skotijas valdība, gan Ziemeļjūras piekrastes vietējās pašvaldības uzskata, ka EISI ir instruments, kas var sniegt iespējas izveidot tīkla savienojumus ar Eiropu un vietējā līmenī ražot atjaunojamo enerģiju, nenoliedzami ietekmējot vietējo ekonomisko labklājību. (Skotijas Vietējo pašvaldību konvents (COSLA))

Pārrobežu projekti ir lielā mērā atkarīgi no reģionālajiem un vietējiem dalībniekiem. Tāpēc tie vēl jo vairāk būtu jāiesaista šajā konkrētajā jomā. Pašlaik Eiropas līmenī šāda līdzdalība nav paredzēta. ETSG Ungārijā, piemēram, nav atvēlēti budžeta līdzekļi, lai piedalītos ar TEN-T saistītā projekta izstrādes un novērtēšanas procesā. Šajā ziņā bažas rada arī nepietiekama pieredze un zināšanas, lai izveidotu struktūras, kas vajadzīgas pārrobežu projektu īstenošanai.

Robežreģioni varētu kļūt par ķīlniekiem dalībvalstu vienošanās trūkuma dēļ par kopīgiem projektiem. EISI nenodrošina nepieciešamos nosacījumus, lai izvairītos no šāda riska, bet atņem robežreģioniem Kohēzijas fonda līdzekļus. (Lietuvas Vietējo pašvaldību apvienība)

4. Secinājumi

Iesniegtos paziņojumus var iedalīt atbilstīgi dažādām interešu grupām. Komentārus ir iesniegušas, pirmkārt, vietējās un reģionālās pašvaldības un to pārstāvji, otrkārt, — teritoriālas apvienības, treškārt, — ieinteresēto personu, piemēram, ostu tīklu, pārstāvji. Otru atšķirību var konstatēt starp organizācijām un iestādēm, kuras atrodas Spānijā un Portugālē un stingri atbalsta EISI, un Centrāleiropas DV un organizācijām, kuras ir kritiski noskaņotas pret EISI lejupējo procesu. Tāpēc ir veicams tikai viens vispārīgs secinājums, proti, ES 15 dalībvalstis EISI uzskata par papildu iespēju infrastruktūras finansēšanai, bet ES 12 dalībvalstis ir nobažījušās par to, ka EISI traucē citu, daudz steidzamāku vajadzību apmierināšanai reģionos.

Citas mērenākas bažas ir saistītas ar subsidiaritātes principa aizsardzību. Subsidiaritātes princips ir definēts Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā: „Saskaņā ar subsidiaritātes principu jomās, kuras nav ekskluzīvā Kopienas kompetencē, tā rīkojas tikai tad, ja dalībvalstis nevar pietiekami labi īstenot paredzētās darbības mērķus, bet ja ierosinātās darbības mēroga vai seku dēļ tie ir vieglāk sasniedzami Kopienas līmenī. Kopienas rīcība vienmēr ir samērīga ar šā Līguma mērķiem.”⁴

Saistībā ar to tiek uzskatīts, ka Eiropas Komisijas norādījumi par pamatprojektiem ir pārāk lejupēji un apdraud subsidiaritātes principu, ja koridora koordinators būs iespēja noteikt DV lēmumus par valsts infrastruktūras projektiem.

Tomēr saņemtos komentārus var apkopot šādi:

- infrastruktūras koridoru iepriekšēja noteikšana tiek uzskatīta par riskantu. Iepriekš noteikti infrastruktūras koridori kavē citu, daudz steidzamāku projektu izstrādi;
- tiek uzskatīts, ka ir jānodrošina reģionālo un vietējo dalībnieku līdzdalība koridora platformā, bet priekšlikumā nav paredzēts nekāds atbalsts teritoriālām grupām un citiem pārstāvjiem;
- ir iespējama ar EISI un ERAF savienojamību saistītas pievienotās vērtības radīšana. Tomēr joprojām nav skaidrs, kā efektīvi sasaistīt šos divus instrumentus. Tas rada bažas par ERAF projektu pārklāšanos un apdraudējumu;
- fakts, ka EISI ir piešķirti EUR 10 miljardi, jaunajās dalībvalstīs rada lielas bažas. Vairākas vietējās un reģionālās pašvaldības atzina, ka tās satrauc iespējamās pretrunas starp projekta priekšlikumu valsts līmenī un ierosinātajiem koridora projektiem;
- pārrobežu projektu īstenošana kopumā tiek vērtēta pozitīvi. Kārtējo reizi nav skaidri paredzēta ne faktiskā īstenošana, kuras pamatā ir dažādas tiesiskas sistēmas, ne procedūra un ieinteresēto personu līdzdalība;
- lielākajā daļā paziņojumu nav minētas nekādas pretrunas ar publiskā iepirkuma noteikumiem.

