



Conselho da
União Europeia

Bruxelas, 22 de maio de 2018
(OR. en)

9075/18

**Dossiê interinstitucional:
2018/0138 (COD)**

**TRANS 212
IA 137**

PROPOSTA

de:	Secretário-Geral da Comissão Europeia, assinado por Jordi AYET PUIGARNAU, Diretor
data de receção:	17 de maio de 2018
para:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretário-Geral do Conselho da União Europeia
n.º doc. Com.:	COM(2018) 277 final
Assunto:	Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO relativo a medidas para facilitar a realização da rede transeuropeia de transportes

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2018) 277 final.

Anexo: COM(2018) 277 final



Bruxelas, 17.5.2018
COM(2018) 277 final

2018/0138 (COD)

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo a medidas para facilitar a realização da rede transeuropeia de transportes

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

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

• **Justificação e objetivos da proposta**

A evolução tecnológica influencia todos os aspetos da sociedade e da economia e transforma a vida dos cidadãos da UE. Os transportes não são exceção a esta tendência. As novas tecnologias estão a mudar radicalmente o panorama da mobilidade. Neste contexto, a UE e as suas indústrias têm de estar à altura do desafio de se tornarem líderes mundiais nos domínios da inovação, da digitalização e da descarbonização. Por conseguinte, a Comissão adotou uma abordagem global, para assegurar que as políticas de mobilidade da UE refletem estas prioridades políticas, sob a forma de três pacotes sobre a mobilidade, intitulados «A Europa em Movimento».

Na sequência da Estratégia de Mobilidade Hipocarbónica, a Comissão adotou dois pacotes sobre a mobilidade em maio e novembro de 2017. Estes estabelecem uma agenda positiva, tendo em vista a realização da Estratégia de Mobilidade Hipocarbónica e assegurando uma transição harmoniosa no sentido de uma mobilidade não poluente, competitiva e conectada para todos. O Parlamento Europeu e o Conselho devem garantir a rápida adoção destas propostas.

A presente iniciativa integra-se no terceiro pacote «A Europa em Movimento», que visa a realização da estratégia renovada para a política industrial da UE, de setembro de 2017. Esta foi concebida para completar o processo de permitir à Europa tirar o maior partido da modernização da mobilidade. É essencial que o futuro sistema de mobilidade seja seguro, não poluente e eficiente para todos os cidadãos da UE. O objetivo consiste em tornar mais segura e acessível a mobilidade europeia, reforçar a competitividade da indústria europeia, aumentar a estabilidade do emprego na UE e assegurar a redução da poluição e uma melhor adaptação ao imperativo de combater as alterações climáticas. Para tal, será necessário o pleno empenho da UE, dos Estados-Membros e das partes interessadas, especialmente para aumentar os investimentos em infraestruturas de transporte.

Estimular o crescimento económico e aumentar o investimento na economia real está no cerne das prioridades da Comissão. O Plano de Investimento para a Europa¹, que converte este objetivo global em termos operacionais, apresenta três objetivos: mobilizar financiamento para a economia real, proporcionar visibilidade e assistência técnica aos projetos de investimento e melhorar o quadro regulamentar em matéria de investimento.

O investimento em infraestruturas de transporte contribui significativamente para alcançar estes objetivos. Em particular, a conclusão da rede principal e dos corredores da rede transeuropeia de transportes (RTE-T) deverá gerar um montante adicional de 4,5 mil milhões de EUR, ou 1,8 % do PIB da UE, e deverá corresponder a 13 milhões de emprego-anos até 2030². Estima-se que o investimento necessário para concluir a rede principal da RTE-T

¹ COM(2014) 903 final.

² *Delivering TEN-T, Facts & Figures*, https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/delivering_ten_t.pdf, September 2017

ascenda a cerca de 500 mil milhões de EUR entre 2021 e 2030 e a cerca de 1,5 mil milhões de EUR, incluindo o investimento na rede global e noutras infraestruturas de transporte³.

A experiência demonstra que a execução dos projetos da rede principal da RTE-T é prejudicada pelos procedimentos administrativos complexos e pela insegurança regulamentar, o que pode conduzir a um aumento dos custos e dos atrasos⁴.

O plano⁵ recentemente atualizado *Action Plan – Making the best use of new financial schemes for European transport infrastructure projects* (2015), de H. Christophersen, K. Bodewig e C. Secchi, indicou a simplificação das autorizações administrativas, das regras de concessão de licenças e de outros procedimentos regulamentares como sendo uma das recomendações que visam facilitar a conclusão da RTE-T. O referido plano de ação foi apresentado pelos coordenadores europeus da RTE-T, K. Bodewig e C. Secchi, bem como pelo antigo vice-presidente H. Christophersen.

A conclusão efetiva da RTE-T é essencial para o funcionamento do mercado único, a digitalização dos transportes e a transição para uma mobilidade de baixas emissões⁶. Em algumas das suas últimas comunicações, a Comissão salientou a necessidade de mobilização de investimentos privados em setores que são de importância crítica para o futuro da UE⁷ e em que o mercado continua a ser deficiente⁸. Reiterou igualmente que é fundamental dispor de transportes e infraestruturas de RTE-T sustentáveis e transfronteiras para transitar para uma economia de baixas emissões e eficiente em termos de utilização de recursos⁹.

Criar um quadro regulamentar favorável e introduzir procedimentos eficientes constitui um desafio, não apenas a nível europeu. O G7 também reconheceu a complexidade da regulamentação, que afeta a eficiência dos processos de concessão de licenças, especificamente na Declaração dos Ministros adotada na reunião do G7, com os ministros dos transportes, em Cagliari, em junho de 2017. A Declaração sublinhou a importância de uma

³ Com base nas informações recebidas dos Estados-Membros em maio de 2017. Os planos de trabalho sobre os corredores da rede principal (CRP), juntamente com os seus estudos de apoio, estão disponíveis em: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/downloads_en.

⁴ Tal aplica-se igualmente aos 30 projetos prioritários da RTE-T anteriormente identificados. Muitos foram concluídos, mas alguns ainda estão em curso. A experiência adquirida em projetos prioritários indica que os problemas relacionados com os processos de concessão de licenças afetaram a execução de vários projetos (por exemplo, PP17, PP18/30 e PP24), *Implementation of the Priority Projects*, novembro de 2012; DG MOVE, com base em dados dos Estados-Membros, https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/infrastructure/ten-t-policy/priority-projects/doc/pp_report_nov2012.pdf.

