Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu "Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par grozījumiem Regulā (ES) Nr. 1316/2013 sakarā ar Apvienotās Karalistes izstāšanos no Savienības"

(COM(2018) 568 final – 2018/0299(COD))

(2019/C 62/48)

Galvenais ziņotājs: **Stefan BACK**

Apspriešanās	Eiropas Parlaments, 10.9.2018.
	Padome, 11.9.2018.
Juridiskais pamats	Līguma par Eiropas Savienības darbību 172. un 304. pants
Atbildīgā specializētā nodaļa	Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un informācijas sabiedrības specializētā nodaļa
Biroja lēmums	18.9.2018.
Pieņemts plenārsesijā	17.10.2018.
Plenārsesija Nr.	538
Balsojuma rezultāts	118/1/0
(par/pret/atturas)	

1. **Secinājumi un ieteikumi**

1.1. EESK atzinīgi vērtē priekšlikumu kā sagatavošanās pasākumu, kas ļauj nodrošināt integrētu *TEN-T* tīklu un pielāgot pamattīkla Ziemeļjūras–Vidusjūras koridoru (koridors *NSM*) situācijai, kad Apvienotā Karaliste vairs nebūs daļa no *TEN-T* tīkla.

1.2. EESK iesaka Komisijai ņemt vērā Īrijas situāciju pēc Apvienotās Karalistes izstāšanās no ES un nopietni apsvērt no tā izrietošās negatīvās sekas, kas varētu ietekmēt ES ekonomiku un Īrijas ekonomiku. Šajā saistībā ir ieteicams ļoti rūpīgi izstrādāt pielāgojumus.

1.3. EESK uzskata, ka vajag vienu vai vairākus tiešos savienojumus starp ES kontinentālo daļu un Īrijas Republiku, lai saglabātu koridora *NSM* integritāti un nodrošinātu, ka transporta pārvadājumus starp Īriju un ES kontinentālo daļu var veikt bez robežkontrolēm.

1.4. EESK viedoklis ir tāds, ka satiksmes plūsmas uz Īriju un no Īrijas visticamāk virzīsies pa citiem maršrutiem, ja Apvienotā Karaliste nebūs *TEN-T daļa* un transporta satiksme caur Apvienoto Karalisti robežkontroļu dēļ kļūs lēnāka.

1.5. EESK norāda, ka pašreizējais Komisijas ierosinātais koridoru izvietojums tika apšaubīts apspriešanā, kas notika pirms priekšlikuma nākšanas klajā, un tam ir vairāki iemesli, piemēram, izvēlēto ostu piemērotība un vajadzība apsvērt pielāgojumus arī pamattīkla koridorā "Atlantijas okeāns".

1.6. EESK atgādina, ka *TEN-T* mērķis ir nodrošināt kohēziju, efektivitāti un ilgtspēju transporta nozarē; pamattīkls šajā sakarā ir stratēģiski svarīgākais elements.

1.7. Tādēļ EESK apšauba jaunā ierosinātā koridora posma izvietojumu, jo tas varētu nākotnē nesakrist ar satiksmes plūsmām un tādējādi neatbilstu *TEN-T* pamattīkla koridoru mērķim, proti, atvieglot svarīgākās tālsatiksmes plūsmas.

1.8. EESK norāda arī uz to, ka dažas ostas, kas jaunajos apstākļos varētu tikt izvirzītas priekšplānā, nav galvenās ostas un, tā kā tās neatbilst pamatkritērijam, nevar kļūt par pamattīkla koridora daļu, un ka regulu par *TEN-T* pamatnostādnēm nav paredzēts pārskatīt līdz 2023. gadam.

1.9. EESK atzīst, ka tagad visdrīzāk vēl nav iespējams droši paredzēt, kā transporta plūsmas mainītos, ja būtu jāpiemēro priekšlikums.

1.10. Tāpēc EESK piekrīt tam, ka priekšlikumā minētais izvietojums ir atbilstīgs pagaidu risinājums, līdz būs redzamas izmaiņas satiksmes plūsmās.

