



Βρυξέλλες, 22 Μαΐου 2018
(OR. en)

9075/18

Διοργανικός φάκελος:
2018/0138 (COD)

TRANS 212
IA 137

ΠΡΟΤΑΣΗ

Αποστολέας:	Για τον Γενικό Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ο κ. Jordi AYET PUIGARNAU, Διευθυντής
Ημερομηνία Παραλαβής:	17 Μαΐου 2018
Αποδέκτης:	κ. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Γενικός Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	COM(2018) 277 final
Θέμα:	Πρόταση για ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ σχετικά με μέτρα εξορθολογισμού για την προώθηση της υλοποίησης του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο COM(2018) 277 final.

σνημμ.: COM(2018) 277 final



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 17.5.2018
COM(2018) 277 final

2018/0138 (COD)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με μέτρα εξορθολογισμού για την προώθηση της υλοποίησης του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών

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

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

• Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

Η τεχνολογική αλλαγή επηρεάζει όλα τα τμήματα της κοινωνίας και της οικονομίας και μεταμορφώνει τις ζωές των πολιτών της ΕΕ. Οι μεταφορές δεν εξαιρούνται από την τάση αυτή. Οι νέες τεχνολογίες μεταβάλλουν δραστικά το τοπίο της κινητικότητας. Σε αυτό το πλαίσιο, η ΕΕ και οι βιομηχανίες της πρέπει να ανταποκριθούν στην πρόκληση της ανάληψης ηγετικού ρόλου παγκοσμίως στους τομείς της καινοτομίας, της ψηφιοποίησης και της απαλλαγής από τις ανθρακούχες εκπομπές. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή έχει υιοθετήσει μια ολοκληρωμένη προσέγγιση, ώστε να διασφαλίσει ότι οι πολιτικές της ΕΕ στον τομέα της κινητικότητας αντικατοπτρίζουν τις πολιτικές αυτές προτεραιότητες, με τη μορφή τριών δεσμών μέτρων κινητικότητας «Η Ευρώπη σε κίνηση».

Σε συνέχεια της στρατηγικής για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών, η Επιτροπή εξέδωσε δύο δέσμες μέτρων για την κινητικότητα τον Μάιο και τον Νοέμβριο του 2017. Στις δέσμες αυτές αναλύεται ένα θετικό θεματολόγιο σχετικά με την εφαρμογή της στρατηγικής για την κινητικότητα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών και σχετικά με τη διασφάλιση της ομαλής μετάβασης σε καθαρή, ανταγωνιστική και συνδεδεμένη κινητικότητα για όλους. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο θα πρέπει να εξασφαλίσουν την ταχεία έγκριση των προτάσεων αυτών.

Η παρούσα πρωτοβουλία εντάσσεται στην τρίτη δέσμη μέτρων «Η Ευρώπη σε κίνηση», η οποία εφαρμόζει τη νέα στρατηγική βιομηχανικής πολιτικής του Σεπτεμβρίου 2017, και στόχος της είναι η ολοκλήρωση της διαδικασίας που θα παράσχει στην Ευρώπη τη δυνατότητα να αξιοποιήσει όλα τα οφέλη του εκσυγχρονισμού της κινητικότητας. Είναι ουσιώδες να εξασφαλιστεί ότι το σύστημα κινητικότητας του αύριο θα είναι ασφαλές, καθαρό και αποδοτικό για όλους τους πολίτες της ΕΕ. Στόχος είναι να αυξηθούν η ασφάλεια και η προσιτότητα της ευρωπαϊκής κινητικότητας, η ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής βιομηχανίας, η ασφάλεια των θέσεων εργασίας στην Ευρώπη, καθώς και να εξασφαλιστεί η μείωση της μόλυνσης και η προσαρμογή στην επιτακτική ανάγκη αντιμετώπισης της κλιματικής αλλαγής. Για τον σκοπό αυτό θα απαιτηθεί η πλήρης δέσμευση της ΕΕ, των κρατών μελών και των ενδιαφερόμενων μερών, μεταξύ άλλων για την ενίσχυση των επενδύσεων σε υποδομές μεταφορών.

Η τόνωση της οικονομικής ανάπτυξης και των επενδύσεων στην πραγματική οικονομία βρίσκεται στο επίκεντρο των προτεραιοτήτων της Επιτροπής. Το επενδυτικό σχέδιο για την Ευρώπη¹, στο οποίο ο συνολικός αυτός στόχος μεταφράζεται σε επιχειρησιακούς όρους, περιλαμβάνει τρεις επιμέρους στόχους: την κινητοποίηση χρηματοδότησης για την πραγματική οικονομία, την παροχή προβολής και τεχνικής βοήθειας στα επενδυτικά έργα και τη βελτίωση του κανονιστικού πλαισίου για τις επενδύσεις.

Οι επενδύσεις στις υποδομές μεταφορών συμβάλλουν σημαντικά στην επίτευξη των στόχων αυτών. Ειδικότερα, η ολοκλήρωση του κεντρικού δικτύου και των διαδρόμων του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) αναμένεται να παραγάγει 4,5 τρις. EUR ή 1,8 % του ΑΕΠ της ΕΕ επιπλέον και να αντιστοιχεί σε 13 εκατομμύρια έτη εργασίας έως το 2030².

¹ COM(2014) 903 final.

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

Εκτιμάται ότι οι επενδύσεις που απαιτούνται για την ολοκλήρωση του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ ανέρχονται σε περίπου 500 δις. EUR μεταξύ 2021 και 2030 και σε 1,5 τρις. EUR, συμπεριλαμβανομένων του εκτεταμένου δικτύου ΔΕΔ-Μ και άλλων επενδύσεων στον τομέα των μεταφορών³.

Από την πείρα προκύπτει ότι η υλοποίηση των έργων του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ επηρεάζεται από σύνθετες διοικητικές διαδικασίες και κανονιστική αβεβαιότητα, στοιχεία που μπορεί να οδηγήσουν σε αυξημένες δαπάνες και καθυστερήσεις⁴.

Στο προσφάτως επικαιροποιημένο σχέδιο δράσης των Christophersen-Bodewig-Secchi⁵ με τίτλο *Making the best use of new financial schemes for European transport infrastructure projects* (Βέλτιστη αξιοποίηση των νέων χρηματοδοτικών συστημάτων για τα έργα των ευρωπαϊκών υποδομών μεταφορών) (2015), η απλούστευση των διοικητικών εγκρίσεων, των κανόνων χορήγησης αδειών και άλλων κανονιστικών διαδικασιών προσδιορίζεται ως μία από τις συστάσεις που αποσκοπούν στη διευκόλυνση της ολοκλήρωσης του ΔΕΔ-Μ. Το εν λόγω σχέδιο δράσης παρουσιάστηκε από τους Ευρωπαίους Συντονιστές του ΔΕΔ-Μ Bodewig και Secchi, καθώς και από τον πρώην Αντιπρόεδρο H. Christophersen.

Η αποτελεσματική ολοκλήρωση του ΔΕΔ-Μ είναι απαραίτητη για τη λειτουργία της ενιαίας αγοράς, την ψηφιοποίηση των μεταφορών και τη μετάβαση σε κινητικότητα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών⁶. Στις πρόσφατες ανακοινώσεις της, η Επιτροπή τόνισε την ανάγκη κινητοποίησης ιδιωτικών επενδύσεων σε τομείς ζωτικής σημασίας για το μέλλον της Ευρώπης⁷ και εκεί όπου οι αδυναμίες της αγοράς παραμένουν⁸. Επανέλαβε επίσης ότι οι διασυνοριακές και βιώσιμες μεταφορές και οι υποδομές ΔΕΔ-Μ είναι καίριας σημασίας για τη μετάβαση της ΕΕ σε μια οικονομία χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών που χρησιμοποιεί αποδοτικά τους πόρους⁹.

³ Με βάση τις παρατηρήσεις που ελήφθησαν από τα κράτη μέλη τον Μάιο του 2017. Τα σχέδια εργασιών για τους διαδρόμους του κεντρικού δικτύου καθώς και οι σχετικές υποστηρικτικές μελέτες διατίθενται στη διεύθυνση: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/downloads_en

⁴ Η διαπίστωση αυτή αφορά επίσης και τα 30 έργα προτεραιότητας του ΔΕΔ-Μ που είχαν προσδιοριστεί παλαιότερα. Αρκετά από αυτά έχουν ολοκληρωθεί αλλά ορισμένα βρίσκονται ακόμη σε εξέλιξη. Και στην περίπτωση των έργων προτεραιότητας καταδεικνύεται ότι υπάρχουν ζητήματα σχετικά με τις διαδικασίες χορήγησης αδειών τα οποία επηρεάζουν την παράδοση ορισμένων έργων (π.χ. PP17, PP18/30, PP24), Implementation of the Priority Projects, Νοέμβριος 2012· ΓΔ MOVE με βάση δεδομένα από τα κράτη μέλη, https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/infrastructure/ten-t-policy/priority-projects/doc/pp_report_nov2012.pdf

⁵ Πρώην Αντιπρόεδρος της Επιτροπής H. Christophersen, καθηγητής K. Bodewig, Ευρωπαίος Συντονιστής, καθηγητής C. Secchi, Ευρωπαίος Συντονιστής στο έγγραφο «Action Plan – Making the best use of new financial schemes for European transport infrastructure projects» («έκθεση CBS»), Ιούνιος 2015, διατίθεται στη διεύθυνση http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/doc/2015_06_03_cbs_action_plan_final.pdf Progress Report of the Action Plan Making the best use of new financial schemes for European transport infrastructure projects, Ιανουάριος 2018, https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/cbs2_report_final.pdf, (εφεξής: έκθεση προόδου CBS).

⁶ Στα συμπεράσματα που εξέδωσε στις 5 Δεκεμβρίου 2017, το Συμβούλιο επανέλαβε την ισχυρή δέσμευσή του για την υλοποίηση του ΔΕΔ-Μ και την ανάγκη συνέχισης της πολιτικής αυτής για την τόνωση των επενδύσεων στις μεταφορές και τη συμβολή σε παγκόσμιους στόχους, ιδίως όσον αφορά τη δράση για το κλίμα. 15425/17 TRANS 541.

⁷ COM(2016) 359 final.

⁸ The Results and Efficiency of Railway Infrastructure Financing within the European Union, Μελέτη για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, Οκτώβριος 2015

⁹ COM(2016) 501 final.

