

Bruxelles, 22 mai 2018
(OR. en)

9075/18

**Dosar interinstituțional:
2018/0138 (COD)**

**TRANS 212
IA 137**

PROPUNERE

Sursă:	Secretar general al Comisiei Europene, sub semnătura dlui Jordi AYET PUIGARNAU, director
Data primirii:	17 mai 2018
Destinatar:	DI Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	COM(2018) 277 final
Subiect:	Propunere de REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI privind măsurile de raționalizare în scopul înregistrării de progrese în direcția realizării rețelei transeuropene de transport

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul COM(2018) 277 final.

Anexă: COM(2018) 277 final

Bruxelles, 17.5.2018
COM(2018) 277 final

2018/0138 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

**privind măsurile de raționalizare în scopul înregistrării de progrese în direcția realizării
rețelei transeuropene de transport**

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

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

• Motivele și obiectivele propunerii

Schimbările tehnologice influențează toate sectoarele societății și ale economiei și transformă viața cetățenilor din UE. Transportul nu reprezintă o excepție de la această tendință. Noile tehnologii sunt pe cale să modifice radical peisajul mobilității. În acest context, UE și sectoarele sale industriale trebuie să facă față provocării de a deveni lider mondial în domeniul inovării, al digitalizării și al decarbonizării. Prin urmare, Comisia a adoptat o abordare globală pentru a se asigura că politicile UE privind mobilitatea reflectă aceste priorități politice, sub forma a trei pachete privind mobilitatea în cadrul setului de inițiative „Europa în mișcare”.

După strategia pentru o mobilitate cu emisii scăzute de dioxid de carbon, Comisia a adoptat două pachete privind mobilitatea, în mai și în noiembrie 2017. Aceste pachete stabilesc o agendă pozitivă pentru a implementa strategia pentru o mobilitate cu emisii scăzute de dioxid de carbon și a asigura o tranziție lină către o mobilitate curată, competitivă și conectată pentru toți. Parlamentul European și Consiliul ar trebui să asigure adoptarea rapidă a acestor propuneri.

Prezenta inițiativă face parte din cel de al treilea pachet „Europa în mișcare”, care implementează noua strategie privind politica industrială din septembrie 2017 și este concepută pentru a finaliza procesul care va permite Europei să beneficieze pe deplin de modernizarea mobilității. Este esențial ca sistemul de mobilitate de mâine să fie sigur, curat și eficient pentru toți cetățenii UE. Se urmărește ca mobilitatea europeană să devină mai sigură și mai accesibilă, industria europeană să fie mai competitivă, locurile de muncă europene să devină mai sigure, precum și să se adopte comportamente mai puțin poluante și mai bine adaptate la imperativul de combatere a schimbărilor climatice. Acest lucru va necesita angajamentul deplin al UE, al statelor membre și al părților interesate, nu în ultimul rând în ceea ce privește consolidarea investițiilor în infrastructura de transport.

Stimularea creșterii economice și intensificarea investițiilor în economia reală se află în centrul priorităților Comisiei. Planul de investiții pentru Europa¹, care transpune acest obiectiv general în termeni operaționali, are trei obiective: mobilizarea finanțării pentru economia reală, asigurarea vizibilității și a asistenței tehnice pentru proiectele de investiții, precum și îmbunătățirea cadrului de reglementare pentru investiții.

Investițiile în infrastructura de transport contribuie în mod semnificativ la realizarea acestor obiective. În special, se preconizează că finalizarea rețelei centrale a rețelei transeuropene de transport (TEN-T) și a coridoarelor acesteia va genera încă 4 500 de miliarde EUR sau 1,8 % din PIB-ul UE și va însuma 13 milioane de locuri de muncă-an până în 2030². Se estimează că investiția necesară pentru finalizarea rețelei centrale TEN-T se va ridica la aproximativ 500

¹ COM(2014) 903 final.

² *Delivering TEN-T, Facts & Figures*, (Realizarea TEN-T, fapte și cifre), https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/delivering_ten_t.pdf%2C%20September2017

de miliarde EUR în perioada 2021-2030 și la aproximativ 1 500 de miliarde EUR cu includerea rețelei globale TEN-T și a altor investiții în transport³.

Experiența arată că implementarea proiectelor rețelei centrale TEN-T este afectată de proceduri administrative complexe și de incertitudine în materie de reglementare, ceea ce poate conduce la creșterea costurilor și la întârzieri⁴.

Planul de acțiune Christophersen-Bodewig-Secchi⁵ actualizat recent - *Making the best use of new financial schemes for European transport infrastructure projects* (Utilizarea optimă a noilor scheme financiare pentru proiectele europene de infrastructură de transport) (2015) a identificat simplificarea autorizațiilor administrative, a normelor referitoare la acordarea de autorizații și a altor proceduri de reglementare ca una dintre recomandările care vizează facilitarea finalizării TEN-T. Acest plan de acțiune a fost prezentat de coordonatorii europeni ai TEN-T Bodewig și Secchi, precum și de fostul vicepreședinte H. Christophersen.

Finalizarea efectivă a TEN-T este esențială pentru funcționarea pieței unice, pentru digitalizarea transporturilor și pentru tranziția către o mobilitate cu emisii scăzute de dioxid de carbon⁶. În comunicările sale recente, Comisia a subliniat necesitatea mobilizării investițiilor private în sectoare esențiale pentru viitorul UE⁷ și în cazurile în care persistă disfuncționalități ale pieței⁸. De asemenea, Comisia a reiterat faptul că transportul transfrontalier și durabil și infrastructura TEN-T sunt esențiale pentru ca UE să avanseze în direcția unei economii cu emisii scăzute de dioxid de carbon și eficiență din punctul de vedere al utilizării resurselor⁹.

³ Pe baza feedbackului primit de la statele membre în mai 2017. Planurile de lucru privind coridorul rețelei centrale, împreună cu studiile de sprijin aferente sunt disponibile la adresa: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/downloads_ro

⁴ Aceasta se aplică, de asemenea, în cazul celor 30 de proiecte prioritare TEN-T identificate anterior. Mai multe dintre acestea au fost finalizate, dar unele sunt încă în desfășurare, iar experiența legată de proiectele prioritare arată, de asemenea, că, în cazul acestora, aspecte legate de procedurile de acordare de autorizații au afectat realizarea mai multor proiecte (de exemplu, PP17, PP18/30, PP24), *Implementation of the Priority Projects* [Implementarea proiectelor prioritare], noiembrie 2012; DG MOVE pe baza datelor primite de la statele membre, https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/infrastructure/ten-t-policy/priority-projects/doc/pp_report_nov2012.pdf

⁵ Fostul vicepreședinte al Comisiei, H. Christophersen, profesorul K. Bodewig, coordonator european, profesorul C. Secchi, coordonator european în „Action Plan – Making the best use of new financial schemes for European transport infrastructure projects” („Planul de acțiune privind utilizarea optimă a noilor scheme financiare pentru proiectele europene de infrastructură de transport”) („Raportul CBS”), iunie 2015, disponibil la 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* (Raportul intermediar al planului de acțiune privind utilizarea optimă a noilor scheme financiare pentru proiectele europene de infrastructură de transport), ianuarie 2018, https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/cbs2_report_final.pdf (denumit în continuare „raportul intermediar CBS”)

⁶ În concluziile adoptate la 5 decembrie 2017, Consiliul a reafirmat angajamentul său ferm față de implementarea TEN-T și necesitatea de a continua această politică de sporire a investițiilor în transporturi și de a contribui la realizarea obiectivelor globale, în special în ceea ce privește acțiunile în domeniul climei. 15425/17 TRANS 541.

