EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 17.5.2018
COM(2018) 277 final

2018/0138 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA

par pasākumu racionalizēšanu ar mērķi veicināt Eiropas transporta tīkla ieviešanu

{SEC(2018) 228 final} - {SWD(2018) 178 final} - {SWD(2018) 179 final}

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

• Priekšlikuma pamatojums un mērķi

Tehnoloģijas pārmaiņas skar visas sabiedrības un ekonomikas daļas un pārveido ES iedzīvotāju dzīvi. Transports šajā ziņā nav izņēmums. Jaunas tehnoloģijas krasi maina situāciju mobilitātes jomā. Ņemot vērā šos apstākļus, ES un tās nozarēm ir jāizpilda sarežģīts uzdevums, proti, jākļūst par pasaules līderi inovācijā, digitalizācijā un dekarbonizācijā. Tāpēc Komisija ir pieņēmusi visaptverošu pieeju, lai nodrošinātu, ka ES mobilitātes politikā ir atspoguļotas šīs politikas prioritātes, kas strukturētas kā trīs mobilitātes paketes "Eiropa kustībā".

Ievērojot Mazemisiju mobilitātes stratēģiju, Komisija pieņēma divas mobilitātes paketes 2017. gada maijā un novembrī. Minētajās paketēs ir izklāstīta pozitīvi orientēta darba programma Mazemisiju mobilitātes stratēģijas īstenošanai un vienmērīgas pārejas uz tīru, konkurētspējīgu un savienotu mobilitāti visiem nodrošināšanai. Eiropas Parlamentam un Padomei būtu jānodrošina šo priekšlikumu ātra pieņemšana.

Šī iniciatīva ir daļa no trešās paketes "Eiropa kustībā", ar ko tiek īstenota jaunā 2017. gada septembra rūpniecības politikas stratēģija, un tā ir paredzēta, lai noslēgtu procesu, kas sniedz Eiropai iespēju maksimāli izmantot mobilitātes modernizācijas sniegtās priekšrocības. Ir būtiski, lai nākotnes mobilitātes sistēma būtu droša, tīra un efektīva visiem ES iedzīvotājiem. Mērķis ir panākt, ka Eiropas mobilitāte kļūst drošāka un pieejamāka, Eiropas rūpniecība kļūst konkurētspējīgāka, Eiropas darbvietas kļūst drošākas un Eiropa kļūst tīrāka un labāk pielāgojas vajadzībai vērsties pret klimata pārmaiņām. Lai tas būtu iespējams, būs vajadzīga ES, dalībvalstu un ieinteresēto personu pilnvērtīga iesaistīšanās, jo īpaši ieguldījumu stiprināšanā transporta infrastruktūras jomā.

Ekonomikas izaugsmes stimulēšana un ieguldījumu palielināšana reālajā ekonomikā ir Komisijas prioritāšu centrā. Investīciju plānam Eiropai[1], ar kuru šis visaptverošais mērķis tiek pārvērsts darbībā, ir trīs mērķi, proti, mobilizēt finansējumu reālajai ekonomikai, nodrošināt pamanāmību un tehnisko palīdzību ieguldījumu projektiem un uzlabot ieguldījumu tiesisko regulējumu.

Ieguldījumi transporta infrastruktūrā būtiski veicina šo mērķu sasniegšanu. Paredzams, ka jo īpaši Eiropas transporta tīkla (*TEN-T*) pamattīkla un tā koridoru pabeigšana radīs papildu ienākumu EUR 4500 miljardu jeb 1,8 % no ES IKP apmērā un nodrošinās 13 miljonus darba gadu līdz 2030. gadam[2]. Tiek lēsts, ka *TEN-T* pamattīkla pabeigšanai vajadzīgo ieguldījumu apmērs ir aptuveni EUR 500 miljardu laikposmā no 2021. gada līdz 2030. gadam un sasniedz aptuveni EUR 1500 miljardus, ja pieskaita ieguldījumus *TEN-T* visaptverošajā tīklā un citus ieguldījumus transporta jomā[3].

---

1 COM(2014) 903 *final*.

2 "Delivering TEN-T, Facts & Figures" ("*TEN-T* īstenošana. Fakti un skaitļi"), https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/delivering_ten_t.pdf, 2017. gada septembris.

3 Pamatojoties uz informāciju, kas saņemta no dalībvalstīm 2017. gada maijā. Pamattīkla koridoru (*CNC*) darba plāni un tos pamatojošie pētījumi ir pieejami vietnē https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/downloads_en.

Pieredze liecina, ka *TEN-T* pamattīkla projektu īstenošanu ietekmē sarežģītas administratīvās procedūras un regulatīvā nenoteiktība, kas var palielināt izmaksas un veicināt kavēšanos[4].

Nesen atjauninātajā *H. Christophersen, K. Bodewig* un *C. Secchi* rīcības plānā[5] "Making the best use of new financial schemes for European transport infrastructure projects" ("Kā vislabāk izmantot jaunas finanšu shēmas Eiropas transporta infrastruktūras projektiem") (2015. gads) administratīvo atļauju, atļauju piešķiršanas noteikumu un citu regulatīvo procedūru vienkāršošana tika norādīta kā viens no ieteikumiem *TEN-T* pabeigšanas veicināšanai. Ar šo rīcības plānu iepazīstināja *TEN-T* Eiropas koordinatori *K. Bodewig* un *C. Secchi*, kā arī bijušais priekšsēdētāja vietnieks *H. Christophersen*.

TEN-T lietpratīga pabeigšana ir būtiska vienotā tirgus darbībai, transporta digitalizācijai un pārejai uz mazoglekļa mobilitāti[6]. Savos nesenajos paziņojumos Komisija uzsvēra vajadzību mobilizēt privātos ieguldījumus nozarēs, kuras ir kritiski svarīgas ES nākotnei[7] un kurās joprojām ir tirgus nepilnības[8]. Tā arī atgādināja, ka pārrobežu un ilgtspējīgs transports un *TEN-T* infrastruktūra ir kritiski svarīgi ES virzībai uz mazoglekļa un resursefektīvu ekonomiku[9].

Atbalstošas normatīvās vides radīšana un efektīvu procedūru ieviešana ir uzdevums, kas jāizpilda ne tikai Eiropas līmenī. Arī G7 valstis, jo īpaši ministru deklarācijā, kas pieņemta G7 valstu satiksmes ministru sanāksmē, kura notika Kaljāri 2017. gada jūnijā, ir atzinušas regulējuma sarežģītību, kas ietekmē atļauju piešķiršanas procedūru efektivitāti. Deklarācijā bija uzsvērts, ka ir svarīgi palielināt infrastruktūras projektu atzīšanu sabiedrībā, nodrošināt efektīvas administratīvās procedūras un racionalizēt normatīvo vidi[10]. Arī ES dalībvalstis ir pielikušas pūles, lai racionalizētu procedūras valsts līmenī[11].

Šīs iniciatīvas mērķis ir mazināt kavēšanos *TEN-T* infrastruktūras projektu īstenošanā. Tā paredz maksimālu trīs gadu termiņu visam atļauju piešķiršanas procesam. Tās mērķis ir arī

---

4 Tas attiecas arī uz iepriekš noteiktajiem 30 *TEN-T* prioritārajiem projektiem. Vairāki no tiem ir pabeigti, bet daži vēl tiek īstenoti, un pieredze saistībā ar prioritārajiem projektiem arī liecina, ka vairāku projektu izpildi (piemēram, PP17, PP18/30, PP24) ir ietekmējušas arī ar atļauju piešķiršanas procedūrām saistītas problēmas; "Implementation of the Priority Projects" ("Prioritāro projektu īstenošana"), 2012. gada novembris; Mobilitātes un transporta ĢD, pamatojoties uz datiem no dalībvalstīm, https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/infrastructure/ten-t-policy/priority-projects/doc/pp_report_nov2012.pdf.