Η δημιουργία υποστηρικτικού κανονιστικού περιβάλλοντος και η θέσπιση αποδοτικών διαδικασιών αποτελεί πρόκληση η οποία δεν περιορίζεται σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Η ομάδα G7 έχει επίσης αναγνωρίσει την πολυπλοκότητα των ρυθμίσεων η οποία επηρεάζει την αποδοτικότητα των διαδικασιών χορήγησης αδειών, όπως επισημαίνεται συγκεκριμένα στην υπουργική δήλωση που εξέδωσαν οι υπουργοί Μεταφορών της G7 στο Κάλιαρι τον Ιούνιο του 2017. Στη δήλωση τονίστηκε η σημασία που αποδίδεται στην αύξηση της αποδοχής των έργων υποδομής από τους πολίτες, στις αποδοτικές διοικητικές διαδικασίες και στον εξορθολογισμό του κανονιστικού περιβάλλοντος¹⁰. Τα κράτη μέλη της ΕΕ έχουν και αυτά καταβάλει προσπάθειες για τον εξορθολογισμό των διαδικασιών σε εθνικό επίπεδο¹¹.

Η παρούσα πρωτοβουλία αποσκοπεί στη μείωση των καθυστερήσεων που σημειώνονται στην υλοποίηση των έργων υποδομής του ΔΕΔ-Μ. Θέτει ένα ανώτατο όριο τριών ετών για το σύνολο της διαδικασίας χορήγησης αδειών. Αποσκοπεί επίσης στην επίτευξη μεγαλύτερης σαφήνειας όσον αφορά τις διαδικασίες τις οποίες πρέπει να ακολουθούν οι φορείς υλοποίησης έργου, ειδικότερα σε σχέση με τη χορήγηση αδειών, τη σύναψη δημόσιων συμβάσεων και άλλες διαδικασίες.

Η παρούσα πρωτοβουλία προστατεύει την πρόσβαση στη δικαιοσύνη όσον αφορά την υλοποίηση των έργων υποδομής του ΔΕΔ-Μ. Δεν θίγει τις διαδικασίες προσφυγής ενώπιον των διοικητικών και δικαστικών αρχών. Τα κράτη μέλη δύνανται, ωστόσο, να θεσπίσουν ειδικούς διαδικαστικούς κανόνες, όπως το μη παραδεκτό επιχειρήματος που υποβάλλεται καταχρηστικά ή κακή τη πίστη, οι οποίοι συνιστούν κατάλληλους μηχανισμούς διασφάλισης της αποτελεσματικότητας των νομικών διαδικασιών. Τα διασυνοριακά έργα αντιμετωπίζουν ιδιαίτερες δυσκολίες στις διαδικασίες σύναψης δημόσιων συμβάσεων, οι οποίες απορρέουν κυρίως από την ανάγκη εφαρμογής διαφορετικών νομοθεσιών, όπως επισημάνθηκε από τα ενδιαφερόμενα μέρη. Το στοιχείο αυτό επιτείνει την πολυπλοκότητα των έργων και δημιουργεί κόστος. Στόχος της παρούσας πρωτοβουλίας είναι να καταστεί δυνατή η συστηματική εφαρμογή ενιαίου πλαισίου στην περίπτωση διασυνοριακών έργων που υλοποιούνται από κοινό φορέα, εκτός εάν τα συμμετέχοντα κράτη μέλη αποφασίσουν διαφορετικά. Ο στόχος αυτός συνάδει με τους στόχους που προσδιορίστηκαν στην πρόσφατη ανακοίνωση της Επιτροπής για την ώθηση της ανάπτυξης και της συνοχής σε παραμεθόριες περιφέρειες της ΕΕ¹².

Πέραν της δημιουργίας περισσότερων επενδύσεων και της προσέλκυσης ιδιωτικών κεφαλαίων σε υποδομές υψηλής προστιθέμενης αξίας της ΕΕ, πιστεύεται ότι η παρούσα πρωτοβουλία θα προσφέρει περισσότερη σαφήνεια στους πολίτες και στην κοινωνία των πολιτών ενισχύοντας το πλαίσιο διαφάνειας για τη συμμετοχή τους στον σχεδιασμό των έργων ΔΕΔ-Μ.

Τα συγκεκριμένα προσδοκώμενα οφέλη εκτιμάται ότι θα είναι τα εξής:

- Εξοικονόμηση χρόνου: οι διαδικασίες χορήγησης αδειών αναμένεται να διαρκούν έως τρία έτη το πολύ, διάρκεια που συνιστά σημαντική βελτίωση σε σύγκριση με την τρέχουσα κατάσταση.
- Εξοικονόμηση κόστους για τον χρήστη: ποσό άνω των 5 δισ. EUR σε εξοικονόμηση κόστους για τον χρήστη.

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

¹¹ Γερμανική στρατηγική για την επίτευξη της διαδικασίας σχεδιασμού: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/innovationsforum-planungsbeschleunigung-abschlussbericht.pdf?__blob=publicationFile

¹² COM(2017) 534 final

- Επενδύσεις: το 84 % των συνολικών επενδύσεων στο κεντρικό δίκτυο του ΔΕΔ-Μ θα υλοποιηθεί πριν από το 2025.
- Μείωση των εξωτερικών επιπτώσεων των μεταφορών: εξοικονόμηση ύψους 700 εκατ. EUR από την άποψη των εκπομπών CO₂, του περιορισμού του θορύβου, της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, της κυκλοφοριακής συμφόρησης και του μικρότερου αριθμού ατυχημάτων. Η μείωση των εκπομπών CO₂ εκτιμάται ότι θα αντιστοιχεί σε εξοικονόμηση 2 686 χιλιάδων τόνων για την περίοδο 2018-2030.
- Διοικητικές δαπάνες: καθαρές εξοικονομήσεις ύψους 150 εκατ. EUR για τους φορείς υλοποίησης έργου και τις δημόσιες αρχές.
- **Συνέπεια με τις ισχύουσες διατάξεις στον τομέα πολιτικής**

Επί του παρόντος δεν υφίστανται ειδικές διατάξεις σχετικά με την αδειοδότηση και τις κανονιστικές διαδικασίες στον τομέα των ΔΕΔ-Μ. Ωστόσο, υπάρχουν παρόμοιες διατάξεις οι οποίες εφαρμόζονται στον τομέα των διευρωπαϊκών δικτύων ενέργειας (ΔΕΔ-E)¹³.

- **Συνέπεια με άλλες πολιτικές της Ένωσης**

Οι στόχοι της παρούσας πρωτοβουλίας συνάδουν με τις σχετικές ενωσιακές πολιτικές στον τομέα των μεταφορών, της ενιαίας αγοράς και σε άλλους τομείς. Η πρωτοβουλία συμβάλλει στην τόνωση των επενδύσεων και στη δημιουργία θέσεων εργασίας μέσω του εξορθολογισμού των επενδύσεων στην πραγματική οικονομία.

Η ολοκλήρωση του ΔΕΔ-Μ θα οδηγήσει στη διαμόρφωση μιας βαθύτερης και δικαιότερης εσωτερικής αγοράς, καθώς το ΔΕΔ-Μ αποσκοπεί στη φυσική σύνδεση των κρατών μελών και έχει σαφή ενωσιακή προστιθέμενη αξία λόγω της εστίασής του στις διασυνοριακές συνδέσεις.

2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ

- **Νομική βάση**

Η νομική βάση της παρούσας πρότασης είναι το άρθρο 172 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

- **Επικουρικότητα (σε περίπτωση μη αποκλειστικής αρμοδιότητας)**

Για τη συντονισμένη ανάπτυξη του ΔΕΔ-Μ με σκοπό τη στήριξη των ροών μεταφορών εντός της ενιαίας ευρωπαϊκής αγοράς και της οικονομικής, κοινωνικής και εδαφικής συνοχής εντός της Ένωσης απαιτείται η ανάληψη δράσης σε ενωσιακό επίπεδο. Οι διαδικασίες χορήγησης αδειών διαφέρουν σημαντικά μεταξύ των κρατών μελών όσον αφορά τον αριθμό των απαιτούμενων αδειών και των αποφάσεων που πρέπει να εξασφαλιστούν· το γεγονός αυτό δυσχεραίνει τον συγχρονισμό της ανάπτυξης του δικτύου. Το δίκτυο ΔΕΔ-Μ δεν μπορεί να λειτουργήσει αποτελεσματικά ως σύνολο, ούτε μπορεί να προσφέρει τα οφέλη του σε ενωσιακό επίπεδο, εάν δεν ολοκληρωθούν όλα τα στοιχεία του.

¹³ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 347/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2013, σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές για τις διευρωπαϊκές ενεργειακές υποδομές, την κατάργηση της απόφασης αριθ. 1364/2006/ΕΚ και την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 713/2009, (ΕΚ) αριθ. 714/2009 και (ΕΚ) αριθ. 715/2009, (ΕΕ L 115 της 25.4.2013, σ. 39).

- **Αναλογικότητα**

Η πρόταση είναι σύμφωνη με την αρχή της αναλογικότητας. Εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της δράσης στον τομέα του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, όπως ορίζεται στο άρθρο 170 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η δράση που προτείνεται στην παρούσα πρόταση περιορίζεται ειδικότερα στην ευρωπαϊκή διάσταση των υποδομών μεταφορών.

Ο κανονισμός θα αποτελέσει αποτελεσματικό μέσο καθώς θα είναι άμεσα εφαρμοστέος στην έννομη τάξη των κρατών μελών μόλις εκδοθεί και δεν θα απαιτηθεί περίοδος μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο προκειμένου να παράγει πλήρως τα νομικά του αποτελέσματα. Αυτό συνάδει με τον στόχο της εξάλειψης των αποκλίσεων που προκύπτουν από τη μεταφορά των οδηγιών στο εθνικό δίκαιο και της επίσπευσης της προετοιμασίας των έργων και των διαδικασιών έγκρισης.

3. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΚ ΤΩΝ ΥΣΤΕΡΩΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΕΩΝ, ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΚΤΙΜΗΣΕΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

- **Καταλληλότητα και απλούστευση του κανονιστικού πλαισίου**

Η πολιτική για το ΔΕΔ-Μ ενισχύθηκε σε σημαντικό βαθμό το 2013 με την έκδοση νέου κανονισμού, στον οποίο προσδιορίστηκε μια ολιστική στρατηγική με βάση τη δημιουργία του κεντρικού δικτύου έως το 2030 και του εκτεταμένου δικτύου έως το 2050. Η πολιτική ΔΕΔ-Μ, ωστόσο, υφίσταται εδώ και 25 έτη και, κατά τον χρόνο κατάρτισης του τρέχοντος πλαισίου ΔΕΔ-Μ ήταν ήδη διαθέσιμα αποδεικτικά στοιχεία σχετικά με την ύπαρξη καθυστερήσεων στις διαδικασίες χορήγησης αδειών και σε άλλες κανονιστικές διαδικασίες και τις επιπτώσεις τους. Αρχικά είχε σχεδιαστεί η θέσπιση μέτρων απλούστευσης για το πλαίσιο ΔΕΔ-Μ, τα οποία, όμως, εντέλει κρίθηκαν πρόωρα λόγω διαφόρων παραγόντων. Πιο συγκεκριμένα, το αναδιαμορφωμένο πλαίσιο για το ΔΕΔ-Μ περιλάμβανε ήδη ένα φιλόδοξο σύνολο καινοτομιών, ειδικότερα σε σχέση με τη δημιουργία νέου χρηματοδοτικού μέσου, της διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη».

Ως αποτέλεσμα, ο ισχύων κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 δεν προβλέπει συγκεκριμένες λύσεις όσον αφορά τις διαδικασίες χορήγησης αδειών, σε αντίθεση με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 347/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2013, σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές για τις διευρωπαϊκές ενεργειακές υποδομές¹⁴. Κατά συνέπεια, η παρούσα πρωτοβουλία δεν ήταν δυνατόν να αναπτυχθεί στο πλαίσιο του προγράμματος REFIT· ωστόσο, έμπνευση για αυτήν αποτέλεσε η πείρα που αποκομίστηκε από το ΔΕΔ-Ε.

- **Διαβουλεύσεις, συλλογή δεδομένων και χρήση εμπειρογνωσίας**

Οι δραστηριότητες διαβούλευσης περιλάμβαναν τα εξής:

- (1) Ανοικτή διαδικτυακή δημόσια διαβούλευση πραγματοποιήθηκε για 13 εβδομάδες από την 1η Αυγούστου 2017 έως τις 9 Νοεμβρίου 2017. Ελήφθησαν συνολικά 99 απαντήσεις, οι οποίες προέρχονταν από 23

¹⁴ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 347/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2013, σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές για τις διευρωπαϊκές ενεργειακές υποδομές, την κατάργηση της απόφασης αριθ. 1364/2006/ΕΚ και την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 713/2009, (ΕΚ) αριθ. 714/2009 και (ΕΚ) αριθ. 715/2009 (ΕΕ L 115 της 25.4.2013, σ. 39–75).

διαφορετικά κράτη μέλη, αριθμός που αντιστοιχεί στο 94 % όλων των συνεισφορών. Οι κατηγορίες των οργανισμών με τα μεγαλύτερα ποσοστά εκπροσώπησης ήταν οι περιφερειακές, τοπικές ή δημοτικές αρχές (20 %), οι φορείς υλοποίησης έργου (19 %) και οι βιομηχανικές, επιχειρηματικές ή τομεακές ενώσεις (20 %), ακολουθούμενες με μικρή διαφορά από τις εθνικές κυβερνήσεις (16 %).

- (2) Διοργανώθηκε σειρά εργαστηρίων από κοινού με τις υπηρεσίες της Επιτροπής που είναι αρμόδιες για τους τομείς της πρωτοβουλίας, δηλ. δημόσιες συμβάσεις (15 Ιουνίου 2017), κρατικές ενισχύσεις και χρηματοδότηση (21 Σεπτεμβρίου 2017) και εκτιμήσεις περιβαλλοντικών επιπτώσεων και χορήγηση αδειών (17 Οκτωβρίου 2017).
- (3) Πραγματοποιήθηκαν συνεντεύξεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη στο πλαίσιο της εκτίμησης επιπτώσεων, την περίοδο μεταξύ 6ης Δεκεμβρίου 2017 και 17ης Ιανουαρίου 2018.
- (4) Δραστηριότητες διαβούλευσης είχαν επίσης πραγματοποιηθεί στο πλαίσιο της προηγούμενης διερευνητικής μελέτης παράλληλα με ανοικτή δημόσια διαβούλευση διάρκειας 12 εβδομάδων, καθώς και ειδικά εργαστήρια.
- (5) Στην αρχική εκτίμηση επιπτώσεων που δημοσιεύθηκε στον δικτυακό τόπο της Επιτροπής τον Ιούνιο του 2017 συμπεριλήφθηκε μηχανισμός ανατροφοδότησης.

Η πρωτοβουλία συζητήθηκε επίσης σε υπουργικό επίπεδο σε δύο περιστάσεις, από κοινού με άλλα ζητήματα σχετικά με την ανάπτυξη και τη χρηματοδότηση του ΔΕΔ-Μ: στο συνέδριο για τις περιφερειακές επενδύσεις στον τομέα των μεταφορών (Regional Transport Investment Conference) που πραγματοποιήθηκε στις 23 Μαρτίου 2017 στη Σόφια και στην άτυπη συνεδρίαση των υπουργών Μεταφορών στις 21 Σεπτεμβρίου 2017 στο Ταλίν.

Συνοπτική παρουσίαση των απαντήσεων και αξιοποίηση των αποτελεσμάτων

Ζητήθηκε η γνώμη όλων των σχετικών ομάδων ενδιαφερόμενων μερών από όλα τα κράτη μέλη και οι περισσότερες από αυτές κατέθεσαν τις απόψεις τους, καθώς και ορισμένα ποσοτικά στοιχεία, όπου υπήρχαν, σχετικά με υφιστάμενα ζητήματα και τα εξεταζόμενα μέτρα πολιτικής. Από τη διαβούλευση διαπιστώθηκε ότι τα κύρια ζητήματα που εντοπίζονται όσον αφορά τις διαδικασίες χορήγησης αδειών για τα έργα ΔΕΔ-Μ συνδέονται με ενέργειες στο στρατηγικό επίπεδο της προετοιμασίας του έργου, συμπεριλαμβανομένης της εξασφάλισης αδειών χωροταξικού σχεδιασμού, κατασκευαστικών αδειών και εκτιμήσεων περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

Υπέρ της ενοποίησης των διαδικασιών υπό την ευθύνη ενιαίας εθνικής οντότητας, μιας υπηρεσίας ενιαίας εξυπηρέτησης, τάχθηκαν κυρίως οι φορείς υλοποίησης έργου, μεμονωμένα άτομα και ομάδες βιομηχανικών συμφερόντων. Οι απόψεις των εθνικών και περιφερειακών κυβερνήσεων ήταν πιο επιφυλακτικές, στοιχείο που επιβεβαιώθηκε στο πλαίσιο των διμερών συνεντεύξεων.

Σημαντικός αριθμός εθνικών και περιφερειακών κυβερνήσεων εξέφρασε ανησυχίες σχετικά με την υπηρεσία ενιαίας εξυπηρέτησης. Ωστόσο, από την επιμέρους ποιοτική ανάλυση των παρατηρήσεων τους προκύπτει ότι η εμφανής αυτή διαφωνία οφείλεται, σε ορισμένες περιπτώσεις, στο γεγονός ότι κάποιες χώρες εφαρμόζουν ήδη ενοποιημένες διαδικασίες στο πλαίσιο ενιαίας οντότητας (συμπεριλαμβανομένων ταχείων διαδικασιών). Οι ήδη

υφιστάμενες ενιαίες εθνικές οντότητες μπορούν να αξιοποιηθούν ως παράδειγμα βέλτιστης πρακτικής για την εφαρμογή υπηρεσιών ενιαίας εξυπηρέτησης.

Σύμφωνα με τους φορείς υλοποίησης έργου και ιδιώτες, κάθε υπηρεσία ενιαίας εξυπηρέτησης θα πρέπει να διαθέτει εκτεταμένη αρμοδιότητα λήψης αποφάσεων, ώστε να μπορεί να διαχειρίζεται όλες τις περιβαλλοντικές εκτιμήσεις σε επίπεδο έργου, τις άδειες χωροταξικού σχεδιασμού και τις άδειες κατασκευής. Από την άλλη πλευρά, οι απόψεις των εθνικών και περιφερειακών κυβερνήσεων διαφοροποιούνταν όσον αφορά τον βαθμό ενοποίησης των διαδικασιών και το επίπεδο αρμοδιότητας. Σημαντικός αριθμός εθνικών εκπροσώπων ανέφερε ότι οι υπηρεσίες ενιαίας εξυπηρέτησης θα πρέπει να διαθέτουν αποκλειστικά συντονιστικές αρμοδιότητες.

Οι συμμετέχοντες, και κυρίως οι φορείς υλοποίησης έργου, ιδιώτες και ομάδες βιομηχανικών συμφερόντων, συμφώνησαν ότι η διάρκεια της διαδικασίας χορήγησης αδειών δεν θα πρέπει να υπερβαίνει τα δύο έτη, και ότι η θέσπιση αυτού του χρονικού ορίου θα μπορούσε να συμβάλει στη μείωση των υπερβολικών καθυστερήσεων. Οι τοπικές και περιφερειακές αρχές, καθώς και ορισμένες εθνικές κυβερνήσεις, ήταν πιο επιφυλακτικές στο θέμα αυτό.

Ένα κοινό σύνολο κανόνων σε ενωσιακό επίπεδο οι οποίοι θα εφαρμόζονται σε διασυνοριακά έργα προσδιορίστηκε ως η πλέον αποτελεσματική λύση για τη βελτίωση των ζητημάτων που αφορούν τις δημόσιες συμβάσεις, ιδιαίτερα από τους φορείς υλοποίησης έργου και τις βιομηχανικές ομάδες. Οι εθνικές αρχές ανέφεραν ότι ένα τέτοιο σύνολο κανόνων θα ήταν αποτελεσματικότερο εάν εφαρμοζόταν σε διασυνοριακά έργα που λαμβάνουν ενωσιακή χρηματοδότηση.