⁷ COM(2016) 359 final.

⁸ *The Results and Efficiency of Railway Infrastructure Financing within the European Union* (Rezultatele și eficiența finanțării infrastructurii feroviare în Uniunea Europeană), studiu realizat pentru Parlamentul European, octombrie 2015.

⁹ COM(2016) 501 final.

Crearea unui cadru de reglementare favorabil și introducerea unor proceduri eficiente reprezintă o provocare nu numai la nivel european. G7 a recunoscut, de asemenea, complexitatea reglementării care afectează eficiența procedurilor de acordare de autorizații, în special în Declarația miniștrilor adoptată la reuniunea miniștrilor de transport ai G7 de la Cagliari din iunie 2017. Declarația respectivă a subliniat importanța creșterii nivelului de acceptare de către public a proiectelor de infrastructură, a procedurilor administrative eficiente și a raționalizării cadrului de reglementare¹⁰. De asemenea, statele membre ale UE au depus eforturi pentru a raționaliza procedurile la nivel național¹¹.

Prezenta inițiativă vizează reducerea întârzierilor înregistrate în implementarea proiectelor de infrastructură TEN-T. Aceasta prevede o limită maximă de trei ani pentru întregul proces de acordare de autorizații. De asemenea, aceasta are ca obiectiv oferirea unei mai mari clarități în privința proceselor pe care trebuie să le parcurgă promotorii de proiecte, în special în ceea ce privește procedurile de acordare de autorizații, achizițiile publice și alte proceduri.

Prezenta inițiativă protejează accesul la justiție în ceea ce privește implementarea proiectelor de infrastructură TEN-T. Aceasta nu aduce atingere căilor de atac administrative sau acțiunilor judiciare în fața unei instanțe judecătorești. Cu toate acestea, statele membre pot stabili norme procedurale specifice, cum ar fi inadmisibilitatea unui argument prezentat în mod abuziv sau cu rea-credință, care reprezintă mecanisme adecvate pentru asigurarea eficienței procedurilor judiciare. Proiectele transfrontaliere se confruntă cu dificultăți specifice în desfășurarea achizițiilor publice, care rezultă în special din necesitatea de a se aplica diferite legislații, astfel cum au subliniat părțile interesate. Acest aspect contribuie la complexitatea proiectelor și generează costuri. Scopul prezentei inițiative este de a permite aplicarea sistematică a unui cadru unic în cazul proiectelor transfrontaliere implementate de o entitate comună, cu excepția cazului în care statele membre participante decid altfel. Acest lucru este în concordanță cu obiectivele stabilite în recenta comunicare privind stimularea creșterii economice și a coeziunii în regiunile frontaliere ale UE¹².

În afară de generarea mai multor investiții și de atragerea capitalului privat pentru infrastructura cu o mare valoare adăugată europeană, se consideră că prezenta inițiativă va oferi mai multă claritate cetățenilor și societății civile prin consolidarea cadrului de transparență pentru implicarea acestora în planificarea proiectelor TEN-T.

Beneficiile specifice preconizate sunt estimate după cum urmează:

- Economie de timp: se preconizează că procedurile de acordare de autorizații vor dura până la maximum trei ani, ceea ce reprezintă o îmbunătățire semnificativă în comparație cu situația actuală.
- Reducerea costurilor pentru utilizatori: economii de peste 5 miliarde EUR în privința costurilor pentru utilizatori.
- Investiții: 84 % din totalul investițiilor în rețeaua centrală TEN-T vor fi mobilizate înainte de 2025.
- Reducerea efectelor externe ale transporturilor: economisirea a 700 de milioane EUR în ceea ce privește emisiile de CO₂, atenuarea zgomotului, poluarea aerului,

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

¹¹ Strategia germană pentru accelerarea procesului de planificare: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/innovationsforum-planungsbeschleunigung-abschlussbericht.pdf?__blob=publicationFile

¹² COM(2017) 534 final.

congestionarea traficului și numărul mai scăzut de accidente. Reducerea emisiilor de CO₂ este estimată la 2 686 de mii de tone pentru perioada 2018-2030.

- Costuri administrative: economii nete de 150 de milioane EUR pentru promotorii de proiecte și autoritățile publice.
- **Coerența cu dispozițiile deja existente în domeniul de politică vizat**

În prezent, nu există dispoziții specifice privind procedurile de acordare de autorizații și procedurile de reglementare în domeniul TEN-T. Cu toate acestea, există dispoziții similare care se aplică totuși în domeniul rețelei energetice transeuropene (TEN-E)¹³.

- **Coerența cu alte domenii de politică ale Uniunii**

Obiectivele prezentei inițiative sunt conforme cu politicile relevante ale Uniunii în domeniul transporturilor, al pieței unice, precum și în alte domenii. Inițiativa contribuie la stimularea investițiilor și la crearea de locuri de muncă prin raționalizarea investițiilor în economia reală.

Finalizarea TEN-T va conduce la crearea unei piețe interne mai profunde și mai echitabile, întrucât TEN-T urmărește conectarea fizică a statelor membre și are o valoare adăugată clară pentru Uniune datorită axării sale pe conexiunile transfrontaliere.

2. TEMEI JURIDIC, SUBSIDIARITATE ȘI PROPORȚIONALITATE

- **Temei juridic**

Temeiul juridic al prezentei propuneri este articolul 172 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

- **Subsidiaritate (în cazul competențelor neexclusive)**

Dezvoltarea coordonată a TEN-T pentru sprijinirea fluxurilor de transport în cadrul pieței unice europene și a coeziunii economice, sociale și teritoriale în Uniune necesită luarea de măsuri la nivelul Uniunii. Procedurile de acordare de autorizații diferă considerabil între statele membre în ceea ce privește numărul de autorizații necesare și deciziile care trebuie obținute; acest lucru face dificilă sincronizarea dezvoltării rețelei. Rețeaua TEN-T nu poate funcționa în mod corespunzător în ansamblu și nici nu poate oferi avantajele sale la nivelul Uniunii până când nu sunt finalizate toate elementele sale.

- **Proporționalitate**

Propunerea respectă principiul proporționalității. Aceasta intră în sfera acțiunii în domeniul rețelei transeuropene de transport, astfel cum este definită la articolul 170 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

Acțiunile avute în vedere de prezenta propunere se limitează în mod specific la dimensiunea europeană a infrastructurii de transport.