Kopumā paziņojumos ir uzsvērts, ka EISI īstenošanas procedūra vēl nav pietiekami skaidri izklāstīta (īpaši pārrobežu projektos). Tas arī rada vajadzību šajā ziņā labāk pielāgot EK mērķus DV interesēm. Komentāros norādīts, kuri DV mērķi priekšlikumā ir ņemti vērā un kurām valstīm ir grūtības pielāgot ierosinātos projektus valsts un reģionālajiem mērķiem. Piemēram, Spānijai un Portugālei, šķiet, nav

4

Eiropas Savienība (2006), Līguma par Eiropas Savienību un Eiropas Kopienas dibināšanas līguma konsolidētās versijas 5. pants, Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis.

citū iebildumu pret priekšlikumu, un tās sagaida, ka EISI atbalstīs viņu valsts un reģionālo infrastruktūras budžetu. Tomēr no Ungārijas, Vācijas un Polijas saņemtie komentāri liecina, ka tās baidās, ka lēmumu pieņemšanas process apdraudēs to valsts un reģionālo autonomiju.

5. Atsauces

Eiropas Komisijas (2011) priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, ar ko izveido Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu, 2011/0302(COD), COM(2011) 665, Briselē, 19.10.2011.

6. Respondenti

Nr.	Nosaukums	Valsts	Tīkls	Respondenta veids
1.	<i>Netwerkstad Twente</i>	Nīderlande	SUT	Reģionālais tīkls
2.	Neatkarīgs konsultants (dibinātājloceklis <i>EGTCUTTS, BEFA</i>)	Ungārija	ETSG	Teritoriālā apvienība
3.	Markes reģions (Itālija)	Itālija	SUT	Reģionālā pašvaldība
4.	<i>Agrupamento Europeu de Cooperação Territorial Galicia-Norte de Portugal</i>	Portugāle	ETSG	Teritoriālā apvienība
5.	Valensijas autonomā valdība, Transporta un loģistikas ģenerāldirektorāts	Spānija	SUT	Reģionālā pašvaldība
6.	<i>Consejo de camaras de comercio de la Comunidad Valenciana</i>	Spānija	vēl jāapstiprina	Reģionālā pašvaldība
7.	Lodzas pilsētas dome	Polija	SUT	Vietējā iestāde
8.	Štīrijas provinces pārvalde, Plānošanas departaments	Austrija	SUT	Reģionālā pašvaldība
9.	Galīcijas autonomā pašvaldība	Spānija	SUT	Reģionālā pašvaldība
10.	<i>Extremadura Assembly</i>	Spānija	SUT	Reģionāla pašvaldība
11.	Pomožes vojevodistes mērija	Polija	SUT	Reģionālā pašvaldība
12.	Vīnes pilsēta	Austrija	SUT	Vietējā pašvaldība
13.	<i>Governo Regional da Madeira</i>	Portugāle	vēl jāapstiprina (Parl. ir SUT dalībnieks)	Reģionālā pašvaldība
14.	<i>Brest Métropole Océane</i> pilsētas kopiena	Francija	vēl jāapstiprina	Vietējā pašvaldība
15.	Lietuvas Vietējo pašvaldību apvienība	Lietuva	SUT	Vietējā pašvaldība
16.	Eiropas Robežreģionu asociācija (ERRA)	Starptautiska	SUT	Teritoriālā apvienība
17.	<i>UTTS</i> ETSG	Ungārija	ETSG	Teritoriālā apvienība
18.	Skotijas Vietējo pašvaldību konvents	AK	SUT	Vietējā pašvaldība
19.	Perifēro piejūras reģionu konference <i>CPMR</i>)	Starptautiska	vēl jāapstiprina	Teritoriālā apvienība
20.	Valensijas reģionālā valdība	Spānija	SUT	Reģionālā pašvaldība
21.	<i>FEPORIS</i> — ar ostām saistītu pētījumu un sadarbības institūts	Spānija	vēl jāapstiprina	Citas sabiedriskas organizācijas
22.	Alikantes Ostas pārvalde	Spānija	vēl jāapstiprina	Citas sabiedriskas organizācijas
23.	Valensijas Ostas pārvalde	Spānija	vēl jāapstiprina	Citas sabiedriskas organizācijas
24.	Kastelonas Ostas pārvalde	Spānija	vēl jāapstiprina	Citas sabiedriskas organizācijas
25.	Bādenes-Virtembergas ministrija	Vācija	SUT	Reģionālā pašvaldība
26.	Dzelzceļu tīkls	AK	vēl jāapstiprina	Tematiskais tīkls

27.	Mursijas reģions, Sabiedrisko darbu un zemes izmantošanas plānošanas departaments: Ģenerālsēkretariāts/ Transporta un ostu ģenerāldirektorāts	Spānija	vēl jāapstiprina	Reģionālā pašvaldība
28.	Lielpolijas reģiona mērija	Polija	vēl jāapstiprina	Reģionālā pašvaldība
29.	Varmijas un Mazūrijas reģions	Polija	vēl jāapstiprina	Reģionālā pašvaldība
30.	ETSG <i>Eurometropolis</i>	Nīderlande	ETSG	Teritoriālā apvienība
31.	<i>Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes del Gobierno Vasco</i>	Spānija	SUT	Reģionālā pašvaldība