



Europos Sąjungos
Taryba

Briuselis, 2018 m. gegužės 22 d.
(OR. en)

9075/18

Tarpinstitucinė byla:
2018/0138 (COD)

TRANS 212
IA 137

PASIŪLYMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinio sekretoriaus, kurio vardu pasirašo direktorius Jordi AYET PUIGARNAU
gavimo data:	2018 m. gegužės 17 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generaliniam sekretoriui Jeppe TRANHOLMUI- MIKKELSENUI
Komisijos dok. Nr.:	COM(2018) 277 final
Dalykas:	Pasiūlymas dėl EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTO dėl supaprastinimo priemonių transeuropinio transporto tinklo įgyvendinimui paspartinti

Delegacijoms pridedamas dokumentas COM(2018) 277 final.

Pridedama: COM(2018) 277 final



Briuselis, 2018 05 17
COM(2018) 277 final

2018/0138 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

**dėl supaprastinimo priemonių transeuropinio transporto tinklo įgyvendinimui
paspartinti**

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

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

• Pasiūlymo pagrindimas ir tikslai

Technologiniai pokyčiai turi įtakos visoms visuomenės grupėms ir ekonomikai bei keičia ES piliečių gyvenimą. Šiuo požiūriu transportas nėra išimtis. Naujos technologijos radikaliai keičia padėtį judumo srityje. Šiomis aplinkybėmis ES ir jos įmonės turi priimti šį iššūkį, kad taptų pasaulio lyderėmis inovacijų, skaitmeninimo ir priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo srityse. Todėl Komisija laikosi visapusiško požiūrio, siekdama užtikrinti, kad ES judumo politikoje šie politikos prioritetai atsispindėtų trijuose judumo dokumentų rinkiniuose „Europa kelyje“.

Įgyvendindama mažataršio judumo strategiją, 2017 m. gegužės ir lapkričio mėn. Komisija patvirtino du judumo dokumentų rinkinius. Šiuose dokumentų rinkiniuose išdėstyta konstruktyvi mažataršio judumo strategijos įgyvendinimo darbotvarkė, kuria užtikrinamas sklandus perėjimas prie netaršaus, konkurencingo ir susietojo judumo visiems. Europos Parlamentas ir Taryba turėtų užtikrinti spartų šių pasiūlymų priėmimą.

Ši iniciatyva yra dalis trečiojo dokumentų rinkinio „Europa kelyje“, kuriuo įgyvendinama 2017 m. rugsėjo mėn. nauja pramonės politikos strategija ir kuriuo siekiama užbaigti procesą, leidžiantį Europai pasinaudoti visomis judumo modernizacijos galimybėmis. Labai svarbu, kad ateities judumo sistema būtų saugi, netarši ir veiksminga visiems ES piliečiams. Tikslas yra pasiekti, kad Europos judumas būtų saugesnis ir prieinamesnis, Europos pramonė konkurencingesnė, Europos darbo vietos saugesnės, taip pat mažiau teršti ir geriau prisitaikyti prie būtinybės spręsti klimato kaitos problemą. Tam reikės ES, valstybių narių ir suinteresuotųjų šalių visapusiško įsipareigojimo, be kita ko, didinant investicijas į transporto infrastruktūrą.

Ekonomikos augimo ir investicijų į realiąją ekonomiką skatinimas yra vienas svarbiausių Komisijos prioritetų. Investicijų plane Europai¹, kuriame šis bendro pobūdžio tikslas suskaidytas į praktinius veiksmus, išdėstyti šie trys tikslai: sutelkti lėšų realiajai ekonomikai, viešinti investicinius projektus ir teikti jiems techninę pagalbą ir pagerinti investicijų reglamentavimo sistemą.

Šių tikslų labai padeda siekti investicijos į transporto infrastruktūrą. Visų pirma tikimasi, kad užbaigus kurti transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) pagrindinį tinklą ir jo koridorius, papildomai bus gauta 4 500 mlrd. EUR arba 1,8 % ES BVP ir iki 2030 m. užtikrinta 13 mln. darbo metų². Apskaičiuota, kad 2021–2030 m. prireiks maždaug 500 mlrd. EUR investicijų, kad būtų baigtas kurti TEN-T pagrindinis tinklas, ir apie 1 500 mlrd. EUR investicijų, jei įskaičiuojamos investicijos į TEN-T visuotinį tinklą ir kitos investicijos į transporto sektorių³.

¹ COM(2014) 903 *final*.

² Dokumentas „TEN-T įgyvendinimas. Faktai ir skaičiai“ (angl. „Delivering TEN-T, Facts & Figures“), https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/delivering_ten_t.pdf, September 2017.

³ Pagrįsta 2017 m. gegužės mėn. iš valstybių narių gauta grįžtamąja informacija. Pagrindinio tinklo koridoriaus darbų planus ir papildomus tyrimus galima rasti https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/downloads_en.

Patirtis rodo, kad įgyvendinant TEN-T pagrindinio tinklo projektus susiduriama su sudėtingomis administracinėmis procedūromis ir reglamentavimo neužtikrintumu, o dėl jų gali išaugti išlaidos ir padidėti vėlavimo atvejų⁴.

Neseniai atnaujintame H. Christopherseno, K. Bodewigo ir C. Secchi dokumente „Veiksmų planas, kaip geriausiai pasinaudoti naujomis Europos transporto infrastruktūros projektams skirtomis finansinėmis programomis“⁵ (*Making the best use of new financial schemes for European transport infrastructure projects*) (2015 m.) nurodyta, kad siekiant padėti baigti kurti TEN-T, rekomenduojama, be kita ko, supaprastinti administracinių bei kitų leidimų išdavimo taisyklės ir kitas reglamentavimo procedūras. Šį veiksmų planą pristatė TEN-T Europos koordinatoriai K. Bodewigas bei C. Secchi ir buvęs Komisijos pirmininko pavaduotojas H. Christophersenas.

Bendrosios rinkos veikimui, transporto skaitmeninimui ir perėjimui prie mažataršio judumo labai svarbu, kad būtų sėkmingai baigtas kurti TEN-T⁶. Naujausiuose Komisijos komunikatuose pabrėžiama, kad privačias investicijas reikia telkti į Europos ateičiai svarbius sektorius⁷, taip pat į tuos sektorius, kuriuose tebėra rinkos nepakankamumo problemų⁸. Komisija taip pat pakartojo, kad tarpvalstybinis ir tvarus transportas ir TEN-T infrastruktūra yra itin svarbūs ES pereinant prie mažataršės ir efektyvaus išteklių naudojimo ekonomikos⁹.

Sukurti palankią reglamentavimo aplinką ir nustatyti efektyvias procedūras aktualu ne vien Europai. Ministrų deklaracijoje, priimtoje 2017 m. birželio mėn. vykusiame G 7 transporto ministrų susitikime Kaljaryje, G 7 taip pat pripažino, kad sudėtingas reglamentavimas turi įtakos leidimų išdavimo procedūrų veiksmingumui. Deklaracijoje pabrėžta, kaip svarbu didinti visuomenės pritarimą infrastruktūros projektams, taikyti efektyvias administracines

⁴ Tai aktualu ir seniau nustatytiems 30 TEN-T prioritetinių projektų. Keli iš jų jau užbaigti, tačiau kiti dar tebevykdomi. Įgyvendinant prioritetinius projektus įgyta patirtis taip pat rodo, kad su leidimų išdavimo procedūromis susijusios problemos turėjo įtakos kelių projektų įgyvendinimui (pvz., PP17, PP18/30, PP24), „Prioritetinių projektų įgyvendinimas“, 2012 m. lapkričio mėn., Mobilumo ir transporto GD informacija, pagrįsta iš valstybių narių gautais duomenimis https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/infrastructure/ten-t-policy/priority-projects/doc/pp_report_nov2012.pdf.