Un regulament ar fi un instrument eficace deoarece ar fi direct aplicabil în ordinea juridică a statelor membre de la adoptare și nu ar necesita o perioadă de transpunere înainte de a produce efecte juridice depline. Acest lucru este în concordanță cu obiectivul de eliminare a

¹³ Regulamentul (UE) nr. 347/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 aprilie 2013 privind liniile directe pentru infrastructurile energetice transeuropene, de abrogare a Deciziei nr. 1364/2006/CE și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 713/2009, (CE) nr. 714/2009 și (CE) nr. 715/2009 (JO L 115, 25.4.2013, p. 39).

discrepanțelor rezultate din transpunerea directivelor și de înregistrare de progrese în procedurile de pregătire și acordare de autorizații aferente proiectelor.

3. REZULTATELE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRII IMPACTULUI

• Adecvarea și simplificarea reglementărilor

Politica TEN-T a fost consolidată în mod semnificativ în 2013, odată cu adoptarea unui nou regulament care definește o strategie globală bazată pe crearea rețelei centrale până în 2030 și a rețelei globale până în 2050. Cu toate acestea, politica TEN-T există de 25 de ani și, la momentul pregătirii cadrului TEN-T actual, existau deja dovezi privind existența și impactul întârzierilor în ceea ce privește procedura de acordare de autorizații și alte proceduri de reglementare. Măsuri de simplificare au fost planificate inițial pentru cadrul TEN-T, dar în cele din urmă au fost considerate premature din cauza mai multor factori. Mai precis, cadrul reformat al TEN-T a inclus deja un set de inovații ambițioase, în special în legătură cu crearea unui nou instrument de finanțare, Mecanismul pentru interconectarea Europei.

În consecință, actualul Regulament (UE) nr. 1315/2013 nu prevede soluții specifice în ceea ce privește procedurile de acordare de autorizații, spre deosebire de Regulamentul (UE) nr. 347/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 aprilie 2013 privind orientările pentru infrastructura energetică transeuropeană¹⁴. Prin urmare, prezenta inițiativă nu a putut fi dezvoltată ca parte a programului REFIT; aceasta s-a inspirat însă din experiența TEN-E.

• Consultarea, colectarea datelor și utilizarea expertizei

Activitățile de consultare au inclus următoarele:

- (1) O consultare publică deschisă pe internet a fost efectuată timp de 13 săptămâni în perioada 1 august 2017 - 9 noiembrie 2017; au fost primite în total 99 de răspunsuri, reprezentând 23 de state membre diferite, echivalentul a 94 % din totalul contribuțiilor. autoritățile regionale, locale sau municipale (20 %), promotorii de proiecte (19 %) și asociațiile industriale, de întreprinderi sau sectoriale (20 %) au fost categoriile de organizații cu cea mai mare reprezentare, urmate îndeaproape de guvernele naționale (16 %).
- (2) O serie de ateliere au fost organizate în comun de serviciile Comisiei responsabile cu domeniile vizate de inițiativă, și anume achizițiile publice (15 iunie 2017), finanțarea și ajutoarele de stat (21 septembrie 2017) și evaluările de mediu și procedurile de acordare de autorizații (17 octombrie 2017).
- (3) Au fost efectuate interviuri cu părțile interesate în contextul evaluării impactului, în perioada 6 decembrie 2017-17 ianuarie 2018.
- (4) Au fost desfășurate activități de consultare în cadrul studiului exploratoriu anterior, alături de o consultare publică deschisă care s-a derulat pe parcursul a 12 săptămâni, precum și de ateliere specializate.
- (5) A fost inclus un mecanism de feedback în evaluarea inițială a impactului publicată pe site-ul Comisiei în iunie 2017.

¹⁴ Regulamentul (UE) nr. 347/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 aprilie 2013 privind liniile directe pentru infrastructurile energetice transeuropene, de abrogare a Deciziei nr. 1364/2006/CE și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 713/2009, (CE) nr. 714/2009 și (CE) nr. 715/2009 (JO L 115, 25.4.2013, p. 39-75).

Inițiativa a fost discutată, de asemenea, la nivel ministerial în două ocazii, împreună cu alte aspecte legate de dezvoltarea și finanțarea TEN-T: la Conferința regională pe tema investițiilor în transporturi din 23 martie 2017 de la Sofia și la Consiliul informal al miniștrilor transporturilor din 21 septembrie 2017 de la Tallinn.

Sinteza contribuțiilor primite și utilizarea rezultatelor

Au fost consultate toate grupurile relevante de părți interesate reprezentând toate statele membre, iar majoritatea și-au prezentat opiniile, împreună cu unele informații cantitative, în cazul în care au fost disponibile, referitoare la problemele existente și la măsurile de politică avute în vedere. Consultarea a arătat că principalele probleme identificate în legătură cu procedurile de acordare de autorizații pentru proiectele TEN-T se referă la etapele de la nivelul strategic de pregătire a unui proiect, inclusiv la obținerea autorizațiilor de amenajare a teritoriului, a autorizațiilor de construcție și a evaluărilor de mediu.

Promotorii de proiecte, persoane fizice și grupuri de interese industriale și-au exprimat sprijinul pentru integrarea procedurilor sub autoritatea unei entități naționale unice, sub forma unui ghișeu unic. Guvernele naționale și regionale au exprimat opinii mai rezervate, care au fost confirmate, de asemenea, în interviuri bilaterale.

Un număr semnificativ de guverne naționale și regionale au exprimat unele motive de îngrijorare cu privire la un ghișeu unic. Cu toate acestea, analiza calitativă individuală a observațiilor acestora arată că acest dezacord aparent rezultă, în anumite cazuri, din faptul că unele țări au integrat deja procedurile în cadrul unei singure entități (inclusiv procedurile rapide). Aceste entități naționale unice care există deja pot fi considerate un exemplu de bună practică în punerea în aplicare a ghișeului unic.

Potrivit promotorilor de proiecte și persoanelor fizice, fiecare ghișeu unic ar trebui să aibă o capacitate decizională extinsă, care ar gestiona toate evaluările de mediu la nivel de proiect, autorizațiile de amenajare a teritoriului și autorizațiile de construcție. În același timp, opiniile guvernelor naționale și regionale au variat în ceea ce privește amploarea integrării procedurilor și a nivelului de autoritate. Un număr semnificativ de reprezentanți naționali au declarat că ghișeele unice ar trebui să aibă doar competențe de coordonare.

Respondenții care au fost în principal promotori de proiecte, persoane fizice și grupuri de interese industriale au fost de acord că procesul de acordare de autorizații nu ar trebui să dureze mai mult de doi ani și că stabilirea acestei limite ar putea contribui la reducerea întârzierilor excesive. Autoritățile locale și regionale, precum și unele guverne naționale au fost mai rezervate în această privință.

