

V Bruseli 22. mája 2018
(OR. en)

9075/18

**Medziinštitucionálny spis:
2018/0138 (COD)**

**TRANS 212
IA 137**

NÁVRH

Od:	Jordi AYET PUIGARNAU, riaditeľ, v zastúpení generálneho tajomníka Európskej komisie
Dátum doručenia:	17. mája 2018
Komu:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generálny tajomník Rady Európskej únie
Č. dok. Kom.:	COM(2018) 277 final
Predmet:	Návrh NARIADENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY o zefektívnení opatrení na urýchlenie realizácie transeurópskej dopravnej siete

Delegáciám v prílohe zasielame dokument COM(2018) 277 final.

Príloha: COM(2018) 277 final



V Bruseli 17. 5. 2018
COM(2018) 277 final

2018/0138 (COD)

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

o zefektívnení opatrení na urýchlenie realizácie transeurópskej dopravnej siete

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

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

• Dôvody a ciele návrhu

Technologický vývoj sa dotýka všetkých zložiek spoločnosti a hospodárstva a mení životy občanov EÚ. Tomuto trendu podlieha aj doprava. Nové technológie radikálne menia oblasť mobility. EÚ a jej priemyselné odvetvia sa musia s touto výzvou vyrovnat' a stať sa svetovým lídrom v oblasti inovácií, digitalizácie a eliminácie emisií uhlíka. Komisia preto prijala komplexný prístup s cieľom zaistiť, aby sa tieto politické priority premietli do politiky EÚ v oblasti mobility, a to v podobe troch balíkov opatrení v oblasti mobility s názvom „Európa v pohybe“.

V nadväznosti na stratégiu pre nízkoemisnú mobilitu prijala Komisia v máji a novembri 2017 dva balíky opatrení v oblasti mobility. V týchto balíkoch sa stanovuje pozitívny program, ktorým sa plní stratégia pre nízkoemisnú mobilitu a zabezpečuje sa hladký prechod k ekologickej, konkurencieschopnej a prepojenej mobilite pre všetkých. Európsky parlament a Rada by mali zaistiť rýchle prijatie týchto návrhov.

Táto iniciatíva je súčasťou tretieho balíka s názvom „Európa v pohybe“, v ktorom sa uplatňuje nová stratégia v oblasti priemyselnej politiky zo septembra 2017 a ktorého cieľom je dokončiť proces umožňujúci Európe využiť všetky výhody vyplývajúce z modernizácie mobility. Je dôležité, aby bol systém mobility zajtrajška bezpečný, ekologický a efektívny pre všetkých občanov EÚ. Cieľom je zvýšiť bezpečnosť a dostupnosť európskej mobility, konkurencieschopnosť európskeho priemyslu, bezpečnosť európskych pracovných miest a správať sa ekologickejšie a lepšie sa prispôbiť nevyhnutnosti riešiť problematiku zmeny klímy. To si bude vyžadovať plné odhodlanie EÚ, členských štátov a zainteresovaných strán, a to nielen pri posilňovaní investícií do dopravnej infraštruktúry.

Stimulácia hospodárskeho rastu a podporovanie investícií do reálnej ekonomiky patria medzi priority Komisie. Investičný plán pre Európu¹, ktorým sa tento všeobecný cieľ mení na operatívny, má tri ciele: mobilizovať financie pre reálnu ekonomiku, zabezpečovať viditeľnosť a technickú pomoc pre investičné projekty a zlepšovať regulačný rámec pre investície.

K dosiahnutiu týchto cieľov významne prispievajú investície do dopravnej infraštruktúry. Očakáva sa, že dokončenie základnej siete a jej koridorov v rámci transeurópskej dopravnej siete (TEN-T) do roku 2030 prinesie ďalších 4 500 miliárd EUR alebo 1,8 % HDP EÚ a prispeje k vzniku 13 miliónov pracovných rokov². Predpokladá sa, že investície potrebné na dokončenie základnej siete TEN-T dosiahnu v rokoch 2021 až 2030 približne 500 miliárd EUR a približne 1 500 miliárd EUR, ak sa zahrnie aj súhrnná sieť TEN-T a iné investície do dopravy³.

¹ COM(2014) 903 final.

² Delivering TEN-T, Facts & Figures (Realizácia siete TEN-T, fakty a čísla), https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/delivering_ten_t.pdf, september 2017.

³ Na základe spätnej väzby od členských štátov získanej v máji 2017. Pracovné plány pre koridory základnej siete a ich podkladové štúdie sú k dispozícii na stránke https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/downloads_sk.

Zo skúseností vyplýva, že vykonávanie projektov základnej siete TEN-T je ovplyvňované zložitými administratívnymi postupmi a regulačnou neistotou, čo môže viesť k vyšším nákladom a oneskoreniam⁴.

V nedávno aktualizovanom akčnom pláne od autorov Christophersena, Bodewiga, Secchiho⁵: *Akčný plán – ako čo najlepšie využívať nové systémy financovania projektov v oblasti európskej dopravnej infraštruktúry* (2015) sa v rámci odporúčaní zameraných na uľahčenie dokončenia siete TEN-T vymedzili možnosti zjednodušenia administratívnych oprávnení, pravidiel udeľovania povolení a iných regulačných postupov. Tento akčný plán predstavili európski koordinátori siete TEN-T Bodewig a Secchi, ako aj bývalý podpredseda Komisie H. Christophersen.

Účinné dokončenie siete TEN-T je základom pre fungovanie jednotného trhu, digitalizáciu dopravy a prechod na nízkouhlíkovú mobilitu⁶. Komisia vo svojich najnovších oznámeniach zdôraznila, že je potrebné zmobilizovať súkromné investície do odvetví, ktoré sú z hľadiska budúcnosti EÚ kľúčové⁷ a v ktorých pretrvávajú zlyhania trhu⁸. Taktiež zopakovala, že cezhraničná a udržateľná doprava a infraštruktúra siete TEN-T má rozhodujúci význam, aby mohla EÚ smerovať k nízkouhlíkovému hospodárstvu efektívne využívajúcemu zdroje⁹.

Vytvorenie podporného regulačného prostredia a zavedenie efektívnych postupov je výzvou nielen na európskej úrovni. Zložitosť regulácie ovplyvňujúcej efektívnosť postupov udeľovania povolení uznala aj skupina G7, najmä vo vyhlásení ministrov prijatom na zasadnutí ministrov dopravy skupiny G7 v meste Cagliari v júni 2017. Vo vyhlásení sa zdôrazňuje dôležitosť posilnenia podpory infraštruktúrnych projektov v očiach verejnosti, význam efektívnych administratívnych postupov a zjednodušenia regulačného prostredia¹⁰. Členské štáty EÚ sa pokúsili zjednodušiť postupy aj na vnútroštátnej úrovni¹¹.

⁴ Vzťahuje sa to aj na predtým vymedzených 30 prioritných projektov siete TEN-T. Viaceré z nich boli dokončené, ale niektoré stále prebiehajú. Skúsenosti z prioritných projektov poukazujú aj na to, že existujú problémy s postupom udeľovania povolení, ktoré vplývajú na realizáciu niektorých projektov (napr. PP17, PP18/30, PP24). Vykonávanie prioritných projektov, GR MOVE na základe údajov od členských štátov, november 2012, https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/infrastructure/ten-t-policy/priority-projects/doc/pp_report_nov2012.pdf.