1.11. Tomēr EESK ir vīlusies, ka nav veikts ietekmes novērtējums, kas ļautu pārbaudīt ierosinātā izvietojuma atbilstību, piemēram, ātrbojīgu preču gadījumā, un lai apsvērtu, kāds būtu efektīvākais un piemērotākais izvietojums maršrutam, kas varētu aizstāt Apvienotās Karalistes "sauszemes tiltu" un kļūtu par *TEN-T* savienojumu ar Īriju.

1.12. Tādēļ EESK iesaka priekšlikumā iekļaut īpašu pārskatīšanas klauzulu, kas paredzētu, ka Komisijai divu gadu laikā pēc regulas stāšanās spēkā būtu tā jāpārskata. Regulu pārskatot, būtu jāizvērtē izmaiņas, kas ir ietekmējušas reālās transporta plūsmas starp Īrijas Republiku un ES kontinentālo daļu, un pārskatam vajadzētu veidot pamatu, kas ļautu izvirzīt atbilstīgus priekšlikumus par attiecīgajos *TEN-T* pamattīkla koridoros veicamajiem pielāgojumiem.

1.13. Kamēr nav šāda pārskata, EESK uzskata, ka nav iemesla būtiski grozīt priekšlikuma saturu, ņemot vērā, ka nevienu no pašreizējām galvenajām Lamanša jūras šauruma ostām, kas pašlaik ir daļa no pamattīkla koridora *NSM* un koridora "Atlantijas okeāns", izmaiņas neskars.

1.14. EESK vēlas zināt, kāpēc priekšlikumā nav ierosināts svītrot pašreizējos savienojumus ar Apvienoto Karalisti un tās teritorijā esošos savienojumus. Ja ES tiesību akti par *TEN-T* neattiecas uz Apvienoto Karalisti, tad nav juridiskā pamata tos izmantot. Tāpēc būtu prātīgi tos svītrot.

2. **Priekšlikums**

2.1. Kā vienu no pasākumiem, kas paredzēti, lai sagatavotos tam, ka Apvienotā Karaliste izstājas no Eiropas Savienības (*Brexit*), Eiropas Komisija ir nākusi klajā ar priekšlikumu regulai par grozījumiem Regulā (ES) Nr. 1316/2013 sakarā ar Apvienotās Karalistes izstāšanos no Savienības (turpmāk – priekšlikums).

2.2. Apvienotajai Karalistei, ņemot vērā, ka 2017. gada 29. martā tā paziņoja par izstāšanos no ES, 2019. gada 30. martā saskaņā ar LES 50. pantu jāizstājas no ES. Ja vien ratificētajā izstāšanās līgumā nebūs noteikts citādi, ES tiesību akti no 2019. gada 30. marta vairs neattieksies uz Apvienoto Karalisti un tā kļūs par valsti, kas nav ES dalībvalsts un nav daļa no *TEN-T* un tā koridoriem.

2.3. Paziņojumā "Sagatavošanās saistībā ar Apvienotās Karalistes izstāšanos no Eiropas Savienības 2019. gada 30. martā" (COM(2018) 556) Komisija ir uzsvērusi, ka ir svarīgi būt gataviem jebkādam pašreizējo izstāšanās sarunu rezultātam, tostarp tam, ka vienošanās netiks panākta.

2.4. Priekšlikuma mērķis ir risināt situāciju, kad pašreizējās sarunas starp Apvienoto Karalisti un ES nebeidzas ar pārejas noteikumu iekļaušanu izstāšanās līgumā. Tas ir paredzēts, lai pamattīkla koridorā *NSM* saglabātu tiešu savienojumu ar Īrijas Republiku tad, kad minētā koridora savienojums pa Apvienotās Karalistes teritoriju neeksistēs.

2.5. Ar priekšlikumu tiek mainīts koridora ceļš, pievienojot šādu savienojumu: *Baile Átha Cliath/Dublin/Corcaigh/Cork – Zeebrugge/Antwerpen/Rotterdam*. Izmaiņas piemēro no nākamās dienas pēc tam, kad Regula (ES) Nr. 1316/2013 kļūst nesaistoša Apvienotajai Karalistei.