Un set comun de norme la nivelul Uniunii care să se aplice proiectelor transfrontaliere a fost identificat drept cea mai eficace soluție pentru îmbunătățirea aspectelor legate de achizițiile publice, în special de către promotorii de proiecte și grupurile industriale. Autoritățile naționale au declarat că un astfel de set de norme ar fi mai eficace dacă s-ar aplica proiectelor transfrontaliere care beneficiază de finanțare din partea Uniunii.

Dintre instrumentele disponibile pentru adoptarea măsurilor de facilitare a pregătirii proiectelor TEN-T și a acordării de autorizații, consultarea a arătat că respondenții au manifestat o preferință generală în favoarea unei reglementări privind procedurile de acordare de autorizații și alte elemente de pregătire a proiectelor TEN-T, care ar fi direct aplicabilă în statele membre.

- **Colectarea datelor și utilizarea expertizei**

Inițiativa rezultă în urma unui proces de reflecție îndelungat și răspunde solicitării politice de a acționa. Definirea problemei s-a bazat în principal pe experiența Comisiei cu privire la gestionarea finalizării TEN-T¹⁵, la activitățile de consultare și la studiile externe:

- *Study on permitting and facilitating the preparation of TEN-T core network projects* (Studiu privind acordarea de autorizații și facilitarea pregătirii proiectelor rețelei centrale TEN-T), Milieu et al., decembrie 2016¹⁶;
- *Support study for an Impact Assessment on measures for the streamlining of TEN-T* (Studiu de sprijin pentru evaluarea impactului măsurilor de raționalizare a TEN-T), Panteia, PwC, M-FIVE, februarie 2018¹⁷.

- **Evaluarea impactului**

Inițiativa este susținută de o evaluare a impactului. Aceasta a primit un aviz pozitiv cu rezerve din partea Comitetului de analiză a reglementării. Comitetul a făcut recomandări, solicitând ajustări și clarificări în privința următoarelor aspecte:

- Furnizarea mai multor dovezi privind modul în care procedurile de achiziții publice și de acordare de autorizații generează întârzieri în construcție. Adăugarea mai multor informații privind situația diferită de la un sector la altul, respectiv de la un stat membru la altul, precum și descrierea lecțiilor învățate din TEN-E, Fondul european pentru investiții strategice și acțiunile întreprinse în statele membre pentru raționalizarea proceselor.
- Furnizarea de informații suplimentare privind opiniile părților interesate cu privire la opțiuni, în special cele ale statelor membre și ale cetățenilor.
- Adăugarea unei analize a sensibilității împreună cu o explicație a ipotezelor emise în legătură cu calculul rezultatelor, în special în ceea ce privește gradul în care măsurile ar putea contribui, în mod realist, la evitarea întârzierilor.

Aceste observații au fost luate în considerare în evaluarea revizuită a impactului, astfel cum se arată în anexa I la raportul de evaluare a impactului. Au fost efectuate următoarele modificări în vederea abordării aspectelor menționate mai sus:

- Au fost evidențiate exemple pentru a ilustra impactul întârzierilor din procesele de acordare de autorizații și de achiziții publice asupra proiectelor individuale și modul în care întârzierile afectează finalizarea TEN-T, precum și alte efecte asupra rețelei. Au fost făcute mai multe referiri la rezultatele finalizării TEN-E și la tratamentul prioritar al controlului ajutoarelor de stat¹⁸. Au fost adăugate alineate specifice pentru a descrie experiența statelor membre, inclusiv acțiunile întreprinse de acestea pentru eficientizarea proceselor lor. Toate aceste elemente au consolidat granularitatea analizei.

¹⁵ *Progress report on implementation of the TEN-T network in 2014-2015, February 2017* (Raport intermediar cu privire la implementarea rețelei TEN-T în 2014-2015, februarie 2017).

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

¹⁷ Linkul aferent, odată ce studiul va fi publicat.

¹⁸ Proiecte finanțate din Fondul european pentru investiții strategice în conformitate cu Regulamentul (UE) 2017/2396 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 decembrie 2017 de modificare a Regulamentelor (UE) nr. 1316/2013 și (UE) 2015/1017 în ceea ce privește prelungirea duratei Fondului european pentru investiții strategice și introducerea unor îmbunătățiri tehnice ale fondului și ale Platformei europene de consiliere în materie de investiții, JO L 345, 27.12.2017, p. 34-52.

- Rezultatele consultărilor publice deschise și ale consultării altor părți interesate au fost prezentate mai detaliat. În capitolul 7 a fost adăugată o secțiune specifică privind compararea opțiunilor de politică.
- În secțiunile relevante ale evaluării impactului a fost efectuată și prezentată o analiză a sensibilității.

Opțiunile de politică evaluate constau în pachete de măsuri de politică abordând obiectivele specifice, mai precis principalii factori determinanți identificați ai problemelor:

- multiplele etape și autorități implicate în procedurile de acordare de autorizații;
- lipsa termenelor-limită sau nerespectarea acestora;
- diferitele proceduri de achiziții publice pentru proiectele TEN-T transfrontaliere;
- dificultățile de coordonare pentru realizarea de proiecte transfrontaliere și
- incertitudinile percepute în legătură cu procedurile de control ale ajutoarelor de stat.

Analiza a condus la o concluzie clară conform căreia nu este necesar să existe același nivel de ambiție în toate domeniile, fiind adecvată o abordare progresivă.

În ceea ce privește procedurile de acordare de autorizații, situația diferă de la un stat membru la altul și încă nu a fost adoptată o abordare armonizată la nivelul Uniunii. Este necesar un nivel mai ridicat de intervenție pentru sincronizarea procedurilor dincolo de frontiere și pentru a permite o implementare mai coordonată, mai eficace și mai eficientă a proiectelor.

Pentru achizițiile publice, un cadru modernizat a început să se aplice în ultimii ani¹⁹. Cu toate acestea, există un decalaj în domeniul achizițiilor transfrontaliere și al proiectelor elaborate în comun de două sau mai multe state membre. În acest domeniu, intervenția vizează doar această discrepanță specifică.

În ceea ce privește controlul ajutoarelor de stat, clarificările recent adoptate au eliminat deja, în orice caz, cea mai mare parte a incertitudinii care ar fi putut împiedica în trecut derularea proiectelor. În cazul unui proiect complex cu structuri financiare sofisticate, se pare totuși că este necesar să se amelioreze calitatea notificărilor și printr-o mai bună cooperare între serviciile Comisiei, autoritățile statelor membre și comunitățile juridice și de afaceri. Conform Codului celor mai bune practici de desfășurare a procedurilor de control al ajutoarelor de stat, poate fi acordat un tratament prioritar proiectelor de interes comun ale rețelei centrale a TEN-T, urmând un calendar convenit de comun acord între statele membre și Comisie, care stabilește în mod clar etapele și informațiile care trebuie furnizate de statele membre. Acest lucru va permite ca procedurile din cadrul Comisiei să se desfășoare fără probleme pentru ca decizia să poată fi adoptată mai rapid.