Από τη διαβούλευση προέκυψε ότι, μεταξύ των διαθέσιμων μέσων για τη θέσπιση μέτρων με σκοπό τη διευκόλυνση της προετοιμασίας των έργων ΔΕΔ-Μ και της αδειοδότησης, οι συμμετέχοντες εξέφρασαν γενική προτίμηση για τη θέσπιση κανονισμού σχετικά με τις διαδικασίες χορήγησης αδειών και με άλλα στοιχεία που αφορούν την προετοιμασία των έργων ΔΕΔ-Μ, ο οποίος θα είναι άμεσα εφαρμοστέος στα κράτη μέλη.

- **Συλλογή δεδομένων και χρήση εμπειρογνωσίας**

Η πρωτοβουλία προέκυψε έπειτα από μακρά διαδικασία προβληματισμού και ανταποκρίνεται στην πολιτική πρόσκληση για ανάληψη δράσης. Ο προσδιορισμός του προβλήματος βασίστηκε κυρίως στην πείρα της Επιτροπής στη διαχείριση της ολοκλήρωσης του ΔΕΔ-Μ¹⁵, σε δραστηριότητες διαβούλευσης και στις εξωτερικές μελέτες:

- Study on permitting and facilitating the preparation of TEN-T core network projects (Μελέτη σχετικά με την αδειοδότηση και τη διευκόλυνση της προετοιμασίας των έργων του κεντρικού δικτύου του ΔΕΔ-Μ), Milieu κ.ά., Δεκέμβριος 2016¹⁶
- Support study for an Impact Assessment on measures for the streamlining of TEN-T (Υποστηρικτική μελέτη για την εκτίμηση των επιπτώσεων σχετικά με μέτρα εξορθολογισμού για το ΔΕΔ-Μ), Panteia, PwC, M-FIVE, Φεβρουάριος 2018¹⁷.

¹⁵ Έκθεση προόδου σχετικά με την υλοποίηση του δικτύου ΔΕΔ-Μ κατά τα έτη 2014-2015, Φεβρουάριος 2017

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

¹⁷ Ο σύνδεσμος θα είναι διαθέσιμος μετά τη δημοσίευση.

- **Εκτίμηση επιπτώσεων**

Η πρωτοβουλία υποστηρίζεται από εκτίμηση επιπτώσεων. Έχει λάβει θετική γνώμη με επιφυλάξεις από την επιτροπή ρυθμιστικού ελέγχου. Η επιτροπή υπέβαλε συστάσεις σύμφωνα με τις οποίες απαιτούνται προσαρμογές και διευκρινίσεις σχετικά με τα εξής:

- Παροχή περισσότερων αποδεικτικών στοιχείων σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο οι διαδικασίες σύναψης δημόσιων συμβάσεων και χορήγησης αδειών επηρεάζουν τις καθυστερήσεις στα κατασκευαστικά έργα. Προσθήκη περισσότερων πληροφοριών σχετικά με την αποκλίνουσα κατάσταση που επικρατεί στους διάφορους τομείς και στα διάφορα κράτη μέλη, καθώς και περιγραφή των διδαγμάτων που έχουν αντληθεί από το ΔΕΔ-E, το Ευρωπαϊκό Ταμείο Στρατηγικών Επενδύσεων, και από τις δράσεις που έχουν αναλάβει τα κράτη μέλη για τον εξορθολογισμό των διαδικασιών.
- Παροχή περισσότερων πληροφοριών σχετικά με τις απόψεις των ενδιαφερόμενων μερών όσον αφορά τις επιλογές και ιδιαίτερα των κρατών μελών και των πολιτών.
- Προσθήκη ανάλυσης ευαισθησίας συνοδευόμενης από επεξήγηση των παραδοχών που έχουν ληφθεί υπόψη σε σχέση με τον υπολογισμό των αποτελεσμάτων, ιδιαίτερα όσον αφορά τον βαθμό στον οποίο τα μέτρα θα μπορούσαν ρεαλιστικά να συμβάλουν στην αποφυγή καθυστερήσεων.

Τα σχόλια αυτά ελήφθησαν υπόψη στην αναθεωρημένη εκτίμηση επιπτώσεων, όπως αναφέρεται στο παράρτημα Ι της έκθεσης εκτίμησης επιπτώσεων. Προκειμένου να αντιμετωπιστούν τα ανωτέρω ζητήματα, πραγματοποιήθηκαν οι ακόλουθες τροποποιήσεις:

- Αυξήθηκε η σαφήνεια στην παρουσίαση παραδειγμάτων ώστε να καταδειχθούν, αφενός, οι επιπτώσεις των καθυστερήσεων που σημειώνονται στις διαδικασίες χορήγησης αδειών και σύναψης δημόσιων συμβάσεων σε επιμέρους έργα και, αφετέρου, ο τρόπος με τον οποίο αυτό επηρεάζει την ολοκλήρωση του ΔΕΔ-M, καθώς και άλλες επιπτώσεις για το δίκτυο. Συμπεριλήφθηκαν περισσότερες αναφορές στα αποτελέσματα της ολοκλήρωσης των ΔΕΔ-E και στην κατά προτεραιότητα μεταχείριση για τον έλεγχο των κρατικών ενισχύσεων¹⁸. Προστέθηκαν ειδικές παράγραφοι όπου περιγράφονται οι εμπειρίες των κρατών μελών, συμπεριλαμβανομένων των δράσεων που έχουν αναλάβει για τον εξορθολογισμό των οικείων διαδικασιών. Όλα αυτά τα στοιχεία ενίσχυσαν τον λεπτομερή χαρακτήρα της ανάλυσης.
- Τα αποτελέσματα των ανοικτών δημόσιων διαβουλεύσεων και άλλων διαβουλεύσεων με τα ενδιαφερόμενα μέρη παρουσιάστηκαν με πολύ αναλυτικότερες λεπτομέρειες. Στο κεφάλαιο 7 προστέθηκε ειδικό τμήμα σχετικά με τη σύγκριση των επιλογών πολιτικής.
- Διενεργήθηκε ανάλυση ευαισθησίας, η οποία παρουσιάζεται στο πλαίσιο της εκτίμησης επιπτώσεων στα αντίστοιχα τμήματα.

¹⁸

Έργα που λαμβάνουν στήριξη από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Στρατηγικών Επενδύσεων σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/2396 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Δεκεμβρίου 2017, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 1316/2013 και (ΕΕ) 2015/1017 όσον αφορά την παράταση της λειτουργίας του Ευρωπαϊκού Ταμείου Στρατηγικών Επενδύσεων, καθώς και τη θέσπιση τεχνικών βελτιώσεων για το εν λόγω Ταμείο και τον Ευρωπαϊκό Κόμβο Επενδυτικών Συμβουλών, ΕΕ L 345 της 27.12.2017, σ. 34–52.

Οι εκτιμώμενες επιλογές πολιτικής συνίστανται σε δέσμες μέτρων πολιτικής που αφορούν συγκεκριμένους στόχους και ειδικότερα τις κύριες αιτίες των προβλημάτων που διαπιστώθηκαν:

- πολλαπλά στάδια και ανάμειξη πολλαπλών αρχών στις διαδικασίες χορήγησης αδειών·
- απουσία ή μη τήρηση προθεσμιών·
- διαφορετικές διαδικασίες σύναψης δημόσιων συμβάσεων για διασυνοριακά έργα ΔΕΔ-Μ·
- προκλήσεις όσον αφορά τον συντονισμό για την παράδοση διασυνοριακών έργων· και
- εκλαμβανόμενες αβεβαιότητες σχετικά με τις διαδικασίες ελέγχου των κρατικών ενισχύσεων.

Από την ανάλυση προέκυψε το σαφές συμπέρασμα ότι δεν είναι αναγκαίο να υπάρχει το ίδιο επίπεδο φιλοδοξίας σε όλους τους τομείς και ότι θα ήταν ενδεδειγμένη η εφαρμογή σταδιακής προσέγγισης.

Για τις διαδικασίες χορήγησης αδειών, η κατάσταση διαφέρει μεταξύ των κρατών μελών και δεν εφαρμόζεται ακόμη εναρμονισμένη προσέγγιση σε ενωσιακό επίπεδο. Είναι απαραίτητο να αυξηθεί το επίπεδο παρέμβασης προκειμένου να συγχρονιστούν οι διαδικασίες διασυνοριακά και να καταστεί δυνατή η περισσότερο συντονισμένη, αποτελεσματική και αποδοτική υλοποίηση των έργων.

Όσον αφορά τις δημόσιες συμβάσεις, τα τελευταία έτη έχει αρχίσει να εφαρμόζεται ένα εκσυγχρονισμένο πλαίσιο¹⁹. Ωστόσο, εξακολουθούν να παρατηρούνται ελλείψεις στον τομέα των διασυνοριακών συμβάσεων και των έργων που αναπτύσσονται από κοινού από δύο ή περισσότερα κράτη μέλη. Στον εν λόγω τομέα, η παρέμβαση αφορά μόνο τη συγκεκριμένη αυτή έλλειψη.

Για τον έλεγχο των κρατικών ενισχύσεων, οι νέες διευκρινίσεις που θεσπίστηκαν έχουν σε κάθε περίπτωση ήδη αφαιρέσει μεγάλο μέρος της αβεβαιότητας η οποία, σύμφωνα με ισχυρισμούς, παρεμπόδιζε την ανάπτυξη των έργων στο παρελθόν. Στην περίπτωση σύνθετου έργου με περίπλοκες χρηματοοικονομικές δομές κρίνεται, ωστόσο, αναγκαία η βελτίωση της ποιότητας των κοινοποιήσεων, μεταξύ άλλων μέσω της βελτίωσης της συνεργασίας μεταξύ των υπηρεσιών της Επιτροπής, των αρχών των κρατών μελών και της νομικής και επιχειρηματικής κοινότητας. Σύμφωνα με τον κώδικα βέλτιστων πρακτικών για τη διεξαγωγή διαδικασιών που αφορούν τον έλεγχο των κρατικών ενισχύσεων, είναι δυνατόν να δίνεται προτεραιότητα σε έργα κοινού ενδιαφέροντος σχετικά με το κεντρικό δίκτυο του ΔΕΔ-Μ κατόπιν αμοιβαίως συμφωνηθέντος χρονοδιαγράμματος μεταξύ των κρατών μελών και της Επιτροπής, στο οποίο παρατίθενται σαφώς οι ενδιαμέσοι στόχοι και οι πληροφορίες που πρέπει να παραδίδουν τα κράτη μέλη. Με τον τρόπο αυτό διευκολύνεται η ομαλή διεξαγωγή των διαδικασιών στην Επιτροπή ώστε να καθίσταται δυνατή η ταχύτερη έκδοση της απόφασης.