5 Bijušais Komisijas priekšsēdētāja vietnieks *H. Christophersen*, profesors, Eiropas koordinators *K. Bodewig*, profesors, Eiropas koordinators *C. Secchi* rīcības plānā "Making the best use of new financial schemes for European transport infrastructure projects" ("*CBS* ziņojums"), 2015. gada jūnijs, pieejams vietnē http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/doc/2015_06_03_cbs_action_plan_final.pdf. Progresa ziņojums par rīcības plānu "Making the best use of new financial schemes for European transport infrastructure projects", 2018. gada janvāris, https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/cbs2_report_final.pdf (turpmāk "*CBS* progresa ziņojums").

6 Secinājumos, kas pieņemti 2017. gada 5. decembrī, Padome atkārtoti pauda savu stingro apņemšanos īstenot *TEN-T* un vajadzību turpināt šo politiku, lai palielinātu ieguldījumus transportā un veicinātu vispārējo mērķu sasniegšanu, jo īpaši attiecībā uz rīcību klimata politikas jomā. 15425/17 TRANS 541.

7 COM(2016) 359 *final*.

8 "The Results and Efficiency of Railway Infrastructure Financing within the European Union" ("Dzelzceļa infrastruktūras finansēšanas rezultāti un efektivitāte Eiropas Savienībā"), pētījums Eiropas Parlamentam, 2015. gada oktobris.

9 COM(2016)501 *final*.

10 http://www.g7italy.it/sites/default/files/documents/Final%20Declaration_0.pdf.

11 Vācijas stratēģija plānošanas procesa paātrināšanai: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/innovationsforum-planungsbeschleunigung-abschlussbericht.pdf?__blob=publicationFile.

viest lielāku skaidrību par procesiem, kas jāievēro projektu virzītājiem, jo īpaši attiecībā uz atļauju piešķiršanu, publisko iepirkumu un citām procedūrām.

Šī iniciatīva aizsargā tiesu iestāžu pieejamību attiecībā uz *TEN-T* infrastruktūras projektu īstenošanu. Tā neskar administratīvās pārsūdzības procedūras un tiesiskās aizsardzības līdzekļus, ko var izmantot tiesā. Tomēr dalībvalstis var noteikt īpašus procesuālus noteikumus, piemēram, par ļaunprātīgi vai ļaunticīgi iesniegta argumenta nepieņemamību, kas ir atbilstoši mehānismi tiesvedības efektivitātes nodrošināšanai. Pārrobežu projektos ir īpašas grūtības publiskā iepirkuma rīkošanā, kuras izraisa vajadzība piemērot dažādus tiesību aktu kopumus, kā to uzsvērušas ieinteresētās personas. Tas palielina projektu sarežģītību un rada izmaksas. Šīs iniciatīvas mērķis ir paredzēt iespēju sistemātiski piemērot vienu vienīgu satvaru kopēja subjekta īstenotu pārrobežu projektu gadījumā, ja vien iesaistītās dalībvalstis nenolemj citādi. Tas atbilst mērķiem, kas izklāstīti nesen pieņemtajā paziņojumā par izaugsmes un kohēzijas veicināšanu ES pierobežas reģionos[12].

Tiek uzskatīts, ka šī iniciatīva ne tikai palielinās ieguldījumus un piesaistīs privāto kapitālu infrastruktūrai ar lielu ES pievienoto vērtību, bet arī sniegs lielāku skaidrību iedzīvotājiem un pilsoniskajai sabiedrībai, nostiprinot pārredzamības satvaru viņu iesaistei *TEN-T* projektu plānošanā.

Paredzamie konkrētie ieguvumi ir šādi:

- laika ietaupījums — paredzams, ka atļauju piešķiršanas procedūras ilgs ne vairāk kā trīs gadus, kas ir būtisks uzlabojums salīdzinājumā ar pašreizējo situāciju;
- lietotāja izmaksu ietaupījums — vairāk nekā EUR 5 miljardi;
- ieguldījumi — 84 % no kopējiem ieguldījumiem *TEN-T* pamattīklā tiks pārnesti uz laiku pirms 2025. gada;
- transporta ārējās ietekmes samazinājums — EUR 700 miljonu ietaupījums, ko radīs CO_2 emisiju samazinājums, trokšņa vājināšana, gaisa piesārņojuma, satiksmes pārslodzes un negadījumu skaita samazinājums. Tiek lēsts, ka laikposmā no 2018. gada līdz 2030. gadam aiztaupītais CO_2 emisiju apjoms būs 2686 tūkstoši tonnu;
- administratīvās izmaksas — EUR 150 miljonu neto ietaupījums projektu virzītājiem un publiskajām iestādēm.

- **Atbilstība spēkā esošajiem noteikumiem šajā politikas jomā**

Pašlaik nav īpašu noteikumu par atļauju piešķiršanas un regulatīvajām procedūrām *TEN-T* jomā. Tomēr līdzīgi noteikumi ir piemērojami Eiropas enerģētikas tīkla (*TEN-E*) jomā[13].

- **Atbilstība pārējiem ES politikas virzieniem**

Šīs iniciatīvas mērķi atbilst attiecīgajiem Savienības politikas virzieniem transporta, vienotā tirgus un citās jomās. Iniciatīva veicina ieguldījumu stimulēšanu un darbvietu radīšanu, racionalizējot ieguldījumus reālajā ekonomikā.

---

12 COM(2017) 534 *final.*

13 Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 17. aprīļa Regula (ES) Nr. 347/2013, ar ko nosaka Eiropas energoinfrastruktūras pamatnostādnes un atceļ Lēmumu Nr. 1364/2006/EK, groza Regulu (EK) Nr. 713/2009, Regulu (EK) Nr. 714/2009 un Regulu (EK) Nr. 715/2009 (OV L 115, 25.4.2013., 39. lpp.).

TEN-T pabeigšana ļaus izveidot padziļinātu un taisnīgāku iekšējo tirgu, jo *TEN-T* mērķis ir fiziski savienot dalībvalstis, un tas rada skaidru pievienoto vērtību Savienībai, jo ir vērsts uz pārrobežu savienojumiem.

2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE

• Juridiskais pamats

Šā priekšlikuma juridiskais pamats ir Līguma par Eiropas Savienības darbību 172. pants.

• Subsidiaritāte (neekskluzīvas kompetences gadījumā)

Tā kā *TEN-T* tiek attīstīts koordinētā veidā, lai atbalstītu transporta plūsmas vienotajā Eiropas tirgū un ekonomisko, sociālo un teritoriālo kohēziju Savienībā, ir vajadzīga rīcība Savienības līmenī. Atļauju piešķiršanas procedūras dalībvalstīs būtiski atšķiras, proti, atšķiras gan vajadzīgo atļauju skaits, gan pieņemamie lēmumi; tas, savukārt, apgrūtina tīkla attīstības sinhronizēšanu. *TEN-T* tīkls nevar pienācīgi darboties kā veselums un nevar piedāvāt savas priekšrocības Savienības līmenī, kamēr nav pabeigti visi tā elementi.

• Proporcionalitāte

Priekšlikums ir saskaņā ar proporcionalitātes principu. Tas atbilst Līguma par Eiropas Savienības darbību 170. pantā definētajam darbības laukam Eiropas transporta tīkla jomā.

Šajā priekšlikumā paredzētie pasākumi attiecas tikai uz transporta infrastruktūras Eiropas dimensiju.

