



Briselē, 2022. gada 13. maijā
(OR. fr)

8784/22

LIMITE

TRANS 265
CODEC 619

Starpiestāžu lieta:
2021/0420(COD)

ZIŅOJUMS

Sūtītājs: Padomes Ģenerālsekretariāts

Saņēmējs: Pastāvīgo pārstāvju komiteja/Padome

Iepr. dok. Nr.: ST 6840/1/22 REV 1
ST 7456/22
ST 7750/22
ST 7919/22

K-jas dok. Nr.: ST 15109/21

Temats: Priekšlikums – EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA par Savienības pamatnostādņem Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko groza Regulu (ES) 2021/1153 un Regulu (ES) Nr. 913/2010 un atceļ Regulu (ES) Nr. 1315/2013
- progresu ziņojums
- viedokļu apmaiņa

I. IEVADS

1. Komisija 2021. gada 14. decembrī iesniedza priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai par Savienības pamatnostādņem Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko groza Regulu (ES) 2021/1153 un Regulu (ES) Nr. 913/2010 un atceļ Regulu (ES) Nr. 1315/2013¹. Priekšlikums tika iesniegts kā daļa no četrus iniciatīvu kopuma, kuru mērķis ir modernizēt ES transporta sistēmu un atbalstīt pāreju uz tīrāku, videi nekaitīgāku un viedāku mobilitāti, uzlabojot dažus tās galvenos komponentus, piemēram, Eiropas transporta tīklu (*TEN-T*), intelektiskās transporta sistēmas, pārrobežu un tālsatiksmes dzelzceļa pārvadājumus un mobilitāti pilsētās.

¹ ST 15109/21.

2. Ar priekšlikumu pārskatīt *TEN-T* attīstības politiku ir paredzēts līdz 2050. gadam izveidot uzticamu, netraucētu un augstas kvalitātes Eiropas transporta tīklu, kas nodrošinātu ilgtspējīgu savienojamību visā Eiropas Savienībā bez fiziskiem pārrāvumiem, sastrēgumposmiem vai trūkstošiem savienojumiem. Ar minēto tīklu ir paredzēts veicināt Savienības ilgtspējīgas mobilitātes mērķu sasniegšanu, labu iekšējā tirgus darbību un ES ekonomisko, sociālo un teritoriālo kohēziju. Tīkls būtu jāizstrādā pakāpeniski pa posmiem, kā termiņus ierosinot 2030., 2040. un 2050. gadu.
3. Priekšlikuma četri galvenie mērķi ir šādi:
 - i) padarīt transportu videi nekaitīgāku, nodrošinot piemērotu infrastruktūras pamatu, lai mazinātu satiksmes pārslodzi un siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisijas un plašākā ziņā – transporta negatīvo ārējo ietekmi;
 - ii) veicināt netraucētu un efektīvu transportu, mudināt uz multimodalitāti un savstarpējo izmantojamību starp transporta veidiem un labāk integrēt pilsētu mezglus minētajā tīklā;
 - iii) palielināt *TEN-T* tīkla noturību pret klimata pārmaiņu un citu dabisku apdraudējumu vai cilvēka izraisītu katastrofu nelabvēlīgo ietekmi;
 - iv) uzlabot *TEN-T* pārvaldības instrumentu efektivitāti un *TEN-T* īstenošanas ziņošanas un uzraudzības instrumentus.

II. CITĀS IESTĀDĒS PAVEIKTAIS

4. Eiropas Parlaments par šo priekšlikumu atbildīgo komiteju ir iecēlis Transporta un tūrisma komiteju (*TRAN*). *Dominique Riquet* kungs (*Renew*, Francija) un *Barbara Thaler* kundze (*PPE*, Austrija) tika iecelti par līdzreferentiem.
5. Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja pieņēma atzinumu 2022. gada 23. martā. Reģionu komiteja atzinumu par priekšlikumu ir paredzējusi pieņemt 2022. gada oktobrī.