⁵ Buvusio Komisijos pirmininko pavaduotojo H. Christopherseno, Europos koordinatoriaus profesoriaus K. Bodewigo ir Europos koordinatoriaus profesoriaus C. Secchi parengtas „Veiksmų planas, kaip geriausiai pasinaudoti naujomis Europos transporto infrastruktūros projektams skirtomis finansinėmis programomis“ (toliau – CBS ataskaita), 2015 m. birželio mėn., kurį galima rasti http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/doc/2015_06_03_cbs_action_plan_final.pdf; „Veiksmų plano, kaip geriausiai pasinaudoti naujomis Europos transporto infrastruktūros projektams skirtomis finansinėmis programomis, pažangos ataskaita“, 2018 m. sausio mėn., kurią galima rasti https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/cbs2_report_final.pdf, (toliau – CBS pažangos ataskaita).

⁶ 2017 m. gruodžio 5 d. priimtose išvadose Taryba pakartojo esanti tvirtai įsipareigojusi įgyvendinti TEN-T ir pabrėžė, kad būtina tęsti šią politiką, kad būtų skatinamos investicijos į transporto sektorių ir prisidėta siekiant bendrų tikslų, ypač susijusių su klimato kaitos politika. 15425/17 TRANS 541.

⁷ COM(2016) 359 *final*.

⁸ Europos Parlamento užsakymu atliktas tyrimas „Geležinkelių infrastruktūros finansavimo Europos Sąjungoje rezultatų ir efektyvumo tyrimas“, 2015 m. spalio mėn.

⁹ COM(2016) 501 *final*.

procedūras ir supaprastinti reglamentavimo aplinką¹⁰. ES valstybės narės taip pat dėjo pastangas procedūras supaprastinti nacionaliniu lygmeniu¹¹.

Šia iniciatyva siekiama sumažinti vėlavimus, kurių pasitaikė įgyvendinant TEN-T infrastruktūros projektus. Joje nustatyta, kad visas leidimų išdavimo procesas gali trukti ne ilgiau kaip trejus metus. Ja taip pat siekiama paaiškinti procedūras, kuriomis turi vadovautis projektų rengėjai, ypač leidimų išdavimo, viešųjų pirkimų ir kitas procedūras.

Šia iniciatyva ginama teisė kreiptis į teismą klausimais, susijusiais su TEN-T infrastruktūros projektų įgyvendinimu. Ji nedaro poveikio administracinėms apeliacinėms procedūroms bei skundams teismine tvarka. Tačiau valstybės narės gali numatyti specialias procedūrines taisykles, kaip antai taisyklę dėl piktnaudžiaujant ar nesąžiningai pateikto argumento nepriimtino, kuriomis sukuriama mechanizmai, tinkami teismo proceso veiksmingumui užtikrinti. Įgyvendinant tarpvalstybinius projektus susiduriama su specifiniais sunkumais, kai reikia vykdyti viešuosius pirkimus, nes, kaip nurodė suinteresuotosios šalys, reikia taikyti skirtingų valstybių teisės aktus. Dėl to projektai tampa sudėtingesni ir patiriama išlaidų. Šios iniciatyvos tikslas – vykdant tarpvalstybinius projektus, kuriuos įgyvendina bendras subjektas, sudaryti sąlygas sistemingai taikyti vieną bendrą sistemą, išskyrus atvejus, kai dalyvaujanti valstybė narė nusprendžia kitaip. Tai atitinka neseniai paskelbtame Komunikate „Ekonomikos augimo ir sanglaudos skatinimas ES pasienio regionuose“¹² išdėstytus tikslus.

Manoma, kad sustiprinus dalyvavimo planuojant TEN-T projektus skaidrumo sistemą, ši iniciatyva ne tik leis pritraukti daugiau investicijų ir privačiojo kapitalo į didelės Europos pridėtinės vertės infrastruktūrą, bet ir suteiks daugiau aiškumo piliečiams ir pilietinei visuomenei.

Numatoma tokia konkreti nauda:

- mažesnės laiko sąnaudos – tikimasi, kad leidimų išdavimo procedūros truks ne ilgiau kaip trejus metus, o tai yra reikšmingas teigiamas pokytis, palyginti su esama padėtimi;
- mažesnės naudotojų patiriamos išlaidos – naudotojai patirtų 5 mlrd. EUR mažiau išlaidų;
- investicijos – 84 % visų investicijų į TEN-T pagrindinį tinklą bus sutelktos iki 2025 m.;
- mažesnis transporto poveikis aplinkai – dėl mažesnio išmetamo CO₂ kiekio, mažesnio triukšmo, mažesnės oro taršos ir spūsčių, ir mažesnio avarijų skaičiaus bus sutaupyta 700 mln. EUR. 2018–2030 m. išmetamą CO₂ kiekį planuojama sumažinti 2 686 tūkstančiais tonų;
- administracinės išlaidos – projektų rengėjai ir valdžios institucijos iš viso sutaupys 150 mln. EUR.

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

¹¹ Vokietijos strategija, kaip paspartinti planavimo procesą: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/innovationsforum-planungsbeschleunigung-abschlussbericht.pdf?__blob=publicationFile.

¹² COM(2017) 534 final.

- **Suderinamumas su toje pačioje politikos srityje galiojančiomis nuostatomis**

Šiuo metu nėra jokių specialių nuostatų dėl leidimų išdavimo ir reglamentavimo procedūrų TEN-T srityje. Tačiau panašios nuostatos yra taikomos Transeuropinio energetikos tinklo (TEN-E) srityje¹³.

- **Suderinamumas su kitomis Sąjungos politikos sritimis**

Šios iniciatyvos tikslai atitinka susijusią Sąjungos transporto, bendrosios rinkos ir kitų sričių politiką. Iniciatyva padeda skatinti investicijas ir kurti darbo vietas, nes investicijos nukreipiamos į realiąją ekonomiką.

Užbaigus kurti TEN-T bus sukurta stipresnė ir teisingesnė vidaus rinka, nes TEN-T tikslas yra fiziškai sujungti valstybes nares, o dėl dėmesio tarpvalstybinėms jungtims jis teikia Sąjungai akivaizdžios pridėtinės vertės.

2. TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI

- **Teisinis pagrindas**

Šio pasiūlymo teisinis pagrindas yra Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 172 straipsnis.

- **Subsidiarumo principas (neišimtinės kompetencijos atveju)**

Suderintai TEN-T plėtrai, kuria siekiama užtikrinti transporto srautus Europos bendrojoje rinkoje ir ekonominę, socialinę bei teritorinę sanglaudą Sąjungoje, būtini Sąjungos lygmens veiksmai. Leidimų išdavimo procedūros (reikalingų leidimų ir sprendimų skaičius) skirtingose valstybėse narėse labai skiriasi, todėl sudėtinga sinchronizuoti tinklo plėtrą. TEN-T tinklas negali tinkamai veikti kaip visuma ir jo teikiama nauda negalima naudotis Sąjungos lygmeniu, kol nėra baigti kurti visi jo elementai.

- **Proporcingumo principas**

Pasiūlymas atitinka proporcingumo principą. Jis patenka į transeuropinio transporto tinklo srities veiksmų taikymo sritį, kaip apibrėžta Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 170 straipsnyje.

Šiame pasiūlyme numatyti veiksmai aiškiai skirti tik Europos transporto infrastruktūrai.

