



Eiropas Savienības
Padome

Briselē, 2021. gada 4. jūnijā
(OR. en)

10537/20
ADD 1

Starpiestāžu lieta:
2018/0138(COD)

TRANS 375
CODEC 768

PADOMES PASKAIDROJUMA RAKSTA PROJEKTS

Temats: Padomes nostāja pirmajā lasījumā, lai pieņemtu EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVU par pasākumu racionalizēšanu ar mērķi veicināt Eiropas transporta tīkla ieviešanu
– Padomes paskaidrojuma raksta projekts

I. IEVADS

1. Komisija 2018. gada 17. maijā kā daļu no trešās paketes "Eiropa kustībā" Eiropas Parlamentam un Padomei iesniedza minēto priekšlikumu, ar kuru ir paredzēts panākt, ka Eiropas mobilitāte kļūtu drošāka, tīrāka, efektīvāka un pieejamāka. Priekšlikuma mērķis ir vienkāršot atļauju piešķiršanas noteikumus, lai veicinātu Eiropas transporta tīkla (*TEN-T*) pabeigšanu.
2. Eiropas Parlaments par šā dosjē vadošo komiteju iecēla Transporta un tūrisma komiteju (*TRAN*) un par referentu – *Dominique Riquet* kungu (*ALDE*, FR). Parlaments 2019. gada 13. februārī balsoja par ziņojumu un pieņēma savu nostāju pirmajā lasījumā.
3. Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja savu atzinumu pieņēma 2018. gada 17. oktobrī.
4. Reģionu komiteja savu atzinumu pieņēma 2019. gada 7. februārī.
5. Padomē šis priekšlikums vispirms tika apspriests Transporta jautājumu darba grupā – intermodālo pārvadājumu jautājumi un tīkli (no 2018. gada jūnijam līdz 2019. gada novembrim), un 2019. gada 2. decembra Padomes sanāksmē tika panākta vienošanās par vispārēju pieeju.
6. Pēc tam notika trīs neoficiāli dialogi (2020. gada 3. februārī, 18. maijā un 8. jūnijā), kuru rezultātā Padome un Eiropas Parlaments panāca vispārēju provizorisku vienošanos saskaņā ar pilnvarām, kuras Pastāvīgo pārstāvju komiteja bija atjaunojusi 2020. gada 3. jūnijā. Pastāvīgo pārstāvju komiteja 2020. gada 17. jūnijā apstiprināja galīgo kompromisa redakciju, par kuru bija panākta vienošanās 2020. gada 8. jūnija dialogā.

7. Eiropas Parlamenta TRAN komiteja minēto provizorisko kompromisa redakciju atbalstīja 2020. gada 14. jūlija balsojumā. Pēc tam *TRAN* komitejas priekšsēdētāja 2020. gada 16. jūlijā nosūtīja vēstuli Pastāvīgo pārstāvju komitejas priekšsēdētājam, kurā norādīja: ja Padomes nostāja pirmajā lasījumā saskanēs ar vispārējo provizorisko vienošanos, viņa plenārsēdē ieteiks Padomes nostāju bez grozījumiem pieņemt Parlamenta otrajā lasījumā – pēc tam, kad tekstu būs pārbaudījuši juristi lingvisti.

II. MĒRKIS

8. Direktīvas vispārējais mērķis ir vienkāršot atļauju piešķiršanas noteikumus, lai veicinātu Eiropas transporta tīkla (*TEN-T*) pabeigšanu. Tā mērķis ir arī viest lielāku skaidrību par procesiem, kas jāievēro projektu virzītājiem, jo īpaši attiecībā uz atļauju piešķiršanu, publisko iepirkumu un citām procedūrām.

III. PADOMES NOSTĀJA PIRMAJĀ LASĪJUMĀ – ANALĪZE

Procedūras konteksts

9. Balstoties uz Komisijas priekšlikumu, Parlaments un Padome risināja sarunas, lai uz Padomes pirmā lasījuma nostājas pamata panāktu agrīnu vienošanos otrajā lasījumā. Padomes nostājas projekta teksts pilnībā atbilst kompromisam, par kuru vienojušies abi likumdevēji.