⁵ Bývalý podpredseda Komisie H. Christophersen, profesor K. Bodewig, európsky koordinátor, profesor C. Secchi, európsky koordinátor v „Akčnom pláne – ako čo najlepšie využívať nové systémy financovania projektov v oblasti európskej dopravnej infraštruktúry“ (ďalej len „správa CBS“), jún 2015, k dispozícii na stránke http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/doc/2015_06_03_cbs_action_plan_final.pdf; Správa o pokroku akčného plánu – ako čo najlepšie využívať nové systémy financovania projektov v oblasti európskej dopravnej infraštruktúry, január 2018, https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/cbs2_report_final.pdf, (ďalej len „správa o pokroku CBS“).

⁶ Vo svojich záveroch prijatých 5. decembra 2017 Rada zopakovala svoje silné odhodlanie zrealizovať sieť TEN-T a potrebu pokračovať v tejto politike s cieľom oživiť investície do dopravy a prispieť k plneniu globálnych cieľov, najmä pokiaľ ide o opatrenia v oblasti klímy. 15425/17 TRANS 541.

⁷ COM(2016) 359 final.

⁸ Výsledky a efektívnosť financovania železničnej infraštruktúry v rámci Európskej únie, štúdia pre Európsky parlament, október 2015.

⁹ COM(2016) 501 final.

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

¹¹ Nemecká stratégia pre urýchlenie procesu plánovania: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/innovationsforum-planungsbeschleunigung-abschlussbericht.pdf?__blob=publicationFile.

Cieľom predkladanej iniciatívy je obmedziť oneskorenia, ktoré sa vyskytli pri vykonávaní infraštruktúrnych projektov siete TEN-T. Na celý proces povoľovania sa tu stanovuje maximálna lehota v trvaní troch rokov. Okrem toho sa zameriava na zvýšenie zrozumiteľnosti procesov, podľa ktorých musia predkladatelia projektov postupovať, najmä pokiaľ ide o udeľovanie povolení, verejné obstarávanie a iné postupy.

V predkladanej iniciatíve sa chráni prístup k spravodlivosti v súvislosti s vykonávaním infraštruktúrnych projektov siete TEN-T. Iniciatíva nemá vplyv na správne odvolacie konania ani opravné prostriedky uplatňované na súde alebo tribunáli. Členské štáty však môžu stanoviť osobitné procesné pravidlá, ako napríklad neprípustnosť tvrdenia predloženého na účely zneužitia alebo v zlej viere, ktoré predstavujú vhodné mechanizmy na zaistenie efektívnosti súdneho konania. Cezhraničné projekty narážajú na osobitné ťažkosti pri vykonávaní verejného obstarávania, ktoré vyplývajú najmä z nutnosti uplatňovať rôzne právne predpisy, na čo poukázali zainteresované strany. Týmto sa zvyšuje zložitosť projektov a vytvárajú náklady. Zámerom tejto iniciatívy je umožniť systematické uplatňovanie jediného rámca v prípadoch cezhraničných projektov realizovaných spoločným subjektom, pokiaľ sa zúčastňujúce sa členské štáty nerozhodnú inak. Je to v súlade s cieľmi vymedzenými v najnovšom oznámení o podpore rastu a súdržnosti v pohraničných regiónoch EÚ¹².

Predpokladá sa, že popri zvýšení objemu investícií a prilákaní súkromného kapitálu do infraštruktúry s vysokou pridanou hodnotou EÚ sa touto iniciatívou zabezpečí väčšia zrozumiteľnosť pre občanov a občiansku spoločnosť, a to prostredníctvom zjednodušenia rámca pre transparentnosť, aby sa mohli zapájať do plánovania projektov siete TEN-T.

Odhadujú sa pritom tieto konkrétne očakávané prínosy:

- Časové úspory: očakáva sa, že postupy udeľovania povolení budú trvať maximálne tri roky, čo je v porovnaní so súčasnou situáciou výrazné zlepšenie.
- Úspory nákladov pre používateľov: na nákladoch pre používateľov sa ušetrí viac ako 5 miliárd EUR.
- Investície: do roku 2025 sa vynaloží 84 % celkových investícií do základnej siete TEN-T.
- Zníženie vonkajších účinkov dopravy: z hľadiska emisií CO₂, zníženia hluku, znečistenia ovzdušia, preťaženia ciest a nižšieho počtu nehôd sa ušetrí 700 miliónov EUR. V období rokov 2018 – 2030 sa predpokladá zníženie emisií CO₂ vo výške 2 686 tisíc ton.
- Administratívne náklady: čisté úspory vo výške 150 miliónov EUR pre predkladateľov projektov a verejné orgány.
- **Súlad s existujúcimi ustanoveniami politík v tejto oblasti politiky**

V súčasnosti neexistujú žiadne osobitné ustanovenia týkajúce sa udeľovania povolení a regulačných postupov v oblasti siete TEN-T. V oblasti transeurópskej energetickej siete (TEN-E) sa však uplatňujú podobné ustanovenia¹³.

¹² COM(2017) 534 final.

¹³ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 347/2013 zo 17. apríla 2013 o usmerneniach pre transeurópsku energetickú infraštruktúru, ktorým sa zrušuje rozhodnutie č. 1364/2006/ES a menia a dopĺňajú nariadenia (ES) č. 713/2009, (ES) č. 714/2009 a (ES) č. 715/2009 (Ú. v. EÚ L 115, 25.4.2013, s. 39).

- **Súlad s ostatnými politikami Únie**

Ciele tejto iniciatívy sú v súlade s príslušnými politikami Únie v oblasti dopravy, jednotného trhu a v iných oblastiach. Prostredníctvom zjednodušenia investícií do reálnej ekonomiky iniciatíva prispieva k podpore investícií a vytváraniu pracovných miest.

Dokončenie siete TEN-T povedie k vytvoreniu prehľadnejšieho a spravodlivejšieho vnútorného trhu, pretože cieľom siete TEN-T je fyzicky prepojiť členské štáty, pričom vzhľadom na jej zameranie na cezhraničné prepojenia má jasnú pridanú hodnotu na úrovni Únie.

2. PRÁVNÝ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

- **Právny základ**

Právnym základom tohto návrhu je článok 172 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

- **Subsidiarita (v prípade inej ako výlučnej právomoci)**

Koordinovaný rozvoj siete TEN-T na podporu dopravy v rámci jednotného európskeho trhu a hospodárskej, sociálnej a územnej súdržnosti v Únii si vyžaduje prijatie opatrení na úrovni Únie. Postupy udeľovania povolení sa v členských štátoch výrazne líšia, a to z hľadiska počtu potrebných povolení a rozhodnutí, ktoré sa majú získať, v dôsledku čoho je náročné synchronizovať rozvoj siete. Pokým sa všetky prvky siete TEN-T nedokončia, táto sieť nemôže riadne fungovať ako celok a ani nemôže prinášať príslušné výhody na úrovni Únie.

- **Proporcionalita**

Návrh je v súlade so zásadou proporcionality. Spadá do rozsahu pôsobnosti opatrení v oblasti transeurópskej dopravnej siete, ako sa vymedzuje v článku 170 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

Opatrenia plánované v tomto návrhu sa konkrétne obmedzujú na európsky rozmer dopravnej infraštruktúry.