Reglamentas būtų veiksminga priemonė, nes po priėmimo jis būtų tiesiogiai taikomas valstybių narių teisinėse sistemose ir nebūtų reikalingas perkėlimo į nacionalinę teisę laikotarpis, kad jis visiškai įsigaliotų. Tai atitinka tikslą pašalinti skirtumus, atsiradusius dėl direktyvų perkėlimo į nacionalinę teisę, ir paspartinti projektų rengimą bei leidimų išdavimo procedūras.

¹³ 2013 m. balandžio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 347/2013 dėl transeuropinės energetikos infrastruktūros gairių, kuriuo panaikinamas Sprendimas Nr. 1364/2006/EB ir kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 713/2009, (EB) Nr. 714/2009 ir (EB) Nr. 715/2009 (OL L 115, 2013 4 25, p. 39).

3. KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMO REZULTATAI

• Reglamentavimo tinkamumas ir supaprastinimas

TEN-T politika buvo gerokai sustiprinta 2013 m., priėmus naują reglamentą, kuriuo nustatyta visaapimanti strategija, pagrįsta prielaida, kad iki 2030 m. bus sukurtas pagrindinis, o iki 2050 m. – visuotinis tinklas. Vis dėlto TEN-T politika egzistuoja jau 25 metus ir rengiant dabartinę TEN-T sistemą jau buvo įrodymų apie leidimų išdavimo ir kitų reglamentavimo procedūrų vilkinimą ir jo poveikį. Iš pradžių TEN-T sistemos supaprastinimo priemonės buvo numatytos, tačiau dėl kelių veiksnių galiausiai nuspręsta, kad jas įgyvendinti dar per anksti. Visų pirma į naujos formos TEN-T sistemą įtrauktos plataus užmojo inovacijos, ypač susijusios su naujos finansavimo priemonės – Europos infrastruktūros tinklų priemonės – sukūrimu.

Todėl, priešingai nei 2013 m. balandžio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 347/2013 dėl transeuropinės energetikos infrastruktūros gairių¹⁴, dabartiniame Reglamente (ES) Nr. 1315/2013 nėra pateikta konkrečių sprendimų, susijusių su leidimų išdavimo procedūromis. Taigi, ši iniciatyva negalėjo būti parengta kaip programos REFIT dalis, tačiau ją įkvėpė TEN-E patirtis.

• Konsultacijos, tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas

Konsultacijos apėmė toliau nurodytą veiklą.

- (1) 13 savaitių – nuo 2017 m. rugpjūčio 1 d. iki 2017 m. lapkričio 9 d. – vyko atviros viešos konsultacijos internetu. Iš viso gauti 99 atsakymai iš 23 skirtingų valstybių narių, o tai sudaro 94 % visų atsiliepimų. Daugiausia atstovauta tokių kategorijų organizacijoms, kaip regioninės, vietos ar savivaldos institucijos (20 %), projektų rengėjai (19 %) ir pramonės, verslo ar sektorių asociacijos (20 %); nuo jų nedaug atsilieka nacionalinių vyriausybių atstovai (16 %).
- (2) Už šios iniciatyvos sritis atsakingos Komisijos tarnybos kartu surengė kelis praktinius seminarus: apie viešuosius pirkimus (2017 m. birželio 15 d.), valstybės pagalbą ir finansavimą (2017 m. rugsėjo 21 d.), taip pat poveikio aplinkai vertinimus ir leidimų išdavimą (2017 m. spalio 17 d.).
- (3) Atliekant poveikio vertinimą, nuo 2017 m. gruodžio 6 d. iki 2018 m. sausio 17 d. buvo surengti pokalbiai su suinteresuotosiomis šalimis.
- (4) Kaip ankstesnės tiriamosios studijos dalis, buvo vykdomos konsultacijos (12 savaitių vyko atviros viešos konsultacijos) ir surengti specialūs praktiniai seminarai.
- (5) Į įžanginį poveikio vertinimą (jis paskelbtas Komisijos interneto svetainėje 2017 m. birželio mėn.) buvo įtrauktas grįžtamojo ryšio mechanizmas.

Be to, ši iniciatyva ir kiti su TEN-T plėtra ir finansavimu susiję klausimai buvo du kartus aptarti ministrų lygmeniu šiuose renginiuose: 2017 m. kovo 23 d. Sofijoje vykusioje regioninėje transporto investicijų konferencijoje ir 2017 m. rugsėjo 21 d. Taline vykusiame neoficialiame Transporto ministrų tarybos posėdyje.

¹⁴ 2013 m. balandžio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 347/2013 dėl transeuropinės energetikos infrastruktūros gairių, kuriuo panaikinamas Sprendimas Nr. 1364/2006/EB ir kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 713/2009, (EB) Nr. 714/2009 ir (EB) Nr. 715/2009 (OL L 115, 2013 4 25, p. 39–75).

Konsultacijų dalyvių indėlio apibendrinimas ir rezultatų panaudojimas

Konsultuotasi su visomis susijusiomis suinteresuotųjų šalių grupėmis, atstovaujančiomis visoms valstybėms narėms, ir dauguma jų pateikė savo nuomonę ir, jei turėjo, tam tikrą kiekybinę informaciją, susijusią su esamomis problemomis ir svarstomomis politikos priemonėmis. Per konsultacijas paaiškėjo, kad pagrindinės nustatytos leidimų TEN-T projektams išdavimo procedūrų problemos yra susijusios su projekto rengimo strateginio lygmens etapais, įskaitant teritorijų planavimo leidimų bei planavimo leidimų gavimo ir poveikio aplinkai vertinimų rengimo etapus.

Procedūrų integravimui ir jų pavedimui vykdyti vienam nacionaliniam subjektui, t. y. vieno langelio principu veikiančiai įstaigai, visų pirma pritarė projektų rengėjai, pavieniai asmenys ir pramonės interesų grupių atstovai. Nacionalinės ir regioninės valdžios institucijos pateikė santūresnes nuomones ir jas taip pat patvirtino per dvišalius pokalbius.

Nemažai nacionalinių ir regioninių valdžios institucijų išreiškė susirūpinimą dėl vieno langelio principu veikiančios įstaigos. Vis dėlto individuali kokybinė jų pastabų analizė rodo, kad šis akivaizdus nepritarimas kai kuriais atvejais kilo dėl to, kad kai kurios šalys jau integravo procedūras (įskaitant paspartintas procedūras) ir jas pavedė vykdyti vienam subjektui. Šiuos jau egzistuojančius nacionalinius subjektus galima vertinti kaip vieno langelio principu veikiančios įstaigos įsteigimo geriausios praktikos pavyzdžius.

Projektų rengėjų ir pavienių asmenų teigimu, kiekviena vieno langelio principu veikianti įstaiga turėtų turėti plačią sprendimų priėmimo kompetenciją, kad galėtų administruoti visus poveikio aplinkai vertinimus projekto lygmeniu, išduoti teritorijų planavimo leidimus ir statybos leidimus. Kita vertus, vietos ir regioninių valdžios institucijų nuomonės dėl procedūrų integravimo masto ir įgaliojimų lygio skyrėsi. Daug nacionalinių atstovų nurodė, kad vieno langelio principu veikiančios įstaigos turėtų turėti tik koordinavimo įgaliojimus.

Respondentai, visų pirma projektų rengėjai, pavieniai asmenys ir pramonės interesų grupių atstovai, sutiko, kad leidimų išdavimo procesas neturėtų trukti ilgiau nei dvejus metus ir kad tokio termino nustatymas galėtų padėti sumažinti pernelyg didelius vėlavimus. Šiuo klausimu vietos ir regioninės valdžios institucijos ir kai kurios nacionalinės vyriausybės buvo santūresnės.