Galveno jautājumu kopsavilkums

10. Padomes nostājā pirmajā lasījumā ir šādi galvenie elementi, par kuriem ir vienojušies abi likumdevēji.
11. Priekšlikuma juridiskā forma Abi likumdevēji ir vienojušies mainīt priekšlikuma juridisko formu no regulas uz direktīvu. Rezultātā dalībvalstis varēs elastīgāk veikt atļauju piešķiršanas procedūras un arī izmantot jau patlaban pastāvošās atļauju piešķiršanas procedūras.

12. Darbības joma Padomes nostāja pirmajā lasījumā paredz – lai nodrošinātu skaidrību un juridisko noteiktību, direktīvas pielikumā tiks ietverts projektu saraksts, kurā uzskaitīti pārrobežu savienojumi un trūkstošie savienojumi un kurš ir identisks sarakstam, kas ietverts Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta regulas pielikuma III daļas 1. iedaļā. Turklāt direktīva attieksies arī uz citiem projektiem pamattīkla koridoros, kuru kopējās izmaksas pārsniedz 300 miljonus EUR.
13. Izraudzītā iestāde Padomes nostājā pirmajā lasījumā ir definēta izraudzītās iestādes loma un atbildība, proti, tā būs galvenais informācijas kontaktpunkts projekta virzītājam un pēc pieprasījuma sniegs norādes par visu attiecīgo dokumentu un informācijas iesniegšanu. Šis noteikums paredz arī termiņu šīs iestādes izraudzīšanai, kas ir 24 mēneši pēc direktīvas stāšanās spēkā. Šajā pantā iekļauto izmaiņu mērķis ir dot iespēju dalībvalstīm šo noteikumu īstenot pietiekami elastīgi.
14. Atļauju piešķiršanas procedūras ilgums Abi likumdevēji ir vienojušies noteikt, ka atļauju piešķiršanas procedūras kopējais termiņš ir četri gadi. Turklāt pienācīgi pamatotos gadījumos šo termiņu var pagarināt divas reizes. Ar izmaiņām, ko ievieš ar Padomes nostāju, ir iecerēts nodrošināt pietiekamu elastību attiecībā uz atļauju piešķiršanas procedūras pabeigšanas termiņu, jo īpaši tāpēc, ka šīs direktīvas darbības jomā esošie transporta projekti ir sarežģīti un daudzveidīgi.
15. Atļauju piešķiršanas procedūras organizācija Padomes nostājā pirmajā lasījumā dažādie atļauju piešķiršanas procedūras posmi ir apvienoti vienā, un tas nozīmē, ka šī procedūra ir būtiski vienkāršota. Tajā pašā laikā šis noteikums dalībvalstīm ļauj četru gadu laikposmā noteikt dažādus posmus saskaņā ar saviem tiesību aktiem.
16. Transponēšana Tā kā ir mainīta priekšlikuma juridiskā forma, abi likumdevēji ir vienojušies, ka transponēšanas laikposma ilgums būs 24 mēneši pēc direktīvas stāšanās spēkā.

IV. NOBEIGUMS

17. Padomes nostājā ir uzsvērts Komisijas priekšlikuma galvenais mērķis, un tā pilnībā atbilst kompromisam, kas ar Komisijas atbalstu ir panākts neoficiālajās Padomes un Eiropas Parlamenta sarunās.

 18. Tāpēc Padome uzskata, ka tās nostāja pirmajā lasījumā līdzsvaroti atspoguļo sarunu iznākumu un ka tiklīdz šī direktīva tiks pieņemta, tā ievērojami veicinās atļauju piešķiršanas noteikumu vienkāršošanu un rezultātā tiks sekmēta Eiropas transporta tīkla (*TEN-T*) pabeigšana.
-