Regula būtu iedarbīgs instruments, jo pēc pieņemšanas tā būtu tieši piemērojama dalībvalstu tiesiskajā kārtībā un nebūtu vajadzīgs transponēšanas termiņš, pirms tā stājas pilnā spēkā. Tas atbilst mērķim novērst neatbilstības, kas izriet no direktīvu transponēšanas, un virzīt tālāk projektu sagatavošanas un apstiprināšanas procedūras.

3. APSPRIEŠANĀS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMU REZULTĀTI

• Normatīvā atbilstība un vienkāršošana

TEN-T politika tika būtiski pastiprināta 2013. gadā, pieņemot jaunu regulu, kurā tika noteikta holistiska stratēģija, pieņemot, ka pamattīkls tiks izveidots līdz 2030. gadam un visaptverošais tīkls līdz 2050. gadam. Tomēr *TEN-T* politika pastāv jau 25 gadus, un pašreizējā *TEN-T* satvara sagatavošanas laikā jau bija pierādījumi par kavēšanās esību un ietekmi atļauju piešķiršanas un citās regulatīvās procedūrās. Sākotnēji bija plānoti vienkāršošanas pasākumi *TEN-T* satvaram, tomēr galu galā tie tika atzīti par priekšlaicīgiem vairāku faktoru dēļ. Proti, pārstrādātajā *TEN-T* satvarā jau bija ietverts vērienīgs jauninājumu kopums, jo īpaši saistībā ar jauna finansēšanas instrumenta — Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta — izveidi.

Tādējādi pašreizējā Regula (ES) Nr. 1315/2013 neparedz īpašus risinājumus attiecībā uz atļauju piešķiršanas procedūrām, atšķirībā no Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 17. aprīļa Regulas (ES) Nr. 347/2013, ar ko nosaka Eiropas energoinfrastruktūras

pamatnostādnes[14]. Tāpēc šo iniciatīvu nevarēja izstrādāt kā *REFIT* programmas daļu, tomēr tās izstrādē tika ņemta vērā saistībā ar *TEN-E* gūtā pieredze.

- **Apspriešanās, datu vākšana un ekspertu atzinumu izmantošana**

Apspriešanās cita starpā ietvēra šādus pasākumus:

(1) no 2017. gada 1. augusta līdz 9. novembrim 13 nedēļas notika atklāta sabiedriskā apspriešana internetā. No 23 dažādām dalībvalstīm kopā tika saņemtas 99 atbildes, kas ir 94 % no visām atbildēm. Reģionālās, vietējās vai pašvaldību iestādes (20 %), projektu virzītāji (19 %) un rūpnieciskās, darījumdarbības vai nozaru asociācijas (20 %) bija visvairāk pārstāvētās organizācijas; nākamās visvairāk pārstāvētās organizācijas bija valstu valdības (16 %);

(2) par iniciatīvas jomām atbildīgie Komisijas dienesti kopīgi organizēja vairākus darbseminārus, t. i., publiskā iepirkuma jomā (2017. gada 15. jūnijā), valsts atbalsta un finansējuma jomā (2017. gada 21. septembrī) un ietekmes uz vidi novērtējumu un atļauju piešķiršanas jomā (2017. gada 17. oktobrī);

(3) no 2017. gada 6. decembra līdz 2018. gada 17. janvārim notika ieinteresēto personu intervēšana saistībā ar ietekmes novērtējumu;

(4) iepriekšējās priekšizpētes ietvaros notika apspriešanās pasākumi, ko papildināja atklāta sabiedriska apspriešana, kura norisinājās 12 nedēļas, kā arī specializēti darbsemināri;

(5) sākotnējā ietekmes novērtējumā, kas tika publicēts Komisijas tīmekļa vietnē 2017. gada jūnijā, tika ietverts atgriezeniskās saites mehānisms.

Iniciatīva tika apspriesta arī ministru līmenī divos pasākumos, kuros pārrunāja vēl citus ar *TEN-T* attīstīšanu un finansēšanu saistītus jautājumus, proti, Reģionālajā transporta ieguldījumu konferencē 2017. gada 23. martā Sofijā un neformālajā satiksmes ministru padomē 2017. gada 21. septembrī Tallinā.

Kopsavilkums par saņemto informāciju un rezultātu izmantošanu

Notika apspriešanās ar visām attiecīgajām ieinteresēto personu grupām, kas pārstāvēja visas dalībvalstis, un lielākā to daļa izklāstīja savu viedokli un sniedza kvantitatīvu informāciju, ja tāda bija pieejama, par pastāvošajām problēmām un politikas pasākumiem, kas tiek aplūkoti. Apspriešanās apliecināja, ka galvenās identificētās problēmas *TEN-T* projektu atļauju piešķiršanas procedūrās ir saistītas ar projekta sagatavošanas stratēģiskā līmeņa posmiem, tostarp telpiskās plānošanas atļauju iegūšanu, būvatļaujām un ietekmes uz vidi novērtējumiem.

Projektu virzītāji, privātpersonas un rūpnieciskās interešu grupas jo īpaši pauda atbalstu procedūru integrācijai, proti, to nodošanai vienotas valsts struktūras — vienas pieturas aģentūras — pārziņā. Valstu un reģionālās valdības pauda neitrālākus viedokļus, kas tika apstiprināti arī divpusējās intervijās.

[14] Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 17. aprīļa Regula (ES) Nr. 347/2013, ar ko nosaka Eiropas energoinfrastruktūras pamatnostādnes un atceļ Lēmumu Nr. 1364/2006/EK, groza Regulu (EK) Nr. 713/2009, Regulu (EK) Nr. 714/2009 un Regulu (EK) Nr. 715/2009 (OV L 115, 25.4.2013., 39.–75. lpp.).

Ievērojams skaits valsts un reģionālo valdību pauda zināmas bažas par vienas pieturas aģentūru. Tomēr to komentāru individuālā kvalitatīvā analīze liecina, ka šīs šķietamo domstarpību iemesls dažos gadījumos ir fakts, ka dažas valstis jau ir uzticējušas procedūras (tostarp paātrinātās procedūras) vienotai struktūrai. Šādas jau pastāvošas vienotas valsts struktūras var uzskatīt par paraugprakses piemēru vienas pieturas aģentūru ieviešanā.

Kā norādījuši projektu virzītāji un privātpersonas, katrai vienas pieturas aģentūrai vajadzētu būt ar paplašinātu lēmumu pieņemšanas spēju, lai pārvaldītu visus ietekmes uz vidi novērtējumus projekta līmenī, telpiskās plānošanas atļaujas un būvatļaujas. Turpretī valsts un reģionālajām valdībām bija atšķirīgi viedokļi par procedūru integrācijas apjomu un pilnvaru līmeni. Ievērojams skaits valsts pārstāvju norādīja, ka vienas pieturas aģentūrām būtu jāpiešķir tikai koordinācijas pilnvaras.

Respondenti, galvenokārt projektu virzītāji, privātpersonas un rūpnieciskās interešu grupas, piekrita, ka atļauju piešķiršanas procesam nevajadzētu būt ilgākam par diviem gadiem un ka šāda termiņa noteikšana varētu mazināt pārmērīgu kavēšanos. Vietējo un reģionālo iestāžu, kā arī dažu valstu valdību viedokļi par šo jautājumu bija neitrālāki.

Par visiedarbīgāko risinājumu situācijas uzlabošanai publiskā iepirkuma jomā atzina, jo īpaši projektu virzītāji un rūpnieciskās grupas, vienotu Savienības līmeņa noteikumu kopumu, kas piemērojams pārrobežu projektiem. Valsts iestādes norādīja, ka šāds noteikumu kopums būtu iedarbīgāks, ja to piemērotu pārrobežu projektiem, kuri gūst labumu no Savienības finansējuma.