Projektų rengėjai ir pramonės interesų grupių atstovai teigė, kad bendras Sąjungos lygmens taisyklių, taikomų tarpvalstybiniais projektams, rinkinys būtų veiksmingiausias būdas spręsti viešųjų pirkimų srities problemas. Nacionalinės valdžios institucijos nurodė, kad tokių taisyklių rinkinys būtų veiksmingesnis, jei būtų taikomos tarpvalstybiniais projektams, kuriems skiriamas Sąjungos finansavimas.

Per konsultacijas paaiškėjo, kad iš turimų teisės aktų, kuriais galima priimti priemones, skirtas TEN-T projektų rengimui ir leidimų išdavimui palengvinti, dauguma respondentų pasirinko tiesiogiai valstybėse narėse taikytiną reglamentą dėl leidimų išdavimo procedūrų ir kitų TEN-T projektų rengimo elementų.

• Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas

Iniciatyva vykdoma po ilgo svarstymų proceso ir kaip atsakas į politinį raginimą imtis veiksmų. Problemos apibūdinimas buvo grindžiamas daugiausia Komisijos patirtimi, įgyta

administruojant TEN-T kūrimo užbaigimo procesą¹⁵, taip pat konsultavimo veikla ir išorės tyrimais:

- „Leidimų išdavimo ir palankesnių sąlygų taikymo rengiant TEN-T pagrindinio tinklo projektus tyrimas“, Milieu ir kt., 2016 m. gruodžio mėn.¹⁶;
- TEN-T supaprastinimo priemonių poveikio vertinimo patvirtinamasis tyrimas, Panteia, PwC, M-FIVE, 2018 m. vasario mėn.¹⁷.

• **Poveikio vertinimas**

Ši iniciatyva grindžiama poveikio vertinimu. Reglamentavimo patikros valdyba pateikė teigiamą nuomonę su išlygomis. Valdyba rekomendavo pakeisti ir patikslinti šiuos aspektus:

- pateikti daugiau įrodymų apie viešųjų pirkimų ir leidimų išdavimo procedūrų poveikį statybos darbų vėlavimams; pridėti daugiau informacijos apie skirtingą sektorių ir valstybių narių padėtį, taip pat aprašyti įgytą patirtį, susijusią su TEN-E, Europos strateginių investicijų fondu ir veiksmiais, kurių imtasi valstybėse narėse siekiant supaprastinti procesus;
- pateikti daugiau informacijos apie suinteresuotųjų šalių, visų pirma valstybių narių ir piliečių, nuomones apie galimybes;
- pridėti jautrumo analizę ir prielaidų, susijusių su rezultatų apskaičiavimu, paaiškinimą, kuriame visų pirma būtų nurodyta, kiek priemonės realiai galėtų padėti išvengti vėlavimų.

Peržiūrėtame poveikio vertinime į šias pastabas atsižvelgta, kaip paaiškinta poveikio vertinimo ataskaitos I priede. Atsižvelgus į minėtus klausimus, padaryti šie pakeitimai:

- pateikta daugiau pavyzdžių, atskleidžiančių leidimų išdavimo ir viešųjų pirkimų procedūrų vilkinimo poveikį atskiriems projektams ir įtaką TEN-T kūrimo užbaigimui, taip pat kitą poveikį tinklui; pateikta daugiau nuorodų į TEN-E užbaigimo rezultatus ir prioritetinę tvarką, taikomą vykdant valstybės pagalbos kontrolę¹⁸; įtrauktos konkrečios pastraipos, kuriose apibūdinama valstybių narių patirtis, įskaitant veiksmus, kurių jos ėmėsi savo procesams supaprastinti. Šiais elementais papildyta analizė tapo išsamesnė;
- atvirų viešų konsultacijų ir kitų konsultacijų su suinteresuotosiomis šalimis rezultatai buvo pateikti daug išsamiau. Į 7 skyrių įtrauktas atskiras skirsnis dėl politikos galimybių palyginimo;
- atlikta ir atitinkamuose poveikio vertinimo skirsniuose pateikta jautrumo analizė.

Apsvarstytas politikos galimybes sudaro politikos priemonių rinkiniai, skirti konkretiems uždaviniams spręsti, o tiksliau – nustatytoms šioms pagrindinėms problemos priežastims šalinti:

¹⁵ 2014–2015 m. TEN-T tinklo įgyvendinimo pažangos ataskaita, 2017 m. vasario mėn.

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

¹⁷ Įdėti nuorodą, kai bus paskelbtas.

¹⁸ Projektus parėmė Europos strateginių investicijų fondas pagal 2017 m. gruodžio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2017/2396, kuriuo iš dalies keičiamas reglamentų (ES) Nr. 1316/2013 ir (ES) 2015/1017 nuostatos dėl Europos strateginių investicijų fondo veiklos laikotarpio pratęsimo ir to fondo bei Europos investavimo konsultacijų centro techninių patobulinimų, OL L 345, 2017 12 27, p. 34–52.

- leidimų išdavimo procedūrą sudaro daug etapų ir joje dalyvauja kelios institucijos;
- nėra terminų arba neužtikrinamas jų laikymasis;
- nevienodos viešųjų pirkimų procedūros TEN-T tarpvalstybinių projektų atveju;
- sudėtingas tarpvalstybinių projektų įgyvendinimo koordinavimas ir
- netikrumas, siejamas su valstybės pagalbos kontrolės procedūromis.

Atlikus analizę padaryta aiški išvada, kad nėra būtina užtikrinti tokio paties užmojo masto kiekvienoje srityje, ir kad būtų tikslinga taikyti laipsnišką metodą.

Kalbant apie leidimų išdavimo procedūras, padėtis valstybėse narėse skiriasi, o Sąjungos lygmeniu suderintas metodas dar netaikomas. Kad procedūras būtų galima sinchronizuoti tarptautiniu mastu ir sudaryti sąlygas geriau koordinuotam, veiksmingesniam ir efektyvesniam projektų įgyvendinimui, būtina didesnė intervencija.

Kalbant apie viešuosius pirkimus, per pastaruosius kelerius metus pamažu pradėta taikyti modernizuota sistema¹⁹. Tačiau tarpvalstybinių viešųjų pirkimų ir projektų, kuriuos kartu rengia dvi ar daugiau valstybių narių, srityje tebėra spragų. Šioje srityje intervencija skirta tik šioms konkrečioms spragoms panaikinti.

Kalbant apie valstybės pagalbos kontrolę, neseniai priimti paaiškinimai bet kuriuo atveju jau panaikino daugelį abejonių, kurios praeityje tariamai galėjo kliudyti projektų rengimui. Tačiau sudėtingo projekto, kurio finansinė struktūra yra sudėtinga, atveju vis dėlto būtina gerinti pranešimų kokybę, taip pat užtikrinant glaudesnę Komisijos tarnybų, valstybių narių valdžios institucijų ir teisinės bei verslo bendruomenės bendradarbiavimą. Remiantis Geriausios praktikos vykdant valstybės pagalbos kontrolės procedūras kodeksu, prioritetinė tvarka gali būti taikoma TEN-T pagrindinio tinklo bendros svarbos projektams, vadovaujantis valstybių narių ir Komisijos abipusiai sutartu tvarkaraščiu, kuriame aiškiai išdėstyti etapai ir informacija, kurią turi pateikti valstybės narės. Tai leis Komisijai sklandžiai atlikti procedūras, kad sprendimai būtų priimami greičiau.