⁵ O antigo vice-presidente da Comissão H. Christophersen, o Professor K. Bodewig, coordenador europeu, e o Professor C. Secchi, coordenador europeu, no *Action Plan – Making the best use of new financial schemes for European transport infrastructure projects* («Relatório CBS»), de junho de 2015, disponível em http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/doc/2015_06_03_cbs_action_plan_final.pdf; relatório sobre os progressos intitulado *Progress Report of the Action Plan Making the best use of new financial schemes for European transport infrastructure projects*, de janeiro de 2018, https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/cbs2_report_final.pdf («Relatório sobre os Progressos CBS»).

⁶ Nas conclusões do Conselho adotadas em 5 de dezembro de 2017, o Conselho reiterou o seu forte empenho na implantação da RTE-T e a necessidade de prosseguir com esta política, a fim de estimular o investimento no transporte e de contribuir para os objetivos globais, em particular no âmbito da ação climática. 15425/17 TRANS 541.

⁷ COM(2016) 359 final.

⁸ *The Results and Efficiency of Railway Infrastructure Financing within the European Union*, estudo do Parlamento Europeu, outubro de 2015

⁹ COM(2016) 501 final.

maior aceitação pública dos projetos de infraestruturas, da eficiência dos procedimentos administrativos e da simplificação do quadro regulamentar¹⁰. Os Estados-Membros também envidaram esforços no sentido de simplificar os procedimentos a nível nacional¹¹.

A presente iniciativa visa reduzir os atrasos registados na execução dos projetos de infraestruturas da RTE-T. Fixa um prazo máximo de três anos para a conclusão de todo o processo de licenciamento. Destina-se ainda a assegurar maior clareza nos processos que os promotores dos projetos têm de realizar, nomeadamente a concessão de licenças, a contratação pública e outros procedimentos.

A presente iniciativa protege o acesso à justiça no âmbito da execução dos projetos de infraestruturas da RTE-T. Não abrange os processos de recurso administrativo e judicial junto de um tribunal. Contudo, os Estados-Membros podem prever regras processuais específicas, como a inadmissibilidade de um argumento apresentado abusivamente ou de má-fé, que constituam mecanismos adequados para garantir a eficácia do processo judicial. Os projetos transfronteiras enfrentam dificuldades específicas na contratação pública, decorrentes da necessidade de aplicar legislações diferentes, conforme salientaram as partes interessadas. Esta situação torna os projetos mais complexos e cria custos. O objetivo da presente iniciativa consiste em favorecer a aplicação sistemática de um único quadro regulamentar no caso de projetos transfronteiras executados por uma entidade conjunta, salvo decisão em contrário dos Estados-Membros participantes, o que está em consonância com os objetivos estabelecidos na Comunicação intitulada «Impulsionar o crescimento e a coesão nas regiões fronteiriças da UE»¹².

Além de gerar mais investimento e de atrair capital privado para infraestruturas de elevado valor acrescentado na UE, considera-se que esta iniciativa proporcionará maior clareza juntos dos cidadãos e da sociedade civil, através do reforço do quadro de transparência, com vista à sua participação no planeamento de projetos da RTE-T.

Prevê-se que os benefícios específicos serão os seguintes:

- Poupança de tempo: os processos de concessão de licenças não deverão exceder os três anos, o que é uma melhoria significativa comparativamente com a atual situação;
- Poupança nos custos para os utilizadores: mais de 5 mil milhões de EUR poupados pelos utilizadores;
- Investimento: 84 % do investimento total na rede principal da RTE-T será adiantado até 2025;
- Redução dos efeitos externos dos transportes; poupança de 700 milhões de EUR em termos de emissões de CO₂, redução do ruído, da poluição atmosférica, do congestionamento e do número de acidentes. A redução das emissões de CO₂ estima-se em 2 686 toneladas poupadas para o período de 2018-2030;
- Custos administrativos: poupanças líquidas de 150 milhões de EUR para os promotores de projetos e as autoridades públicas.

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

¹¹ Estratégia alemã para acelerar o processo de planeamento: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/innovationsforum-planungsbeschleunigung-abschlussbericht.pdf?__blob=publicationFile

¹² COM(2017) 534 final

- **Coerência com as disposições em vigor no mesmo domínio de intervenção**

Atualmente, não estão em vigor disposições específicas relativas a processos de concessão de licenças e procedimentos regulamentares no âmbito da RTE-T. Contudo, existem disposições semelhantes, que são aplicáveis no âmbito da rede transeuropeia de transportes (RTE-E)¹³.

- **Coerência com as outras políticas da União**

Os objetivos da presente iniciativa estão em consonância com as políticas da União pertinentes nos domínios do transporte e do mercado único, entre outros. A iniciativa contribui para estimular o investimento e a criação de emprego mediante a dinamização do investimento na economia real.

A conclusão da RTE-T favorecerá a criação de um mercado interno mais profundo e equitativo, pois a RTE-T visa ligar fisicamente os Estados-Membros e apresenta um claro valor acrescentado da União por se centrar nas ligações transfronteiras.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE

- **Base jurídica**

A presente proposta tem por base jurídica o artigo 172.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

- **Subsidiariedade (em caso de competência não exclusiva)**

O desenvolvimento coordenado da RTE-T, com vista a apoiar os fluxos de transporte no mercado único europeu e a coesão económica, social e territorial na União, exige a adoção de medidas a nível da UE. Os processos de concessão de licenças divergem significativamente entre os Estados-Membros no que se refere ao número de licenças necessárias e às decisões a obter, o que dificulta a sincronização do desenvolvimento da rede. A RTE-T só pode funcionar corretamente no seu todo, e gerar benefícios para a União, se todos os seus elementos estiverem completos.

- **Proporcionalidade**

A proposta respeita o princípio da proporcionalidade. Insere-se no âmbito do desenvolvimento de redes transeuropeias de transportes, conforme previsto no artigo 170.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

A ação prevista na presente proposta limita-se especificamente à dimensão europeia das infraestruturas de transportes.

Um regulamento constituiria um instrumento eficaz, pois seria diretamente aplicável na ordem jurídica dos Estados-Membros após a sua adoção, e não exigiria um período de transposição até produzir plenos efeitos jurídicos. Este aspeto está em consonância com o objetivo de eliminar as disparidades decorrentes da transposição de diretivas e de facilitar a preparação de projetos e os processos de autorização.

¹³ Regulamento (UE) n.º 347/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de abril de 2013, relativo às orientações para as infraestruturas energéticas transeuropeias e que revoga a Decisão n.º 1364/2006/CE e altera os Regulamentos (CE) n.º 713/2009, (CE) n.º 714/2009 e (CE) n.º 715/2009 (JO L 115 de 25.4.2013, p. 39).

3. RESULTADOS DA CONSULTA DAS PARTES INTERESSADAS E DAS AVALIAÇÕES DE IMPACTO

• Adequação e simplificação da regulamentação

A política da RTE-T foi significativamente reforçada em 2013, com a adoção de um regulamento novo, que define uma estratégia holística baseada na criação da rede principal até 2030 e da rede global até 2050. Todavia, a política da RTE-T existe há 25 anos e, na altura da preparação do atual quadro da RTE-T, já havia elementos que indicavam a ocorrência e os impactos dos atrasos nos processos de concessão de licenças e noutros procedimentos regulamentares. Foram inicialmente planeadas medidas de simplificação para o quadro da RTE-T, mas acabaram por ser consideradas prematuras, devido a vários fatores. Nomeadamente, a reformulação do quadro da RTE-T já incluía um conjunto ambicioso de inovações, que se prendiam, em particular, com a criação de um novo instrumento de financiamento, o Mecanismo Interligar a Europa (MIE).

Em resultado, o atual Regulamento (UE) n.º 1315/2013 não prevê soluções específicas para os processos de concessão de licenças, ao contrário do Regulamento (UE) n.º 347/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de abril de 2013, relativo às orientações para as infraestruturas energéticas transeuropeias¹⁴. Por conseguinte, a presente iniciativa não pôde ser desenvolvida no âmbito do programa REFIT; porém, inspirou-se na experiência com a RTE-E.

• Consultas, recolha e utilização de conhecimentos especializados

As consultas incluíram as seguintes ações:

- (1) Realizou-se uma consulta pública aberta pela Internet durante 13 semanas, de 1 de agosto de 2017 a 9 de novembro de 2017. No total, foram recebidas 99 respostas, representando 23 Estados-Membros, equivalendo a 94 % de todos os contributos. As autoridades regionais, locais ou municipais (20 %), os promotores dos projetos (19 %) e as associações industriais, empresariais ou setoriais (20 %) constituíram as categorias de organização com maior representação, a que se seguiram, com pouca diferença, os governos nacionais (16 %).
- (2) Os serviços da Comissão responsáveis pelos domínios da iniciativa – a saber, contratação pública (15 de junho de 2017), auxílios estatais e financiamento (21 de setembro de 2017) e avaliações ambientais e concessão de licenças (17 de outubro de 2017) – organizaram conjuntamente uma série de seminários.
- (3) As partes interessadas foram consultadas, no contexto da avaliação de impacto, entre 6 de dezembro de 2017 e 17 de janeiro de 2018.
- (4) As atividades de consulta realizaram-se na sequência de um estudo exploratório prévio, a par de uma consulta pública aberta, com a duração de 12 semanas, bem como de seminários específicos.
- (5) Na avaliação de impacto inicial publicada no sítio da Comissão em junho de 2017, foi incluído um mecanismo de recolha de opiniões.

¹⁴ Regulamento (UE) n.º 347/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de abril de 2013, relativo às orientações para as infraestruturas energéticas transeuropeias e que revoga a Decisão n.º 1364/2006/CE e altera os Regulamentos (CE) n.º 713/2009, (CE) n.º 714/2009 e (CE) n.º 715/2009 (JO L 115 de 25.4.2013, p. 39).

A iniciativa foi igualmente analisada a nível ministerial em duas ocasiões, juntamente com outras questões relacionadas com o desenvolvimento e o financiamento da RTE-T: na Conferência de Investimento para o Transporte Regional, em 23 de março de 2017, em Sófia, e na reunião informal do Ministros dos Transportes, em 21 de setembro de 2017, em Taline.

Síntese dos contributos recebidos e utilização dos resultados

Foram consultados todos os grupos de partes interessadas em causa, que representam todos os Estados-Membros, e a maioria forneceu os seus pontos de vista juntamente com alguns dados quantitativos, quando disponíveis, relacionados com os problemas existentes e as medidas estratégicas em análise. A consulta demonstrou que os principais problemas identificados nos processos de concessão de licenças em projetos da RTE-T ocorrem no plano estratégico da preparação dos projetos, nomeadamente na obtenção de licenças de ordenamento do território e de licenças de construção, bem como nas avaliações ambientais.

Promotores de projetos, particulares e grupos de interesses das indústrias manifestaram, em particular, o seu apoio à integração dos procedimentos num organismo nacional único – um balcão único. Os governos nacionais e regionais emitiram pareceres com maiores reservas, que se confirmaram igualmente em consultas bilaterais.

Um número significativo de governos nacionais e regionais manifestou algumas preocupações relativamente ao balcão único. Não obstante, a análise qualitativa individual das suas observações revela que esta aparente divergência resulta, em alguns casos, do facto de alguns países já terem integrado os procedimentos num organismo único (incluindo procedimentos acelerados). Estes organismos nacionais únicos que já existem podem ser considerados um exemplo de melhores práticas de aplicação do balcão único.

Segundo promotores de projetos e particulares, cada balcão único deve dispor de uma capacidade de decisão alargada, gerindo todas as avaliações ambientais a nível de projeto, as licenças de ordenamento do território e as licenças de construção. Por outro lado, os pareceres dos governos nacionais e regionais variaram no grau de integração dos procedimentos e no nível de autoridade. Um número significativo de representantes nacionais declarou que os balcões únicos apenas deveriam ter competências de coordenação.

Os inquiridos, na sua maioria, promotores de projetos, particulares e grupos de interesses das indústrias, concordaram que os processos de concessão de licenças não devem exceder os dois anos e que a fixação deste prazo pode ajudar a reduzir os atrasos excessivos. As autoridades regionais e locais, bem como os governos nacionais, expressaram maiores reservas nesta questão.

Os promotores de projetos e grupos de indústrias, em particular, indicaram, como solução eficaz para resolver os problemas na contratação pública, um conjunto de regras comum e aplicável, a nível da União, aos projetos transfronteiras. As autoridades nacionais declararam que tal conjunto de regras seria mais eficaz, se aplicado a projetos transfronteiras financiados pela União.

De entre os instrumentos disponíveis para a adoção de medidas, tendo em vista facilitar a preparação dos projetos da RTE-T e a concessão de licenças, a consulta revelou que os inquiridos preferiam, em geral, um regulamento em matéria de processos de concessão de licenças e outros elementos de preparação de projetos da RTE-T, o qual seria diretamente aplicável nos Estados-Membros.

- **Recolha de dados e utilização de conhecimentos especializados**

A iniciativa surge na sequência de um longo processo de reflexão e dá resposta ao convite estratégico para agir. A definição dos problemas baseou-se sobretudo na experiência da Comissão em gerir a conclusão da RTE-T¹⁵, as atividades de consulta e os estudos externos:

- estudo sobre licenciamento e facilitação da preparação dos projetos da rede principal da RTE-T, Milieu *et al.*, dezembro de 2016¹⁶,
- estudo de apoio a uma avaliação de impacto sobre as medidas de facilitação da implantação da RTE-T, Panteia, PwC, M-FIVE, fevereiro de 2018¹⁷.

- **Avaliação de impacto**

A presente iniciativa é acompanhada de uma avaliação de impacto. Já recebeu um parecer favorável com reservas do Comité de Controlo da Regulamentação. Este Comité formulou recomendações que exigem adaptações e clarificações através do seguinte:

- fornecer mais elementos que demonstrem de que forma os procedimentos de contratação pública e os processos de concessão de licenças geram atrasos na construção, acrescentar mais informações sobre as diferenças que se verificam entre os setores e os Estados-Membros, bem como descrever os ensinamentos retirados da RTE-E, do Fundo Europeu para Investimentos Estratégicos e das medidas tomadas nos Estados-Membros para simplificar os processos,
- prestar mais informações sobre os pontos de vista das partes interessadas, especialmente dos Estados-Membros e dos cidadãos,
- incluir uma análise de sensibilidade, juntamente com uma explicação dos pressupostos formulados sobre o cálculo dos resultados, em particular até que ponto as medidas podem ajudar realisticamente a evitar atrasos.

Estas observações foram igualmente tidas em conta na avaliação de impacto revista, tal como indicado no anexo I do relatório da avaliação de impacto. Para dar resposta aos pontos acima, foram introduzidas as seguintes alterações:

- Foram apresentados exemplos, de forma mais proeminente, para ilustrar os impactos dos atrasos nos processos de concessão de licenças e nos procedimentos de contratação em projetos específicos, e o modo como esta situação compromete a conclusão da RTE-T, bem como outros efeitos na rede. Fizeram-se mais referências aos resultados da conclusão da RTE-E e ao tratamento prioritário com vista ao controlo dos auxílios estatais¹⁸. Aditaram-se parágrafos específicos para descrever a experiência dos Estados-Membros, incluindo medidas para simplificar os seus processos. Todos estes elementos reforçaram o pormenor da análise.
- Os resultados das consultas públicas abertas e de outras consultas às partes interessadas foram apresentados de forma muito mais circunstanciada. Ao

¹⁵ Relatório sobre os progressos alcançados na implantação da RTE-T em 2014-2015, fevereiro de 2017.

¹⁶ https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/permitting_ten-t_final_report.pdf

¹⁷ Hiperligação, após publicação.

¹⁸ Projetos apoiados pelo Fundo Europeu para Investimentos Estratégicos, em conformidade com o Regulamento (UE) 2017/2396 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de dezembro de 2017, que altera os Regulamentos (UE) n.º 1316/2013 e (UE) 2015/1017 no que se refere à prorrogação da vigência do Fundo Europeu para Investimentos Estratégicos e à introdução de melhorias técnicas nesse Fundo e na Plataforma Europeia de Aconselhamento ao Investimento, JO L 345, 27.12.2017, p. 34.

capítulo 7, foi aditada uma secção específica sobre a comparação das opções políticas.

- Foi realizada uma análise de sensibilidade, depois apresentada ao longo da avaliação de impacto, nas secções pertinentes.

As opções políticas analisadas consistem num conjunto de medidas políticas destinadas a garantir os objetivos específicos e, mais concretamente, a eliminar as causas dos principais problemas identificados:

- múltiplas fases e autoridades envolvidas nos processos de concessão de licenças,
- inexistência ou incumprimento dos prazos,
- diferentes processos de contratação pública em projetos transfronteiras da RTE-T,
- dificuldades de coordenação na execução de projetos transfronteiras, e
- incertezas quanto aos procedimentos de controlo dos auxílios estatais.

A análise levou à conclusão inequívoca de que não é necessário ter o mesmo nível de ambição em cada domínio e que uma abordagem faseada seria a mais adequada.

No que toca aos processos de concessão de licenças, a situação é diferente em cada Estado-Membro e ainda não foi adotada uma abordagem harmonizada a nível da União. É necessário um maior nível de intervenção para sincronizar os procedimentos transfronteiras e permitir uma execução dos projetos mais coordenada, eficaz e eficiente.

No que diz respeito à contratação pública, começou a ser aplicado um quadro harmonizado nos últimos anos¹⁹. No entanto, persiste uma lacuna no domínio da contratação transfronteiras e nos projetos desenvolvidos conjuntamente por dois ou mais Estados-Membros. Neste domínio, a intervenção apenas incide sobre esta lacuna específica.

No que se refere ao controlo dos auxílios estatais, as últimas clarificações adotadas, de qualquer modo, já dissiparam o grosso das incertezas que possam, alegadamente, ter prejudicado o desenvolvimento dos projetos no passado. No caso de um projeto complexo, com estruturas financeiras sofisticadas, parece, contudo, necessário melhorar a qualidade das notificações, nomeadamente mediante uma melhor cooperação entre os serviços da Comissão, as autoridades dos Estados-Membros e a comunidade jurídica e empresarial. Segundo o *Código de Boas Práticas para a condução dos procedimentos de controlo dos auxílios estatais*, pode ser concedido tratamento prioritário a projetos de interesse comum no âmbito da rede principal da RTE-T depois de acordado mutuamente um calendário entre os Estados-Membros e a Comissão, que indique claramente as etapas e as informações a apresentar pelos Estados-Membros. Tal permitirá que os procedimentos realizados pela Comissão avancem harmoniosamente, favorecendo a rápida adoção de uma decisão.

As opções estratégicas baseiam-se numa melhoria progressiva em termos de intervenção, ambição e impacto «cumulativo» esperado:

¹⁹ Em particular, a Diretiva 2014/25/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2014, relativa aos contratos públicos celebrados pelas entidades que operam nos setores da água, da energia, dos transportes e dos serviços postais e que revoga a Diretiva 2004/17/CE (JO L 94 de 28.3.2014, p. 243), e a Diretiva 2014/24/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2014, relativa aos contratos públicos e que revoga a Diretiva 2004/18/CE (JO L 94 de 28.3.2014, p. 65).

- Opção 1 Alteração mínima dos instrumentos existentes e desenvolvimento de medidas não vinculativas, bem como de medidas de acompanhamento.
- Opção 2 Descentralização e execução, a nível nacional, de medidas vinculativas limitadas.
- Opção 3 Um quadro da UE para a autorização de projetos da rede principal da RTE-T, aplicável a nível nacional (O3a) ou a nível da UE (O3b).

A avaliação de impacto recomenda a opção 2 e a iniciativa segue essa recomendação.

4. IMPLICAÇÕES ORÇAMENTAIS

A proposta não tem incidências no orçamento da União.

5. OUTROS ELEMENTOS

- **Planos de execução e mecanismos de acompanhamento, avaliação e prestação de informações**

O relatório da avaliação de impacto apresenta um conjunto de indicadores que devem ser utilizados para acompanhar a eficácia e a eficiência das medidas adotadas, no cumprimento dos principais objetivos estratégicos:

- Mitigação do risco de atrasos enfrentados nos projetos da RTE-T:
 - avanço na implantação da RTE-T no que diz respeito à conformidade com as normas e os requisitos,
 - progressos no investimento apoiado pela UE nas infraestruturas de transporte da RTE-T estimados com base no número de projetos no âmbito do MIE (ou projetos apoiados pelo seu sucessor) executados dentro do prazo e/ou que não sofreram atrasos devidos aos processos de concessão de licença ou contratação;
- Reforço da segurança jurídica para os promotores de projetos, atraindo assim mais investidores privados para as infraestruturas de transporte:
 - aumento do número de projetos de infraestruturas da RTE-T financiados com recurso a instrumentos financeiros apoiados pela UE (por exemplo, o FEIE e seus sucessores).

O acompanhamento será baseado nas atuais medidas para acompanhar a implantação da RTE-T em conformidade. Por conseguinte, para o efeito, será utilizado, tanto quanto possível, o atual quadro, de uma forma simples e transparente, a fim de o tornar facilmente acessível às partes interessadas. Não se pretende criar um sistema complexo de novos indicadores de desempenho.

- Explicação pormenorizada das disposições específicas da proposta

O título do regulamento abrange o âmbito de aplicação e os objetivos do ato, que visa facilitar a conclusão da rede transeuropeia de transportes.

Artigo 1.º - Objeto e âmbito de aplicação

Este artigo apresenta o objeto e os objetivos do regulamento, que são a conclusão efetiva e tempestiva da RTE-T em toda a União, reduzindo o risco de atrasos e aumentando o nível de segurança entre os promotores de projetos e os investidores no que diz respeito à duração dos

procedimentos aplicáveis. Outro objetivo consiste em facilitar a participação dos investidores privados e proporcionar mais clareza nas consultas públicas.

Artigo 3.º – «Estatuto de prioridade» dos projetos de interesse comum

Alguns Estados-Membros, nos respetivos quadros jurídicos nacionais, dispõem de procedimentos acelerados e de um tratamento simplificado especial para certas categorias de projeto, com base na sua importância para o desenvolvimento do país ou noutras razões. A fim de cumprir os objetivos de conclusão da RTE-T, com a qual os Estados-Membros se comprometeram ao terem adotado o regulamento do Conselho que a estabelece, bem como aos prazos para a sua conclusão, deve ser concedido um tratamento preferencial semelhante aos projetos de interesse comum da União.

Artigos 4.º a 6.º – Integração dos processos de concessão de licenças

O objetivo deste artigo é integrar vários processos de concessão de licenças de projetos interesse comum da RTE-T. O artigo 4.º prevê que a autorização de projetos da RTE-T seja tratada por uma única autoridade, que gira e seja responsável pelos processos globais e aja como um ponto de entrada único para promotores de projetos e outros investidores. O artigo 5.º estabelece a designação e o papel dessa autoridade. O artigo 6.º define as etapas processuais que conduzem a uma decisão global no sentido de autorizar o investidor a avançar com o projeto.

Artigo 7.º – Coordenação de processos de concessão de licenças transfronteiras

Este artigo refere a importância de coordenar os processos de concessão de licenças transfronteiras e reforça o papel dos coordenadores europeus no acompanhamento dos referidos processos.

Artigo 8.º – Contratação pública em projetos de interesse comum transfronteiras

Este artigo prevê a aplicação de um único quadro jurídico em matéria de contratação pública em projetos transfronteiras. Salvo disposição em contrário constante de um acordo intergovernamental, no caso dos projetos desenvolvidos por entidades conjuntas, estas últimas aplicarão uma única legislação nacional para a aquisição de obras e serviços no âmbito da execução do projeto.

Artigo 9.º – Assistência técnica

Os atuais sistemas de assistência técnica baseados na legislação da União serão disponibilizados aos projetos de interesse comum abrangidos pela presente iniciativa, em função da disponibilidade dos recursos geridos pelos respetivos serviços.

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo a medidas para facilitar a realização da rede transeuropeia de transportes

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 172.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu²⁰,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões²¹,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho²² estabelece um quadro comum para a criação de redes de ponta e interoperáveis com vista ao desenvolvimento do mercado interno. A rede transeuropeia de transportes (RTE-T) apresenta uma abordagem estruturada em dois níveis: a rede global garante a conectividade de todas as regiões da União, ao passo que a rede principal é constituída apenas pelos elementos da rede com maior importância estratégica para a União. O Regulamento (UE) n.º 1315/2013 estabelece objetivos vinculativos para a implantação, sendo que a rede principal deverá estar concluída até 2030 e a rede global, até 2050.
- (2) Apesar da necessidade de prazos vinculativos, a experiência demonstrou que muitos investimentos que visam a conclusão da RTE-T enfrentam uma grande complexidade de processos de concessão de licenças, bem como de procedimentos de contratação e de outros tipos. Esta situação impede a execução tempestiva dos projetos e, em muitos casos, dá origem a atrasos significativos e custos mais elevados. A fim de resolver estes problemas e de tornar possível a conclusão sincronizada da RTE-T, é necessária uma ação harmonizada a nível da União.
- (3) Nos quadros jurídicos de muitos Estados-Membros, é concedido tratamento prioritário a algumas categorias de projeto com base na sua importância estratégica para a economia. O tratamento prioritário é caracterizado por prazos mais curtos, procedimentos simultâneos ou prazos limitados para recursos, assegurando, ao mesmo tempo, que os objetivos de outras políticas horizontais são igualmente alcançados. Se um quadro desta natureza existir no quadro jurídico nacional, deve aplicar-se

²⁰ JO C de , p. .

²¹ JO C de , p. .

²² Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes e que revoga a Decisão n.º 661/2010/UE (JO L 348 de 20.12.2013, p. 1).

automaticamente a projetos da União considerados projetos de interesse comum ao abrigo do Regulamento (UE) n.º 1315/2013.

- (4) A fim de aumentar a eficácia das avaliações ambientais e de simplificar o processo de decisão, quando a obrigação de realizar avaliações relacionadas com questões ambientais em projetos da rede principal decorra simultaneamente da Diretiva 2011/92/UE, com a redação que lhe foi dada pela Diretiva 2014/52/UE, e de outros atos legislativos da União, nomeadamente das Diretivas 92/43/CEE, 2009/147/CE, 2000/60/CE, 2008/98/CE, 2010/75/UE, 2012/18/UE e 2011/42/CE, os Estados-Membros devem assegurar que está previsto um procedimento conjunto que cumpra os requisitos destas diretivas.
- (5) Os projetos da rede principal devem ser apoiados por processos de concessão de licenças integrados, a fim de possibilitar uma gestão clara dos processos no seu todo e de assegurar um ponto de entrada único para os investidores. Os Estados-Membros devem designar uma autoridade competente, em conformidade com os seus quadros jurídicos nacionais e estruturas administrativas.
- (6) A criação de uma autoridade competente única a nível nacional, que integre todos os processos de concessão de licenças (balcão único), deverá reduzir a complexidade, aumentar a eficiência e reforçar a transparência dos procedimentos. Deverá igualmente melhorar a cooperação entre os Estados-Membros, se necessário. Os procedimentos devem promover uma verdadeira cooperação entre os investidores e a autoridade competente única e, conseqüentemente, permitir uma delimitação do âmbito na fase anterior à candidatura do processo de concessão de licenças. Essa delimitação deve ser integrada na descrição pormenorizada da candidatura e seguir o procedimento previsto no artigo 5.º, n.º 2, da Diretiva 2011/92/UE, com a redação que lhe foi dada pela Diretiva 2014/52/UE.
- (7) O procedimento estabelecido pelo presente regulamento deverá ser aplicável sem prejuízo do cumprimento dos requisitos previstos pelo direito internacional e da União, nomeadamente das disposições para proteger o ambiente e a saúde humana.
- (8) Dada a urgência de concluir a rede principal da RTE-T, a simplificação dos processos de concessão de licenças deverá ser acompanhada de um prazo, dentro do qual as autoridades competentes devem tomar uma decisão global relativa à execução de cada um dos projetos. Esse prazo deverá estimular um tratamento mais eficiente dos processos, não devendo, em circunstância alguma, pôr em causa os elevados níveis da União de proteção do ambiente e de participação do público.
- (9) Os Estados-Membros deverão esforçar-se por assegurar que os recursos que põem em causa a legalidade substantiva ou processual de uma decisão global sejam tratados da forma mais eficiente possível.
- (10) Os projetos de infraestruturas transfronteiras da RTE-T enfrentam problemas específicos na coordenação dos processos de concessão de licenças. Os coordenadores europeus devem poder acompanhar estes processos e facilitar a sua sincronização e conclusão.
- (11) A contratação pública em projetos de interesse comum transfronteiras deve ser realizada em conformidade com o Tratado e a Diretiva 2014/25/UE e/ou a Diretiva 2014/24/UE. A fim de assegurar a execução eficiente dos projetos de interesse comum transfronteiras da rede principal, a contratação pública realizada por uma entidade conjunta deve estar sujeita a uma única legislação nacional. Em derrogação do disposto na legislação da União em matéria de contratação pública, as

regras nacionais aplicáveis devem ser, em princípio, as do Estado-Membro onde a entidade conjunta tem a sua sede social. Deverá ser possível definir a legislação aplicável num acordo intergovernamental.

- (12) A Comissão não participa sistematicamente na autorização de cada projeto. Porém, em certos casos, alguns aspetos da preparação dos projetos estão sujeitos a autorização a nível da União. Quando a Comissão participa nestes procedimentos, concede tratamento prioritário aos projetos de interesse comum da União e garante segurança jurídica para os promotores de projetos. Em alguns casos, pode ser necessária aprovação dos auxílios estatais. Em consonância com o *Código de Boas Práticas para a condução dos procedimentos de controlo dos auxílios estatais*, os Estados-Membros podem solicitar à Comissão que proceda ao tratamento de projetos de interesse comum sobre a rede principal da RTE-T que considerem prioritários com prazos mais previsíveis, no âmbito da abordagem de carteira de casos ou de um planeamento acordado mutuamente.
- (13) A execução de projetos de infraestruturas da rede principal RTE-T deve igualmente assentar nas orientações da Comissão, que proporcionam maior clareza à execução de determinados tipos de projeto, respeitando ao mesmo tempo o acervo da União. Por exemplo, o plano de ação para a natureza, a população e a economia²³ prevê que essas orientações proporcionem maior clareza tendo em vista o respeito das Diretivas Aves e *Habitats*. O apoio direto no âmbito da contratação pública deve ser disponibilizado a projetos de interesse comum, a fim garantir a utilização mais rentável dos fundos públicos²⁴. Ademais, deve ser prestada uma assistência técnica adequada ao abrigo dos mecanismos desenvolvidos para o Quadro Financeiro Plurianual 2021-2027, tendo em vista apoiar financeiramente os projetos de interesse comum da RTE-T.
- (14) Dado que os objetivos do presente regulamento não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros e podem, portanto, devido à necessidade de coordenação desses objetivos, ser mais bem alcançados a nível da União, esta pode adotar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade, previsto no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade, consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar aqueles objetivos.
- (15) Por razões de segurança jurídica, os procedimentos administrativos iniciados antes da entrada em vigor do presente regulamento não devem ser sujeitos às disposições do presente regulamento.

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1

Objeto e âmbito de aplicação

O presente regulamento estabelece os requisitos aplicáveis aos procedimentos administrativos adotados pelas autoridades competentes dos Estados-Membros para a autorização e execução de todos os projetos de interesse comum relativos à rede principal da rede transeuropeia de transportes.

²³ COM(2017) 198 final.

²⁴ COM(2017) 573 final

Artigo 2

Definições

Para efeitos do presente regulamento, aplicam-se as definições previstas no Regulamento (UE) n.º 1315/2013. De igual forma, deve entender-se por:

- (a) «Decisão global», a decisão, ou o conjunto de decisões, tomada por uma autoridade ou autoridades de um Estado-Membro, excluindo os tribunais, que determina se um promotor do projeto deve receber autorização para construir as infraestruturas de transporte necessárias à execução de um projeto, sem prejuízo de decisões tomadas no contexto de um procedimento de recurso administrativo;
- (b) «Processos de concessão de licenças», cada processo ou etapa a seguir junto das autoridades de um Estado-Membro, ao abrigo do direito da União ou nacional, antes de um promotor de projeto poder iniciar a execução do projeto;
- (c) «Promotor de projeto», o autor de um pedido de aprovação de um projeto privado, ou a autoridade pública que dá início a um projeto;
- (d) «Autoridade competente única», a autoridade que o Estado-Membro designa como responsável pelo desempenho das funções previstas no presente regulamento;
- (e) «Projeto de interesse comum transfronteiras», um projeto de interesse comum, nos termos do artigo 7.º do Regulamento (UE) n.º 1315/2013, que abrange um troço transfronteiriço, conforme definido no artigo 3.º, alínea m), do referido regulamento, executado por uma entidade conjunta.

CAPÍTULO II – CONCESSÃO DE LICENÇAS

Artigo 3

«Estatuto de prioridade» dos projetos de interesse comum

1. Cada projeto de interesse comum sobre a rede principal da RTE-T deve estar sujeito a um processo integrado de concessão de licenças, gerido por uma autoridade competente única, designada pelo Estado-Membro em conformidade com os artigos 5.º e 6.º.
2. Caso a legislação nacional preveja a existência dos estatutos de prioridade, os projetos de interesse comum devem beneficiar da máxima importância nacional possível, e ser tratados em conformidade no âmbito dos processos de concessão de licenças, sempre que esse tratamento estiver previsto na legislação nacional aplicável aos tipos de infraestrutura correspondentes e nas modalidades aí definidas.
3. A fim de assegurar procedimentos administrativos eficientes relativos aos projetos de interesse comum, os promotores dos projetos e todas as autoridades em causa devem assegurar que seja concedido a esses projetos o tratamento mais célere possível do ponto de vista jurídico, incluindo no que se refere à afetação de recursos.

Artigo 4

Integração dos processos de concessão de licenças

1. A fim de cumprir os prazos fixados no artigo 6.º e de reduzir os encargos administrativos associados à execução dos projetos de interesse comum, todos os procedimentos administrativos decorrentes da legislação aplicável, tanto nacional como da União, devem ser integrados e resultar numa única decisão global.
2. No caso dos projetos para os quais a obrigação de efetuar avaliações dos efeitos no ambiente decorra simultaneamente da Diretiva 2011/92/UE do Parlamento Europeu e do Conselho e de outro ato legislativo da União, os Estados-Membros devem garantir que são estabelecidos os processos conjuntos na aceção do artigo 2.º, n.º 3, da Diretiva 2011/92/UE.

Artigo 5

Autoridade competente única para a concessão de licenças

1. Até... [*Serviço das Publicações: inserir a data de um ano após a entrada em vigor do presente regulamento*], cada Estado-Membro deve designar uma autoridade competente única, que será a responsável pela facilitação do processo de concessão de licenças e, inclusivamente, pela emissão da decisão global.
2. A responsabilidade da autoridade competente única referida no n.º 1 e/ou as suas tarefas podem ser delegadas ou realizadas por outra autoridade, ao nível administrativo adequado, por projeto de interesse comum ou por determinada categoria de projetos de interesse comum, nas seguintes condições:
 - a) Apenas uma autoridade é responsável por cada projeto de interesse comum;
 - b) A autoridade é o único ponto de contacto para o promotor do projeto no processo conducente à decisão global relativa a um determinado projeto de interesse comum; e
 - c) A autoridade coordena a apresentação de todos os documentos e de todas as informações relevantes.

A autoridade competente única pode manter a responsabilidade de estabelecer prazos, sem prejuízo dos prazos fixados nos termos do artigo 6.º
3. A autoridade competente única deve emitir a decisão global nos prazos fixados no artigo 6.º. Para o efeito, deve aplicar os procedimentos conjuntos.

A decisão global emitida pela autoridade competente única é a única decisão juridicamente vinculativa resultante do processo legal de concessão de licenças. Caso haja outras autoridades envolvidas no projeto, essas autoridades podem dar o seu parecer, nos termos da legislação nacional, a título de contributo para o procedimento. Este parecer é tido em conta pela autoridade competente única.

4. Ao tomar a decisão global, a autoridade competente única deve assegurar que os requisitos aplicáveis por força do direito internacional e da União são respeitados e justificar devidamente a sua decisão.
5. Se um projeto de interesse comum exigir que as decisões sejam tomadas por dois ou mais Estados-Membros, as respetivas autoridades competentes tomam todas as medidas necessárias para manter uma cooperação e uma coordenação eficientes e

eficazes entre si. Sem prejuízo das obrigações decorrentes da legislação internacional e da União, os Estados-Membros devem procurar instaurar procedimentos conjuntos, sobretudo no caso da avaliação dos impactos ambientais.

Artigo 6

Duração e execução do processo de concessão de licenças

1. O processo de concessão de licenças compreende a fase anterior à candidatura e a fase de avaliação da candidatura, bem como a decisão pela autoridade competente única.
2. A fase anterior à candidatura, que abrange o período compreendido entre o início do processo de concessão de licenças e a apresentação do processo de candidatura completo à autoridade competente única, não deve, em princípio, exceder dois anos.
 3. A fim de encetar um processo de concessão de licenças, os promotores do projeto notificam, por escrito, o projeto à autoridade competente única dos Estados-Membros envolvidos e incluem uma descrição pormenorizada do projeto. No prazo máximo de dois meses após a receção da referida notificação, a autoridade competente única acusa a receção ou, se considerar que o projeto não está suficientemente amadurecido para iniciar o processo de concessão de licenças, indefere essa notificação por escrito. Em caso de indeferimento, a autoridade competente única deve justificar a sua decisão. A data de assinatura da acusação de receção da notificação pela autoridade competente assinala o início do processo de concessão de licenças. Caso estejam dois ou mais Estados-Membros envolvidos, a data de acusação de receção da última notificação pela autoridade competente em causa assinala a data de início do processo de concessão de licenças.
4. No prazo de três meses a contar do início do processo de concessão de licenças, a autoridade competente única deve, em estreita cooperação com o promotor do projeto e as outras autoridades envolvidas, e tendo em conta as informações apresentadas pelo promotor do projeto com base na notificação referida no n.º 3, formular e comunicar ao promotor do projeto uma descrição pormenorizada da candidatura, incluindo:
 - (a) O conteúdo e o nível de pormenor das informações a apresentar pelo promotor do projeto, no âmbito do processo de candidatura;
 - (b) O calendário relativo à concessão de licenças, indicando, pelo menos, o seguinte:
 - i) as decisões e pareceres a obter,
 - ii) as autoridades, as partes interessadas e o público que possa estar envolvido,
 - iii) as diferentes fases do processo e a sua duração,
 - iv) as principais realizações e os respetivos prazos, tendo em vista a decisão global que deve ser tomada,
 - v) os recursos previstos pelas autoridades e os recursos adicionais que possam vir a ser necessários.
5. A fim de assegurar que o processo de candidatura está completo e tem a qualidade adequada, o promotor do projeto solicita o parecer da autoridade competente única

sobre a sua candidatura o mais cedo possível, durante o procedimento anterior à candidatura. O promotor do projeto deve cooperar plenamente com a autoridade competente única com o intuito de respeitar os prazos e cumprir a descrição pormenorizada da candidatura, conforme definida no n.º 4.

6. O promotor do projeto deve apresentar o processo de candidatura com base na descrição pormenorizada da candidatura num prazo de 21 meses a contar da receção dessa descrição pormenorizada da candidatura. Após o termo desse prazo, a descrição pormenorizada da candidatura deixa de se considerar aplicável, salvo se a autoridade competente única decidir prorrogar esse prazo com base num pedido justificado do promotor de projeto.
7. O mais tardar num prazo de dois meses a contar da data da apresentação do processo de candidatura completo, a autoridade competente confirma, por escrito, que o processo de candidatura está completo, e comunica-o ao promotor do projeto. O processo de candidatura apresentado pelo promotor do projeto é considerado completo, salvo se, no prazo de dois meses a contar da data da apresentação, a autoridade competente solicitar informações em falta, a apresentar pelo promotor do projeto. Tal pedido deve limitar-se, no que diz respeito ao conteúdo e ao nível de pormenor, aos elementos indicados na descrição pormenorizada da candidatura. Os pedidos de informações adicionais apenas podem resultar de circunstâncias novas, excecionais e imprevistas, e devem ser devidamente justificados pela autoridade competente única.
8. A autoridade competente única deve avaliar a candidatura e adotar uma decisão global no prazo de um ano a contar da data da apresentação do processo de candidatura completo, em conformidade com o n.º 7. Os Estados-Membros podem antecipar o fim deste prazo, se o considerarem adequado.
9. Os prazos previstos nas disposições anteriores não prejudicam as obrigações decorrentes de atos legislativos internacionais ou da União, nem os procedimentos de recurso administrativo e judicial junto de um tribunal.

Artigo 7

Coordenação de processos de concessão de licenças transfronteiras

1. No caso dos projetos que envolvem dois ou mais Estados-Membros, as autoridades competentes dos Estados-Membros devem harmonizar os seus calendários e estabelecer um calendário conjunto.
2. O coordenador europeu, referido no artigo 45.º do Regulamento (UE)² n.º 1315/2013, fica habilitado a acompanhar de perto o processo de concessão de licenças no âmbito dos projetos de interesse comum transfronteiras e a facilitar o contacto entre as autoridades competentes envolvidas.
3. Sem prejuízo da obrigação de cumprimento dos prazos fixados pelo presente regulamento, em caso de incumprimento de um prazo de emissão de uma decisão global, a autoridade competente deve imediatamente informar o coordenador europeu das medidas tomadas, ou a tomar, para concluir o processo de concessão de licenças no mais curto espaço de tempo possível. O coordenador europeu pode solicitar à autoridade competente que apresente relatórios regulares sobre os progressos realizados nesta matéria.

CAPÍTULO III CONTRATAÇÃO PÚBLICA

Artigo 8

Contratação pública em projetos de interesse comum transfronteiras

1. A contratação pública em projetos de interesse comum transfronteiras deve ser realizada em conformidade com o Tratado e a Diretiva 2014/25/UE e/ou a Diretiva 2014/24/UE.
2. No caso dos procedimentos de contratação pública realizados por uma entidade conjunta criada pelos Estados-Membros participantes, essa entidade deve aplicar as disposições nacionais de um desses Estados-Membros e, em derrogação das referidas diretivas, tais disposições devem ser determinadas em conformidade com o artigo 57, n.º 5, alínea a), da Diretiva 2014/25/UE do Parlamento Europeu e do Conselho ou o artigo 39.º, n.º 5, alínea a), da Diretiva 2014/24/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, conforme aplicável, salvo se um acordo entre os Estados-Membros participantes dispuser em contrário. Um tal acordo deve, em todo o caso, prever a aplicação de uma única legislação nacional, no caso dos procedimentos de contratação pública realizados por uma entidade comum.

CAPÍTULO IV ASSISTÊNCIA TÉCNICA

Artigo 9

Assistência técnica

A pedido de um promotor de projeto ou Estado-Membro, de acordo com os programas de financiamento pertinentes da União, e sem prejuízo do Quadro Financeiro Plurianual, a União deve prestar assistência técnica com vista à aplicação do presente regulamento e a facilitar a execução dos projetos de interesse comum.

CAPÍTULO V DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 10

Disposições transitórias

O presente regulamento não é aplicável aos procedimentos administrativos iniciados antes da data da sua entrada em vigor.

Artigo 11

Entrada em vigor

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável nos Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Parlamento Europeu
O Presidente*

*Pelo Conselho
O Presidente*