Apspriešana apliecināja, ka no instrumentiem, kas pieejami pasākumu pieņemšanai, lai veicinātu *TEN-T* projektu sagatavošanu un atļauju piešķiršanu, respondenti pārsvarā dod priekšroku regulai par atļauju pieņemšanas procedūrām un citiem *TEN-T* projektu sagatavošanas elementiem, kas būtu tieši piemērojama dalībvalstīs.

- **Datu vākšana un ekspertu atzinumu izmantošana**

Šī iniciatīva ir ilgu pārdomu procesa rezultāts un atbilde uz politisko aicinājumu rīkoties. Problēma tika definēta, pamatojoties galvenokārt uz Komisijas pieredzi *TEN-T* pabeigšanas pārvaldībā[15], apspriešanās pasākumiem un šādiem ārējiem pētījumiem:

- pētījums par atļauju izsniegšanu *TEN-T* pamattīkla projektiem un to sagatavošanas veicināšanu, *Milieu et al.*, 2016. gada decembris[16],
- atbalsta pētījums ietekmes novērtējumam par *TEN-T* racionalizācijas pasākumiem, *Panteia, PwC, M-FIVE,* 2018. gada februāris[17].

- **Ietekmes novērtējums**

Šo iniciatīvu pamato ietekmes novērtējums. Par to ir saņemts pozitīvs atzinums ar atrunām no Regulējuma kontroles padomes. Minētā padome ir sniegusi ieteikumus, prasot šādus pielāgojumus un precizējumus:

- sniegt vairāk pierādījumu par to, kā publiskā iepirkuma un atļauju piešķiršanas procedūras ietekmē būvniecības kavēšanos. Iekļaut vairāk informācijas par atšķirīgo situāciju nozarēs un dalībvalstīs, kā arī izklāstīt gūtās atziņas saistībā

15 Progresa ziņojums par *TEN-T* tīkla īstenošanu 2014.–2015. gadā, 2017. februāris.
16 https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/permitting_ten-t_final_report.pdf.
17 Saite tiks norādīta pēc publicēšanas.

ar *TEN-E,* Eiropas Stratēģisko investīciju fondu un darbību, ko dalībvalstis īstenojušas, lai racionalizētu procesus,

– sniegt vairāk informācijas par to, kāds ir ieinteresēto personu, jo īpaši dalībvalstu un iedzīvotāju, viedoklis par attiecīgajām politikas iespējām,

– iekļaut jutīguma analīzi un skaidrojumu par izdarītajiem pieņēmumiem saistībā ar rezultātu aprēķinu, jo īpaši attiecībā uz to, cik lielā mērā pasākumi reāli varētu palīdzēt izvairīties no kavēšanās.

Šīs piezīmes ir ņemtas vērā pārskatītajā ietekmes novērtējumā, kā norādīts ietekmes novērtējuma ziņojuma I pielikumā. Lai novērstu iepriekš minētos trūkumus, tika veiktas šādas izmaiņas:

– tika sniegti uzskatāmāki piemēri, lai raksturotu kavēšanās ietekmi atļauju piešķiršanas procesos un individuālu projektu iepirkumā un to, kā tas ietekmē *TEN-T* pabeigšanu un citādi iespaido tīklu. Tika ietverts vairāk atsauču uz *TEN-E* pabeigšanas rezultātiem un prioritāro režīmu valsts atbalsta pārbaudei[18]. Tika ietverti īpaši punkti, lai izklāstītu dalībvalstu pieredzi un darbības, ko tās veikušas savu procesu racionalizācijai. Visi šie elementi palielināja analīzes detalizācijas pakāpi,

– daudz sīkāk tika izklāstīti atklātās sabiedriskās apspriešanas un citas ar ieinteresētajām personām notikušas apspriešanās rezultāti. Ietekmes novērtējuma 7. nodaļā tika pievienota īpaša iedaļa par politikas iespēju salīdzinājumu,

– tika veikta jutīguma analīze, kas izklāstīta attiecīgajās ietekmes novērtējuma iedaļās.

Novērtētās politikas iespējas sastāv no politikas pasākumu paketēm, kas orientētas uz konkrētajiem mērķiem un jo īpaši uz galvenajiem apzinātajiem problēmu veicinātājfaktoriem:

– atļauju piešķiršanas procedūrām ir daudz posmu un tajās ir iesaistīts daudz iestāžu,

– termiņi nav noteikti, vai netiek panākta to ievērošana,

– atšķiras publiskā iepirkuma procedūras pārrobežu *TEN-T* projektos,

– pastāv koordinācijas problēmas pārrobežu projektu īstenošanā, un

– tiek uzskatīts, ka ar valsts atbalsta pārbaudes procedūrām ir saistīta nenoteiktība.

Analīzē tika izdarīts skaidrs secinājums, ka nav vajadzīgi vienlīdz augsti mērķi visās jomās un ka piemērota būtu pakāpeniska pieeja.

Attiecībā uz atļauju piešķiršanas procedūrām situācija dalībvalstīs atšķiras un pagaidām nav īstenota saskaņota pieeja Savienības līmenī. Ir vajadzīgs augstāks intervences līmenis, lai saskaņotu procedūras pāri robežām un projektus varētu īstenot koordinētāk, lietderīgāk un efektīvāk.

[18] Projekti, ko atbalsta Eiropas Stratēģisko investīciju fonds saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2017. gada 13. decembra Regulu (ES) 2017/2396, ar ko Regulas (ES) Nr. 1316/2013 un (ES) 2015/1017 groza attiecībā uz Eiropas Stratēģisko investīciju fonda termiņa pagarināšanu, kā arī minētā fonda un Eiropas Investīciju konsultāciju centra tehnisku uzlabojumu ieviešanu, OV L 345, 27.12.2017., 34.–52. lpp.

Attiecībā uz publisko iepirkumu dažos pēdējos gados ir sākta modernizēta satvara piemērošana[19]. Tomēr joprojām pastāv nepilnība pārrobežu iepirkuma un divu vai vairāku dalībvalstu kopīgi izstrādātu projektu jomā. Šajā jomā intervence ir vērsta tikai uz šo konkrēto nepilnību.

Attiecībā uz valsts atbalsta pārbaudi ar jaunpieņemtajiem skaidrojumiem jebkurā gadījumā jau ir kliedēta lielākā daļa nenoteiktības, kas, kā tiek apgalvots, iepriekš var būt traucējusi projektu attīstībai. Tomēr šķiet, ka tad, ja ir sarežģīts projekts ar sarežģītām finanšu struktūrām, ir jāpalielina paziņojumu kvalitāte, arī uzlabojot sadarbību starp Komisijas dienestiem, dalībvalstu iestādēm un tieslietu jomas un uzņēmumu pārstāvjiem. Atbilstoši Paraugprakses kodeksam par valsts atbalsta pārbaudes procedūru izpildi var noteikt prioritāru režīmu kopīgu interešu projektiem, kas saistīti ar *TEN-T* pamattīklu, ievērojot dalībvalstu un Komisijas savstarpēji saskaņotu laika grafiku, kurā skaidri norādīti sasniedzamie starprezultāti un dalībvalstu sniedzamā informācija. Tas ļaus Komisijai netraucēti īstenot procedūras, lai varētu paātrināt lēmuma pieņemšanu.