Politikos galimybės pagrįstos didesne intervencija bei ketinimų užmoju ir tikėtinu suminiu poveikiu.

- 1 politikos galimybė (1PG). Minimalus galiojančių priemonių pakeitimas ir privalomos teisinės galios neturinčių teisės aktų bei papildomų priemonių rengimas.
- 2 politikos galimybė (2PG). Riboti privalomi veiksmai, kurie turi būti decentralizuoti ir įgyvendinami nacionaliniu lygmeniu.
- 3 politikos galimybė (3PG). Leidimų išdavimo TEN-T pagrindinio tinklo projektams ES sistema, kuri turi būti taikoma nacionaliniu lygmeniu (3aPG) arba ES lygmeniu (3bPG).

Poveikio vertinime rekomenduojama 2 politikos galimybė ir ši iniciatyva vadovaujasi šia rekomendacija.

¹⁹ Visų pirma 2014 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/25/ES dėl subjektų, vykdančių veiklą vandens, energetikos, transporto ir pašto paslaugų sektoriuose, vykdomų pirkimų, kuria panaikinama Direktyva 2004/17/EB (OL L 94, 2014 3 28, p. 243) ir 2014 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/24/ES dėl viešųjų pirkimų, kuria panaikinama Direktyva 2004/18/EB (OL L 94, 2014 3 28, p. 65).

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Pasiūlymas neturi jokio papildomo poveikio Sąjungos biudžetui

5. KITI ELEMENTAI

• Įgyvendinimo planai ir stebėseną, vertinimas ir ataskaitų teikimo tvarka

Poveikio vertinimo ataskaitoje išvardyti rodikliai, pagal kuriuos turėtų būti stebimas priemonių, kurių imtasi pagrindiniams politikos tikslams pasiekti, veiksmingumas ir naudingumas:

- atskirų TEN-T projektų vėlavimo rizikos mažinimas:
 - TEN-T įgyvendinimo pažanga, susijusi su standartų ir reikalavimų laikymusi;
 - ES remiamų investicijų į TEN-T transporto infrastruktūrą įgyvendinimo pažanga, vertinama pagal EITP projektų (arba projektų, remiamų pagal ją pakeisiančią priemonę), kurie buvo įgyvendinti laiku ir (arba) nevėlavo dėl leidimų išdavimo ir (arba) pirkimo problemų, skaičių;
- teisinio tikrumo projektų rengėjams didinimas, taip pritraukiant daugiau privačių investuotojų į transporto infrastruktūrą:
 - didesnis skaičius TEN-T infrastruktūros projektų, finansuojamų naudojant ES remiamas finansines priemones (pvz., ESIF ir jį pakeisiančius fondus).

Stebėseną bus grindžiama esamomis priemonėmis, skirtomis TEN-T įgyvendinimui stebėti. Todėl esama sistema bus naudojama kuo plačiau, paprastai ir skaidriai, kad būtų lengvai prieinama suinteresuotosioms šalims. Nesiekama sukurti sudėtingos naujų veiklos rodiklių sistemos.

• Išsamus konkrečių pasiūlymo nuostatų paaiškinimas

Reglamento pavadinime nurodoma teisės akto, kuriuo siekiama padėti baigti kurti transeuropinį transporto tinklą, taikymo sritis ir tikslai.

1 straipsnis. Dalykas ir taikymo sritis

Šiame straipsnyje nustatomas reglamento dalykas ir tikslai: visoje Sąjungoje veiksmingai ir laiku baigti kurti TEN-T, sumažinant vėlavimo riziką, o projektų rengėjams bei investuotojams suteikiant daugiau tikrumo dėl taikomų procedūrų trukmės. Kitas tikslas – palengvinti privačių investuotojų dalyvavimą ir suteikti daugiau aiškumo dėl viešų konsultacijų.

3 straipsnis. Bendros svarbos projektų prioritetinis statusas

Tam tikros valstybės narės savo nacionalinėse teisinėse sistemose tam tikrų kategorijų projektams dėl jų svarbos šalies plėtrai ar dėl kitų priežasčių taiko paspartintas procedūras ir specialią supaprastintą tvarką. Kad būtų pasiekti tikslai baigti kurti TEN-T, kuriuos valstybės narės įsipareigojo pasiekti priimdamos Tarybos reglamentą, kuriame apibrėžtas šis tinklas ir nustatyti privalomi jo kūrimo užbaigimo terminai, panaši lengvatinė tvarka turėtų būti taikoma Sąjungos bendros svarbos projektams.

4–6 straipsniai. Leidimų išdavimo procedūrų integravimas

Šio straipsnio tikslas – integruoti įvairius leidimų išdavimo procesus, skirtus bendros svarbos TEN-T projektams. 4 straipsnyje reikalaujama, kad leidimus vykdyti TEN-T projektams

tvarkytų viena institucija, kuri valdytų visą procesą ir prisiimtų už jį atsakomybę, o projektų rengėjams ir kitiems investuotojams būtų vienas kontaktinis punktas. 5 straipsnyje nustatomas tokios institucijos paskyrimas ir vaidmuo. 6 straipsnyje apibrėžiami procedūros etapai, kurių rezultatas – bendrasis sprendimas, kuriuo leidžiama investuotojui vykdyti projektą.

7 straipsnis. Tarpvalstybinių leidimų išdavimo procedūrų koordinavimas

Šiame straipsnyje nurodoma, kaip svarbu koordinuoti leidimų išdavimo procedūras tarpvalstybiniu mastu, ir sustiprinamas Europos koordinatorių vaidmuo stebint leidimų išdavimo procedūrą.

8 straipsnis. Viešieji pirkimai tarpvalstybinių bendros svarbos projektų atveju

Šiame straipsnyje numatyta tarpvalstybiniam projektams taikyti tik vieną teisinę viešųjų pirkimų sistemą. Jei tarpvyriausybiniame susitarime nenurodyta kitaip, tokius projektus rengiantys bendri subjektai, įgyvendindami projektą, darbų ir paslaugų pirkimui taikys vienos valstybės teisės aktus.

9 straipsnis. Techninė pagalba

Su šia iniciatyva susijusiems bendros svarbos projektams galės būti taikomos Sąjungos teisės aktais pagrįstos esamos techninės pagalbos schemos, atsižvelgiant į turimus išteklius, kuriuos tvarko atitinkamos tarnybos.

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS**dėl supaprastinimo priemonių transeuropinio transporto tinklo įgyvendinimui paspartinti**

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,
atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 172 straipsnį,
atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,
teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,
atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę²⁰,
atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę²¹,
laikydami įprastos teisėkūros procedūros,
kadangi:

- (1) Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) Nr. 1315/2013²² nustatoma bendra pažangių ir sąveikių tinklų, reikalingų vidaus rinkos plėtrai, kūrimo sistema. Transeuropinių transporto tinklų (TEN-T) struktūra yra dviejų lygmenų: visuotinis tinklas užtikrina jungtis tarp visų Sąjungos regionų, o pagrindinį tinklą sudaro Sąjungai strategiškai svarbiausi tinklo elementai. Reglamente (ES) Nr. 1315/2013 nustatyti privalomi su baigimu kurti susiję įgyvendinimo tikslai – pagrindinis tinklas turi būti baigtas kurti iki 2030 m., o visuotinis – iki 2050 m.;
- (2) nepaisant būtinybės ir privalomų terminų, patirtis parodė, kad daug investicijų, kuriomis siekiama užbaigti kurti TEN-T, susiduria su sudėtingomis leidimų išdavimo procedūromis, tarpvalstybinėmis viešųjų pirkimų procedūromis ir kitomis procedūromis. Tokia padėtis kelia pavojų projektų įgyvendinimui laiku ir daugeliu atvejų lemia didelius vėlavimus ir didesnes išlaidas. Siekiant spręsti šiuos klausimus ir užtikrinti, kad būtų įmanoma sinchronizuotai baigti kurti TEN-T, būtina imtis suderintų veiksmų Sąjungos lygmeniu;
- (3) daugelio valstybių narių teisinėse sistemose tam tikrų kategorijų projektams, atsižvelgiant į jų strateginę svarbą ekonomikai, taikoma prioritetinga tvarka. Taikant prioritetingą tvarką nustatomi trumpesni terminai, vienu metu vyksta kelios procedūros arba nustatomas ribotas apeliacinių skundų teikimo laikotarpis, kartu užtikrinant, kad būtų pasiekti ir kitų horizontaliųjų politikos sričių tikslai. Kai tokia sistema jau yra nacionalinės teisinės sistemos dalis, ji turėtų būti automatiškai taikoma Sąjungos projektams, kurie pagal Reglamentą (ES) Nr. 1315/2013 pripažįstami bendros svarbos projektais;

²⁰ OL C , , p. .