Opțiunile de politică s-au bazat pe sporirea nivelurilor de intervenție, de ambiție și de impact „cumulativ” preconizat:

¹⁹ În special, Directiva 2014/25/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind achizițiile efectuate de entitățile care își desfășoară activitatea în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale și de abrogare a Directivei 2004/17/CE (JO L 94, 28.3.2014, p. 243) și Directiva 2014/24/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind achizițiile publice și de abrogare a Directivei 2004/18/CE (JO L 94, 28.3.2014, p. 65).

- opțiunea de politică 1 (OP1) - modificarea minimă a instrumentelor existente și elaborarea unor instrumente legislative fără caracter obligatoriu, precum și a unor măsuri de însoțire;
- opțiunea de politică 2 (OP2) - acțiune obligatorie cu caracter limitat care să fie descentralizată și pusă în aplicare la nivel național;
- opțiunea de politică 3 (OP3) - un cadru UE pentru autorizarea proiectelor rețelei centrale TEN-T care urmează să fie pus în aplicare la nivel național (OP3a) sau la nivelul UE (OP3b).

Evaluarea impactului a recomandat opțiunea de politică 2, iar inițiativa urmează această recomandare.

4. IMPLICAȚIILE BUGETARE

Propunerea nu va genera costuri suplimentare pentru bugetul Uniunii.

5. ALTE ELEMENTE

• Planuri de punere în aplicare și măsuri de monitorizare, evaluare și raportare

Raportul de evaluare a impactului enumeră o serie de indicatori care ar trebui utilizați pentru a monitoriza eficacitatea și eficiența măsurilor luate pentru a realiza principalele obiective de politică:

- Reducerea la minimum a riscului de întârzieri cu care se confruntă proiecte individuale TEN-T:
 - înregistrarea de progrese în privința implementării TEN-T în legătură cu respectarea standardelor și a cerințelor;
 - progresul investițiilor sprijinite de UE în infrastructura de transport TEN-T, măsurat prin numărul de proiecte susținute prin mecanismul pentru interconectarea Europei (sau de proiecte sprijinite prin mecanismul care îi succede acestuia) puse în aplicare la timp și/sau neîntârziate din cauza problemelor legate de acordarea de autorizații/achiziții publice.
- Sporirea securității juridice pentru promotorii de proiecte, atrăgându-se astfel mai mulți investitori privați în infrastructura de transport
 - mărirea numărului de proiecte de infrastructură TEN-T finanțate prin utilizarea instrumentelor financiare sprijinite de UE (de exemplu, FEIS și fondurile care îi urmează).

Monitorizarea se va baza pe măsurile existente de monitorizare a implementării TEN-T ca atare. Prin urmare, monitorizarea va utiliza în cea mai mare măsură posibilă cadrul existent, într-un mod simplu și transparent, pentru a facilita accesul părților interesate. Nu există intenția de a crea un sistem complex de noi indicatori de performanță.

• Explicații detaliate cu privire la dispozițiile specifice ale propunerii

Titlul regulamentului abordează domeniul de aplicare și obiectivele actului care vizează să faciliteze finalizarea rețelei transeuropene de transport.

Articolul 1 – Obiectul și domeniul de aplicare

Acest articol introduce obiectul și obiectivele regulamentului, care constau în finalizarea efectivă și la timp a TEN-T în întreaga Uniune, prin reducerea riscului de întârzieri și

creșterea nivelului de certitudine pentru promotorii de proiecte și investitori în ceea ce privește durata procedurilor aplicabile. Un alt obiectiv este de a facilita implicarea investitorilor privați și de a oferi mai multă claritate consultărilor publice.

Articolul 3 – „Statutul prioritar” al proiectelor de interes comun

Anumite state membre prevăd, în cadrele lor juridice naționale, proceduri rapide și un tratament simplificat special pentru unele categorii de proiecte, pe baza importanței acestora pentru dezvoltarea țării sau din alte motive. Pentru a realiza obiectivele de finalizare a TEN-T, la care statele membre s-au angajat prin adoptarea în cadrul Consiliului a regulamentului de definire a acestei rețele și a unor termene obligatorii pentru finalizarea sa, un tratament preferențial similar ar trebui să se aplice proiectelor de interes comun ale Uniunii.

Articolele 4-6 – Integrarea procedurilor de acordare de autorizații

Obiectivul acestui articol este de a integra diferitele procese de acordare de autorizații legate de proiectele TEN-T de interes comun. Articolul 4 prevede că autorizarea proiectelor TEN-T este responsabilitatea unei singure autorități care gestionează și își asumă responsabilitatea pentru întregul proces și acționează ca un punct unic de intrare pentru promotorii de proiecte și alți investitori. Articolul 5 stabilește desemnarea și rolul unei astfel de autorități. Articolul 6 definește etapele procedurale care conduc la o decizie globală prin care investitorul este autorizat să continue proiectul.

Articolul 7 – Coordonarea procedurilor transfrontaliere de acordare de autorizații

Acest articol precizează importanța coordonării procedurilor transfrontaliere de acordare de autorizații și consolidează rolul coordonatorilor europeni în monitorizarea procedurii de acordare de autorizații.

Articolul 8 – Achizițiile publice în cadrul proiectelor transfrontaliere de interes comun

Acest articol prevede aplicarea unui singur cadru juridic privind achizițiile publice pentru proiectele transfrontaliere. Cu excepția cazului în care se prevede altfel într-un acord interguvernamental, entitățile comune care derulează astfel de proiecte vor aplica, atunci când implementează proiectul, o singură legislație națională pentru achiziționarea publică de lucrări și servicii.

Articolul 9 – Asistență tehnică

Programele de asistență tehnică existente bazate pe legislația Uniunii vor fi deschise proiectelor de interes comun vizate de prezenta inițiativă, în funcție de disponibilitatea resurselor gestionate de respectivele servicii.