Politikas iespēju pamatā ir paaugstināts intervences, vērienīguma un paredzamās "kumulatīvās" ietekmes līmenis:

- 1. politikas iespēja (PI1) — minimālas izmaiņas pastāvošajos instrumentos un ieteikuma tiesību, kā arī papildu pasākumu izstrāde,
- 2. politikas iespēja (PI2) — ierobežota saistoša rīcība, kas jādecentralizē un jāīsteno valsts līmenī,
- 3. politikas iespēja (PI3) — ES satvars *TEN-T* pamattīkla projektu apstiprināšanai, kas piemērojams valsts līmenī (PI3.a) vai ES līmenī (PI3.b).

Ietekmes novērtējumā ir ieteikta 2. politikas iespēja, un iniciatīvā ir ievērots šis ieteikums.

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Priekšlikums neradīs papildu izmaksas Savienības budžetā.

5. CITI ASPEKTI

• Īstenošanas plāni un uzraudzības, izvērtēšanas un ziņošanas kārtība

Ietekmes novērtējuma ziņojumā ir uzskaitīti vairāki rādītāji, kas būtu jāizmanto to pasākumu lietderīguma un efektivitātes uzraudzībai, kuri veikti, lai sasniegtu galvenos politikas mērķus:

- kavēšanās riska mazināšana atsevišķos *TEN-T* projektos:
  - *TEN-T* īstenošanas veicināšana attiecībā uz standartu un prasību ievērošanu,
  - progress attiecībā uz ES atbalstītajiem ieguldījumiem *TEN-T* infrastruktūrā, kuru nosaka, pamatojoties uz to *CEF* projektu (vai *CEF* pēcteča atbalstīto projektu) skaitu, kas īstenoti laikus un/vai nav aizkavēti ar atļaujām/iepirkumu saistītu iemeslu dēļ,

[19] Jo īpaši Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 26. februāra Direktīva 2014/25/ES par iepirkumu, ko īsteno subjekti, kuri darbojas ūdensapgādes, enerģētikas, transporta un pasta pakalpojumu nozarēs, un ar ko atceļ Direktīvu 2004/17/EK (OV L 94, 28.3.2014., 243. lpp.), un Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 26. februāra Direktīva 2014/24/ES par publisko iepirkumu un ar ko atceļ Direktīvu 2004/18/EK (OV L 94, 28.3.2014., 65. lpp.).

– juridiskās noteiktības palielināšana projektu virzītājiem, kā rezultātā transporta infrastruktūrai tiek piesaistīts vairāk privātu ieguldītāju,

– to *TEN-T* infrastruktūras projektu skaita palielināšana, kas finansēti, izmantojot ES atbalstītus finanšu instrumentus (piemēram, ESIF un tā pēctečus).

Uzraudzības pamatā būs pastāvošie *TEN-T* īstenošanas uzraudzības pasākumi. Tātad uzraudzībā, cik vien iespējams, tiks vienkārši un pārredzami izmantots pastāvošais satvars, lai tas būtu viegli pieejams ieinteresētajām personām. Mērķis nav radīt jaunu darbības rādītāju sarežģītu sistēmu.

• Konkrētu priekšlikuma noteikumu sīkāks skaidrojums

Regulas nosaukumā ir minēta akta darbības joma un mērķi, proti, veicināt Eiropas transporta tīkla pabeigšanu.

Regulas 1. pants: priekšmets un darbības joma

Šajā regulas pantā ir izklāstīts regulas priekšmets un mērķi, proti, rezultatīvi un savlaicīgi pabeigt *TEN-T* visā Savienībā, mazinot kavēšanās riskus un palielinot noteiktības līmeni projektu virzītājiem un ieguldītājiem attiecībā uz piemērojamo procedūru ilgumu. Viens no mērķiem ir arī veicināt privāto ieguldītāju iesaisti un nodrošināt lielāku skaidrību par sabiedrisko apspriešanu.

Regulas 3. pants: kopīgu interešu projektu "prioritārais statuss"

Konkrētas dalībvalstis savā attiecīgajā tiesiskajā regulējumā ir paredzējušas paātrinātas procedūras un īpašu racionalizētu režīmu projektu kategorijām, ņemot vērā to nozīmīgumu valsts attīstībā vai citus apsvērumus. Lai sasniegtu *TEN-T* pabeigšanas mērķus, ko dalībvalstis, Padomē pieņemot regulu, kurā ir definēts šis tīkls un ir noteikti saistoši termiņi tā pabeigšanai, ir apņēmušās sasniegt, līdzīgs preferenciāls režīms būtu jāpiemēro Savienības kopīgu interešu projektiem.

Regulas 4.–6. pants: atļauju piešķiršanas procedūru integrācija

Šā panta mērķis ir integrēt dažādos atļauju piešķiršanas procesus kopīgu interešu *TEN-T* projektiem. Regulas 4. pantā ir noteikts, ka par *TEN-T* projektu apstiprināšanu atbild vienota iestāde, kas pārvalda un pārņem savā pārziņā vispārējo procesu un darbojas kā vienots kontaktpunkts projektu virzītājiem un citiem ieguldītājiem. Regulas 5. pantā ir noteikta šādas iestādes iecelšana un tās uzdevums. Regulas 6. pantā ir noteikti procesuālie posmi, kuru rezultātā tiek pieņemts visaptverošs lēmums, ar ko ieguldītājam atļauj turpināt projektu.

Regulas 7. pants: pārrobežu atļauju piešķiršanas procedūru koordinēšana

Šajā pantā ir minēts pārrobežu atļauju piešķiršanas procedūru koordinācijas nozīmīgums un nostiprināta Eiropas koordinatoru loma atļauju piešķiršanas procedūras uzraudzībā.

Regulas 8. pants: publiskais iepirkums kopīgu interešu pārrobežu projektos

Šis pants paredz tikai viena tiesiskā regulējuma piemērošanu publiskajam iepirkumam pārrobežu projektos. Ja vien starpvaldību nolīgumos nav paredzēts citādi, kopēji subjekti, kas attīsta šādus projektus, piemēros vienas valsts tiesību aktus būvdarbu un pakalpojumu iepirkumam projekta īstenošanā.

Regulas 9. pants: tehniskā palīdzība

Kopīgu interešu projektiem, uz kuriem attiecas šī iniciatīva, būs pieejamas pastāvošās tehniskās palīdzības shēmas, kuru pamatā ir Savienības tiesību akti, atbilstoši attiecīgo dienestu pārvaldīto resursu pieejamībai.

2018/0138 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA

par pasākumu racionalizēšanu ar mērķi veicināt Eiropas transporta tīkla ieviešanu

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 172. pantu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu[20],

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu[21],

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

(1) Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. 1315/2013[22] ir noteikts vienots satvars mūsdienīgu, savstarpēji izmantojamu tīklu izveidei, lai attīstītu iekšējo tirgu. Eiropas transporta tīkliem (*TEN-T*) ir divslāņu struktūra: visaptverošais tīkls nodrošina savienojumus starp visiem Savienības reģioniem, savukārt pamattīkls sastāv no tiem tīkla elementiem, kas Savienībai ir stratēģiski visnozīmīgākie. Regulā (ES) Nr. 1315/2013 ir noteikti saistoši īstenošanas pabeigšanas mērķi, proti, noteikts, ka pamattīkls jāpabeidz līdz 2030. gadam, bet visaptverošais tīkls līdz 2050. gadam.