III. PADOMĒ PAVEIKTAIS

6. Priekšlikums un ietekmes novērtējums tika iesniegts Transporta jautājumu darba grupai – intermodālo pārvadājumu jautājumi un tīkli 2022. gada 6. un 13. janvārī, un pēc tam no 2022. gada janvāra līdz maijam panti tika sīki izskatīti. Tādējādi šā pusgada laikā priekšlikuma izskatīšanai tika veltītas aptuveni 15 darba grupas sanāksmes. Pēc tam, kad janvārī un februārī bija detalizēti izskatīta katra priekšlikuma nodaļa, prezidentvalsts sagatavoja vairākas piezīmes ar jautājumiem delegācijām par svarīgākajiem priekšlikuma aspektiem un lūdza dalībvalstis sniegt viedokļus par aplūkotajiem tematiem, lai veicinātu atsevišķu un kopēju izpratni par aktuālajiem jautājumiem.
7. Pēc tam prezidentvalsts izstrādāja vairākus kompromisa priekšlikumus², kas aptver būtiskas priekšlikuma daļas, cenšoties ņemt vērā lielāko daļu komentāru, ko bija pādušas dalībvalstis.

IV. GALVENIE JAUTĀJUMI UN SASNIEGTAIS

Vispārīgas piezīmes

8. Kopumā delegācijas pauda gandarījumu par regulas pārskatīšanu, jo tā dod iespēju veicināt ilgtspējīgas, efektīvas un noturīgas Eiropas vienotās transporta telpas izveidi. Tāpat tika atbalstīts arī priekšlikums attīstīt vai modernizēt šo tīklu trīs posmos (2030., 2040. un 2050. gadā – attiecīgi pamattīklam, paplašinātajam pamattīklam un visaptverošajam tīklam).
9. Turklāt atzinīgi tika vērtēts arī priekšlikums dzelzceļa kravu pārvadājumu koridorus saskaņot ar pamattīkla koridoriem, lai izveidotu Eiropas transporta koridorus.

² ST 6840/1/22 REV 1.
ST 7456/22.
ST 7750/22.
ST 7919/22.

10. Vairākas delegācijas uzsvēra, ka *TEN-T* priekšlikums ietver mijiedarbību ar citiem priekšlikumiem transporta politikas jomā, jo īpaši ar *AFIR* regulu un ITS direktīvu, un uzsvēra, ka ir svarīgi saglabāt labu saskaņotību ar šiem priekšlikumiem.
11. Kopumā delegācijas atzīmēja, ka priekšlikums ievērojami palielina prasību līmeni, kas jāsasniedz visam tīklam, un ka tā galvenais mērķis ir izveidot vienotu, ļoti efektīvu un pilnībā sadarbspējīgu infrastruktūru, lai veicinātu dekarbonizāciju un multimodalitāti. Lai to panāktu, priekšlikumā cita starpā ir paredzēts, ka vairums no kravas dzelzceļa infrastruktūrām noteiktajām prasībām, kas pašlaik ir piemērojamas pamattīklam, būtu jāattiecinā arī uz jauno paplašināto pamattīklu un visaptverošo tīklu, tostarp pēdējās jūdzes savienojumiem. Turklāt Komisija ierosina, ka dažu pienākumu īstenošana būtu jāpaātrina salīdzinājumā ar pašreizējo regulu. Lai gan dalībvalstis visumā neapšaubīja augstāku prasību principu, daudzas uzsvēra, ka šīm prasībām arī turpmāk vajadzētu būt samērīgām un pielāgotām gaidāmajām satiksmes funkcijām un līmeņiem. Šajā sakarā tika paustas īpašas bažas par pieaugošajām prasībām attiecībā uz paplašināto pamattīklu un visaptverošo tīklu.
12. Turklāt vairākas dalībvalstis norādīja, ka *TEN-T* tīkla turpmākai attīstībai, tostarp jaunu prasību piemērošanai un konkrētu termiņu saīsināšanai, ir vajadzīgi ievērojami dalībvalstu ieguldījumi. Komisija lēš, ka laikā līdz 2050. gadam saskaņā ar pašreizējo regulu šīs investīcijas būs 50 miljardi EUR gadā un pārskatīšanas rezultātā – vēl papildu 16 miljardi EUR katru gadu. Tāpēc vairākas dalībvalstis uzsvēra, cik svarīgi ir apzināties realitāti, ņemot vērā to finansiālās spējas un vajadzību pēc atbalsta šajos centienos, – nodrošinot pienācīgus finanšu resursus, kas pārsniedz pašreizējo daudzgadu finanšu shēmu, tostarp projektiem, kas saistīti ar *TEN-T* paplašināto pamattīklu un visaptverošo tīklu.