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI**privind măsurile de raționalizare în scopul înregistrării de progrese în direcția realizării rețelei transeuropene de transport**

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,
 având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 172,
 având în vedere propunerea Comisiei Europene,
 după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,
 având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European²⁰,
 având în vedere avizul Comitetului Regiunilor²¹,
 hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,
 întrucât:

- (1) Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului²² stabilește un cadru comun pentru crearea unor rețele interoperabile de ultimă generație pentru dezvoltarea pieței interne. Rețelele transeuropene de transport (TEN-T) au o structură pe două niveluri: rețeaua globală asigură conectivitatea tuturor regiunilor din Uniune, în timp ce rețeaua centrală este formată din acele elemente ale rețelei care au cea mai mare importanță strategică pentru Uniune. Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 definește obiective obligatorii referitoare la finalizarea implementării, rețeaua centrală urmând să fie finalizată până în 2030, iar rețeaua globală, până în 2050.
- (2) În pofida necesității și a termenelor-limită obligatorii, experiența a arătat că multe investiții care vizează finalizarea TEN-T se confruntă cu proceduri de acordare de autorizații, proceduri de achiziții transfrontaliere și alte proceduri complexe. Această situație pune în pericol implementarea la timp a proiectelor și, în multe cazuri, conduce la întârzieri semnificative și la costuri mai mari. Pentru a aborda aceste aspecte și a face posibilă finalizarea sincronizată a TEN-T, este necesară o acțiune armonizată la nivelul Uniunii.
- (3) În cadrele juridice ale multor state membre, se acordă un tratament prioritar anumitor categorii de proiecte, pe baza importanței lor strategice pentru economie. Tratamentul prioritar se caracterizează prin termene mai scurte, proceduri simultane sau perioade limitate de timp pentru recurs, asigurându-se în același timp atingerea obiectivelor altor politici orizontale. Atunci când un astfel de cadru există într-un context juridic național, acesta ar trebui să se aplice automat proiectelor Uniunii recunoscute ca proiecte de interes comun în temeiul Regulamentului (UE) nr. 1315/2013.

²⁰ JO C, , p. .

²¹ JO C, , p. .

²² Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010/UE (JO L 348, 20.12.2013, p. 1).

- (4) Pentru a îmbunătăți eficacitatea evaluărilor de mediu și pentru a raționaliza procesul decizional, în cazul în care obligația de a efectua evaluări legate de aspectele de mediu ale proiectelor rețelei centrale rezultă simultan din Directiva 2011/92/UE, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2014/52/UE, și din alte acte legislative ale Uniunii, cum ar fi Directiva 92/43/CEE, Directiva 2009/147/CE, Directiva 2000/60/CE, Directiva 2008/98/CE, Directiva 2010/75/UE, Directiva 2012/18/UE și Directiva 2011/42/CE, statele membre ar trebui să se asigure că este prevăzută o procedură comună care să respecte cerințele acestor directive.
- (5) Proiectele rețelei centrale ar trebui să fie sprijinite prin proceduri integrate de acordare de autorizații, pentru a permite o gestionare clară a procedurii generale și pentru a oferi un punct unic de intrare pentru investitori. Statele membre ar trebui să desemneze o autoritate competentă în conformitate cu cadrele juridice naționale și cu structurile administrative proprii.
- (6) Înființarea unei singure autorități competente la nivel național care să integreze toate procedurile de acordare de autorizații (ghișeul unic) ar trebui să reducă complexitatea, să îmbunătățească eficiența și să sporească transparența procedurilor. De asemenea, acest lucru ar trebui să ducă și la consolidarea cooperării dintre statele membre, după caz. Procedurile ar trebui să promoveze o cooperare reală între investitori și autoritatea competentă unică și, prin urmare, ar trebui să permită delimitarea în etapa anterioară depunerii cererii din cadrul procedurii de acordare de autorizații. Această delimitare ar trebui să fie integrată în descrierea detaliată a cererii și să respecte procedura prevăzută la articolul 5 alineatul (2) din Directiva 2011/92/UE, astfel cum a fost modificat prin Directiva 2014/52/UE.
- (7) Procedura stabilită de prezentul regulament nu ar trebui să aducă atingere îndeplinirii cerințelor definite în dreptul internațional și în dreptul Uniunii, inclusiv dispozițiilor privind protecția mediului și a sănătății umane.
- (8) Având în vedere necesitatea urgentă de a finaliza rețeaua centrală TEN-T, simplificarea procedurilor de acordare de autorizații ar trebui să fie însoțită de un termen-limită în care autoritățile competente responsabile ar trebui să ia o decizie globală privind construcția proiectului. Acest termen-limită ar trebui să determine o gestionare mai eficientă a procedurilor și în niciun caz nu ar trebui să compromită standardele înalte ale Uniunii privind protecția mediului și participarea publicului.
- (9) Statele membre ar trebui să facă tot posibilul pentru a se asigura că recursurile care contestă legalitatea unei decizii globale pe motive de fond sau de procedură sunt gestionate în cel mai eficient mod posibil.
- (10) Proiectele transfrontaliere de infrastructură TEN-T se confruntă cu dificultăți deosebite în ceea ce privește coordonarea procedurilor de acordare de autorizații. Coordonatorii europeni ar trebui să fie împuterniciți să monitorizeze aceste proceduri și să faciliteze sincronizarea și finalizarea lor.
- (11) Achizițiile publice în cadrul proiectelor transfrontaliere de interes comun ar trebui să se desfășoare în conformitate cu tratatul și cu Directiva 2014/25/UE și/sau cu Directiva 2014/24/UE. Pentru a asigura finalizarea eficientă a proiectelor transfrontaliere de interes comun privind rețeaua centrală, achizițiile publice efectuate de o entitate comună ar trebui să facă obiectul unei singure legislații naționale. Prin derogare de la legislația Uniunii în domeniul achizițiilor publice, normele naționale aplicabile ar trebui, în principiu, să fie cele ale statului membru în care entitatea

comună își are sediul social. Ar trebui să fie posibilă în continuare definirea, într-un acord interguvernamental, a legislației aplicabile.

- (12) Comisia nu este implicată în mod sistematic în autorizarea proiectelor individuale. Cu toate acestea, în anumite cazuri, anumite aspecte ale pregătirii proiectului sunt supuse autorizării la nivelul Uniunii. În cazul în care Comisia este implicată în proceduri, aceasta va trata în regim de prioritate proiectele Uniunii de interes comun și va asigura certitudine pentru promotorii de proiecte. În anumite cazuri, ar putea fi necesară aprobarea ajutoarelor de stat. Conform Codului celor mai bune practici de desfășurare a procedurilor de control al ajutoarelor de stat, statele membre pot solicita Comisiei să se ocupe de proiectele de interes comun privind rețeaua centrală TEN-T pe care acestea le consideră prioritare, cu termene mai previzibile în cadrul abordării la nivel de portofoliu sau al planificării agreeate de comun acord.
- (13) Implementarea proiectelor de infrastructură privind rețeaua centrală TEN-T ar trebui sprijinită, de asemenea, prin orientări ale Comisiei care să clarifice implementarea anumitor tipuri de proiecte, respectând în același timp acquis-ul Uniunii. De exemplu, Planul de acțiune pentru natură, cetățeni și economie²³ prevede astfel de orientări care să ofere mai multă claritate în vederea respectării Directivelor privind păsările și habitatele. Sprijinul direct privind achizițiile publice ar trebui pus la dispoziție pentru proiecte de interes comun în scopul de a se asigura cel mai bun raport calitate-preț pentru utilizarea banilor publici²⁴. În plus, ar trebui să se pună la dispoziție asistență tehnică adecvată în cadrul mecanismelor elaborate pentru cadrul financiar multianual 2021-2027, în scopul de a oferi sprijin financiar proiectelor TEN-T de interes comun.
- (14) Întrucât obiectivele prezentului regulament nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre, ci, având în vedere necesitatea coordonării acestor obiective, pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este definit la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este definit la articolul menționat, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivelor respective.
- (15) Din motive de securitate juridică, procedurile administrative care au început anterior intrării în vigoare a prezentului regulament nu ar trebui să facă obiectul dispozițiilor prezentului regulament,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

CAPITOLUL I DISPOZIȚII GENERALE

Articolul 1

Obiect și domeniu de aplicare

Prezentul regulament stabilește cerințele aplicabile procedurilor administrative desfășurate de autoritățile competente ale statelor membre în ceea ce privește autorizarea și implementarea tuturor proiectelor de interes comun privind rețeaua centrală a rețelei transeuropene de transport.

²³ COM(2017) 198 final.

²⁴ COM(2017) 573 final.

Articolul 2

Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică definițiile prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 1315/2013. Se aplică, de asemenea, următoarele definiții:

- (a) „decizie globală” înseamnă decizia sau ansamblul deciziilor luate de o autoritate sau de autorități ale unui stat membru, cu excepția instanțelor judecătorești, care stabilește dacă unui promotor de proiect i se acordă sau nu autorizația pentru construcția infrastructurii de transport necesare pentru finalizarea proiectului, fără a aduce atingere niciunei decizii luate în contextul unei căi de atac administrative;
- (b) „proceduri de acordare de autorizații” înseamnă orice procedură sau etapă care trebuie urmată în fața autorităților unui stat membru, în temeiul legislației Uniunii sau al legislației naționale, înainte ca promotorul proiectului să poată implementa proiectul;
- (c) „promotorul proiectului” înseamnă persoana care depune o cerere de autorizație pentru dezvoltarea unui proiect privat sau autoritatea publică inițiatore a unui proiect;
- (d) „autoritate competentă unică” înseamnă autoritatea pe care statul membru o desemnează ca fiind responsabilă pentru îndeplinirea sarcinilor care decurg din prezentul regulament;
- (e) „proiect transfrontalier de interes comun” înseamnă un proiect de interes comun conform articolului 7 din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013, care acoperă un tronson transfrontalier, astfel cum este definit la articolul 3 litera (m) din regulamentul menționat, și care este implementat de o entitate comună.

CAPITOLUL II – ACORDAREA AUTORIZAȚIILOR

Articolul 3

„Statutul prioritar” al proiectelor de interes comun

- (1) Fiecare proiect de interes comun privind rețeaua centrală TEN-T face obiectul unei proceduri integrate de acordare de autorizații, gestionată de o autoritate competentă unică desemnată de fiecare stat membru în conformitate cu articolele 5 și 6.
- (2) Atunci când statutul prioritar este prevăzut în legislația națională, se acordă proiectelor de interes comun statutul de proiecte de cea mai mare importanță națională posibilă și sunt tratate ca atare în cadrul procedurilor de acordare de autorizații, în cazul în care se prevede astfel în legislația națională aplicabilă tipurilor corespunzătoare de infrastructură de transport și în conformitate cu dispozițiile acesteia.
- (3) Pentru a asigura proceduri administrative eficiente privind proiectele de interes comun, promotorii de proiecte și toate autoritățile implicate se asigură că proiectele sunt tratate cât mai rapid posibil din punct de vedere legal, inclusiv în ceea ce privește resursele alocate.

Articolul 4

Integrarea procedurilor de acordare de autorizații

- (1) Pentru a respecta termenele-limită stabilite la articolul 6 și pentru a reduce sarcina administrativă aferentă realizării proiectelor de interes comun, toate procedurile administrative care rezultă din legislația aplicabilă atât la nivel național, cât și la nivelul Uniunii sunt integrate și au ca rezultat o singură decizie globală.
- (2) În cazul proiectelor de interes comun pentru care obligația de a efectua evaluări ale efectelor asupra mediului rezultă simultan din Directiva 2011/92/UE a Parlamentului European și a Consiliului și din alte dispoziții ale dreptului Uniunii, statele membre se asigură că sunt prevăzute proceduri comune în sensul articolului 2 alineatul (3) din Directiva 2011/92/UE.

Articolul 5

Autoritatea competentă unică pentru acordarea de autorizații

- (1) Până la ... (*OP, vă rugăm să introduceți data intrării în vigoare a prezentului regulament*), fiecare stat membru desemnează o autoritate competentă unică a cărei responsabilitate este de a facilita procesul de acordare de autorizații, inclusiv luarea deciziei globale.
- (2) Responsabilitatea autorității competente unice menționate la alineatul (1) și/sau sarcinile acestea pot fi delegate către sau executate de către o altă autoritate, la nivelul administrativ corespunzător, pentru fiecare proiect de interes comun sau pentru fiecare categorie specifică de proiecte de interes comun, cu respectarea următoarelor condiții:
 - (a) o singură autoritate este responsabilă pentru fiecare proiect de interes comun;
 - (b) autoritatea este punctul unic de contact pentru promotorul proiectului în cadrul procedurii care duce la luarea unei decizii globale pentru un anumit proiect de interes comun și
 - (c) autoritatea coordonează prezentarea tuturor documentelor și informațiilor relevante.

Autoritatea competentă unică își poate menține responsabilitatea de a stabili termene-limită, fără a aduce atingere termenelor-limită stabilite în conformitate cu articolul 6.

- (3) Autoritatea competentă unică emite decizia globală în termenele-limită menționate la articolul 6. Aceasta procedează astfel urmând proceduri comune.

Decizia globală emisă de autoritatea competentă unică este singura decizie obligatorie din punct de vedere juridic care rezultă din procedura legală de acordare de autorizații. Atunci când în proiect sunt implicate alte autorități, acestea își pot da avizul reprezentând contribuția la procedură, în conformitate cu legislația națională. Avizul respectiv este luat în considerare de autoritatea competentă unică.

- (4) Atunci când ia decizia globală, autoritatea competentă unică se asigură că sunt respectate cerințele relevante din dreptul internațional și din dreptul Uniunii și își justifică decizia în mod corespunzător.
- (5) Dacă un proiect de interes comun prevede luarea de decizii în două sau mai multe state membre, autoritățile competente respective iau toate măsurile necesare pentru a coopera și a se coordona între ele în mod eficient și eficace. Fără a aduce atingere

obligărilor care decurg din dreptul Uniunii și din dreptul internațional aplicabile, statele membre fac tot posibilul pentru a prevedea proceduri comune, în special cu privire la evaluarea impactului asupra mediului.

Articolul 6

Durata și punerea în aplicare a procedurii de acordare de autorizații

- (1) Procedura de acordare de autorizații constă în etapa anterioară depunerii cererii și în etapa de evaluare a cererii și de luare a deciziei de către autoritatea competentă unică.
- (2) Etapa anterioară depunerii cererii, definită drept perioada dintre inițierea procedurii de acordare de autorizații și depunerea dosarului de cerere complet la autoritatea competentă unică, nu depășește, în principiu, doi ani.
 - (3) Pentru a iniția procedura de acordare de autorizații, promotorul proiectului notifică în scris proiectul autorității competente unice a statelor membre implicate și include o descriere detaliată a proiectului. În termen de cel mult două luni de la primirea notificării menționate mai sus, autoritatea competentă unică acceptă sau, în cazul în care nu consideră că proiectul este suficient de avansat pentru a demara procedura de acordare de autorizații, respinge în scris notificarea. În cazul în care autoritatea competentă unică decide să respingă notificarea, aceasta își justifică decizia. Data la care autoritatea competentă semnează decizia de acceptare a notificării reprezintă data inițierii procedurii de acordare de autorizații. În cazul în care sunt implicate două sau mai multe state membre, data la care autoritatea competentă implicată a acceptat ultima notificare reprezintă data inițierii procedurii de acordare de autorizații.
- (4) În termen de trei luni de la inițierea procedurii de acordare de autorizații, autoritatea competentă unică, în strânsă cooperare cu promotorul proiectului și cu alte autorități implicate și ținând seama de informațiile transmise de promotorul proiectului pe baza notificării menționate la alineatul (3), stabilește și comunică promotorului proiectului o descriere detaliată a cererii, care include:
 - (a) domeniul material de aplicare și nivelul de detaliere a informațiilor care trebuie prezentate de promotorul proiectului, ca parte a dosarului de cerere pentru decizia globală;
 - (b) un program pentru procesul de acordare de autorizații, identificând cel puțin următoarele:
 - (i) deciziile și avizele care trebuie obținute;
 - (ii) autoritățile, părțile interesate și publicul care ar putea fi vizat;
 - (iii) etapele individuale ale procedurii și durata acestora;
 - (iv) etapele principale care trebuie urmate în vederea emiterii deciziei globale și termenele aferente;
 - (v) resursele planificate de autorități și eventualele resurse suplimentare necesare.
- (5) Pentru a se asigura că dosarul de cerere este complet și de o calitate adecvată, promotorul proiectului solicită avizul autorității competente unice cu privire la cererea sa cât mai curând posibil în timpul procedurii anterioare depunerii cererii.

Promotorul proiectului cooperează pe deplin cu autoritatea competentă unică pentru a respecta termenele și descrierea detaliată a cererii, astfel cum este definită la alineatul (4).

- (6) Promotorul proiectului depune dosarul de cerere pe baza descrierii detaliate a cererii în termen de 21 de luni de la primirea respectivei descrieri detaliate a cererii. După expirarea acestei perioade, descrierea detaliată a cererii nu mai este considerată valabilă, cu excepția cazului în care autoritatea competentă unică decide să prelungească această perioadă, pe baza unei cereri justificate din partea promotorului proiectului.
- (7) În termen de cel mult două luni de la data depunerii dosarului complet de cerere, autoritatea competentă confirmă în scris faptul că dosarul de cerere este complet și comunică acest lucru promotorului proiectului. Dosarul de cerere depus de promotorul proiectului se consideră complet, cu excepția cazului în care, în termen de două luni de la data depunerii, autoritatea competentă solicită ca promotorul proiectului să transmită informațiile care lipsesc. Solicitarea respectivă se limitează, în ceea ce privește domeniul material de aplicare și nivelul de detaliere, la elementele identificate în descrierea detaliată a cererii. Orice cerere suplimentară de informații rezultă numai din circumstanțe noi, excepționale și neprevăzute și este justificată în mod corespunzător de către autoritatea competentă unică.
- (8) Autoritatea competentă unică evaluează cererea și adoptă o decizie globală în termen de un an de la data depunerii dosarului complet de cerere în conformitate cu alineatul (7). Statele membre pot stabili un termen-limită mai scurt, dacă este cazul.
- (9) Termenele-limită prevăzute în dispozițiile menționate mai sus nu aduc atingere nici obligațiilor care rezultă din dreptul Uniunii și din acte juridice de drept internațional, nici căilor de atac administrative sau acțiunilor judiciare în fața unei instanțe judecătorești.

Articolul 7

Coordonarea procedurii transfrontaliere de acordare de autorizații

- (1) În cazul proiectelor care implică două sau mai multe state membre, autoritățile competente ale statelor membre în cauză își aliniază calendarele și stabilesc un program comun.
- (2) Coordonatorul european menționat la articolul 45 din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 este împuternicit să urmărească îndeaproape procedura de acordare de autorizații pentru proiectele transfrontaliere de interes comun și să faciliteze contactele dintre autoritățile competente implicate.
- (3) Fără a aduce atingere obligației de a respecta termenele-limită prevăzute de prezentul regulament, în cazul în care nu se respectă termenul-limită pentru luarea deciziei globale, autoritatea competentă informează de îndată coordonatorul european în cauză cu privire la măsurile luate sau care urmează să fie luate pentru a încheia procedura de acordare de autorizații cu cea mai mică întârziere posibilă. Coordonatorul european poate solicita autorităților competente să raporteze periodic cu privire la progresele înregistrate.

CAPITOLUL III ACHIZIȚII PUBLICE

Articolul 8

Achizițiile publice în cadrul proiectelor transfrontaliere de interes comun

- (1) Achizițiile publice în cadrul proiectelor transfrontaliere de interes comun se desfășoară în conformitate cu tratatul și cu Directiva 2014/25/UE și/sau cu Directiva 2014/24/UE.
- (2) În cazul în care procedurile de achiziție sunt efectuate de o entitate comună înființată de statele membre participante, entitatea în cauză aplică dispozițiile naționale ale unuia dintre statele membre respective și, prin derogare de la directivele menționate, dispozițiile respective sunt dispozițiile stabilite în conformitate cu articolul 57 alineatul (5) litera (a) din Directiva 2014/25/UE a Parlamentului European și a Consiliului sau cu articolul 39 alineatul (5) litera (a) din Directiva 2014/24/UE a Parlamentului European și a Consiliului, după caz, cu excepția cazului în care un acord între statele membre participante prevede altfel. Un astfel de acord prevede, în orice caz, aplicarea unei singure legislații naționale în cazul procedurilor de achiziție efectuate de o entitate comună.

CAPITOLUL IV ASISTENȚĂ TEHNICĂ

Articolul 9

Asistență tehnică

La cererea unui promotor de proiect sau a unui stat membru, în conformitate cu programele de finanțare relevante ale Uniunii și fără a aduce atingere cadrului financiar multianual, Uniunea pune la dispoziție asistență tehnică pentru punerea în aplicare a prezentului regulament și pentru a facilita implementarea proiectelor de interes comun.

CAPITOLUL V DISPOZIȚII FINALE

Articolul 10

Dispoziții tranzitorii

Prezentul regulament nu se aplică procedurilor administrative inițiate anterior datei intrării sale în vigoare.

Articolul 11

Intrarea în vigoare

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European
Președintele

Pentru Consiliu
Președintele