(2) Neraugoties uz vajadzību un saistošiem termiņiem, pieredze liecina, ka daudzos gadījumos ieguldījumus *TEN-T* pabeigšanā kavē sarežģītas atļauju piešķiršanas procedūras, pārrobežu iepirkuma procedūras un citas procedūras. Šāda situācija apdraud projektu savlaicīgu īstenošanu un daudzos gadījumos izraisa būtisku kavēšanos un izmaksu palielināšanos. Lai atrisinātu šīs problēmas un lai būtu iespējama sinhrona *TEN-T* pabeigšana, ir vajadzīga saskaņota rīcība Savienības līmenī.

(3) Daudzu dalībvalstu tiesiskajā regulējumā ir piešķirts prioritārs režīms konkrētām projektu kategorijām, pamatojoties uz to stratēģisko nozīmīgumu ekonomikā. Prioritārais režīms paredz īsākus termiņus, vienlaicīgas procedūras vai ierobežotus termiņus pārsūdzību iesniegšanai, vienlaikus nodrošinot, ka tiek sasniegti arī citu horizontālās politikas virzienu mērķi. Ja valsts tiesiskajā regulējumā ir šāds satvars, tas būtu automātiski jāpiemēro Savienības projektiem, kas atzīti par kopīgu interešu projektiem atbilstoši Regulai (ES) Nr. 1315/2013.

[20] OV C , , . lpp.

[21] OV C , , . lpp.

[22] 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 (OV L 348, 20.12.2013., 1. lpp.).

(4) Lai uzlabotu ietekmes uz vidi novērtējumu efektivitāti un racionalizētu lēmumu pieņemšanas procesu, ja pienākums veikt novērtējumus saistībā ar vides jautājumiem pamattīkla projektos izriet vienlaicīgi no Direktīvas 2011/92/ES, kas grozīta ar Direktīvu 2014/52/ES, un no citiem Savienības tiesību aktiem, piemēram, Direktīvas 92/43/EEK, Direktīvas 2009/147/EK, Direktīvas 2000/60/EK, Direktīvas 2008/98/EK, Direktīvas 2010/75/ES, Direktīvas 2012/18/ES un Direktīvas 2011/42/EK, dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka ir paredzēta apvienota procedūra, kas atbilst minēto direktīvu prasībām.

(5) Pamattīkla projekti būtu jāatbalsta ar integrētām atļauju piešķiršanas procedūrām, lai būtu iespējama skaidra vispārējās procedūras pārvaldība un lai nodrošinātu vienotu kontaktpunktu ieguldītājiem. Dalībvalstīm būtu jāieceļ kompetenta iestāde saskaņā ar savu tiesisko regulējumu un administratīvo kārtību.

(6) Tādas vienotas kompetentas iestādes izveidei valsts līmenī, kuras pārziņā ir visas atļauju piešķiršanas procedūras (vienas pieturas aģentūra), būtu jāsamazina procedūru sarežģītība, jāuzlabo to efektivitāte un jāpalielina to pārredzamība. Tai attiecīgā gadījumā arī būtu jāuzlabo dalībvalstu savstarpējā sadarbība. Procedūrām būtu jāsekmē reāla sadarbība starp ieguldītājiem un vienoto kompetento iestādi, un tāpēc vajadzētu būt iespējai noteikt piemērošanas jomu atļauju piešķiršanas procedūras pirmspieteikuma posmā. Šāda piemērošanas jomas noteikšana būtu jāiekļauj sīki izstrādātajā pieteikumu iesniegšanas kārtības aprakstā un jāveic atbilstoši procedūrai, kas noteikta ar Direktīvu 2014/52/ES grozītās Direktīvas 2011/92/ES 5. panta 2. punktā.

(7) Šajā regulā izklāstītā procedūra nedrīkstētu ietekmēt to prasību izpildi, kuras noteiktas starptautiskajās un Savienības tiesībās, tostarp vides un cilvēka veselības aizsardzības noteikumu izpildi.

(8) Ņemot vērā *TEN-T* pamattīkla pabeigšanas steidzamību, papildus atļauju piešķiršanas procedūru vienkāršošanai būtu jānosaka termiņš, kurā atbildīgajām kompetentajām iestādēm jāpieņem visaptverošs lēmums par projekta būvniecību. Šādam termiņam būtu jāveicina efektīvāka procedūru īstenošana, un tas nekādā ziņā nedrīkstētu apdraudēt Savienības augstos vides aizsardzības un sabiedrības līdzdalības standartus.

(9) Dalībvalstīm būtu jācenšas nodrošināt, ka pārsūdzības, ar ko apstrīd visaptverošā lēmuma likumību pēc būtības vai procesuālo likumību, tiek izskatītas pēc iespējas efektīvāk.

(10) Pārrobežu *TEN-T* infrastruktūras projektos ir īpašas problēmas saistībā ar atļauju piešķiršanas procedūru koordināciju. Būtu jāpiešķir Eiropas koordinatoriem pilnvaras uzraudzīt šīs procedūras un veicināt to sinhronizāciju un pabeigšanu.

(11) Publiskais iepirkums kopīgu interešu pārrobežu projektos būtu jāveic saskaņā ar Līgumu un Direktīvu 2014/25/ES un/vai 2014/24/ES. Lai nodrošinātu pamattīkla kopīgu interešu pārrobežu projektu efektīvu pabeigšanu, publiskajam iepirkumam, ko rīko kopējs subjekts, būtu jāpiemēro vienas valsts tiesību akti. Atkāpjoties no Savienības tiesību aktiem publiskā iepirkuma jomā, principā būtu jāpiemēro tās dalībvalsts noteikumi, kurā atrodas kopējā subjekta juridiskā adrese. Joprojām vajadzētu būt iespējai noteikt piemērojamos tiesību aktus starpvaldību nolīgumā.

(12) Komisija netiek sistemātiski iesaistīta individuālu projektu apstiprināšanā. Tomēr dažos gadījumos daži projekta sagatavošanas aspekti ir jāapstiprina Savienības līmenī. Ja procedūrās iesaistās Komisija, tā piešķir prioritāru režīmu Savienības kopīgu interešu projektiem un nodrošina noteiktību projektu virzītājiem. Dažos gadījumos var

būt vajadzīga valsts atbalsta apstiprināšana. Atbilstoši Paraugprakses kodeksam par valsts atbalsta pārbaudes procedūru izpildi dalībvalstis var lūgt, lai Komisija *TEN-T* pamattīkla kopīgu interešu projektiem, ko tās uzskata par prioritāriem, nosaka paredzamākus termiņus atbilstoši "lietu portfeļa" pieejai vai savstarpēji saskaņotam plānam.

(13) *TEN-T* pamattīkla infrastruktūras projektu īstenošana būtu arī jāatbalsta ar Komisijas pamatnostādnēm, kas vieš lielāku skaidrību par konkrētu projektu veidu īstenošanu, vienlaikus ievērojot Savienības *acquis*. Piemēram, Rīcības plānā dabai, cilvēkam un ekonomikai[23] ir paredzēti šādi norādījumi, lai viestu lielāku skaidrību saistībā ar Putnu direktīvas un Dzīvotņu direktīvas ievērošanu. Kopīgu interešu projektos būtu jādara pieejams tiešs atbalsts saistībā ar publisko iepirkumu, lai gūtu maksimālu vērtību no publiskā finansējuma[24]. Turklāt, lai finansiāli atbalstītu kopīgu interešu *TEN-T* projektus, būtu jādara pieejama atbilstoša tehniskā palīdzība saskaņā ar mehānismiem, kas izstrādāti daudzgadu finanšu shēmai 2021.–2027. gadam.

(14) Tā kā dalībvalstis nevar sasniegt šīs regulas mērķus pietiekami labi un tāpēc, ņemot vērā vajadzību šos mērķus koordinēt, tos var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā regulā ir noteikti tikai tādi pasākumi, kas vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai.