²¹ OL C , , p. .

²² 2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1315/2013 dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių, kuriuo panaikinamas Sprendimas Nr. 661/2010/ES (OL L 348, 2013 12 20, p. 1).

- (4) siekiant pagerinti poveikio aplinkai vertinimų veiksmingumą ir supaprastinti sprendimų priėmimo procesą tais atvejais, kai pagrindinio tinklo projektų poveikio aplinkai vertinimus reikia atlikti ir pagal Direktyvą 2011/92/ES su pakeitimais, padarytais Direktyva 2014/52/ES, ir pagal kitus Sąjungos teisės aktus, kaip antai pagal Direktyvą 92/43/EEB, Direktyvą 2009/147/EB, Direktyvą 2000/60/EB, Direktyvą 2008/98/EB, Direktyvą 2010/75/ES, Direktyvą 2012/18/ES ir Direktyvą 2011/42/EB, valstybės narės turėtų užtikrinti, kad būtų numatyta bendra procedūra, atitinkanti šių direktyvų reikalavimus;
- (5) pagrindinio tinklo projektai turėtų būti remiami taikant integruotas leidimų išdavimo procedūras, kad būtų galima aiškiai valdyti visą procedūrą, o investuotojams būtų numatytas vienas kontaktinis punktas. Valstybės narės pagal savo nacionalines teisinės sistemas ir administracines struktūras turėtų paskirti kompetentingą instituciją;
- (6) nacionaliniu lygmeniu nustačius vieną kompetentingą instituciją, kuriai būtų pavesta vykdyti visas integruotas leidimų išdavimo procedūras (vieno langelio principu veikiančią įstaigą), būtų sumažintas procedūrų sudėtingumas, padidintas jų veiksmingumas ir skaidrumas. Tam tikrais atvejais tai turėtų sustiprinti valstybių narių bendradarbiavimą. Procedūros turėtų skatinti realų investuotojų ir vienos kompetentingos institucijos bendradarbiavimą, todėl turėtų būti galima taikymo sritį nustatyti leidimų išdavimo procedūros etape iki paraiškos pateikimo. Toks taikymo srities nustatymas turėtų būti įtrauktas į išsamius paraiškos metmenis ir būti atliktas vadovaujantis Direktyvos 2011/92/ES, su pakeitimais, padarytais Direktyva 2014/52/ES, 5 straipsnio 2 dalyje nustatyta procedūra;
- (7) šiame reglamente nustatyta procedūra neturėtų daryti poveikio tarptautinėje ir Sąjungos teisėje nustatytų reikalavimų, įskaitant aplinkos ir žmonių sveikatos apsaugos nuostatas, vykdymui;
- (8) atsižvelgiant į tai, kad būtina skubiai užbaigti kurti TEN-T pagrindinį tinklą, turėtų būti ne tik supaprastintos leidimų išdavimo procedūros, bet ir nustatytas terminas, per kurį atsakingos kompetentingos institucijos turėtų priimti bendrąjį sprendimą dėl projekto vykdymo. Šis terminas turėtų paskatinti veiksmingiau valdyti procedūras ir jokiomis aplinkybėmis neturėtų trukdyti taikyti aukštus Sąjungos aplinkos apsaugos standartus ir užtikrinti piliečių dalyvavimą;
- (9) valstybės narės turėtų siekti užtikrinti, kad apeliacijos užginčyti materialinį ar procesinį bendrojo sprendimo teisėtumą būtų nagrinėjamos efektyviausiu būdu;
- (10) vykdant tarpvalstybinius TEN-T infrastruktūros projektus kyla ypatingų sunkumų, susijusių su leidimų išdavimo procedūrų koordinavimu. Europos koordinatoriams turėtų būti suteikti įgaliojimai stebėti šias procedūras ir palengvinti jų sinchronizavimą bei užbaigimą;
- (11) viešieji pirkimai tarpvalstybinių bendros svarbos projektų atveju turėtų būti vykdomi pagal Sutartį ir direktyvas 2014/25/ES ir (arba) 2014/24/ES. Siekiant užtikrinti, kad tarpvalstybiniai bendros svarbos pagrindinio tinklo projektai būtų sėkmingai užbaigti, bendro subjekto vykdomiems viešiesiems pirkimams turėtų būti taikomi vienos valstybės teisės aktai. Nukrypstant nuo Sąjungos viešųjų pirkimų teisės aktų, iš esmės turėtų būti taikomos tos valstybės narės, kurioje bendras subjektas turi registruotą buveinę, nacionalinės taisyklės. Turėtų būti palikta galimybė taikytinus teisės aktus nustatyti tarpvyriausybiniame susitarime;
- (12) Komisija leidimų atskiriems projektams išdavimo procedūroje sistemingai nedalyvauja. Tačiau tam tikrais atvejais tam tikri projekto rengimo aspektai turi būti

tvirtinami Sąjungos lygmeniu. Tai atvejais, kai procedūrose dalyvauja Komisija, ji bendros svarbos Sąjungos projektams taikys prioritetinę tvarką ir užtikrins tikrumą projektų rengėjams. Kai kuriais atvejais gali būti reikalaujama patvirtinti valstybės pagalbą. Remiantis Geriausios praktikos vykdant valstybės pagalbos kontrolės procedūras kodeksu, valstybės narės gali prašyti Komisijos TEN-T pagrindinio tinklo bendros svarbos projektus, kurie, jų manymu, yra prioritetiniai, nagrinėti taikant labiau nuspėjamus terminus laikantis bylų portfelio metodo arba tarpusavyje suderinto planavimo;

- (13) padėti įgyvendinti TEN-T pagrindinio tinklo infrastruktūros projektus turėtų ir Komisijos gairės, kuriomis siekiama suteikti daugiau aiškumo dėl tam tikrų tipų projektų įgyvendinimo laikantis Sąjungos *acquis*. Pavyzdžiui, Veiksmų plane gamtai, žmonėms ir ekonomikai²³ numatytos tokios gairės, kuriomis siekiama paaiškinti, kaip laikytis Paukščių ir Buveinių direktyvų. Siekiant užtikrinti geriausią viešųjų lėšų panaudojimą, bendros svarbos projektams turėtų būti teikiama su viešaisiais pirkimais susijusi tiesioginė parama²⁴. Be to, siekiant teikti finansinę paramą bendros svarbos TEN-T projektams, pagal 2021–2027 m. daugiametėje finansinėje programoje numatytus mechanizmus turėtų būti teikiama tinkama techninė pagalba;
- (14) kadangi šio reglamento tikslų valstybės narės negali deramai pasiekti ir dėl poreikio koordinuoti tuos tikslus, jų būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, laikydamosi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti;
- (15) siekiant teisinio tikrumo, administracinėms procedūroms, pradėtoms iki šio reglamento įsigaliojimo, šio reglamento nuostatos neturėtų būti taikomos,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

I SKYRIUS. BENDROSIOS NUOSTATOS

1 straipsnis

Dalykas ir taikymo sritis

Šiame reglamente nustatomi reikalavimai, taikytini valstybių narių kompetentingų institucijų vykdomoms administracinėms procedūroms, susijusioms su leidimų išdavimu visiems bendros svarbos projektams, susijusiems su transeuropinio transporto tinklo pagrindiniu tinklu, ir tų projektų įgyvendinimu.