¹⁹ Ειδικότερα, η οδηγία 2014/25/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2014, σχετικά με τις διαδικασίες σύναψης συμβάσεων φορέων που δραστηριοποιούνται στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών και την κατάργηση της οδηγίας 2004/17/ΕΚ (ΕΕ L 94 της 28.3.2014, σ. 243) και η οδηγία 2014/24/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2014, σχετικά με τις διαδικασίες σύναψης δημοσίων συμβάσεων και την κατάργηση της οδηγίας 2004/18/ΕΚ (ΕΕ L 94 της 28.3.2014, σ. 65).

Οι επιλογές πολιτικής βασίστηκαν σε κλιμακούμενα επίπεδα παρέμβασης, φιλοδοξίας και «σωρευτικών» προσδοκώμενων επιπτώσεων:

- Επιλογή πολιτικής 1 (ΕΠ1) Ελάχιστες αλλαγές στα υφιστάμενα μέσα και κατάρτιση μη δεσμευτικής νομοθεσίας καθώς και συνοδευτικών μέτρων.
- Επιλογή πολιτικής 2 (ΕΠ2) Περιορισμένη δεσμευτική δράση η οποία θα αναληφθεί σε αποκεντρωμένο επίπεδο και θα εφαρμοστεί σε εθνικό επίπεδο.
- Επιλογή πολιτικής 3 (ΕΠ3) Πλαίσιο της ΕΕ για την έγκριση των έργων του κεντρικού δικτύου του ΔΕΔ-Μ το οποίο θα εφαρμοστεί σε εθνικό επίπεδο (ΕΠ3α) ή σε ενωσιακό επίπεδο (ΕΠ3β).

Στην εκτίμηση επιπτώσεων διατυπώνεται σύσταση υπέρ της επιλογής πολιτικής 2 και η πρωτοβουλία ακολουθεί τη σύσταση αυτή.

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η πρόταση δεν συνεπάγεται πρόσθετο κόστος για τον προϋπολογισμό της Ένωσης.

5. ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

- **Σχέδια εφαρμογής και ρυθμίσεις παρακολούθησης, αξιολόγησης και υποβολής εκθέσεων**

Στην έκθεση εκτίμησης επιπτώσεων παρατίθεται σύνολο δεικτών που θα πρέπει να χρησιμοποιούνται για την παρακολούθηση της αποτελεσματικότητας και της αποδοτικότητας των μέτρων που λαμβάνονται προκειμένου να επιτευχθούν οι κύριοι στόχοι της πολιτικής:

- Ελαχιστοποίηση του κινδύνου καθυστερήσεων που αντιμετωπίζουν τα επιμέρους έργα ΔΕΔ-Μ:
 - Η πρόοδος της υλοποίησης του ΔΕΔ-Μ από την άποψη της συμμόρφωσης με τα πρότυπα και τις απαιτήσεις.
 - Πρόοδος όσον αφορά τις στηριζόμενες από την ΕΕ επενδύσεις στις υποδομές μεταφορών του ΔΕΔ-Μ υπολογιζόμενη με βάση τον αριθμό των έργων ΔΣΕ (ή των έργων που λαμβάνουν στήριξη από το διάδοχο πρόγραμμα) που υλοποιούνται εγκαίρως και/ή που δεν καθυστερούν λόγω ζητημάτων αδειοδότησης/δημόσιων συμβάσεων.
- Αύξηση της ασφάλειας δικαίου για τους φορείς υλοποίησης έργου με αποτέλεσμα την προσέλκυση περισσότερων ιδιωτών επενδυτών στις υποδομές μεταφορών
 - Η αύξηση του αριθμού των έργων υποδομών του ΔΕΔ-Μ που χρηματοδοτούνται με τη χρήση χρηματοδοτικών μέσων στηριζόμενων από την ΕΕ (π.χ. ΕΤΣΕ και τα διάδοχα προγράμματα).

Η παρακολούθηση θα βασιστεί σε ισχύοντα μέτρα σχετικά με την παρακολούθηση της υλοποίησης του ΔΕΔ-Μ αυτής καθαυτή. Ως εκ τούτου, για την παρακολούθηση θα χρησιμοποιηθεί στον μεγαλύτερο δυνατό βαθμό το ισχύον πλαίσιο και με απλό και διαφανή τρόπο ώστε να εξασφαλιστεί η εύκολη πρόσβαση των ενδιαφερόμενων μερών σε αυτό. Στόχος δεν είναι η δημιουργία ενός σύνθετου συστήματος νέων δεικτών επιδόσεων.

- Αναλυτική επεξήγηση των επιμέρους διατάξεων της πρότασης

Στον τίτλο του κανονισμού αναφέρεται το πεδίο εφαρμογής και οι στόχοι της πράξης, η οποία αποσκοπεί στη διευκόλυνση της ολοκλήρωσης του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

Άρθρο 1 - Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής

Στο άρθρο αυτό παρουσιάζονται το αντικείμενο και οι στόχοι του κανονισμού, οι οποίοι έγκεινται στην αποτελεσματική και έγκαιρη ολοκλήρωση του ΔΕΔ-Μ σε ολόκληρη την Ένωση, μέσω του περιορισμού του κινδύνου καθυστερήσεων και της αύξησης του επίπεδου βεβαιότητας για τους φορείς υλοποίησης έργου και τους επενδυτές, όσον αφορά τη διάρκεια των εφαρμοστέων διαδικασιών. Ένας ακόμη στόχος είναι η διευκόλυνση της συμμετοχής ιδιωτών επενδυτών και η παροχή περισσότερης σαφήνειας όσον αφορά τις δημόσιες διαβουλεύσεις.

Άρθρο 3 – «Καθεστώς προτεραιότητας» για έργα κοινού ενδιαφέροντος

Σε ορισμένα κράτη μέλη, τα αντίστοιχα εθνικά νομικά πλαίσια προβλέπουν ταχείες διαδικασίες και επιφυλάσσουν ειδική εξορθολογισμένη μεταχείριση σε κατηγορίες έργων με βάση τη σημασία τους για την ανάπτυξη της χώρας ή άλλα στοιχεία. Με σκοπό την επίτευξη του στόχου της ολοκλήρωσης του ΔΕΔ-Μ, για την οποία τα κράτη μέλη δεσμεύτηκαν μέσω της έγκρισης στο Συμβούλιο του κανονισμού στον οποίο ορίζεται το δίκτυο αυτό και τίθενται δεσμευτικές προθεσμίες για την ολοκλήρωσή του, παρόμοια προτιμησιακή μεταχείριση θα πρέπει να επιφυλάσσεται σε ενωσιακά έργα κοινού ενδιαφέροντος.

Άρθρα 4-6 – Ενοποίηση των διαδικασιών χορήγησης αδειών

Στόχος των άρθρων αυτών είναι η ενοποίηση των διαφόρων διαδικασιών χορήγησης αδειών που αφορούν έργα κοινού ενδιαφέροντος του ΔΕΔ-Μ. Στο άρθρο 4 θεσπίζεται η απαίτηση η διαδικασία έγκρισης των έργων ΔΕΔ-Μ να διεκπεραιώνεται από μία ενιαία αρχή η οποία διαχειρίζεται και αναλαμβάνει την ευθύνη για το σύνολο της διαδικασίας και ενεργεί ως το ενιαίο σημείο εισόδου για τους φορείς υλοποίησης έργου και άλλους επενδυτές. Στο άρθρο 5 προβλέπονται ο ορισμός και ο ρόλος της αρχής αυτής. Στο άρθρο 6 προσδιορίζονται τα στάδια της διαδικασίας που οδηγούν σε εμπεριστατωμένη απόφαση με την οποία χορηγείται στον επενδυτή η άδεια να προβεί στην υλοποίηση του έργου.

Άρθρο 7 – Συντονισμός των διασυνοριακών διαδικασιών χορήγησης αδειών

Στο άρθρο αυτό επισημαίνεται η σημασία του συντονισμού των διαδικασιών χορήγησης αδειών σε διασυνοριακό επίπεδο και ενισχύεται ο ρόλος των Ευρωπαϊών Συντονιστών στο πλαίσιο της παρακολούθησης της διαδικασίας αδειοδότησης.

Άρθρο 8 – Δημόσιες συμβάσεις σε διασυνοριακά έργα κοινού ενδιαφέροντος

Στο άρθρο αυτό προβλέπεται η εφαρμογή ενός μόνο νομικού πλαισίου για τις δημόσιες συμβάσεις σε διασυνοριακά έργα. Εάν δεν προβλέπεται διαφορετικά σε διακρατική συμφωνία, οι κοινοί φορείς που αναλαμβάνουν τέτοιου είδους έργα θα εφαρμόζουν μία και μόνη εθνική νομοθεσία για την προμήθεια εργασιών και υπηρεσιών κατά την υλοποίηση του έργου.

Άρθρο 9 – Τεχνική βοήθεια

Τα υφιστάμενα καθεστώτα τεχνικής βοήθειας βάσει της νομοθεσίας της Ένωσης θα είναι ανοικτά στα έργα κοινού ενδιαφέροντος τα οποία αφορά η παρούσα πρωτοβουλία, με την επιφύλαξη της διαθεσιμότητας των πόρων που διαχειρίζονται οι αντίστοιχες υπηρεσίες.

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με μέτρα εξορθολογισμού για την προώθηση της υλοποίησης του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 172,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής²⁰,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών²¹,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²² θεσπίζεται κοινό πλαίσιο για τη δημιουργία των πλέον προηγμένων διαλειτουργικών δικτύων με σκοπό την ανάπτυξη της εσωτερικής αγοράς. Η δομή του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) έχει δύο επίπεδα: το εκτεταμένο δίκτυο εξασφαλίζει τη συνδεσιμότητα όλων των περιφερειών της Ένωσης, ενώ το κεντρικό δίκτυο αποτελείται από εκείνα τα στοιχεία του δικτύου που είναι ύψιστης στρατηγικής σημασίας για την Ένωση. Στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 τίθενται δεσμευτικοί στόχοι ολοκλήρωσης της υλοποίησης, βάσει των οποίων το κεντρικό δίκτυο θα ολοκληρωθεί έως το 2030 και το εκτεταμένο δίκτυο έως το 2050.
- (2) Παρά την αναγκαιότητα του δικτύου και τις δεσμευτικές προθεσμίες, από την πείρα προκύπτει ότι πολλές επενδύσεις που αποσκοπούν στην ολοκλήρωση του ΔΕΔ-Μ έρχονται αντιμέτωπες με σύνθετες διαδικασίες χορήγησης αδειών, διαδικασίες σύναψης δημόσιων συμβάσεων σε διασυνοριακό επίπεδο και άλλες διαδικασίες. Η κατάσταση αυτή θέτει σε κίνδυνο την έγκαιρη υλοποίηση των έργων και σε πολλές περιπτώσεις συνεπάγεται σημαντικές καθυστερήσεις και αυξημένο κόστος. Για να αντιμετωπιστούν τα ζητήματα αυτά και να καταστεί δυνατή η συγχρονισμένη ολοκλήρωση του ΔΕΔ-Μ, είναι αναγκαία η ανάληψη εναρμονισμένης δράσης σε επίπεδο Ένωσης.