(15) Juridiskās noteiktības apsvērumu dēļ šīs regulas noteikumus nevajadzētu piemērot administratīvajām procedūrām, kas sāktas pirms šīs regulas stāšanās spēkā,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO REGULU.

I NODAĻA. VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

1. pants

Priekšmets un darbības joma

Šajā regulā ir noteiktas prasības, kas piemērojamas administratīvajām procedūrām, kuras ievēro dalībvalstu kompetentās iestādes attiecībā uz Eiropas transporta tīkla pamattīkla visu kopīgu interešu projektu apstiprināšanu un īstenošanu.

2. pants

Definīcijas

Šajā regulā ir piemērojamas Regulā (ES) Nr. 1315/2013 ietvertās definīcijas. Ir piemērojamas arī šādas definīcijas:

(a) "visaptverošs lēmums" ir lēmums vai lēmumu kopums, kuru pieņem dalībvalsts iestāde vai iestādes, kas nav tiesu iestādes, un kurā, neskarot lēmumus, kas pieņemti administratīvās pārsūdzības procedūrā, ir noteikts, vai projekta virzītājam piešķirt vai atteikt atļauju būvēt transporta infrastruktūru, kas vajadzīga, lai pabeigtu projektu;

---

[23] COM(2017) 198 *final*.

[24] COM(2017) 573 *final*

(b) “atļauju piešķiršanas procedūra” ir ikviena procedūra, kas jāievēro, un ikviens pasākums, kas jāveic dalībvalsts iestādēs atbilstoši Savienības vai valsts tiesību aktiem, pirms projekta virzītājs var īstenot projektu;

(c) “projekta virzītājs” ir privāta projekta atļaujas pieprasītājs vai publiska iestāde, kas ierosina projektu;

(d) “vienota kompetenta iestāde” ir iestāde, ko dalībvalsts ieceļ par iestādi, kura atbild par šīs regulas uzlikto pienākumu izpildi;

(e) “kopīgu interešu pārrobežu projekts” ir kopīgu interešu projekts Regulas (ES) Nr. 1315/2013 7. panta nozīmē, kurš aptver pārrobežu posmu, kas definēts minētās regulas 3. panta m) punktā, un kuru īsteno kopējs subjekts.

II NODAĻA. ATĻAUJU PIEŠĶIRŠANA

3. pants

Kopīgu interešu projektu “prioritārais statuss”

1. Katram *TEN-T* pamattīkla kopīgu interešu projektam piemēro integrētu atļauju piešķiršanas procedūru, ko pārvalda vienota kompetenta iestāde, kuru ieceļ katra dalībvalsts saskaņā ar 5. un 6. pantu.

2. Ja valsts tiesību aktos ir paredzēts prioritārs statuss, kopīgu interešu projektiem piešķir augstāko iespējamo valsts nozīmes statusu un pret tiem attiecas kā tādiem atļauju piešķiršanas procedūrās tā, kā attiecīgajiem transporta infrastruktūras veidiem piemērojamajos valsts tiesību aktos ir paredzēts attiekties pret šādiem projektiem, ja šāda attieksme minētajos aktos ir paredzēta.

3. Lai nodrošinātu efektīvas ar kopīgu interešu projektiem saistītās administratīvās procedūras, projektu virzītāji un visas attiecīgās iestādes nodrošina, ka šādiem projektiem tiek piemērots visātrākais juridiski iespējamais režīms, tostarp resursu piešķiršanas ziņā.

4. pants

Atļauju piešķiršanas procedūru integrācija

1. Lai ievērotu 6. pantā noteiktos termiņus un mazinātu ar kopīgu interešu projektu pabeigšanu saistīto administratīvo slogu, visas administratīvās procedūras, kas izriet no piemērojamajiem valsts un Savienības tiesību aktiem, integrē un par tām pieņem tikai vienu visaptverošu lēmumu.

2. Tādu kopīgu interešu projektu gadījumā, kuros pienākums veikt ietekmes uz vidi novērtējumus izriet gan no Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2011/92/ES, gan no citiem Savienības tiesību aktiem, dalībvalstis nodrošina, ka ir paredzētas apvienotas procedūras Direktīvas 2011/92/ES 2. panta 3. punkta nozīmē.

5. pants

Vienota kompetenta atļauju piešķiršanas iestāde

1. Līdz [..] *(OP, lūdzu ierakstīt datumu, kas ir vienu gadu pēc šīs regulas stāšanās spēkā)* katra dalībvalsts ieceļ vienu vienotu kompetentu iestādi, kura atbild par atļauju piešķiršanas procesa veicināšanu, tostarp par visaptverošā lēmuma pieņemšanu.

2. Katrā kopīgu interešu projektā vai konkrētā kopīgu interešu projektu kategorijā šā panta 1. punktā minētās vienotās kompetentās iestādes atbildību un/vai ar šādu atbildību saistītos uzdevumus var deleģēt citai iestādei vai tos var veikt cita iestāde attiecīgajā administratīvajā līmenī ar šādiem nosacījumiem:

a) par katru kopīgu interešu projektu ir atbildīga tikai viena iestāde;

b) iestāde ir vienīgais kontaktpunkts projekta virzītājam procedūrā, kas noslēdzas ar visaptverošā lēmuma pieņemšanu par attiecīgo kopīgu interešu projektu;

c) iestāde koordinē visu attiecīgo dokumentu un informācijas iesniegšanu.

Vienotā kompetentā iestāde var saglabāt pienākumu noteikt termiņus, neskarot termiņus, kas noteikti saskaņā ar 6. pantu.

3. Vienotā kompetentā iestāde izdod visaptverošo lēmumu 6. pantā noteiktajos termiņos. To darot, tā ievēro apvienotas procedūras.

Vienotās kompetentās iestādes izdotais visaptverošais lēmums ir vienīgais juridiski saistošais lēmums, kas izriet no tiesību aktos noteiktās atļauju piešķiršanas procedūras. Ja projekts skar citas iestādes, tās var kā ieguldījumu procedūrā sniegt savu atzinumu saskaņā ar valsts tiesību aktiem. Vienotā kompetentā iestāde ņem vērā minēto atzinumu.

4. Pieņemot visaptverošo lēmumu, vienotā kompetentā iestāde nodrošina starptautiskajās un Savienības tiesībās noteikto attiecīgo prasību ievērošanu un pienācīgi pamato savu lēmumu.

5. Ja kopīgu interešu projektā lēmumi jāpieņem divās vai vairākās dalībvalstīs, attiecīgās kompetentās iestādes veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu efektīvu un lietderīgu savstarpējo sadarbību un koordināciju. Neskarot pienākumus, kas izriet no piemērojamajām Savienības un starptautiskajām tiesībām, dalībvalstis cenšas paredzēt apvienotas procedūras, jo īpaši attiecībā uz ietekmes uz vidi novērtējumu.

6. pants

Atļauju piešķiršanas procedūras ilgums un īstenošana

1. Atļauju piešķiršanas procedūra sastāv no pirmspieteikuma posma un posma, kurā vienotā kompetentā iestāde novērtē pieteikumu un pieņem lēmumu.

2. Pirmspieteikuma posms, kas aptver laikposmu no atļauju piešķiršanas procedūras sākuma līdz visas pieteikuma dokumentācijas iesniegšanai vienotajai kompetentajai iestādei, principā nepārsniedz divus gadus.