3. **Vispārīgas piezīmes**

3.1. EESK atzinīgi vērtē priekšlikumu kā pasākumu, kas ļauj nodrošināt integrētu *TEN-T* tīklu un saglabāt pamattīkla Ziemeļjūras–Vidusjūras koridoru (koridors *NSM*) arī tad, ja pašreizējās sarunas par izstāšanos un par pārejas noteikumiem starp ES un Apvienoto Karalisti nevainagosies ar vienošanos. Priekšlikums šajā sakarā ir viens no Komisijas pasākumiem, kuru mērķis ir sagatavoties sliktākajam gadījumam, kad Apvienotā Karaliste no ES izstājas bez vienošanās.

3.2. Priekšlikumu pēc pieņemšanas piemēros no dienas, kad Apvienotā Karaliste izstāsies no ES un ES tiesību akti vairs neattieksies uz Apvienoti Karalisti, un tas nozīmē, ka Apvienotā Karaliste šā iemesla dēļ nebūs daļa no *TEN-T*.

3.3. EESK norāda, ka vajag vienu vai vairākus tiešos savienojumus starp ES kontinentālo daļu un Īrijas Republiku, lai saglabātu koridora *NSM* integritāti un nodrošinātu, ka transporta pārvadājumus starp Īriju un ES kontinentālo daļu var veikt bez robežkontrolēm.

3.4. EESK īpaši uzsver to, ka Īrijas ekonomika un labklājība ir lielā mērā apdraudēta, ņemot vērā sevišķi to, ka pārmaiņas var izraisīt paredzamas un neparedzamas sekas.

3.5. Tāpēc ir ārkārtīgi svarīgi, lai ikviens jaunais savienojums uzlabotu Īrijas savienojamību ar ES kontinentālo daļu. Tā kā liela daļa autopārvadājumu no Īrijas uz kontinentālo ES daļu pašlaik tiek veikta pa Apvienotās Karalistes teritoriju, katrā ziņā būtu jāiekļauj jūras savienojumi starp galvenajām Īrijas ostām, kā Dublina un Korka, un koridora *NSM* ostām kontinentālajā daļā.

3.6. EESK norāda, ka priekšlikumā izklāstītajā koridora izvietojumā ir ņemta vērā situācija, kad Apvienotā Karaliste nav *TEN-T* daļa un transporta satiksme pa Apvienotās Karalistes teritoriju kļūs lēnāka robežkontroļu dēļ, un ka šādā jaunā situācijā satiksmes plūsmas uz Īriju un no Īrijas visdrīzāk virzīsies par citiem maršrutiem.

3.7. EESK arī norāda, ka pašreizējais Komisijas ierosinātais koridora izvietojums ir apšaubīts gan konkrētos aspektos, gan plašākā nozīmē. Apspriešanā, kas notika pirms priekšlikuma nākšanas klajā, daudzi Lamanša jūras šauruma dienvidu piekrastes ostu pārstāvji, kā arī Francijas Ostu apvienības un reģionālo pašvaldību pārstāvji apšaubīja karti, uz ko pārsvarā balstās priekšlikums; šajā sakarā tika izvirzīts jautājums par tādu ostu kā Denkerka, Kalē, Havra, Roskofa un Bresta iekļaušanu ierosinātajā koridora *NSM* savienojumā un par pamattīkla koridora "Atlantijas okeāns" izvietojuma mainīšanu. Līdzīgi arī dažādas Īrijas interešu grupas apšaubīja, cik efektīvi būs jūras savienojumi kā aizvietotājs "sauszemes tiltam" pa Apvienotās Karalistes teritoriju, jo īsāki jūrasceļi ir pieejami, piemēram, no Īrijas uz Bretaņas ostām. Viens no argumentiem bija, ka īsāki jūrasceļi ir piemērotāki, piemēram, ātrbojīgām precēm.

3.8. *TEN-T* mērķis ir nodrošināt kohēziju, efektivitāti un ilgtspēju transporta nozarē. Pamattīkls ir stratēģiski svarīgākais elements minēto mērķu sasniegšanai, un pamattīkla koridori ir paredzēti, lai atvieglotu svarīgākās tālsatiksmes plūsmas pamattīklā ([1]).