²⁰ ΕΕ C της , σ. .

²¹ ΕΕ C της , σ. .

²² Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2013, περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και για την κατάργηση της απόφασης αριθ. 661/2010/ΕΕ (ΕΕ L 348 της 20.12.2013, σ. 1).

- (3) Στα νομικά πλαίσια πολλών κρατών μελών παρέχεται μεταχείριση κατά προτεραιότητα σε ορισμένες κατηγορίες έργων με βάση τη στρατηγική σημασία τους για την οικονομία. Η κατά προτεραιότητα μεταχείριση αυτή χαρακτηρίζεται από συντομότερες προθεσμίες, ταυτόχρονες διαδικασίες ή περιορισμένες προθεσμίες για προσφυγές, ενώ διασφαλίζει παράλληλα την επίτευξη των στόχων άλλων οριζόντιων πολιτικών. Όταν υφίσταται ένα τέτοιο πλαίσιο εντός του εθνικού νομικού πλαισίου, θα πρέπει να εφαρμόζεται αυτομάτως στα ενωσιακά έργα που αναγνωρίζονται ως έργα κοινού ενδιαφέροντος βάσει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013.
- (4) Για να βελτιωθεί η αποτελεσματικότητα των εκτιμήσεων περιβαλλοντικών επιπτώσεων και να εξορθολογιστεί η διαδικασία λήψης αποφάσεων, στις περιπτώσεις στις οποίες η υποχρέωση διενέργειας εκτιμήσεων σχετικών με περιβαλλοντικά ζητήματα που αφορούν τα έργα του κεντρικού δικτύου προκύπτει ταυτόχρονα από την οδηγία 2011/92/ΕΕ, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2014/52/ΕΕ, και από άλλες νομοθετικές πράξεις της Ένωσης, όπως η οδηγία 92/43/ΕΟΚ, η οδηγία 2009/147/ΕΚ, η οδηγία 2000/60/ΕΚ, η οδηγία 2008/98/ΕΚ, η οδηγία 2010/75/ΕΕ, η οδηγία 2012/18/ΕΕ και η οδηγία 2011/42/ΕΚ, τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίζουν την ύπαρξη κοινής διαδικασίας η οποία να πληροί τις απαιτήσεις των εν λόγω οδηγιών.
- (5) Τα έργα του κεντρικού δικτύου θα πρέπει να υποστηρίζονται από ενοποιημένες διαδικασίες χορήγησης αδειών ώστε να καταστεί δυνατή η σαφής διαχείριση της όλης διαδικασίας και να παρασχεθεί ενιαίο σημείο εισόδου για τους επενδυτές. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να ορίσουν αρμόδια αρχή σύμφωνα με τα οικεία εθνικά νομικά πλαίσια και τις διοικητικές δομές.
- (6) Ο καθορισμός ενιαίας αρμόδιας αρχής σε εθνικό επίπεδο στην οποία θα υπαχθούν όλες οι διαδικασίες χορήγησης αδειών (υπηρεσία ενιαίας εξυπηρέτησης) αναμένεται να περιορίσει την πολυπλοκότητα, να βελτιώσει την αποδοτικότητα και να αυξήσει τη διαφάνεια των διαδικασιών. Αναμένεται επίσης να ενισχύσει τη συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών, κατά περίπτωση. Οι διαδικασίες θα πρέπει να προάγουν την πραγματική συνεργασία μεταξύ των επενδυτών και της ενιαίας αρμόδιας αρχής και, ως εκ τούτου, θα πρέπει να προβλέπουν την οριοθέτηση του πεδίου στο στάδιο της διαδικασίας χορήγησης αδειών που προηγείται της υποβολής αίτησης. Η οριοθέτηση αυτή θα πρέπει να ενσωματώνεται στο αναλυτικό σχεδιάγραμμα αίτησης και να ακολουθεί τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 2 της οδηγίας 2011/92/ΕΕ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 2014/52/ΕΕ.
- (7) Η διαδικασία που προβλέπεται στον παρόντα κανονισμό εφαρμόζεται με την επιφύλαξη της εκπλήρωσης των απαιτήσεων που ορίζονται στο διεθνές και στο ενωσιακό δίκαιο, συμπεριλαμβανομένων των διατάξεων για την προστασία του περιβάλλοντος και της υγείας του ανθρώπου.
- (8) Δεδομένου του επείγοντος χαρακτήρα της ολοκλήρωσης του κεντρικού δικτύου του ΔΕΔ-Μ, η απλούστευση των διαδικασιών χορήγησης αδειών θα πρέπει να συνοδεύεται από προθεσμία εντός της οποίας οι αρμόδιες αρχές θα πρέπει να λαμβάνουν εμπεριστατωμένη απόφαση σχετικά με την κατασκευή του έργου. Η προθεσμία αυτή θα πρέπει να αποτελεί κίνητρο για την αποτελεσματικότερη διαχείριση των διαδικασιών και, σε καμία περίπτωση, δεν θα πρέπει να θέτει σε κίνδυνο τα υψηλά πρότυπα της Ένωσης όσον αφορά την προστασία του περιβάλλοντος και τη συμμετοχή του κοινού.
- (9) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να καταβάλλουν προσπάθειες για τη διασφάλιση του κατά το δυνατόν αποδοτικότερου χειρισμού των προσφυγών που αμφισβητούν την ουσιαστική ή τη διαδικαστική νομιμότητα της εμπεριστατωμένης απόφασης.

- (10) Τα διασυνοριακά έργα υποδομών του ΔΕΔ-Μ αντιμετωπίζουν ιδιαίτερες προκλήσεις όσον αφορά τον συντονισμό των διαδικασιών χορήγησης αδειών. Οι Ευρωπαίοι Συντονιστές θα πρέπει να εξουσιοδοτηθούν να παρακολουθούν τις διαδικασίες αυτές και να διευκολύνουν τον συγχρονισμό και την ολοκλήρωσή τους.
- (11) Οι διαδικασίες σύναψης δημόσιων συμβάσεων σε διασυνοριακά έργα κοινού ενδιαφέροντος θα πρέπει να διεξάγονται σύμφωνα με τη Συνθήκη και με τις οδηγίες 2014/25/ΕΕ και/ή 2014/24/ΕΕ. Προκειμένου να διασφαλιστεί η αποδοτική ολοκλήρωση των διασυνοριακών έργων κοινού ενδιαφέροντος του κεντρικού δικτύου, οι διαδικασίες σύναψης δημόσιων συμβάσεων που διενεργούνται από κοινό φορέα θα πρέπει να διέπονται από μία εθνική νομοθεσία. Κατά παρέκκλιση από την ενωσιακή νομοθεσία στον τομέα των δημόσιων συμβάσεων, οι εφαρμοστέοι εθνικοί κανόνες θα πρέπει κατ' αρχήν να είναι οι κανόνες του κράτους μέλους στο οποίο βρίσκεται η έδρα του κοινού φορέα. Θα πρέπει να εξακολουθήσει να παρέχεται η δυνατότητα προσδιορισμού της εφαρμοστέας νομοθεσίας με διακρατική συμφωνία.
- (12) Η Επιτροπή δεν συμμετέχει συστηματικά στην έγκριση επιμέρους έργων. Ωστόσο, σε ορισμένες περιπτώσεις, για κάποιες πτυχές της προετοιμασίας του έργου απαιτείται έγκριση σε επίπεδο Ένωσης. Στις περιπτώσεις στις οποίες η Επιτροπή συμμετέχει στις διαδικασίες, θα παρέχει κατά προτεραιότητα μεταχείριση στα ενωσιακά έργα κοινού ενδιαφέροντος και θα εξασφαλίζει βεβαιότητα για τους φορείς υλοποίησης έργου. Σε ορισμένες περιπτώσεις ενδέχεται να απαιτείται η έγκριση κρατικής ενίσχυσης. Σύμφωνα με τον κώδικα βέλτιστων πρακτικών για τη διεξαγωγή διαδικασιών που αφορούν τον έλεγχο των κρατικών ενισχύσεων, τα κράτη μέλη μπορούν να ζητούν από την Επιτροπή να χειρίζεται έργα κοινού ενδιαφέροντος σχετικά με το κεντρικό δίκτυο του ΔΕΔ-Μ τα οποία θεωρούν έργα προτεραιότητας με περισσότερο προβλέψιμες προθεσμίες, στο πλαίσιο της προσέγγισης χαρτοφυλακίου υποθέσεων ή του αμοιβαία συμφωνημένου προγραμματισμού.
- (13) Η υλοποίηση των έργων υποδομής στο κεντρικό δίκτυο του ΔΕΔ-Μ θα πρέπει επίσης να υποστηριχθεί από κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής οι οποίες θα προσφέρουν περισσότερη σαφήνεια όσον αφορά την υλοποίηση ορισμένων ειδών έργων, τηρουμένου παράλληλα του κεκτημένου της Ένωσης. Για παράδειγμα, στο σχέδιο δράσης για τη φύση, τον άνθρωπο και την οικονομία²³ προβλέπεται η κατάρτιση τέτοιου είδους κατευθύνσεων για την εξασφάλιση περισσότερης σαφήνειας με σκοπό την τήρηση των οδηγιών για τα πτηνά και τα ενδιαιτήματα. Η άμεση στήριξη που συνδέεται με τις δημόσιες συμβάσεις θα πρέπει να είναι διαθέσιμη για έργα κοινού ενδιαφέροντος προκειμένου να διασφαλίζεται η καλύτερη σχέση ποιότητας-τιμής για τα δημόσια κεφάλαια²⁴. Επιπλέον, θα πρέπει να καταστεί διαθέσιμη κατάλληλη τεχνική βοήθεια στο πλαίσιο των μηχανισμών που έχουν αναπτυχθεί για το πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο 2021-2027, με σκοπό την παροχή χρηματοδοτικής στήριξης σε έργα κοινού ενδιαφέροντος του ΔΕΔ-Μ.
- (14) Δεδομένου ότι οι στόχοι του παρόντος κανονισμού δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη και μπορούν συνεπώς, λόγω της ανάγκης συντονισμού των εν λόγω στόχων, να επιτευχθούν καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση μπορεί να θεσπίζει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, όπως ορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως ορίζεται στο ίδιο άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων αυτών.