3. Lai sāktu atļauju piešķiršanas procedūru, projekta virzītājs rakstiski paziņo attiecīgo dalībvalstu vienotajai kompetentajai iestādei par projektu un

paziņojumā ietver sīku projekta aprakstu. Ne vēlāk kā divu mēnešu laikā pēc minētā paziņojuma saņemšanas vienotā kompetentā iestāde rakstiski apstiprina paziņojumu vai noraida to, ja tā uzskata, ka projekts vēl nav pietiekami sagatavots atļauju piešķiršanas procedūras sākšanai. Ja vienotā kompetentā iestāde izlemj noraidīt paziņojumu, tā pamato savu lēmumu. Par atļauju piešķiršanas procedūras sākumu uzskata dienu, kad kompetentā iestāde paraksta paziņojuma apstiprinājumu. Ja iesaistītas divas vai vairākas dalībvalstis, par atļauju piešķiršanas procedūras sākuma dienu uzskata dienu, kad attiecīgā kompetentā iestāde apstiprinājusi pēdējo paziņojumu.

4. Trīs mēnešu laikā no atļauju piešķiršanas procedūras sākuma vienotā kompetentā iestāde, cieši sadarbojoties ar projekta virzītāju un citām attiecīgām iestādēm un ņemot vērā informāciju, ko sniedzis projekta virzītājs 3. punktā minētajā paziņojumā, sagatavo un nodod projekta virzītājam sīki izstrādātu pieteikuma iesniegšanas kārtības aprakstu, kurā norāda:

(a) tās informācijas materiālo piemērošanas jomu un detalizācijas pakāpi, kas projekta virzītājam jāsniedz kā daļa no pieteikuma dokumentācijas visaptverošā lēmuma pieņemšanai;

(b) atļauju piešķiršanas procesa laika grafiku, norādot vismaz šādu informāciju:

i) saņemamie lēmumi un atzinumi;

ii) potenciāli skartās iestādes, ieinteresētās personas un sabiedrība;

iii) procedūras atsevišķie posmi un to ilgums;

iv) būtiskākie sasniedzamie starprezultāti un to termiņi ceļā uz pieņemamo visaptverošo lēmumu;

v) iestāžu plānotie resursi un iespējamās vajadzības pēc papildu resursiem.

5. Lai nodrošinātu to, ka pieteikuma dokumentācija ir pilnīga un pietiekami kvalitatīva, projekta virzītājs prasa vienotās kompetentās iestādes atzinumu par savu pieteikumu, cik drīz vien iespējams pirmspieteikuma procedūrā. Projekta virzītājs pilnībā sadarbojas ar vienoto kompetento iestādi, lai ievērotu termiņus un sīki izstrādāto pieteikuma iesniegšanas kārtības aprakstu, kas noteikts 4. punktā.

6. Projekta virzītājs iesniedz pieteikuma dokumentāciju, pamatojoties uz sīki izstrādāto pieteikuma iesniegšanas kārtības aprakstu, 21 mēneša laikā no minētā sīki izstrādātā pieteikuma iesniegšanas kārtības apraksta saņemšanas. Uzskata, ka pēc minētā termiņa beigām sīki izstrādātais pieteikuma iesniegšanas kārtības apraksts vairs nav piemērojams, ja vien vienotā kompetentā iestāde nenolemj pagarināt minēto termiņu, pamatojoties uz pamatotu projekta virzītāja pieprasījumu.

7. Vēlākais divu mēnešu laikā no pilnīgas pieteikuma dokumentācijas iesniegšanas dienas kompetentā iestāde rakstiski apliecina pieteikuma dokumentācijas pilnīgumu un to paziņo projekta virzītājam. Projekta virzītāja iesniegto pieteikuma dokumentāciju uzskata par pilnīgu, ja vien divu mēnešu laikā no iesniegšanas dienas kompetentā iestāde nepieprasa, lai projekta virzītājs iesniedz trūkstošu informāciju. Šāds pieprasījums materiālās piemērošanas jomas un detalizācijas pakāpes ziņā attiecas tikai uz elementiem, kas norādīti sīki izstrādātajā pieteikuma iesniegšanas kārtības aprakstā. Ikviens papildu informācijas pieprasījums izriet tikai no izņēmuma un neparedzētiem jauniem apstākļiem, un vienotā kompetentā iestāde to pienācīgi pamato.

8. Vienotā kompetentā iestāde novērtē pieteikumu un pieņem visaptverošu lēmumu viena gada laikā no dienas, kad saskaņā ar 7. punktu ir iesniegta pilnīga pieteikuma dokumentācija. Dalībvalstis attiecīgā gadījumā var noteikt īsāku termiņu.

9. Iepriekšējos noteikumos minētie termiņi neskar pienākumus, kas izriet no Savienības un starptautiskajiem tiesību aktiem, kā arī administratīvās pārsūdzības procedūras un tiesiskās aizsardzības līdzekļus tiesā.

7. pants

Pārrobežu atļauju piešķiršanas procedūras koordinēšana

1. Attiecībā uz projektiem, kuros iesaistītas divas vai vairākas dalībvalstis, attiecīgo dalībvalstu kompetentās iestādes saskaņo savus grafikus un vienojas par kopīgu grafiku.

2. Regulas (ES)[2] Nr. 1315/2013 45. pantā minētais Eiropas koordinators ir pilnvarots cieši sekot līdzi atļauju piešķiršanas procedūrai kopīgu interešu pārrobežu projektu gadījumā un veicināt saziņu starp iesaistītajām kompetentajām iestādēm.

3. Neskarot pienākumu ievērot šajā regulā noteiktos termiņus, ja termiņš visaptverošā lēmuma pieņemšanai netiek ievērots, kompetentā iestāde nekavējoties informē attiecīgo Eiropas koordinatoru par pasākumiem, kas veikti vai jāveic, lai noslēgtu atļauju piešķiršanas procedūru ar iespējami mazāku kavēšanos. Eiropas koordinators var prasīt, lai kompetentā iestāde regulāri ziņo par panākto progresu.

III NODAĻA. PUBLISKAIS IEPIRKUMS

8. pants
Publiskais iepirkums kopīgu interešu pārrobežu projektos

1. Publisko iepirkumu kopīgu interešu pārrobežu projektos veic saskaņā ar Līgumu un Direktīvu 2014/25/ES un/vai 2014/24/ES.

2. Ja iepirkuma procedūras veic iesaistīto dalībvalstu izveidots kopējs subjekts, tas piemēro vienas šādas dalībvalsts noteikumus, un, atkāpjoties no minētajām direktīvām, šādi noteikumi ir noteikumi, kas noteikti saskaņā ar attiecīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2014/25/ES 57. panta 5. punkta a) apakšpunktu vai Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2014/24/ES 39. panta 5. punkta a) apakšpunktu, ja vien vienošanās starp iesaistītajām dalībvalstīm nenosaka citādi. Šāda vienošanās jebkurā gadījumā paredz piemērot vienas valsts tiesību aktus, ja iepirkuma procedūras veic kopējs subjekts.

IV NODAĻA. TEHNISKĀ PALĪDZĪBA

9. pants
Tehniskā palīdzība

Pēc projekta virzītāja vai dalībvalsts lūguma Savienība saskaņā ar attiecīgajām Savienības finansēšanas programmām un neskarot daudzgadu finanšu shēmu dara pieejamu

tehnisko palīdzību šīs regulas īstenošanai un kopīgu interešu projektu īstenošanas veicināšanai.

V NODAĻA. NOBEIGUMA NOTEIKUMI

10. pants
Pārejas noteikumi

Šī regula nav piemērojama administratīvajām procedūrām, kas sākušās pirms regulas spēkā stāšanās dienas.

11. pants
Stāšanās spēkā

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.*

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē,

Eiropas Parlamenta vārdā —	*Padomes vārdā —*
priekšsēdētājs	*priekšsēdētājs*