Piezīmes par konkrētiem jautājumiem

13. **Vispārīgie principi un vispārīgie noteikumi** (I un II nodaļa): Prezidentvalsts ir sagatavojusi divus kompromisa priekšlikumus, kuros, saglabājot Komisijas priekšlikuma vispārējo loģiku un vērienu, ir mēģināts precizēt un noskaidrot dažus aspektus un ņemt vērā lielāko daļu no dalībvalstu paustajām bažām, no kurām viena no svarīgākajām ir klauzulas par projektu gatavību atjaunošana, juridisko procedūru ievērošana un finanšu resursu pieejamība, neskarot dalībvalstu finansiālās saistības. Ar pēdējo kompromisa tekstu ieviestās izmaiņas (ST 6840/1/22 REV 1) saņēma salīdzinoši plašu delegāciju atbalstu.
14. **Noteikumi par īpašajām prasībām katram transporta veidam** (III nodaļa): Priekšlikuma III nodaļas panti ir būtiski, jo tajos ir noteiktas īpašas prasības katram transporta veidam, kā arī multimodāliem kravas termināļiem un pilsētu mezgliem.
- (i) **Dzelzceļa transporta infrastruktūra**: Dzelzceļa transporta būtiskā nozīme Eiropas ilgtspējīgas transporta politikas mērķu sasniegšanā ir plaši atzīta gan kravu, gan pasažieru pārvadājumu jomā. Tajā pašā laikā jautājumus un bažas radīja jaunu prasību pievienošana, piemēram, P400 gabarīts, tādu vilcienu ekspluatācija, kuru garums ir vismaz 740 m kravas vilcieniem visā tīklā, minimālais ātrums 160 km/h pasažieru pārvadājumu līnijām pamattīklā un paplašinātajā pamattīklā, *ERTMS* izvēršanas paātrināšana kopā ar B klases signalizācijas sistēmu demontāžu visā tīklā un prasību attiecināšana uz visiem pēdējās jūdzes savienojumiem. Lai īstenotu šīs prasības, būs vajadzīgi ļoti lieli ieguldījumi un ievērojama iejaukšanās esošajās un pat nesen pabeigtajās dzelzceļa līnijās. Šie noteikumi nākotnē būs jāizskata sīkāk.

- (ii) **Autotransporta infrastruktūra:** Lai uzlabotu ceļu satiksmes drošību, priekšlikumā cita starpā ir paredzēts attiecībā uz visaptverošo tīklu noteikt pienākumu ierīkot atdalītas brauktuves, bez viena līmeņa krustojumiem un bez piekļuves īpašumiem, kuri ar to robežojas. Šis noteikums radīja jautājumus dalībvalstīm, dažas uzsvēra tā nesamērīgumu zināmos apstākļos un atgādināja, ka infrastruktūra ir tikai viens no faktoriem, kas veicina ceļu satiksmes drošību.
- (iii) **Gaisa transporta infrastruktūra:** Dalībvalstis kopumā piekrita mērķim uzlabot lidostu savienojamību, izmantojot dzelzceļa transporta pakalpojumus. Tomēr mērķis attiecīgi līdz 2030. un 2050. gadam savienot visas pamattīkla lidostas un visaptverošā tīkla galvenās lidostas ar tālsatiksmes dzelzceļa tīklu dažām valstīm šķita ļoti vērienīgs un grūti sasniedzams. Šā iemesla dēļ vairākas delegācijas lūdza pagarināt un precizēt atbrīvojumus, savukārt dažas ierosināja, ka būtu jāņem vērā tīra kolektīvā transporta pakalpojumi kā iespējama alternatīva dzelzceļa savienojumam tieši lidostā.
- (iv) **Iekšējo ūdensceļu transporta infrastruktūra:** Lai gan iekšējo ūdensceļu transporta pilnveidošanas princips tika plaši atbalstīts, dalībvalstu pienākums vismaz noteiktos gada laikposmos nodrošināt kuģojama kanāla dziļumu vismaz 2,5 m un minimālo augstumu zem tiltiem vismaz 5,25 m noteiktos atsaucēs līmeņos – ir radījis šaubas par tā interpretāciju. Dažas delegācijas arī pauda uzskatu, ka Komisijai piešķirtās īstenošanas pilnvaras ir pārāk plašas un būtu jāierobežo. Šie noteikumi nākotnē būs jāizskata sīkāk.
- (v) **Jūras transporta infrastruktūra:** Dalībvalstis kopumā ļoti atzinīgi novērtēja Eiropas jūras telpas (*EMS*) koncepciju, kā arī to, ka tiek iekļauti tuvsatiksmes kuģošanas savienojumi starp vienas un tās pašas dalībvalsts ostām. Dažas dalībvalstis ir paudušas bažas par pienākumu savienot visaptverošā tīkla jūras ostas ar dzelzceļa infrastruktūrām, jo tas dažos gadījumos varētu radīt lielus ieguldījumus.