2 straipsnis

Terminų apibrėžtis

Šiame reglamente vartojamų terminų apibrėžtis nustatytos Reglamente (ES) Nr. 1315/2013. Kitų vartojamų terminų apibrėžtis:

- (a) bendrasis sprendimas – valstybės narės valdžios institucijos ar institucijų, neskaitant teismų ir teisminių institucijų, priimtas sprendimas arba keletas sprendimų suteikti projekto rengėjui leidimą (arba jo nesuteikti) statyti

²³ COM(2017) 198 *final*.

²⁴ COM(2017) 573 *final*.

projektui užbaigti reikalingus transporto infrastruktūros objektus; šis sprendimas nedaro poveikio jokiame sprendime, priimtam laikantis administracinės apeliacinės procedūros;

- (b) leidimų išdavimo procedūra – bet kuri procedūra, kurios reikia laikytis, arba veiksmas, kuris turi būti atliktas valstybės narės institucijose pagal Sąjungos arba nacionalinę teisę, kad projekto rengėjas galėtų vykdyti projektą;
- (c) projekto rengėjas – pareiškėjas, prašantis leidimo vykdyti privatų projektą, arba valstybės institucija, inicijuojanti projektą;
- (d) viena kompetentinga institucija – institucija, kurią valstybė narė paskiria atsakinga už šiame reglamente nustatytų pareigų vykdymą;
- (e) tarpvalstybinis bendros svarbos projektas – bendros svarbos projektas pagal Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 7 straipsnį, apimantis to reglamento 3 straipsnio m punkte apibrėžtą tarpvalstybinę atkarpą ir kurį įgyvendina bendras subjektas.

II SKYRIUS. LEIDIMŲ IŠDAVIMAS

3 straipsnis

Bendros svarbos projektų prioritetinis statusas

1. Kiekvienam TEN-T pagrindinio tinklo bendros svarbos projektui taikoma integruota leidimų išdavimo procedūra, kurią administruoja kiekvienos valstybės narės pagal 5 ir 6 straipsnius paskirta viena kompetentinga institucija.
2. Jei prioritetinis statusas numatytas nacionalinėje teisėje, bendros svarbos projektams suteikiamas aukščiausios galimos nacionalinės svarbos statusas ir į tokį jų statusą atsižvelgiama vykdant leidimų išdavimo procedūras, jeigu ir taip, kaip šis statusas užtikrinamas nacionalinės teisės aktais, taikomais atitinkamoms transporto infrastruktūros rūšims.
3. Siekiant užtikrinti efektyvias su bendros svarbos projektais susijusias administracines procedūras, projektų rengėjai ir visos susijusios institucijos užtikrina, kad šiems projektams būtų taikoma pati sparčiausia teisiškai įmanoma tvarka, įskaitant ir dėl paskirtų išteklių.

4 straipsnis

Leidimų išdavimo procedūrų integravimas

1. Siekiant laikytis 6 straipsnyje nustatytų terminų ir sumažinti administracinę naštą, susijusią su bendros svarbos projektų užbaigimu, visos administracinės procedūros pagal taikytiną teisę, tiek nacionalinę, tiek Sąjungos, yra integruojamos ir priimamas tik vienas bendrasis sprendimas.
2. Kai bendros svarbos projektų poveikio aplinkai vertinimus reikia atlikti ir pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2011/92/ES, ir pagal kitus Sąjungos teisės aktus, valstybės narės užtikrina, kad būtų numatytos Direktyvos 2011/92/ES 2 straipsnio 3 dalyje nurodytos bendros procedūros.

Viena kompetentinga leidimus išduodanti institucija

1. Iki ... (*OL: prašom įrašyti datą – vieni metai po šio reglamento įsigaliojimo dienos*) kiekviena valstybė narė paskiria vieną kompetentingą instituciją, kuri yra atsakinga už tai, kad būtų palengvintas leidimų išdavimo procesas, įskaitant bendrojo sprendimo priėmimą.
 2. 1 dalyje nurodytos vienos kompetentingos institucijos atsakomybė už bendros svarbos projektą ar už konkrečią bendros svarbos projektų kategoriją ir (arba) su juo (ja) susijusios užduotys gali būti perduotos kitai tinkamo administracinio lygmens institucijai arba kita institucija gali tas užduotis vykdyti, šiomis sąlygomis:
 - a) už vieną bendros svarbos projektą atsako tik viena institucija;
 - b) institucija yra vienintelis projekto rengėjo kontaktinis centras vykdant procedūrą, per kurią priimamas bendrasis sprendimas dėl konkretaus bendros svarbos projekto;
 - c) institucija koordinuoja visų susijusių dokumentų ir informacijos pateikimą.Viena kompetentinga institucija gali išlaikyti atsakomybę nustatyti terminus, nedarydama poveikio terminams, nustatytiems pagal 6 straipsnį.
 3. Viena kompetentinga institucija bendrąjį sprendimą priima per 6 straipsnyje nurodytą terminą. Ji tai daro pagal bendras procedūras.
- Vienos kompetentingos institucijos priimtas bendrasis sprendimas yra vienintelis privalomas sprendimas, priimtas taikant teisės aktais nustatytą leidimų išdavimo procedūrą. Jeigu su projektu yra susijusios kitos institucijos, jos, atsižvelgdamos į nacionalinės teisės aktus, gali pareikšti savo nuomonę; ta nuomonė naudojama vykdant procedūrą. Į šią nuomonę atsižvelgia viena kompetentinga institucija.
4. Priimdama bendrąjį sprendimą, viena kompetentinga institucija užtikrina, kad būtų laikomasi atitinkamų reikalavimų pagal tarptautinę ir Sąjungos teisę, ir savo sprendimą tinkamai pagrįdžia.
 5. Jeigu su bendros svarbos projektu susijusius sprendimus reikia priimti dviejose ar daugiau valstybių narių, atitinkamos kompetentingos institucijos imasi visų reikiamų veiksmų efektyviam ir veiksmingam tarpusavio bendradarbiavimui ir koordinavimui užtikrinti. Nedarant poveikio įsipareigojimams pagal taikytiną Sąjungos ir tarptautinę teisę, valstybės narės siekia numatyti bendras procedūras, visų pirma poveikio aplinkai vertinimo procedūras.