3.9. Tādēļ EESK apšauba jaunā koridora posma izvietojumu un uzskata, ka koridora izvietojuma izmaiņas varētu nākotnē nesakrist ar satiksmes plūsmām un tādējādi neatbilst *TEN-T* mērķim, proti, atvieglot svarīgākās tālsatiksmes plūsmas ([2]).

3.10. EESK norāda uz to, ka dažas ostas (piem., Bresta un Roskofa), kas jaunajos apstākļos varētu tikt izvirzītas priekšplānā, nav galvenās ostas un, tā kā tās neatbilst pamatkritērijam, nevar kļūt par pamattīkla koridora daļu, un ka regulu par *TEN-T* pamatnostādnēm nav paredzēts pārskatīt līdz 2023. gadam.

3.11. Turklāt EESK pauž viedokli, ka tagad visdrīzāk vēl nav iespējams droši paredzēt, kā transporta plūsmas mainītos, ja būtu jāpiemēro priekšlikums.

3.12. Tāpēc EESK piekrīt tam, ka priekšlikumā minētais izvietojums ir atbilstīgs pagaidu risinājums, līdz būs redzamas izmaiņas satiksmes plūsmās.

3.13. Tomēr EESK ir vīlusies, ka nav veikts ietekmes novērtējums, kas ļautu pārbaudīt ierosinātā izvietojuma atbilstību, piemēram, ātrbojīgu preču gadījumā, un lai apsvērtu, kāds būtu efektīvākais un piemērotākais izvietojums maršrutam, kas varētu aizstāt Apvienotās Karalistes "sauszemes tiltu" un kļūtu par galveno *TEN-T* savienojumu starp Īrijas Republiku un ES kontinentālo daļu, ņemot vērā, ka ir grūti paredzēt, kā mainīsies transporta plūsmas, ja Apvienotā Karaliste no ES izstāsies bez vienošanās līguma.

([1]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1315/2013 (OV L 348, 20.12.2013., 1. lpp.), 38. pants.
([2]) Regula (ES) Nr. 1315/2013, 43. panta 1. punkts.

3.14. EESK uzskata, ka ekonomiskās, sociālās un ekoloģiskās sekas, ko var izraisīt ierosinātais pasākums, ir pietiekami nopietnas, lai attaisnotu ietekmes novērtējumu, kā teikts Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu ([3]).

3.15. Tādēļ EESK iesaka priekšlikumā iekļaut īpašu pārskatīšanas klauzulu, kas paredzētu, ka Komisijai divu gadu laikā pēc regulas stāšanās spēkā būtu tā jāpārskata. Regulu pārskatot, būtu jāizvērtē izmaiņas, kas ir ietekmējušas reālās transporta plūsmas starp Īrijas Republiku un ES kontinentālo daļu, un pārskatam vajadzētu veidot pamatu, kas ļautu izvirzīt atbilstīgus priekšlikumus par attiecīgajos *TEN-T* pamattīkla koridoros veicamajiem pielāgojumiem.

3.16. Kamēr šāda pārskata nav, EESK uzskata, ka nav iemesla grozīt priekšlikuma saturu, ņemot vērā, ka nevienu no galvenajām Lamanša jūras šauruma ostām, kas pašlaik ir daļa no koridora, izmaiņas neskars.

4. **Īpašas piezīmes**

4.1. EESK vēlas zināt, kāpēc priekšlikumā nav ierosināts svītrot savienojumus ar Apvienoto Karalisti un tās teritorijā esošos savienojumus. Ja ES tiesību akti par *TEN-T* neattiecas uz Apvienoto Karalisti, tad saskaņā ar ES tiesību aktiem šādus savienojumus nedrīkst izmantot. Tāpēc būtu prātīgi tos svītrot.

Briselē, 2018. gada 17. oktobrī

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs
Luca JAHIER

([3]) OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp. Skatīt arī Komisijas paziņojumu (COM(2016) 615 final) par labāku regulējumu un Komisijas paziņojumu (COM(2017) 651 final) par labāka regulējuma programmas noslēgšanu (2.3. nodaļa).