- (vi) **Multimodāli kravas termināli:** Kopumā tika uzskatīts, ka multimodālie termināli ir ļoti svarīgi labākai transporta veidu integrācijai un pārejai uz efektīvāku un ilgtspējīgāku transportu. Tomēr, lai gan visumā tika atbalstīts princips par palīdzību un atbalstu šādu termināļu izvietojumā, vairākas delegācijas pauda bažas par dalībvalstu pienākumu līdz 2040. gadam nodrošināt multimodāla kravas termināļa klātbūtni katrā pilsētas mezglā. Daudzas no tām norādīja, ka multimodālos kravas termināļus galvenokārt ir attīstījuši un ekspluatē privāti uzņēmumi, kuriem nav līgumiskas vai juridiskas saiknes ar valsts iestādēm. Tādēļ tās apšaubīja to, ka stingrie pienākumi attiektos uz dalībvalstīm.
- (vii) **Pilsētu mezgli:** Kopumā tika atbalstīts mērķis vairāk ņemt vērā pilsētu mezglus tīklā, lai jo īpaši uzlabotu pēdējās jūdzes savienojumus, un tika atzīta ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānu (IPMP) nozīme pilsētu ilgtspējīgas attīstības sasniegšanā. Tajā pašā laikā vairākas dalībvalstis par būtisku problēmu norādīja prasības par IPMP izstrādi un datu pārraudzības ieviešanu līdz 2025. gada 31. decembrim, kā arī prasību izveidot multimodālus kravas termināļus, lai apkalpotu pilsētu mezglus. Turklāt vairākas dalībvalstis uzsvēra, ka ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošana ir vietējo pašvaldību kompetencē un ka tādēļ būtu jāpiemēro subsidiaritātes princips.

15. **Noteikumi par viedu un noturīgu transportu (IV nodaļa):** Attiecībā uz infrastruktūru noturību delegācijas vienojās, ka ir svarīgi pilnībā ņemt vērā šo uzdevumu, un vienlaikus atzina, ka, paturot prātā kopīgu interešu projektu daudzveidību, no kuriem dažiem ir privāti attīstītāji vai vietējās iestādes, dalībvalstis diez vai var uzņemties vienīgo atbildību par šo jautājumu. Vairākas delegācijas vēlētos, lai tiktu precizētas papildu prasības klimatnoturības jomā, lai projektiem nodrošinātu juridisko noteiktību.

Attiecībā uz infrastruktūru uzturēšanu lielākā daļa delegāciju atzina tās izšķirošo nozīmi, lai saglabātu augsta līmeņa pakalpojumus un drošību *TEN-T* infrastruktūrās, taču uzskatīja, ka noteikumi uzliek dalībvalstīm vairākus jaunus pienākumus, kas būtiski ietekmētu infrastruktūru uzturēšanas plānošanu un izmaksas, jo pašlaik dalībvalstis vienīgās uzņemas par to atbildību un nodrošina tam finansējumu.

Šajā darba posmā netika izskatīts pants par riskiem drošībai vai sabiedriskajai kārtībai.

16. **Eiropas transporta koridoru instrumentu un horizontālo prioritāšu īstenošana –**

Pārvaldība (V nodaļa): Dalībvalstis kopumā atbalstīja Eiropas koordinatoru darbību, jo īpaši to uzdevumu būt neitrāliem veicinātājiem *TEN-T* tīkla īstenošanā, un atbalstīja viņu darbības paplašināšanu. Tomēr vairākas dalībvalstis uzskatīja, ka daži no ierosinātajiem uzdevumiem ievērojami pārsniedz šo lomu un varētu radīt pārslodzi koordinatoriem. Tās jo īpaši uzskatīja, ka būtu jāizvairās no tā, ka koordinators ir pārāk iesaistīts darbības aspektos un ka būtu skaidri jāprecizē pienākumu sadale ar dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoru pārvaldības struktūrām.