Leidimų išdavimo procedūros trukmė ir vykdymas

1. Leidimų išdavimo procedūrą sudaro etapas iki paraiškos pateikimo, paraiškos vertinimo etapas ir vienos kompetentingos institucijos sprendimo priėmimas.
2. Etapas iki paraiškos pateikimo, apimantis laikotarpį nuo leidimų išdavimo procedūros pradžios iki išsamių paraiškos dokumentų pateikimo vienai kompetentingai institucijai, iš esmės neviršija dvejų metų.
 3. Kad leidimų išdavimo procedūra būtų pradėta, projekto rengėjas apie projektą raštu praneša atitinkamų valstybių narių vienai kompetentingai

institucijai ir pateikia išsamų projekto aprašymą. Ne vėliau kaip per du mėnesius nuo minėtojo pranešimo gavimo dienos viena kompetentinga institucija jį raštu patvirtina arba, jeigu projekto nelaiko tinkamai parengtu, kad būtų galima pradėti leidimų išdavimo procedūrą, atmeta. Jei viena kompetentinga institucija nusprendžia atmesti pranešimą, ji pagrindžia savo sprendimą. Data, kurią kompetentinga institucija patvirtina pranešimo gavimą, laikoma leidimų išdavimo procedūros pradžia. Jeigu projektas susijęs su dviem ar keliomis valstybėmis narėmis, leidimų išdavimo procedūros pradžia laikoma ta data, kurią atitinkama kompetentinga institucija patvirtina paskutinį pranešimą;

4. Per tris mėnesius nuo leidimų išdavimo procedūros pradžios viena kompetentinga institucija, glaudžiai bendradarbiaudama su projekto rengėju ir kitomis atitinkamomis institucijomis ir atsižvelgdama į projekto rengėjo pagal 3 dalyje nurodytą pranešimą pateiktą informaciją, parengia ir projekto rengėjui pateikia išsamius paraiškos metmenis, kuriuose nurodoma:
 - (a) materialinė taikymo sritis ir informacijos, kurią projekto rengėjas turi pateikti su paraiškos dokumentais, dėl kurių turi būti priimtas bendrasis sprendimas, išsamumo lygis;
 - (b) leidimų išdavimo proceso tvarkaraštis, nurodant bent šiuos dalykus:
 - i) sprendimus ir nuomones, kurie turi būti priimti;
 - ii) institucijas, suinteresuotąsias šalis ir visuomenės grupes, kurios gali būti susijusios su klausimu;
 - iii) atskirus procedūros etapus ir jų trukmę;
 - iv) Pagrindinius etapus, kuriuos reikia įgyvendinti, ir jų terminus, atsižvelgiant į bendrąjį sprendimą, kuris turi būti priimtas;
 - v) planuojamus institucijų išteklius ir galimus papildomų išteklių poreikius.
5. Siekdamas užtikrinti, kad paraiškos dokumentai būtų išsamūs ir tinkamos kokybės, projekto rengėjas kuo anksčiau per procedūrą iki paraiškos pateikimo kreipiasi į vieną kompetentingą instituciją, kad ši pateiktų nuomonę apie paraišką. Projekto rengėjas visapusiškai bendradarbiauja su viena kompetentinga institucija, siekdamas laikytis terminų ir 4 dalyje nustatytų išsamių paraiškos metmenų.
6. Projekto rengėjas paraiškos dokumentus, pagrįstus išsamiais paraiškos metmenimis, pateikia per 21 mėnesį nuo tų išsamių paraiškos metmenų gavimo. Pasibaigus tam laikotarpiui, išsamūs paraiškos metmenys nebelaikomi tinkamais, išskyrus atvejus, kai viena kompetentinga institucija, remdamasi pagrįstu projekto rengėjo prašymu, nusprendžia tą laikotarpį pratęsti.
7. Ne vėliau kaip per du mėnesius nuo išsamių paraiškos dokumentų pateikimo dienos, kompetentinga institucija raštu patvirtina, kad paraiškos dokumentai yra išsamūs, ir apie tai praneša projekto rengėjui. Projekto rengėjo pateikti paraiškos dokumentai laikomi išsamiais, nebent per du mėnesius nuo jų pateikimo dienos kompetentinga institucija pateikia prašymą, kad projekto rengėjas pateiktų trūkstantį informaciją. Jei prašymas susijęs su materialine taikymo sritimi ir išsamumo lygiu, jis pateikiamas tik dėl elementų, nurodytų išsamiuose paraiškos metmenyse. Bet koks papildomas informacijos prašymas pateikiamas tik susiklosčius išskirtinėms ir nenumatytoms naujoms aplinkybėms ir viena kompetentinga institucija turi jį tinkamai pagrįsti.

8. Viena kompetentinga institucija paraišką įvertina ir bendrąjį sprendimą priima per vienus metus nuo išsamių paraiškos dokumentų pateikimo pagal 7 dalį dienos. Tam tikrais atvejais valstybės narės gali nustatyti ankstesnį terminą.
9. Pirmiau išdėstytose nuostatose nustatyti terminai nedaro poveikio įsipareigojimams pagal Sąjungos ir tarptautinius teisės aktus ir administracinėms apeliacinėms procedūroms bei skundams teismine tvarka.

7 straipsnis

Tarpvalstybinės leidimų išdavimo procedūros koordinavimas

1. Jei projektuose dalyvauja dvi ar daugiau valstybių narių, atitinkamų valstybių narių kompetentingos institucijos suderina savo tvarkaraščius ir susitaria dėl bendro tvarkaraščio.
2. Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 45 straipsnyje nurodytas Europos koordinatorius įgaliojamas atidžiai stebėti leidimų išdavimo procedūrą, taikomą tarpvalstybiniams bendros svarbos projektams, ir palengvinti joje dalyvaujančių kompetentingų institucijų bendravimą.
3. Nedarant poveikio įsipareigojimui laikytis terminų pagal šį reglamentą, jei nesilaikoma bendrojo sprendimo priėmimo termino, kompetentinga institucija nedelsdama informuoja atitinkamą Europos koordinatorių apie priemones, kurių imtasi arba ketinama imtis, kad leidimų išdavimo procedūra būtų užbaigta kuo mažiau vėluojant. Europos koordinatorius gali paprašyti kompetentingos institucijos reguliariai pranešti apie padarytą pažangą.

III SKYRIUS. VIEŠIEJI PIRKIMAI

8 straipsnis

Viešieji pirkimai tarpvalstybinių bendros svarbos projektų atveju

1. Viešieji pirkimai tarpvalstybinių bendros svarbos projektų atveju vykdomi pagal Sutartį ir direktyvas 2014/25/ES ir (arba) 2014/24/ES.
2. Jei viešųjų pirkimų procedūras vykdo dalyvaujančių valstybių narių įsteigtas bendras subjektas, tas subjektas taiko vienos iš tų valstybių narių nacionalines nuostatas ir, nukrypstant nuo šių direktyvų, tos nuostatos yra nuostatos, nustatytos atitinkamai pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2014/25/ES 57 straipsnio 5 dalies a punktą arba Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2014/24/ES 39 straipsnio 5 dalies a punktą, išskyrus atvejus, kai dalyvaujančių valstybių narių susitarime numatyta kitaip. Bet kuriuo atveju tokiame susitarime numatoma, kad jei viešųjų pirkimų procedūras vykdo bendras subjektas, taikomi vienos valstybės teisės aktai.

IV SKYRIUS. TECHNINĖ PAGALBA

9 straipsnis

Techninė pagalba

Projekto rengėjo arba valstybės narės prašymu, vadovaudamasi atitinkamomis Sąjungos finansavimo programomis ir nedarydama poveikio daugiametei finansinei programai, Sąjunga teikia techninę pagalbą, kad padėtų įgyvendinti šį reglamentą ir palengvintų bendros svarbos projektų įgyvendinimą.

V SKYRIUS. BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS

10 straipsnis

Pereinamojo laikotarpio nuostatos

Šis reglamentas netaikomas administracinėms procedūroms, pradėtoms iki jo įsigaliojimo dienos.

11 straipsnis

Įsigaliojimas

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas

Tarybos vardu
Pirmininkas