²³ COM(2017) 198 final.

²⁴ COM(2017) 573 final

- (15) Για λόγους ασφάλειας δικαίου, οι διοικητικές διαδικασίες που άρχισαν πριν από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού δεν θα πρέπει να διέπονται από τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού.

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1

Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής

Ο παρών κανονισμός καθορίζει τις εφαρμοστέες απαιτήσεις στις διοικητικές διαδικασίες τις οποίες ακολουθούν οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών για την έγκριση και την υλοποίηση όλων των έργων κοινού ενδιαφέροντος στο κεντρικό δίκτυο του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι ορισμοί που περιλαμβάνονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1315/2013. Ισχύουν επίσης οι ακόλουθοι ορισμοί:

- α) «εμπεριστατωμένη απόφαση»: η απόφαση ή το σύνολο αποφάσεων που λαμβάνουν η αρμόδια αρχή ή οι αρμόδιες αρχές κράτους μέλους, στις οποίες δεν περιλαμβάνονται τα δικαστήρια, και που καθορίζει αν θα χορηγηθεί ή όχι έγκριση σε φορέα υλοποίησης έργου για την κατασκευή της υποδομής μεταφορών η οποία είναι αναγκαία για την ολοκλήρωση ενός έργου, με την επιφύλαξη οποιασδήποτε απόφασης λαμβάνεται στο πλαίσιο διοικητικής διαδικασίας προσφυγής·
- β) «διαδικασίες χορήγησης αδειών»: κάθε διαδικασία που πρέπει να ακολουθείται ή κάθε ενέργεια που πρέπει να εκτελείται ενώπιον των αρχών κράτους μέλους, βάσει του ενωσιακού ή εθνικού δικαίου, προκειμένου ο φορέας υλοποίησης ενός έργου να μπορεί να υλοποιήσει το έργο·
- γ) «φορέας υλοποίησης έργου»: είτε ο αιτών έγκριση για ιδιωτικό έργο ή η δημόσια αρχή που αναλαμβάνει την πρωτοβουλία για ένα έργο·
- δ) «ενιαία αρμόδια αρχή»: η αρχή την οποία ορίζει το κράτος μέλος ως αρμόδια για την εκτέλεση των καθηκόντων που απορρέουν από τον παρόντα κανονισμό·
- ε) «διασυνοριακό έργο κοινού ενδιαφέροντος»: έργο κοινού ενδιαφέροντος σύμφωνα με το άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 το οποίο καλύπτει ένα διασυνοριακό τμήμα, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 στοιχείο ιγ) του εν λόγω κανονισμού και το οποίο υλοποιείται από κοινό φορέα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II – ΧΟΡΗΓΗΣΗ ΑΔΕΙΩΝ

Άρθρο 3

«Καθεστώς προτεραιότητας» για έργα κοινού ενδιαφέροντος

1. Κάθε έργο κοινού ενδιαφέροντος του κεντρικού δικτύου του ΔΕΔ-Μ υπόκειται σε ενοποιημένη διαδικασία χορήγησης αδειών την οποία διαχειρίζεται ενιαία αρμόδια αρχή που ορίζεται από κάθε κράτος μέλος σύμφωνα με τα άρθρα 5 και 6.
2. Όταν στο εθνικό δίκαιο προβλέπεται καθεστώς προτεραιότητας, στα έργα κοινού ενδιαφέροντος χορηγείται το καθεστώς που παρέχει τη μέγιστη δυνατή εθνική προτεραιότητα και τα εν λόγω έργα τυγχάνουν της μεταχείρισης που συνεπάγεται το καθεστώς αυτό κατά τις διαδικασίες χορήγησης αδειών, όπου και όπως προβλέπεται τέτοιου είδους μεταχείριση στο εθνικό δίκαιο που εφαρμόζεται στα αντίστοιχα είδη υποδομών μεταφορών.
3. Για τη διασφάλιση της αποτελεσματικότητας των διοικητικών διαδικασιών που αφορούν έργα κοινού ενδιαφέροντος, οι φορείς υλοποίησης έργου και όλες οι εμπλεκόμενες αρχές εξασφαλίζουν ότι τα έργα αυτά τυγχάνουν της ταχύτερης νομικά εφικτής μεταχείρισης, μεταξύ άλλων όσον αφορά τους διατιθέμενους πόρους.

Άρθρο 4

Ενοποίηση των διαδικασιών χορήγησης αδειών

1. Για την τήρηση των προθεσμιών που προβλέπονται στο άρθρο 6 και για τη μείωση της διοικητικής επιβάρυνσης που συνδέεται με την ολοκλήρωση έργων κοινού ενδιαφέροντος, όλες οι διοικητικές διαδικασίες που απορρέουν από το εφαρμοστέο δίκαιο, τόσο το εθνικό όσο και το ενωσιακό, ενοποιούνται και καταλήγουν σε μία και μόνη εμπεριστατωμένη απόφαση.
2. Στην περίπτωση έργων κοινού ενδιαφέροντος για τα οποία η υποχρέωση διενέργειας εκτιμήσεων των επιπτώσεών τους στο περιβάλλον προκύπτει ταυτόχρονα από την οδηγία 2011/92/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και από άλλη ενωσιακή νομοθετική πράξη, τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι προβλέπονται κοινές διαδικασίες κατά την έννοια του άρθρου 2 παράγραφος 3 της οδηγίας 2011/92/ΕΕ.

Άρθρο 5

Ενιαία αρμόδια αρχή χορήγησης αδειών

1. Έως ... (Υπηρεσία Εκδόσεων: να προστεθεί η ημερομηνία που αντιστοιχεί σε ένα έτος μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού), κάθε κράτος μέλος ορίζει μία ενιαία αρμόδια αρχή η οποία είναι υπεύθυνη για τη διευκόλυνση της διαδικασίας χορήγησης αδειών, συμπεριλαμβανομένης της λήψης της εμπεριστατωμένης απόφασης.
2. Η ευθύνη της ενιαίας αρμόδιας αρχής που αναφέρεται στην παράγραφο 1 και/ή τα συναφή με αυτή καθήκοντα μπορούν να ανατεθούν σε άλλη αρχή ή να εκτελούνται από άλλη αρχή στο κατάλληλο διοικητικό επίπεδο, ανά έργο κοινού ενδιαφέροντος ή

ανά συγκεκριμένη κατηγορία έργων κοινού ενδιαφέροντος, υπό τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

- α) μία μόνο αρχή είναι αρμόδια ανά έργο κοινού ενδιαφέροντος·
- β) η αρχή αποτελεί το μοναδικό σημείο επαφής για τον φορέα υλοποίησης του έργου στο πλαίσιο της διαδικασίας που οδηγεί στην έκδοση της εμπεριστατωμένης απόφασης για ένα δεδομένο έργο κοινού ενδιαφέροντος, και
- γ) η αρχή συντονίζει την υποβολή όλων των συναφών εγγράφων και πληροφοριών.

Η ενιαία αρμόδια αρχή μπορεί να διατηρήσει την αρμοδιότητα καθορισμού προθεσμιών, με την επιφύλαξη των προθεσμιών που ορίζονται σύμφωνα με το άρθρο 6.

- 3. Η ενιαία αρμόδια αρχή εκδίδει την εμπεριστατωμένη απόφαση εντός των προθεσμιών που ορίζονται στο άρθρο 6. Για την έκδοση της απόφασης εφαρμόζει κοινές διαδικασίες.

Η εμπεριστατωμένη απόφαση που εκδίδεται από την ενιαία αρμόδια αρχή είναι η μόνη νομικά δεσμευτική απόφαση που προκύπτει από την εκ του νόμου προβλεπόμενη διαδικασία χορήγησης αδειών. Στην περίπτωση που στο έργο εμπλέκονται και άλλες αρχές, οι αρχές αυτές μπορούν να συνεισφέρουν τη γνώμη τους στη διαδικασία, σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία. Η ενιαία αρμόδια αρχή λαμβάνει υπόψη της την εν λόγω γνώμη.

- 4. Κατά τη λήψη της εμπεριστατωμένης απόφασης, η ενιαία αρμόδια αρχή διασφαλίζει ότι τηρούνται όλες οι σχετικές απαιτήσεις βάσει του διεθνούς και ενωσιακού δικαίου και αιτιολογεί δεόντως την απόφασή της.
- 5. Εάν για ένα έργο κοινού ενδιαφέροντος απαιτούνται αποφάσεις από δύο ή περισσότερα κράτη μέλη, οι αντίστοιχες αρμόδιες αρχές λαμβάνουν όλα τα απαραίτητα μέτρα για την αποδοτική και αποτελεσματική μεταξύ τους συνεργασία και συντονισμό. Με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων που απορρέουν από το εφαρμοστέο ενωσιακό και διεθνές δίκαιο, τα κράτη μέλη καταβάλλουν προσπάθειες για τη θέσπιση κοινών διαδικασιών, ιδιαίτερα όσον αφορά την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

Άρθρο 6

Διάρκεια και εφαρμογή της διαδικασίας χορήγησης αδειών

- 1. Η διαδικασία χορήγησης αδειών περιλαμβάνει το στάδιο που προηγείται της υποβολής αίτησης και το στάδιο της αξιολόγησης της αίτησης και της λήψης απόφασης από την ενιαία αρμόδια αρχή.
- 2. Το στάδιο που προηγείται της υποβολής αίτησης, το οποίο καλύπτει την περίοδο από την έναρξη της διαδικασίας χορήγησης αδειών έως την υποβολή του πλήρους φακέλου της αίτησης στην ενιαία αρμόδια αρχή, δεν υπερβαίνει κατ' αρχήν τα δύο έτη.
- 3. Για την κίνηση της διαδικασίας χορήγησης αδειών, ο φορέας υλοποίησης του έργου αποστέλλει γραπτή κοινοποίηση σχετικά με το έργο στην ενιαία αρμόδια αρχή των εμπλεκόμενων κρατών μελών, στην οποία περιλαμβάνει αναλυτική περιγραφή του έργου. Το αργότερο εντός δύο μηνών από τη λήψη της ανωτέρω κοινοποίησης, η ενιαία αρμόδια αρχή είτε αποδέχεται την κοινοποίηση ή, εάν θεωρεί ότι το έργο δεν

διαθέτει επαρκή βαθμό ωριμότητας για να περάσει στη διαδικασία χορήγησης αδειών, την απορρίπτει εγγράφως. Εάν η ενιαία αρμόδια αρχή αποφασίσει να απορρίψει την κοινοποίηση, αιτιολογεί την απόφασή της. Η ημερομηνία υπογραφής της αποδοχής της κοινοποίησης από την αρμόδια αρχή σηματοδοτεί την έναρξη της διαδικασίας χορήγησης αδειών. Εάν εμπλέκονται δύο ή περισσότερα κράτη μέλη, η ημερομηνία αποδοχής της τελευταίας κοινοποίησης από την αρμόδια αρχή αποτελεί την ημερομηνία έναρξης της διαδικασίας χορήγησης αδειών.