Turklāt ievērojams skaits delegāciju iebilda pret noteikumu, kas pilnvaro Komisiju pieņemt īstenošanas aktus attiecībā uz katru Eiropas transporta koridoru darba plānu un abām horizontālajām prioritātēm, jo tās apšaubā tā pievienoto vērtību, baidās, ka tas ir apgrūtinājoši, un apšaubā kārtību, kādā izvēlas saistošus starpposma mērķus, jo prioritāšu noteikšana un infrastruktūras projektu plānošana kādā dalībvalstī – saskaņā ar Savienības pamatnostādņem – ir valsts kompetencē.

17. **Kopīgi noteikumi** (VI nodaļa): Atzīstot ziņošanas nozīmi, vairākas dalībvalstis pauda bažas par pieaugošo pienākumu skaitu attiecībā uz datu nosūtīšanu un aicināja pārmērīgi nepalielināt administratīvo slogu, piemēram, īstenojot principu “informēt tikai vienreiz”.

Attiecībā uz pienākumu saskaņot valstu plānus ar Savienības transporta politiku delegācijas atzina, ka ir svarīgi, lai valstu plāni būtu saskaņoti ar Savienības līmenī uzņemtajām saistībām. Tās arī uzsvēra, ka šiem plāniem bieži vien vajadzētu būt ar plašāku tvērumu un būtu jāpievēršas perspektīvā Eiropas, valstu un vietējiem jautājumiem. Turklāt vairākas valstis norādīja, ka būs grūti ievērot ierosinātos paziņošanas termiņus, lai apspriestos ar Komisiju par saviem ierosinātajiem plāniem pirms to pieņemšanas. Visbeidzot, vēl ir detalizēti jāizskata pants par grozījumiem Regulā (ES) Nr. 913/2010.

Citi jautājumi

18. **Atbrīvojumi**: Priekšlikumā ir paredzēts, ka var pieprasīt atbrīvojumus no konkrētām prasībām – pienācīgi pamatotos gadījumos un ar konkrētiem nosacījumiem, tostarp katras situācijas īpašu sociālekonomisko analīzi. Atbrīvojumus piešķirtu Komisija, izmantojot īstenošanas aktus.

Atzinīgi vērtējot to, ka vienmēr ir iespējams pieprasīt atkāpes, dalībvalstis uzskata, ka ierosinātā procedūra varētu izrādīties apgrūtināša, jo īpaši *TEN-T* tīkla daudzveidības un darbības jomas un sagaidāmo prasību augstā līmeņa dēļ. Efektivitātes un paredzamības labad un lai samazinātu administratīvo slogu gan Komisijai, gan ieinteresētajām personām, vairākas dalībvalstis ir ierosinājušas izveidot plašāku un vispārīgāku atbrīvojuma režīmu, kas attiektos uz attiecīgajiem priekšlikuma noteikumiem.

19. **Kartes:** Vairākas dalībvalstis iesniedza rakstiskas piezīmes par priekšlikumam pievienotajām kartēm, kas vēl nav apspriestas. Prezidentvalsts plāno jūnijā tās apspriest ar attiecīgajām dalībvalstīm, iesaistot nākamo prezidentvalsti, lai nodrošinātu darba nepārtrauktību.

V. SECINĀJUMS

Prezidentvalsts uzskata, ka attiecībā uz priekšlikumu ir gūti būtiski panākumi un ka paveiktais darbs ir stabils pamats turpmākam darbam Padomē.

Gatavojoties TTE padomes 2022. gada 2. jūnija sanāksmei, ministri tiek aicināti ņemt vērā progresa ziņojumu un apmainīties viedokļiem par diviem jautājumiem, kas izklāstīti šā ziņojuma pielikumā.

Kā liecina progresa ziņojums, Padomē notikušās tehniskās diskusijas ir devušas iespēju virzīties uz vienotu izpratni par aktuālajiem jautājumiem. Lai gūtu turpmākus panākumus ceļā uz Padomes kopējo nostāju, prezidentvalsts aicina ministrus paust viedokļus par turpmāk minētajiem jautājumiem (ierobežojot uzstāšanos līdz 3 minūšu ilgumam).

1. Par kādiem svarīgiem elementiem Jūs vēlētos izteikties attiecībā uz Komisijas priekšlikuma piecām transversālajām nodaļām (I, II, IV, V, VI) un attiecībā uz virzienu darbā, kas līdz šim paveikts saistībā ar šīm piecām nodaļām?
2. III nodaļā ir noteiktas īpašas prasības katram transporta veidam, kā arī pilsētu mezgļiem un multimodāliem kravas termināļiem. Kāds ir Jūsu viedoklis par pieeju, ko Komisija ierosinājusi attiecībā uz šo nodaļu?