Nariadenie by bolo účinným nástrojom, pretože po prijatí by bolo priamo uplatniteľné na právny poriadok členských štátov a pred nadobudnutím právneho účinku v plnom rozsahu by si nevyžadovalo lehotu na transpozíciu. To je v súlade s cieľom odstraňovania nezrovnalostí vyplývajúcich z transpozície smerníc a zlepšovania prípravy projektov a postupov povoľovania.

3. VÝSLEDKY KONZULTÁCIÍ SO ZAJINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENÍ VPLYVU

- **Vhodnosť právnych predpisov a ich zjednodušenie**

Politika v oblasti siete TEN-T sa výrazne posilnila v roku 2013 v dôsledku prijatia nového nariadenia, ktorým sa vymedzila holistická stratégia založená na vytvorení základnej siete do roku 2030 a súhrnnej siete do roku 2050. Politika siete TEN-T pritom existuje už 25 rokov a v čase prípravy aktuálneho rámca pre sieť TEN-T už existovali dôkazy o výskyte a vplyve oneskorení v postupoch povoľovania a iných regulačných postupoch. Opatrenia na zjednodušenie rámca pre sieť TEN-T sa plánovali už v úvode, napokon sa však vzhľadom na viaceré faktory považovali za predčasné. Transformovaný rámec pre sieť TEN-T konkrétne zahŕňal ambiciózny súbor inovácií, a to najmä v súvislosti s vytvorením nového nástroja financovania s názvom Nástroj na prepájanie Európy.

V dôsledku toho sa v aktuálnom nariadení (EÚ) č. 1315/2013 na rozdiel od nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 347/2013 zo 17. apríla 2013 o usmerneniach pre transeurópsku energetickú infraštruktúru nestanovujú konkrétne riešenia týkajúce sa postupov udeľovania povolení¹⁴. Súčasnú iniciatívu preto nebolo možné rozvíjať ako súčasť programu REFIT, hoci jej inšpiráciou boli práve skúsenosti so sieťou TEN-E.

- **Konzultácie, zber údajov a využívanie expertízy**

Konzultácie zahŕňali tieto činnosti:

1. Otvorená internetová konzultácia s verejnosťou prebiehala počas 13 týždňov od 1. augusta 2017 do 9. novembra 2017. Celkovo bolo prijatých 99 odpovedí z 23 rôznych členských štátov, čo zodpovedá 94 % všetkých príspevkov. Najväčšie zastúpenie spomedzi kategórií organizácií mali regionálne, miestne alebo samosprávne orgány (20 %), predkladatelia projektov (19 %) a priemyselné, obchodné alebo odvetvové združenia (20 %), po ktorých tesne nasledovali národné vlády (16 %).
2. Útvary Komisie zodpovedné za oblasti, ktorých sa iniciatíva týka, spoločne zorganizovali sériu seminárov, konkrétne verejné obstarávanie (15. júna 2017), štátna pomoc a financovanie (21. septembra 2017) a environmentálne hodnotenia a udeľovanie povolení (17. októbra 2017).
3. V súvislosti s posúdením vplyvu sa v čase od 6. decembra 2017 do 17. januára 2018 uskutočnili rozhovory so zainteresovanými stranami.
4. V rámci predchádzajúcej prieskumnej štúdie sa spoločne s verejnými konzultáciami vykonávali konzultačné činnosti trvajúce 12 mesiacov, ako aj špecializované semináre.
5. Do úvodného posúdenia vplyvu zverejneného na webovej lokalite Komisie v júni 2017 bol zahrnutý mechanizmus spätnej väzby.

O iniciatíve sa hovorilo aj na ministerskej úrovni popri ďalších témach týkajúcich sa rozvoja a financovania siete TEN-T pri dvoch príležitostiach: na konferencii o investíciách do regionálnej dopravy, ktorá sa konala v Sofii 23. marca 2017, a na neformálnom zasadnutí Rady ministrov pre dopravu, ktorá sa konala v Tallinne 21. septembra 2017.

Súhrn prijatých vstupov a použitie výsledkov

Konzultovalo sa so všetkými relevantnými skupinami zainteresovaných strán zastupujúcimi všetky členské štáty, pričom väčšina z nich poskytla svoje stanoviská spoločne s dostupnými kvantitatívnymi informáciami týkajúcimi sa existujúcich problémov a zvažovaných politických opatrení. Počas konzultácií sa ukázalo, že hlavné problémy zistené v rámci postupov udeľovania povolení na projekty siete TEN-T súvisia s krokmi na strategickej úrovni prípravy projektov vrátane získavania povolení týkajúcich sa priestorového plánovania, stavebných povolení a environmentálnych hodnotení.

Podporu integrácie postupov v rámci jediného vnútroštátneho orgánu, teda pre jednotné kontaktné miesto, vyjadrili najmä predkladatelia projektov, jednotlivci a priemyselné

¹⁴ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 347/2013 zo 17. apríla 2013 o usmerneniach pre transeurópsku energetickú infraštruktúru, ktorým sa zrušuje rozhodnutie č. 1364/2006/ES a menia a dopĺňajú nariadenia (ES) č. 713/2009, (ES) č. 714/2009 a (ES) č. 715/2009 (Ú. v. EÚ L 115, 25.4.2013, s. 39 – 75).

záujmové skupiny. Národné a regionálne vlády vyjadrili vyhradenejšie stanoviská, ktoré boli potvrdené aj v rámci dvojstranných rozhovorov.

Isté obavy v súvislosti s jednotným kontaktným miestom vyjadril významný počet národných a regionálnych vlád. Na základe individuálnej kvalitatívnej analýzy ich pripomienok sa však ukázalo, že tento zjavný nesúhlas vyplýva v niektorých prípadoch zo skutočnosti, že niektoré krajiny už postupy v rámci jediného subjektu integrovali (vrátane zrýchlených konaní). Tieto už existujúce jediné vnútroštátne subjekty možno pri realizácii jednotných kontaktných miest vnímať ako príklad najlepšieho postupu.

Podľa predkladateľov projektov a jednotlivcov by malo mať každé jednotné kontaktné miesto rozšírenú kapacitu na prijímanie rozhodnutí, prostredníctvom ktorej by sa riadili všetky environmentálne hodnotenia na úrovni projektu, povolenia týkajúce sa priestorového plánovania a stavebné povolenia. Názory národných a regionálnych vlád sa však líšili, pokiaľ ide o rozsah integrácie postupov a úroveň právomocí. Významný počet národných zástupcov uviedol, že jednotné kontaktné miesta by mali mať len koordinačné právomoci.

Respondenti a najmä predkladatelia projektov, jednotlivci a priemyselné záujmové skupiny súhlasili, že proces udeľovania povolení by nemal trvať viac ako dva roky a že stanovenie takéhoto časového obmedzenia by pomohlo obmedziť nadmerné oneskorenia. Miestne a regionálne orgány, ako aj niektoré národné vlády, sa k tejto otázke vyjadrili s výhradami.

Identifikoval sa spoločný súbor pravidiel na úrovni Únie, ktoré sa vzťahujú na cezhraničné projekty, ako najúčinné riešenie na zlepšenie problémov verejného obstarávania, a to predovšetkým zo strany predkladateľov projektov a priemyselných skupín. Vnútroštátne orgány uviedli, že tento súbor pravidiel by bol účinnejší, keby sa uplatňoval na cezhraničné projekty využívajúce financovanie Únie.

Z konzultácií vyplynulo, že spomedzi dostupných nástrojov na prijatie opatrení uľahčujúcich prípravu projektov siete TEN-T a udeľovanie povolení respondenti všeobecne uprednostňujú nariadenie o postupoch udeľovania povolení a iných zložkách prípravy projektov TEN-T, ktoré by bolo priamo uplatniteľné v členských štátoch.

• **Zber údajov a využívanie odborných poznatkov**

Iniciatíva vychádza z dlhého procesu úvah a reaguje na politickú výzvu na prijatie potrebných opatrení. Vymedzenie problému vychádzalo najmä zo skúseností Komisie s riadením dokončenia siete TEN-T¹⁵, konzultačných činností a externých štúdií:

- Štúdiá o povoľovaní a uľahčovaní prípravy projektov základnej siete TEN-T, Milieu a kol., december 2016¹⁶;
- Podporná štúdiá k posúdeniu vplyvu opatrení na zefektívnenie siete TEN-T, Panteia, PwC, M-FIVE, február 2018¹⁷.

• **Posúdenie vplyvu**

Táto iniciatíva sa opiera o posúdenie vplyvu. Výbor pre kontrolu regulácie k nej vyjadril kladné stanovisko s výhradami. Výbor vypracoval odporúčania, v ktorých vyžaduje úpravy a objasnenia týkajúce sa:

¹⁵ Správa o pokroku dosiahnutom pri realizácii siete TEN-T v rokoch 2014 a 2015, február 2017.

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

¹⁷ Odkaz bude k dispozícii po uverejnení štúdie.

- poskytnutia ďalších dôkazov o tom, ako verejné obstarávanie a postupy udeľovania povolení ovplyvňujú oneskorenia pri výstavbe, pridania ďalších informácií o odlišnej situácii v rôznych odvetviach a členských štátoch, ako aj opisu skúseností získaných pri realizácii siete TEN-E, pri využívaní Európskeho fondu pre strategické investície a skúseností z opatrení, ktoré členské štáty prijali s cieľom zjednodušiť procesy,
- poskytnutia ďalších informácií o názoroch zainteresovaných strán, najmä z členských štátov a z radov občanov, na jednotlivé možnosti,
- pridania analýzy citlivosti spolu s vysvetlením existujúcich predpokladov týkajúcich sa výpočtu výsledkov, najmä pokiaľ ide o mieru, v akej by opatrenia mohli reálne pomôcť zamedziť oneskoreniam.

Tieto pripomienky sa zohľadnili v revidovanom posúdení vplyvu, ako sa uvádza v prílohe I k správe o posúdení vplyvu. Na riešenie uvedených otázok sa uskutočnili tieto úpravy:

- Boli predložené príklady viditeľnejšie zobrazujúce vplyv oneskorení v postupoch udeľovania povolení a vo verejnom obstarávaní na jednotlivé projekty a to, ako tieto oneskorenia ovplyvňujú dokončenie siete TEN-T, ako aj iné vplyvy na sieť. Pridali sa ďalšie odkazy na výsledky dokončenia siete TEN-E a prioritné riešenie kontroly štátnej pomoci¹⁸. Doplnili sa konkrétne odseky opisujúce skúsenosti členských štátov vrátane opatrení, ktoré prijali na účely zjednodušenia vlastných procesov. Všetkými týmito prvkami sa zlepšila miera podrobnosti analýzy.
- Podrobnejšie boli predstavené výsledky otvorených verejných konzultácií a iných konzultácií so zainteresovanými stranami. Do kapitoly 7 sa doplnila osobitná časť venovaná porovnaniu možností politík.
- Vykonala a predložila sa analýza citlivosti pre posúdenie vplyvu v príslušných častiach.

Posudzované možnosti politiky pozostávajú z balíkov politických opatrení na riešenie konkrétnych cieľov a konkrétnejšie na riešenie identifikovaných hlavných príčin problému:

- viaceré etapy v rámci postupov udeľovania povolení a viaceré orgány zapojené do nich,
- chýbajúce alebo neuplatňované lehoty,
- odlišné postupy verejného obstarávania v prípade cezhraničných projektov TEN-T,
- problémy s koordináciou pri realizácii cezhraničných projektov a
- vnímané neistoty súvisiace s postupmi kontroly štátnej pomoci.

Analýza viedla k jasnému záveru, že nie je potrebné mať rovnakú mieru ambicióznosti v každej oblasti a že vhodný je postupný prístup.

¹⁸ Projekty podporené z Európskeho fondu pre strategické investície podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/2396 z 13. decembra 2017, ktorým sa menia nariadenia (EÚ) č. 1316/2013 a (EÚ) 2015/1017, pokiaľ ide o predĺženie trvania Európskeho fondu pre strategické investície, ako aj o zavedenie technických vylepšení pre uvedený fond a pre Európske centrum investičného poradenstva (Ú. v. EÚ L 345, 27.12.2017, s. 34 – 52).

Pokiaľ ide o postupy udeľovania povolení, situácia sa v členských štátoch líši a na úrovni Únie zatiaľ nebol prijatý žiaden harmonizovaný prístup. Na synchronizáciu cezhraničných postupov a zabezpečenie koordinovanejšej, účinnejšej a efektívnejšej realizácie projektov je potrebná vyššia miera intervencie.

V prípade verejného obstarávania sa v posledných rokoch začal uplatňovať modernizovaný rámec¹⁹. Nedostatky však stále pretrvávajú v oblasti cezhraničného verejného obstarávania a projektov rozvíjaných spoločne dvomi alebo viacerými členskými štátmi. V tejto oblasti je intervencia zameraná len na tento konkrétny nedostatok.

Pokiaľ ide o kontrolu štátnej pomoci, novoprijaté objasnenia už v každom prípade odstránili väčšinu neistoty, ktorá mohla v minulosti údajne brzdiť rozvoj projektov. Zdá sa však, že v prípade zložitých projektov so sofistikovanými štruktúrami financovania je potrebné zvýšiť kvalitu notifikácií, a to aj prostredníctvom lepšej spolupráce medzi útvarmi Komisie, orgánmi členských štátov a právnickou a podnikateľskou komunitou. Podobne ako pri kódexe najlepšej praxe pre uskutočňovanie konaní vo veci kontroly štátnej pomoci treba prioritne riešiť projekty spoločného záujmu v rámci základnej siete TEN-T v súlade so vzájomne dohodnutým harmonogramom medzi členskými štátmi a Komisiou, kde sa jasne uvedú medzníky, ktoré majú členské štáty dosiahnuť, a informácie, ktoré majú poskytovať. Tým sa umožní, aby postupy v Komisii prebiehali bezproblémovo a rozhodnutie sa mohlo prijať rýchlejšie.

Možnosti politiky vychádzali z vyššej miery zásahov, väčšej ambicióznosti a kumulatívneho očakávaného vplyvu:

- možnosť politiky 1 (MP 1): minimálna zmena existujúcich nástrojov a vypracovanie tzv. soft law (právne nezáväzná opatrenia), ako aj sprievodných opatrení,
- možnosť politiky 2 (MP 2): decentralizácia obmedzených záväzných opatrení a ich vykonávanie na vnútroštátnej úrovni,
- možnosť politiky 3 (MP 3): rámec EÚ pre povoľovanie projektov základnej siete TEN-T a jeho uplatňovanie na vnútroštátnej úrovni (MP 3a) alebo na úrovni EÚ (MP 3b).

Pri posúdení vplyvu bola odporučená možnosť politiky 2, pričom iniciatíva vychádza z tohto odporúčania.

4. VPLYV NA ROZPOČET

Návrh si nevyžaduje žiadne dodatočné náklady z rozpočtu Únie.

5. INÉ PRVKY

• Plány vykonávania, spôsob monitorovania, hodnotenia a podávania správ

Správa o posúdení vplyvu obsahuje súbor ukazovateľov, ktoré by sa mali použiť na monitorovanie účinnosti a efektívnosti opatrení prijatých na plnenie hlavných politických cieľov:

¹⁹ Najmä smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/25/EÚ z 26. februára 2014 o obstarávaní vykonávanom subjektmi pôsobiacimi v odvetviach vodného hospodárstva, energetiky, dopravy a poštových služieb a o zrušení smernice 2004/17/ES (Ú. v. EÚ L 94, 28.3.2014, s. 243) a smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/24/EÚ z 26. februára 2014 o verejnom obstarávaní a o zrušení smernice 2004/18/ES (Ú. v. EÚ L 94, 28.3.2014, s. 65).

- minimalizácia rizika oneskorenia v jednotlivých projektoch TEN-T:
 - napredovanie v realizácii siete TEN-T z hľadiska dodržiavania noriem a požiadaviek,
 - pokrok v investíciách podporovaných EÚ v dopravnej infraštruktúre siete TEN-T meraný počtom projektov za pomoci nástroja NPE (alebo projektov podporovaných z nástupníckeho nástroja) realizovaných načas a/alebo bez oneskorenia pre problémy s povoľovaním/verejným obstarávaním,
- zvýšenie právnej istoty pre predkladateľov projektov, čím sa prilákajú ďalší súkromní investori do dopravnej infraštruktúry,
 - zvýšenie počtu infraštruktúrnych projektov siete TEN-T financovaných s využitím finančných nástrojov s podporou EÚ (napr. EFSI a jeho nástupnícke fondy).

Monitorovanie bude vychádzať z existujúcich opatrení na monitorovanie realizácie siete TEN-T ako takej. Do maximálnej možnej miery sa pri ňom teda bude využívať existujúci rámec, a to v jednoduchšej a transparentnej forme, aby bol ľahko dostupný pre zainteresované strany. Zámerom nie je vytvárať zložitý systém nových ukazovateľov výkonnosti.

- Podrobné vysvetlenie konkrétnych ustanovení návrhu

V názve nariadenia sa rieši rozsah pôsobnosti a ciele aktu, ktorého zámerom je uľahčiť dokončenie transeurópskej dopravnej siete.

Článok 1 – Predmet a rozsah pôsobnosti

V tomto článku sa predstavuje predmet a ciele nariadenia, ktorými sú účinné a včasné dokončenie siete TEN-T v celej Únii znížením rizika oneskorenia a zvýšením miery istoty pre predkladateľov projektov a investorov, pokiaľ ide o dĺžku uplatniteľných postupov. Ďalším cieľom je uľahčiť zapojenie sa súkromných investorov a zabezpečiť väčšiu jasnosť v súvislosti s verejnými konzultáciami.

Článok 3 – „Prioritný štatút“ projektov spoločného záujmu

Niektoré členské štáty v rámci svojich príslušných vnútroštátnych právnych rámcov zabezpečujú zrýchlené konania a osobitné zjednodušené zaobchádzanie pre určité kategórie projektov, a to na základe ich významu pre rozvoj krajiny alebo z iných dôvodov. Podobné preferenčné vybavovanie by sa malo vzťahovať na projekty spoločného záujmu Únie, aby sa splnili ciele dokončenia siete TEN-T, ku ktorým sa členské štáty zaviazali tým, že na zasadnutí Rady prijali nariadenie vymedzujúce túto sieť a záväzné lehoty na jej dokončenie.

Články 4 – 6 – Integrácia postupov udeľovania povolení

Cieľom tohto článku je integrovať rôzne postupy udeľovania povolení na projekty TEN-T spoločného záujmu. V článku 4 sa vyžaduje, aby sa povoľovaním projektov TEN-T zaoberal jediný orgán, ktorý riadi celkový proces a zodpovedá zaň a ktorý vystupuje ako jednotné kontaktné miesto pre predkladateľov projektov a ostatných investorov. V článku 5 sa stanovuje určenie a úloha takéhoto orgánu. V článku 6 sa vymedzujú procesné kroky vedúce ku komplexnému rozhodnutiu, ktorým sa investorovi povoľuje začatie projektu.

Článok 7 – Koordinácia cezhraničných postupov udeľovania povolení

V tomto článku sa rozoberá význam koordinácie postupov udeľovania cezhraničných povolení a posilňuje sa úloha európskych koordinátorov pri monitorovaní postupu udeľovania povolení.

Článok 8 – Verejné obstarávanie pri cezhraničných projektoch spoločného záujmu

Týmto článkom sa v prípade cezhraničných projektov zabezpečuje uplatňovanie jedného právneho rámca pre verejné obstarávanie. Pokiaľ nie je uvedené inak v medzivládnej dohode, spoločné subjekty rozvíjajúce takéto projekty budú na obstarávanie prác a služieb pri realizácii projektu uplatňovať jednotné vnútroštátne právne predpisy.

Článok 9 – Technická pomoc

Na projekty spoločného záujmu, na ktoré sa vzťahuje táto iniciatíva, sa budú môcť v závislosti od dostupnosti zdrojov riadených príslušnými útvarmi používať existujúce systémy technickej pomoci vychádzajúce z právnych predpisoch Únie.

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY**o zefektívnení opatrení na urýchlenie realizácie transeurópskej dopravnej siete**

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,
 so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 172,
 so zreteľom na návrh Európskej komisie,
 po predložení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,
 so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru²⁰,
 so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov²¹,
 konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,
 keďže:

- (1) V nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013²² sa stanovuje spoločný rámec pre vytvorenie najmodernejších interoperabilných sietí na účely rozvoja vnútorného trhu. Transeurópske dopravné siete (TEN-T) majú dvojúrovňovú štruktúru: súhrnnou sieťou sa zabezpečuje prepojenie všetkých regiónov Únie, pričom základná sieť pozostáva z tých prvkov siete, ktoré majú pre Úniu najväčší strategický význam. V nariadení (EÚ) č. 1315/2013 sa pre realizáciu siete vymedzujú záväzné ciele dokončenia, pričom základná sieť sa má dokončiť do roku 2030 a súhrnná sieť do roku 2050.
- (2) Bez ohľadu na potrebu a záväzné lehoty zo skúseností vyplynulo, že veľa investícií zameraných na dokončenie siete TEN-T naráža na zložité postupy udeľovania povolení, postupy cezhraničného obstarávania a iné postupy. Táto situácia ohrozuje včasnú realizáciu projektov a v mnohých prípadoch vedie k značným oneskoreniam a vyšším nákladom. Na účely vyriešenia týchto problémov a umožnenia synchronizovaného dokončenia siete TEN-T sú potrebné harmonizované opatrenia na úrovni Únie.
- (3) V právnych rámcoch mnohých členských štátov sa umožňuje prioritné zaobchádzanie s určitými kategóriami projektov, a to vzhľadom na ich strategický význam pre hospodárstvo. Pre prioritné zaobchádzanie sú typické kratšie lehoty, súbežné postupy alebo obmedzené lehoty na odvolania, čím sa zabezpečuje aj dosahovanie cieľov iných horizontálnych politík. Ak takýto rámec existuje vo vnútroštátnom právnom rámci, mal by sa automaticky uplatňovať aj na projekty Únie uznávané ako projekty spoločného záujmu podľa nariadenia (EÚ) č. 1315/2013.

²⁰ Ú. v. EÚ C , , s. .

²¹ Ú. v. EÚ C , , s. .

²² Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 z 11. decembra 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ (Ú. v. EÚ L 348, 20.12.2013, s. 1).

- (4) S cieľom zlepšiť účinnosť environmentálnych hodnotení a zjednodušiť proces rozhodovania v prípadoch, keď povinnosť vykonať hodnotenia týkajúce sa environmentálnych otázok súvisiacich s projektmi základnej siete vyplýva súbežne zo smernice 2011/92/EÚ zmenenej smernicou 2014/52/EÚ a z iných právnych predpisov Únie, ako napríklad smernice 92/43/EHS, smernice 2009/147/ES, smernice 2000/60/ES, smernice 2008/98/ES, smernice 2010/75/EÚ, smernice 2012/18/EÚ a smernice 2011/42/ES, by členské štáty mali zabezpečiť spoločný postup spĺňajúci požiadavky týchto smerníc.
- (5) Projekty základnej siete by sa mali podporiť integrovanými postupmi udeľovania povolení, čím by sa umožnilo jasné riadenie celého postupu a zabezpečilo by sa jednotné kontaktné miesto pre investorov. Členské štáty by mali určiť príslušný orgán v súlade so svojimi vnútroštátnymi právnymi rámcami a administratívnymi usporiadaniami.
- (6) Zriadením jediného príslušného orgánu na vnútroštátnej úrovni, ktorým by sa integrovali všetky postupy udeľovania povolení (jednotné kontaktné miesto), by sa znížila zložitosť a zvýšila efektívnosť a transparentnosť postupov. Zároveň by sa tým podľa potreby posilnila spolupráca medzi členskými štátmi. Týmto postupmi by sa mala podporovať skutočná spolupráca medzi investormi a jednotným príslušným orgánom, a teda by sa umožnilo preskúmanie postupu udeľovania povolení v etape pred podaním žiadosti. Takéto preskúmanie by sa začlenilo do podrobného vysvetlenia žiadosti a vychádzalo by z postupu stanoveného v článku 5 ods. 2 smernice 2011/92/EÚ zmenenej smernicou 2014/52/EÚ.
- (7) Postup stanovený v tomto nariadení by nemal mať vplyv na plnenie požiadaviek vymedzených v medzinárodnom práve a práve Únie vrátane ustanovení na ochranu životného prostredia a zdravia ľudí.
- (8) Vzhľadom na naliehavosť dokončenia základnej siete TEN-T by zjednodušenie postupov udeľovania povolení malo byť doplnené lehotou, do ktorej by príslušné zodpovedné orgány mali prijať komplexné rozhodnutie o výstavbe projektu. Táto lehota by mala podporovať efektívnejšie vykonávanie postupov a za žiadnych okolností by nemala znížiť prísne normy Únie na ochranu životného prostredia a účasť verejnosti.
- (9) Členské štáty by sa mali snažiť zaistiť, aby sa odvolania spochybňujúce vecnú alebo procesnú zákonnosť komplexného rozhodnutia, vybavovali čo najefektívnejšie.
- (10) Pokiaľ ide o koordináciu postupov udeľovania povolení, cezhraničné infraštruktúrne projekty siete TEN-T narážajú na osobitné problémy. Európski koordinátori by mali dostať oprávnenie na monitorovanie týchto postupov a uľahčovanie ich synchronizácie a dokončenia.
- (11) Verejné obstarávanie v cezhraničných projektoch spoločného záujmu by sa malo vykonávať v súlade so zmluvou a smernicou 2014/25/EÚ a/alebo smernicou 2014/24/EÚ. V záujme zaistenia účinného dokončenia cezhraničných projektov základnej siete spoločného záujmu by malo verejné obstarávanie vykonávané spoločným subjektom podliehať jednotným vnútroštátnym právnym predpisom. Odchylné od právnych predpisov Únie v oblasti verejného obstarávania by sa ako platné vnútroštátne pravidlá mali v zásade uplatňovať pravidlá členského štátu, kde má spoločný subjekt svoje sídlo. Mala by zostať možnosť vymedziť platné právne predpisy v medzivládnej dohode.

- (12) Komisia sa nezapája do povoľovania jednotlivých projektov systematicky. V niektorých prípadoch však určité aspekty prípravy projektu podliehajú schváleniu na úrovni Únie. V prípade, ak sa Komisia do postupov zapája, poskytuje prioritné zaobchádzanie s projektmi spoločného záujmu Únie a zabezpečuje istotu pre predkladateľov projektov. V niektorých prípadoch môže byť potrebný súhlas so štátnou pomocou. V súlade s kódexom najlepšej praxe pre uskutočňovanie konaní vo veci kontroly štátnej pomoci môžu členské štáty požiadať Komisiu, aby sa zaoberala projektmi spoločného záujmu v rámci základnej siete TEN-T, ktoré považujú za prioritné, s predvídateľnejšími lehotami v rámci portfóliového prístupu k prípadom alebo na základe vzájomne dohodnutého plánovania.
- (13) Realizácia infraštruktúrnych projektov v rámci základnej siete TEN-T by mala byť podporená aj usmerneniami Komisie, ktorými sa zabezpečí väčšia zrozumiteľnosť, pokiaľ ide o realizáciu určitých druhov projektov pri súčasnom dodržaní *acquis* Únie. V akčnom pláne pre ľudí, prírodu a hospodárstvo²³ sa napríklad predpokladá, že pomocou takýchto usmernení sa zaručí väčšia zrozumiteľnosť z hľadiska dodržiavania smerníc o vtákoch a biotopoch. Na projekty spoločného záujmu by sa s cieľom zaistiť najlepšie využitie verejných peňazí mala zabezpečiť priama podpora súvisiaca s verejným obstarávaním²⁴. Okrem toho by sa mala sprístupniť vhodná technická pomoc v rámci mechanizmov vytvorených pre viacročný finančný rámec na roky 2021 – 2027 s cieľom poskytnúť finančnú podporu pre projekty spoločného záujmu siete TEN-T.
- (14) Keďže ciele tohto nariadenia nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodu potreby koordinácie týchto cieľov ich je možné lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, Únia môže prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie neprekračuje rámec toho, čo je nevyhnutné na dosiahnutie uvedených cieľov.
- (15) Z dôvodov právnej istoty by administratívne postupy, ktoré sa začali pred nadobudnutím účinnosti tohto nariadenia, nemali podliehať ustanoveniam tohto nariadenia,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

KAPITOLA I VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

Článok 1

Predmet úpravy a rozsah pôsobnosti

V tomto nariadení sa stanovujú požiadavky vzťahujúce sa na administratívne postupy, podľa ktorých postupujú príslušné orgány členských štátov v súvislosti s povoľovaním a realizáciou všetkých projektov spoločného záujmu v rámci základnej siete transeurópskej dopravnej siete.

²³ COM(2017) 198 final.

²⁴ COM(2017) 573 final.

Článok 2

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňuje vymedzenie pojmov stanovené v nariadení (EÚ) č. 1315/2013. Uplatňuje sa aj toto vymedzenie pojmov:

- a) „komplexné rozhodnutie“ je rozhodnutie alebo súbor rozhodnutí prijatých orgánom alebo orgánmi členského štátu, nezahŕňajúc súdy ani tribunály, ktoré určia, či sa predkladateľovi projektu udelí povolenie na stavbu dopravnej infraštruktúry potrebnej na dokončenie projektu bez toho, aby bolo dotknuté nejaké rozhodnutie prijaté v súvislosti s administratívnym odvolacím konaním;
- b) „postupy udeľovania povolení“ sú všetky postupy, podľa ktorých treba postupovať, alebo každý krok, ktorý treba podniknúť pred orgánmi členského štátu, podľa práva Únie alebo vnútroštátneho práva na to, aby predkladateľ projektu mohol projekt realizovať;
- c) „predkladateľ projektu“ je žiadateľ o povolenie súkromného projektu alebo verejný orgán, ktorý je iniciátorom projektu;
- d) „jediný príslušný orgán“ je orgán, ktorý členský štát určil ako orgán zodpovedný za plnenie povinností vyplývajúcich z tohto nariadenia;
- e) „cezhraničný projekt spoločného záujmu“ je projekt spoločného záujmu podľa článku 7 nariadenia (EÚ) č. 1315/2013 vzťahujúci sa na cezhraničný úsek podľa článku 3 písm. m) uvedeného nariadenia, ktorý realizuje spoločný subjekt.

KAPITOLA II – UDELENIE POVOLENIA

Článok 3

„Prioritný štatút“ projektov spoločného záujmu

1. Každý projekt spoločného záujmu v rámci základnej siete TEN-T podlieha integrovanému postupu udeľovania povolenia, ktorý riadi jediný príslušný orgán určený každým členským štátom v súlade s článkami 5 a 6.
2. Ak v rámci vnútroštátneho práva existuje prioritný štatút, projektom spoločného záujmu sa udeľuje štatút najvyššieho možného vnútroštátneho významu a ako s takými sa s nimi zaobchádza pri postupoch udeľovania povolení, ak je takéto zaobchádzanie stanovené vo vnútroštátnych predpisoch vzťahujúcich sa na zodpovedajúce typy dopravnej infraštruktúry.
3. S cieľom zabezpečiť efektívne administratívne postupy týkajúce sa projektov spoločného záujmu predkladateľa projektov a všetky dotknuté orgány zabezpečia, aby sa tieto projekty vybavovali najrýchlejšie, ako je to z právneho hľadiska pri týchto projektoch možné, a to aj pokiaľ ide o pridelené zdroje.

Článok 4

Integrácia postupov udeľovania povolení

1. S cieľom splniť časové lehoty stanovené v článku 6 a znížiť administratívnu záťaž súvisiacu s dokončením projektov spoločného záujmu sa všetky administratívne postupy vyplývajúce z uplatniteľného práva, či už vnútroštátneho, alebo práva Únie, integrujú a vedú k jedinému komplexnému rozhodnutiu.
2. V prípade projektov spoločného záujmu, pri ktorých povinnosť vykonať posúdenia vplyvov na životné prostredie vyplýva súběžne zo smernice Európskeho parlamentu a Rady 2011/92/EÚ a iných právnych predpisov Únie, členské štáty zabezpečia spoločné postupy v zmysle článku 2 ods. 3 smernice 2011/92/EÚ.

Článok 5

Jediný príslušný orgán udeľujúci povolenia

1. Do ... (*Úrad pre publikácie: vložte dátum jeden rok od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia*) každý členský štát určí jediný príslušný orgán, ktorý bude zodpovedať za uľahčovanie procesu udeľovania povolení, pričom nesie zodpovednosť aj za prijatie komplexného rozhodnutia.
2. Zodpovednosť jediného príslušného orgánu uvedeného v odseku 1 a/alebo úlohy, ktoré s tým súvisia, sa môžu delegovať na iný orgán alebo môžu byť vykonané iným orgánom na vhodnej administratívnej úrovni v prípade projektu spoločného záujmu alebo konkrétnej kategórie projektov spoločného záujmu za týchto podmienok:
 - a) za projekt spoločného záujmu zodpovedá len jeden orgán;
 - b) daný orgán je jediným kontaktným miestom pre predkladateľa projektu v postupe vedúcemu ku komplexnému rozhodnutiu o danom projekte spoločného záujmu a
 - c) daný orgán koordinuje predkladanie všetkých podstatných dokumentov a informácií.Jediný príslušný orgán si môže ponechať zodpovednosť za stanovenie lehôt bez toho, aby boli dotknuté lehoty stanovené v súlade s článkom 6.
3. Jediný príslušný orgán vydá komplexné rozhodnutie v lehote uvedenej v článku 6. Bude pritom postupovať podľa spoločných postupov.

Komplexné rozhodnutie vydané jediným príslušným orgánom je jediné právne záväzné rozhodnutie vyplývajúce zo zákonného postupu udeľovania povolení. Ak sa projekt dotýka aj iných orgánov, môžu do postupu prispieť poskytnutím stanoviska v súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi. Jediný príslušný orgán toto stanovisko vezme do úvahy.

4. Pri prijímaní komplexného rozhodnutia jediný príslušný orgán zaistí, aby sa dodržiavali zodpovedajúce požiadavky podľa medzinárodného práva a práva Únie, a riadne zdôvodní svoje rozhodnutie.
5. Ak sa v súvislosti s projektom spoločného záujmu vyžaduje, aby boli rozhodnutia prijaté v dvoch alebo viacerých členských štátoch, príslušné orgány urobia potrebné kroky pre efektívnu a účinnú vzájomnú spoluprácu a koordináciu. Bez toho, aby boli dotknuté povinnosti vyplývajúce z platného práva Únie a medzinárodného práva, sa

členské štáty pokúsia zabezpečiť spoločné postupy, najmä v súvislosti s posúdením vplyvov na životné prostredie.

Článok 6

Dĺžka trvania a vykonávanie postupu udeľovania povolenia

1. Postup udeľovania povolenia pozostáva z etapy pred podaním žiadosti, etapy posudzovania žiadosti a etapy rozhodovania jediným príslušným orgánom.
2. Etapa pred podaním žiadosti, ktorá sa vzťahuje na obdobie od začiatku postupu udeľovania povolenia až po predloženie úplnej žiadosti jedinému príslušnému orgánu, v zásade nesmie prekročiť dva roky.
 3. S cieľom začať postup udeľovania povolenia predkladateľ projektu písomne oznámi jedinému príslušnému orgánu dotknutých členských štátov existenciu projektu, pričom uvedie jeho podrobný opis. Jediný príslušný orgán najneskôr do dvoch mesiacov od prijatia daného oznámenia toto oznámenie buď uzná alebo ho písomne zamietne, ak sa domnieva, že projekt nie je dostatočne zrelý na začatie postupu udeľovania povolenia. Ak sa jediný príslušný orgán rozhodne oznámenie zamietnuť, svoje rozhodnutie odôvodní. Dátum podpisu uznania oznámenia príslušným orgánom slúži ako dátum začatia postupu udelenia povolenia. Ak ide o dva alebo viac členských štátov, ako dátum začatia postupu udelenia povolenia slúži dátum prijatia posledného oznámenia príslušným orgánom.
4. Do troch mesiacov od začatia postupu udeľovania povolenia jediný príslušný orgán v úzkej spolupráci s predkladateľom projektu a inými dotknutými orgánmi a s ohľadom na informácie predložené predkladateľom projektu na základe oznámenia uvedeného v odseku 3 vypracuje podrobný opis žiadosti, o ktorom informuje predkladateľa projektu a ktorý obsahuje:
 - a) vecný rozsah a mieru podrobnosti informácií, ktoré má predkladateľ projektu predložiť ako súčasť spisu žiadosti na účely komplexného rozhodnutia;
 - b) harmonogram procesu udeľovania povolenia, v ktorom vymedzí aspoň tieto skutočnosti:
 - i) rozhodnutia a stanoviská, ktoré sa majú získať;
 - ii) orgány, zainteresované strany a verejnosť, ktorých sa žiadosť pravdepodobne týka;
 - iii) jednotlivé etapy postupu a dĺžku ich trvania;
 - iv) hlavné medzníky, ktoré sa majú dosiahnuť, a ich lehoty v súvislosti s komplexným rozhodnutím, ktoré sa má prijať;
 - v) zdroje plánované orgánmi a prípadné potreby ďalších zdrojov.
5. V záujme zaistenia úplnosti spisu žiadosti a požadovanej kvality predkladateľ projektu požiada jediný príslušný orgán o jeho stanovisko k svojej žiadosti čo najskôr počas etapy pred podaním žiadosti. Predkladateľ projektu v plnej miere spolupracuje s jediným príslušným orgánom s cieľom plniť lehoty a dodržať súlad s podrobným opisom žiadosti, ako sa vymedzuje v odseku 4.

6. Predkladateľ projektu predloží spis žiadosti na základe podrobného opisu žiadosti v rámci lehoty 21 mesiacov od prijatia daného podrobného opisu žiadosti. Po uplynutí tejto lehoty sa podrobný opis žiadosti už nepovažuje za platný, pokiaľ sa jednotný príslušný orgán nerozhodne predĺžiť uvedenú lehotu na základe odôvodnenej žiadosti predkladateľa projektu.
7. Príslušný orgán najneskôr v lehote dvoch mesiacov od dátumu predloženia úplného spisu žiadosti písomne uzná úplnosť spisu žiadosti a informuje o tejto skutočnosti predkladateľa projektu. Spis žiadosti predložený predkladateľom projektu sa považuje za úplný, pokiaľ v lehote dvoch mesiacov od dátumu predloženia príslušný orgán nepožiadá predkladateľa projektu o predloženie chýbajúcich informácií. Táto žiadosť príslušného orgánu sa z hľadiska vecného rozsahu a miery podrobnosti obmedzí na prvky uvedené v podrobnom opise žiadosti. Prípadné dodatočné žiadosti o informácie môžu vyplývať len z výnimočných a nepredvídaných nových okolností a jediný príslušný orgán ich náležite odôvodní.
8. Jediný príslušný orgán žiadosť vyhodnotí a v lehote jedného roka od dátumu predloženia úplného spisu žiadosti v súlade s odsekom 7 prijme komplexné rozhodnutie. Členské štáty môžu podľa potreby stanoviť kratšiu lehotu.
9. Lehotami stanovenými v ustanoveniach vyššie nie sú dotknuté záväzky vyplývajúce z právnych aktov Únie a medzinárodného práva, ako ani správneho odvolacieho konania a opravných prostriedkov pred súdom alebo tribunálom.

Článok 7

Koordinácia cezhraničného procesu udeľovania povolení

1. V prípade projektov, na ktorých sa podieľajú dva alebo viaceré členské štáty, príslušné orgány dotknutých členských štátov zosúladiť svoje harmonogramy a dohodnú sa na spoločnom pláne.
2. Európsky koordinátor uvedený v článku 45 nariadenia (EÚ)² č. 1315/2013 je oprávnený pozorne sledovať postup udeľovania povolení na cezhraničné projekty spoločného záujmu a umožňovať kontakty medzi zapojenými príslušnými orgánmi.
3. Bez toho, aby bola dotknutá povinnosť dodržiavať lehoty podľa tohto nariadenia, ak sa lehota na komplexné rozhodnutie nedodrží, príslušný orgán okamžite informuje dotknutého európskeho koordinátora o opatreniach, ktoré sa prijali alebo prijmú na dokončenie postupu udeľovania povolenia s čo najkratším oneskorením. Európsky koordinátor môže príslušný orgán požiadať o pravidelné podávanie správ o dosiahnutom pokroku.

KAPITOLA III VEREJNÉ OBSTARÁVANIE

Článok 8

Verejné obstarávanie v cezhraničných projektoch spoločného záujmu

1. Verejné obstarávanie v cezhraničných projektoch spoločného záujmu sa vykonáva v súlade so zmluvou a smernicou 2014/25/EÚ a/alebo smernicou 2014/24/EÚ.
2. V prípade, že postup obstarávania vykonáva spoločný subjekt zriadený zúčastnenými členskými štátmi, takýto subjekt uplatňuje vnútroštátne ustanovenia jedného z týchto

členských štátov a odchylne od týchto smerníc sú danými ustanoveniami ustanovenia určené v súlade s článkom 57 ods. 5 písm. a) smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/25/EÚ alebo s článkom 39 ods. 5 písm. a) smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/24/EÚ podľa toho, ktorá zo smerníc sa uplatňuje, pokiaľ sa nestanovuje inak v dohode medzi zúčastnenými členskými štátmi. Takouto dohodou sa v prípade postupov obstarávania zo strany spoločného subjektu v každom prípade zabezpečuje uplatňovanie spoločných vnútroštátnych právnych predpisov.

KAPITOLA IV TECHNICKÁ POMOC

Článok 9

Technická pomoc

Na žiadosť predkladateľa projektu alebo členského štátu, v súlade s príslušnými programami financovania Únie a bez toho, aby bol dotknutý viacročný finančný rámec Únia sprístupní technickú pomoc na účely vykonávania tohto nariadenia a uľahčenie realizácie projektov spoločného záujmu.

KAPITOLA V ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 10

Prechodné ustanovenia

Toto nariadenie sa neuplatňuje na administratívne postupy, ktoré sa začali pred nadobudnutím jeho účinnosti.

Článok 11

Nadobudnutie účinnosti

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli

Za Európsky parlament
predseda

Za Radu
predseda