4. Εντός τριών μηνών από την έναρξη της διαδικασίας χορήγησης αδειών, η ενιαία αρμόδια αρχή, σε στενή συνεργασία με τον φορέα υλοποίησης του έργου και άλλες εμπλεκόμενες αρχές και λαμβάνοντας υπόψη τις πληροφορίες που υποβάλλονται από τον φορέα υλοποίησης του έργου βάσει της κοινοποίησης που αναφέρεται στην παράγραφο 3, καταρτίζει και κοινοποιεί στον φορέα υλοποίησης του έργου αναλυτικό σχεδιάγραμμα αίτησης, το οποίο περιλαμβάνει:
 - α) το ουσιαστικό πεδίο εφαρμογής και το επίπεδο λεπτομέρειας των πληροφοριών που πρέπει να υποβάλει ο φορέας υλοποίησης του έργου, στο πλαίσιο του φακέλου της αίτησης για την έκδοση εμπεριστατωμένης απόφασης
 - β) πρόγραμμα της διαδικασίας χορήγησης αδειών, στο οποίο προσδιορίζονται τουλάχιστον τα ακόλουθα:
 - i) οι αποφάσεις και γνωμοδοτήσεις που πρέπει να εξασφαλιστούν·
 - ii) οι αρχές, τα ενδιαφερόμενα μέρη και οι πολίτες τους οποίους ενδέχεται να αφορά το έργο·
 - iii) τα επιμέρους στάδια της διαδικασίας και η διάρκειά τους·
 - iv) οι βασικοί ενδιάμεσοι στόχοι που πρέπει να επιτευχθούν και οι αντίστοιχες προθεσμίες για την έκδοση της εμπεριστατωμένης απόφασης·
 - v) οι προγραμματισμένοι πόροι από τις αρχές και οι πιθανές επιπλέον ανάγκες σε πόρους.
5. Για να διασφαλίζεται ότι ο φάκελος της αίτησης είναι πλήρης και επαρκούς ποιότητας, ο φορέας υλοποίησης του έργου ζητεί τη γνώμη της ενιαίας αρμόδιας αρχής σχετικά με την αίτησή του όσο το δυνατόν νωρίτερα στη διάρκεια του σταδίου που προηγείται της υποβολής της αίτησης. Ο φορέας υλοποίησης του έργου συνεργάζεται πλήρως με την ενιαία αρμόδια αρχή για την τήρηση των προθεσμιών και τη συμμόρφωση με το αναλυτικό σχεδιάγραμμα της αίτησης, όπως ορίζεται στην παράγραφο 4.
6. Ο φορέας υλοποίησης του έργου υποβάλλει τον φάκελο της αίτησης βάσει του αναλυτικού σχεδιαγράμματος αίτησης εντός περιόδου 21 μηνών από τη λήψη του εν λόγω αναλυτικού σχεδιαγράμματος αίτησης. Μετά τη λήξη της περιόδου αυτής, το αναλυτικό σχεδιάγραμμα αίτησης δεν θεωρείται πλέον εν ισχύ, εκτός εάν η ενιαία αρμόδια αρχή αποφασίσει να παρατείνει την περίοδο αυτή, βάσει αιτιολογημένου αιτήματος που υποβάλλει ο φορέας υλοποίησης του έργου.
7. Το αργότερο εντός περιόδου δύο μηνών από την ημερομηνία υποβολής του πλήρους φακέλου της αίτησης, η αρμόδια αρχή βεβαιώνει εγγράφως την πληρότητα του φακέλου της αίτησης και κοινοποιεί την βεβαίωση στον φορέα υλοποίησης του έργου. Ο φάκελος της αίτησης που υποβάλλεται από τον φορέα υλοποίησης του έργου θεωρείται πλήρης, εκτός εάν, εντός περιόδου δύο μηνών από την ημερομηνία υποβολής, η αρμόδια αρχή υποβάλει αίτημα προς τον φορέα υλοποίησης του έργου

για την υποβολή πληροφοριών που λείπουν. Το αίτημα αυτό περιορίζεται, όσον αφορά το ουσιαστικό πεδίο εφαρμογής και το επίπεδο λεπτομέρειας, στα στοιχεία που προσδιορίζονται στο αναλυτικό σχεδιάγραμμα της αίτησης. Πρόσθετο αίτημα για παροχή πληροφοριών υποβάλλεται μόνον σε περίπτωση εξαιρετικών και απρόβλεπτων νέων περιστάσεων και αιτιολογείται δεόντως από την ενιαία αρμόδια αρχή.

8. Η ενιαία αρμόδια αρχή αξιολογεί την αίτηση και εκδίδει εμπεριστατωμένη απόφαση εντός περιόδου ενός έτους από την ημερομηνία υποβολής του πλήρους φακέλου της αίτησης σύμφωνα με την παράγραφο 7. Τα κράτη μέλη μπορούν να ορίσουν συντομότερη προθεσμία, όπου κρίνουν σκόπιμο.
9. Οι προθεσμίες που ορίζονται στις ανωτέρω διατάξεις ισχύουν με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων που απορρέουν από τις ενωσιακές και διεθνείς νομικές πράξεις, καθώς και των διαδικασιών προσφυγής ενώπιον των διοικητικών και δικαστικών αρχών.

Άρθρο 7

Συντονισμός των διασυνοριακών διαδικασιών χορήγησης αδειών

1. Για έργα στα οποία συμμετέχουν δύο ή περισσότερα κράτη μέλη, οι αρμόδιες αρχές των εμπλεκόμενων κρατών μελών εναρμονίζουν τα χρονοδιαγράμματά τους και συμφωνούν επί κοινού προγράμματος.
2. Ο Ευρωπαϊός Συντονιστής που αναφέρεται στο άρθρο 45 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 εξουσιοδοτείται να παρακολουθεί εκ του σύνεγγυς τη διαδικασία χορήγησης αδειών για διασυνοριακά έργα κοινού ενδιαφέροντος και να διευκολύνει την επικοινωνία μεταξύ των εμπλεκόμενων αρμόδιων αρχών.
3. Με την επιφύλαξη της υποχρέωσης τήρησης των προθεσμιών που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό, εάν δεν τηρηθεί η προθεσμία για την εμπεριστατωμένη απόφαση, η αρμόδια αρχή ενημερώνει αμέσως τον αντίστοιχο Ευρωπαϊό Συντονιστή σχετικά με τα μέτρα που έχουν ληφθεί ή που πρόκειται να ληφθούν για την ολοκλήρωση της διαδικασίας χορήγησης άδειων με τη μικρότερη δυνατή καθυστέρηση. Ο Ευρωπαϊός Συντονιστής μπορεί να ζητήσει από την αρμόδια αρχή να υποβάλλει τακτικά εκθέσεις σχετικά με την πρόοδο που σημειώνεται.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

Άρθρο 8

Δημόσιες συμβάσεις σε διασυνοριακά έργα κοινού ενδιαφέροντος

1. Οι διαδικασίες σύναψης δημόσιων συμβάσεων σε διασυνοριακά έργα κοινού ενδιαφέροντος διεξάγονται σύμφωνα με τη Συνθήκη και τις οδηγίες 2014/25/ΕΕ και/ή 2014/24/ΕΕ.
2. Στην περίπτωση που οι διαδικασίες σύναψης δημόσιων συμβάσεων διενεργούνται από κοινό φορέα ο οποίος έχει συσταθεί από τα συμμετέχοντα κράτη μέλη, ο εν λόγω φορέας εφαρμόζει τις εθνικές διατάξεις ενός εξ αυτών των κρατών μελών και, κατά παρέκκλιση των εν λόγω οδηγιών, οι διατάξεις αυτές είναι οι διατάξεις που προσδιορίζονται σύμφωνα με το άρθρο 57 παράγραφος 5 στοιχείο α) της οδηγίας 2014/25/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ή με το άρθρο 39

παράγραφος 5 στοιχείο α) της οδηγίας 2014/24/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, κατά περίπτωση, εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά από συμφωνία που έχει συναφθεί μεταξύ των συμμετεχόντων κρατών μελών. Η συμφωνία αυτή σε κάθε περίπτωση προβλέπει την εφαρμογή μίας εθνικής νομοθεσίας, εφόσον πρόκειται για διαδικασίες σύναψης συμβάσεων που διενεργούνται από κοινό φορέα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV ΤΕΧΝΙΚΗ ΒΟΗΘΕΙΑ

Άρθρο 9

Τεχνική βοήθεια

Κατόπιν αιτήσεως φορέα υλοποίησης έργου ή κράτους μέλους, σύμφωνα με τα συναφή ενωσιακά προγράμματα χρηματοδότησης και με την επιφύλαξη του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου, η Ένωση διαθέτει τεχνική βοήθεια για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και για τη διευκόλυνση της υλοποίησης έργων κοινού ενδιαφέροντος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 10

Μεταβατικές διατάξεις

Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται στις διοικητικές διαδικασίες που άρχισαν πριν από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του.

Άρθρο 11

Έναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος