



Bruselj, 17.5.2018  
COM(2018) 277 final

2018/0138 (COD)

Predlog

**UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA**

**o racionalizaciji ukrepov za pospešitev realizacije vseevropskega prometnega omrežja**

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

## **OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM**

### **1. OZADJE PREDLOGA**

#### **• Razlogi za predlog in njegovi cilji**

Tehnološke spremembe vplivajo na vse dele družbe in gospodarstva ter spreminjajo življenja državljanov EU. Promet pri tem ni izjema. Nove tehnologije korenito spreminjajo okolje mobilnosti. Na podlagi tega se morata EU in njena industrija spoprijeti z izzivom, da bi postali vodilni na svetu na področju inovacij, digitalizacije in razogljičenja. Komisija je zato sprejela celosten pristop za zagotovitev, da bi politike mobilnosti EU izražale te politične prednostne naloge, v obliki treh svežnjev mobilnosti „Evropa v gibanju“.

Po uvedbi strategije za nizkoemisijško mobilnost je Komisija maja in novembra 2017 sprejela dva svežnja mobilnosti. Ta dva svežnja določata pozitivno agendo za izvajanje strategije za nizkoemisijško mobilnost ter zagotovitev nemotenega prehoda na čisto, konkurenčno in povezano mobilnost za vse. Evropski parlament in Svet bi morala zagotoviti hitro sprejetje teh predlogov.

Ta pobuda je del tretjega svežnja „Evropa v gibanju“, ki zagotavlja izvajanje nove strategije za industrijsko politiko iz septembra 2017, njen namen pa je zaključiti proces, ki bo Evropi omogočil, da v celoti izkoristi ugodnosti posodobitve mobilnosti. Ključno je, da se vsem državljanom EU v prihodnosti zagotovi varen, čist in učinkovit sistem mobilnosti. Cilji so varnejša in dostopnejša evropska mobilnost, konkurenčnejša evropska industrija, varnejša delovna mesta v Evropi ter čistejša mobilnost in boljša prilagojenost nujnosti obravnavanja podnebnih sprememb. V ta namen bo potrebna popolna zavezanost EU, držav članic in zainteresiranih strani, ne nazadnje tudi pri krepitvi naložb v prometno infrastrukturo.

Glavni prednostni nalogi Komisije sta spodbujanje gospodarske rasti in večanje naložb v realno gospodarstvo. Naložbeni načrt za Evropo<sup>1</sup>, v katerem je ta krovni cilj izražen z operativnimi pogoji, ima tri cilje: zbrati finančna sredstva za realno gospodarstvo, zagotoviti prepoznavnost in tehnično pomoč naložbenim projektom ter izboljšati regulativni okvir za naložbe.

Naložbe v prometno infrastrukturo precej prispevajo k doseganju teh ciljev. Zlasti je mogoče pričakovati, da bo za dokončanje jedrnega dela vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T) in njegovih koridorjev potrebnih še 4 500 milijard EUR ali 1,8 % BDP EU, do leta 2030 pa je predvidenih 13 milijonov delovnih let („job-years“)<sup>2</sup>. Ocenjuje se, da naložbe, potrebne za dokončanje jedrnega omrežja TEN-T, znašajo približno 500 milijard EUR za obdobje 2021–2030 ter približno 1 500 milijard EUR skupaj s celovitim omrežjem TEN-T in drugimi prometnimi naložbami<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> COM(2014) 903 final.

<sup>2</sup> Realizacija omrežja TEN-T, dejstva in številke, [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/delivering\\_ten\\_t.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/delivering_ten_t.pdf), september 2017.

<sup>3</sup> Na podlagi povratnih informacij, ki so jih države članice predložile maja 2017. Delovni načrti za koridorje jedrnega omrežja in njihove podporne študije so na voljo na: [https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/downloads\\_sl](https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/downloads_sl).

Izkušnje so pokazale, da na izvajanje projektov jedrnega omrežja TEN-T vplivajo zapleteni upravni postopki in regulativna negotovost, kar lahko vodi do povečanja stroškov in zamud<sup>4</sup>.

V pred kratkim posodobljenem akcijskem načrtu avtorjev Christophersena, Bodewiga in Secchija<sup>5</sup> z naslovom *Making the best use of new financial schemes for European transport infrastructure projects* (Kako čim bolj izkoristiti nove finančne sheme za projekte evropske prometne infrastrukture) (2015) je poenostavitev upravnih odobritev, pravil o izdajanju dovoljenj in drugih regulativnih postopkov opredeljena kot eno od priporočil za olajšanje dokončanja omrežja TEN-T. Ta akcijski načrt so predstavili evropska koordinatorja TEN-T Bodewig in Secchi ter nekdanji podpredsednik H. Christophersen.

Uspešno dokončanje omrežja TEN-T je nujno za delovanje enotnega trga, digitalizacijo prevoza in prehod na nizkoogljično mobilnost<sup>6</sup>. Komisija je v svojih zadnjih sporočilih poudarila potrebo po zagotovitvi zasebnih naložb v sektorje, ki so ključni za prihodnost EU<sup>7</sup> in v katerih je še vedno prisotno nedelovanje trga<sup>8</sup>. Poudarila je tudi, da sta čezmejni in trajnostni prevoz ter infrastruktura omrežja TEN-T ključna za prehod EU na nizkoogljično in z viri gospodarno gospodarstvo<sup>9</sup>.

Vzpostavitev spodbudnega regulativnega okolja in uvedba učinkovitih postopkov nista izziv le na evropski ravni. Skupina G7 je priznala tudi, da zapletenost pravne ureditve vpliva na učinkovitost postopkov izdajanja dovoljenj, zlasti v deklaraciji ministrov, junija 2017 sprejeti na sestanku ministrov za promet skupine G7 v Cagliariju. V deklaraciji je poudarjen pomen povečanja podpore javnosti infrastrukturnim projektom, učinkovitih upravnih postopkov in racionalizacije regulativnega okolja<sup>10</sup>. Države članice EU si prizadevajo tudi za racionalizacijo postopkov na nacionalni ravni<sup>11</sup>.

Cilj te pobude je skrajšati zamude pri izvajanju infrastrukturnih projektov TEN-T. Najdaljši rok, ki ga pobuda določa za celotni postopek izdajanja dovoljenj, je tri leta. Njen cilj je tudi

<sup>4</sup> To velja tudi za 30 predhodno opredeljenih prednostnih projektov TEN-T. Več jih je že bilo dokončanih, nekateri pa še vedno potekajo. Izkušnje s prednostnimi projekti so pokazale tudi, da so težave v zvezi s postopki izdajanja dovoljenj vplivale na izvajanje več projektov (npr. PP17, PP18/30, PP24), *Implementation of the Priority Projects* (Izvajanje prednostnih projektov), november 2012; GD za mobilnost in promet na podlagi podatkov držav članic, [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/infrastructure/ten-t-policy/priority-projects/doc/pp\\_report\\_nov2012.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/infrastructure/ten-t-policy/priority-projects/doc/pp_report_nov2012.pdf).

<sup>5</sup> Nekdanji podpredsednik Komisije H. Christophersen ter evropska koordinatorja prof. K. Bodewig in prof. C. Secchi so avtorji akcijskega načrta *Action Plan – Making the best use of new financial schemes for European transport infrastructure projects* (v nadaljnjem besedilu: poročilo CBS), iz junija 2015, ki je na voljo na: [http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/doc/2015\\_06\\_03\\_cbs\\_action\\_plan\\_final.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/doc/2015_06_03_cbs_action_plan_final.pdf). Poročilo o napredku izvajanja navedenega akcijskega načrta iz januarja 2018 je na voljo na: [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/cbs2\\_report\\_final.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/cbs2_report_final.pdf), (v nadaljnjem besedilu: poročilo o napredku CBS).

<sup>6</sup> Svet je v sklepih, ki jih je sprejel 5. decembra 2017, ponovno poudaril svojo trdno zavezo izvajanju projekta TEN-T ter nujnost nadaljnega izvajanja te politike za spodbuditev naložb v promet in prispevanje h globalnim ciljem, zlasti v smislu podnebnih ukrepov. 15425/17 TRANS 541. COM(2016) 359 final.

<sup>8</sup> *The Results and Efficiency of Railway Infrastructure Financing within the European Union* (Rezultati in učinkovitost financiranja železniške infrastrukture v Evropski uniji), študija za Evropski parlament, oktober 2015.

<sup>9</sup> COM(2016) 501 final.

<sup>10</sup> [http://www.g7italy.it/sites/default/files/documents/Final%20Declaration\\_0.pdf](http://www.g7italy.it/sites/default/files/documents/Final%20Declaration_0.pdf).

<sup>11</sup> Nemška strategija za pospešitev procesa načrtovanja: [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/innovationsforum-planungsbeschleunigung-abschlussbericht.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/innovationsforum-planungsbeschleunigung-abschlussbericht.pdf?__blob=publicationFile).

bolje pojasniti postopke, ki jih morajo upoštevati nosilci projektov, zlasti v zvezi z izdajanjem dovoljenj, javnim naročanjem in drugimi postopki.

Ta pobuda ščiti dostop do pravnega varstva pri izvajanju infrastrukturnih projektov TEN-T. Ne vpliva na upravne pritožbene postopke in pravna sredstva pred sodišči. Države članice lahko kljub temu določijo posebna postopkovna pravila, kot na primer določitev nedopustnosti argumenta, ki pomeni zlorabo postopka ali ki je podan v slabi veri, s katerimi se vzpostavlja primeren sistem za zagotovitev učinkovitosti sodnega postopka. Čezmejni projekti se spopadajo s posebnimi težavami pri izvajanju postopkov javnega naročanja, ki so zlasti posledica uporabe različnih zakonodaj, kot so poudarile zainteresirane strani. To dodatno zapleta projekte in ustvarja stroške. Cilj te pobude je omogočiti sistematično uporabo enotnega okvira v primeru čezmejnih projektov, ki jih izvaja skupni subjekt, razen če se sodelujoče države članice ne odločijo drugače. To je v skladu s cilji iz nedavnega sporočila z naslovom „Spodbujanje rasti in kohezije v obmejnih regijah EU“<sup>12</sup>.

Poleg večanja naložb in privabljanja zasebnega kapitala v infrastrukturo z visoko dodano vrednostjo za EU naj bi ta pobuda državljanom in civilni družbi zagotovila večjo jasnost z okrepitevijo okvira preglednosti za njihovo sodelovanje pri načrtovanju projektov TEN-T.

Ocenjene specifične pričakovane koristi so:

- prihranek časa: postopki izdajanja dovoljenj bodo predvidoma trajali največ tri leta, kar je precejšnje izboljšanje v primerjavi s trenutnimi razmerami;
- prihranek stroškov uporabnikov: uporabniki bodo prihranili več kot 5 milijard EUR;
- naložbe: pred letom 2025 bo zagotovljenih 84 % vseh naložb v jedrno omrežje TEN-T;
- zmanjšanje zunanjih učinkov prometa: v povezavi z emisijami CO<sub>2</sub>, ublažitvijo hrupa, onesnaženostjo zraka, zastoji in zmanjšanjem števila nesreč bo prihranjenih 700 milijonov EUR. Zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> je ocenjeno na 2 686 000 ton v obdobju 2018–2030;
- upravni stroški: neto prihranki v znesku 150 milijonov EUR za nosilce projektov in javne organe.
- **Skladnost z veljavnimi predpisi s področja zadevne politike**

Trenutno ni posebnih določb v zvezi s postopki izdajanja dovoljenj in regulativnimi postopki na področju projektov TEN-T. Vendar pa se podobne določbe uporabljajo na področju vseevropskega energetskega omrežja (TEN-E)<sup>13</sup>.

- **Skladnost z drugimi politikami Unije**

Cilji te pobude so v skladu z ustreznimi politikami Unije na področju prometa, enotnega trga in na drugih področjih. Pobuda prispeva k spodbujanju naložb in ustvarjanju delovnih mest z racionalizacijo naložb v realnem gospodarstvu.

<sup>12</sup> COM(2017) 534 final.

<sup>13</sup> Uredba (EU) št. 347/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. aprila 2013 o smernicah za vseevropsko energetske infrastrukturo in razveljavitvi Odločbe št. 1364/2006/ES in spremembi uredb (ES) št. 713/2009, (ES) št. 714/2009 in (ES) št. 715/2009 (UL L 115, 25.4.2013, str. 39).

Ker je cilj omrežja TEN-T fizično povezati države članice in ker ima zaradi usmerjenosti v čezmejne povezave jasno dodano vrednost Unije, bo z njegovim dokončanjem vzpostavljen poglobljen in pravičnejši notranji trg.

## **2. PRAVNA PODLAGA, SUBSIDIARNOST IN SORAZMERNOST**

- **Pravna podlaga**

Pravna podlaga tega predloga je člen 172 Pogodbe o delovanju Evropske unije.

- **Subsidiarnost (za neizključno pristojnost)**

Da bi se zagotovil usklajen razvoj omrežja TEN-T za podporo prometnim tokovom na enotnem evropskem trgu ter ekonomski, socialni in teritorialni koheziji v Uniji, je treba ukrepati na ravni Unije. Postopki izdajanja dovoljenj se med državami članicami zelo razlikujejo z vidika števila potrebnih dovoljenj in odločb, ki jih je treba pridobiti; to otežuje usklajevanje razvoja omrežja. Omrežje TEN-T ne more pravilno delovati kot celota in ne more zagotavljati koristi na ravni Unije, dokler niso dokončani vsi njegovi sestavni deli.

- **Sorazmernost**

Predlog je skladen z načelom sorazmernosti. Spada v obseg ukrepanja na področju vseevropskega prometnega omrežja, kot je opredeljeno v členu 170 Pogodbe o delovanju Evropske unije.

Ukrepanje, predvideno v tem predlogu, je posebej omejeno na evropsko razsežnost prometne infrastrukture.

Uredba bi bila učinkovit instrument, saj bi se po sprejetju neposredno uporabljala v pravnem redu držav članic in pred njenim polnim pravnim učinkom ne bi bilo potrebno prehodno obdobje. To je v skladu s ciljem za odpravo razhajanj, ki so posledica prenosa direktiv, ter za pospešitev priprave projekta in postopkov odobritve.

## **3. REZULTATI POSVETOVANJ Z ZAINTERESIRANIMI STRANMI IN OCEN UČINKA**

- **Ustreznost in poenostavitev ureditve**

Politika TEN-T je bila leta 2013 precej okrepljena s sprejetjem nove uredbe, v kateri je bila opredeljena celostna strategija na podlagi vzpostavitve jedrnega omrežja do leta 2030 in celovitega omrežja do leta 2050. Politika TEN-T se je kljub temu izvajala 25 let ter ob pripravljanju trenutnega okvira TEN-T so že bili na voljo dokazi o obstoju in učinkih zamud v postopkih izdajanja dovoljenj in drugih regulativnih postopkih. Prvotno so se v zvezi z okvirom TEN-T načrtovali ukrepi za poenostavitev, vendar so se nazadnje zaradi več dejavnikov šteli za prezgodnje. Preoblikovani okvir TEN-T je namreč že vključeval ambiciozen sklop inovacij, zlasti v zvezi z oblikovanjem novega instrumenta financiranja, tj. Instrument za povezovanje Evrope.

Zato obstoječa Uredba (EU) št. 1315/2013 v nasprotju z Uredbo (EU) št. 347/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. aprila 2013 o smernicah za vseevropsko energetske infrastrukturo<sup>14</sup> ne vsebuje specifičnih rešitev glede postopkov izdajanja dovoljenj. Te pobude

<sup>14</sup> Uredba (EU) št. 347/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. aprila 2013 o smernicah za vseevropsko energetske infrastrukturo in razveljavitvi Odločbe št. 1364/2006/ES in spremembi uredb (ES) št. 713/2009, (ES) št. 714/2009 in (ES) št. 715/2009 (UL L 115, 25.4.2013, str. 39–75).

torej ni bilo mogoče razviti v okviru programa REFIT; je pa črpala navdih iz izkušnje z omrežjem TEN-E.

- **Posvetovanje, zbiranje in uporaba izvedenskih mnenj**

Posvetovanje je vključevalo naslednje:

- (1) Od 1. avgusta 2017 do 9. novembra 2017 je potekalo 13-tedensko odprto spletno javno posvetovanje. Skupaj je bilo prejetih 99 odzivov iz 23 različnih držav članic, kar pomeni 94 % vseh prispevkov. Regionalni, lokalni ali občinski organi (20 %), nosilci projektov (19 %) in industrijska, poslovna ali sektorska združenja (20 %) so bile najbolj zastopane kategorije organizacij, takoj za njimi pa so sledile nacionalne vlade (16 %).
- (2) Službe Komisije, pristojne za področja iz pobude, so skupaj organizirale več delavnic, in sicer na področjih javnega naročanja (15. junija 2017), državne pomoči in financiranja (21. septembra 2017) ter okoljske presoje in izdajanja dovoljenj (17. oktober 2017).
- (3) V okviru ocene učinka so bili med 6. decembrom 2017 in 17. januarjem 2018 organizirani razgovori z zainteresiranimi stranmi.
- (4) Skupaj z odprtim javnim posvetovanjem, ki je trajalo 12 tednov, so bila v okviru prejšnje raziskovalne študije izvedena posvetovanja in organizirane namenske delavnice.
- (5) V začetno oceno učinka, junija 2017 objavljeno na spletišču Komisije, je bil vključen mehanizem za povratne informacije.

Pobuda je bila dvakrat obravnavana tudi na ministrski ravni, skupaj z drugimi vprašanji v zvezi z razvojem in financiranjem omrežja TEN-T: na konferenci o naložbah v regionalni promet, ki je potekala 23. marca 2017 v Sofiji, in na neformalnem srečanju sveta prometnih ministrov 21. septembra 2017 v Talinu.

### **Povzetek prejetih prispevkov in uporaba rezultatov**

Izvedeno je bilo posvetovanje z vsemi zadevnimi skupinami zainteresiranih strani iz vseh držav članic in večina je predložila svoja stališča ter tudi nekatere kvantitativne informacije, če so bile na voljo, v zvezi z obstoječimi vprašanji in obravnavanimi ukrepi politike. Pri posvetovanju je bilo ugotovljeno, da se glavne težave, ugotovljene v zvezi s postopki izdajanja dovoljenj v okviru projektov TEN-T, nanašajo na korake na strateški ravni priprave projekta, vključno s pridobitvijo dovoljenj za prostorsko načrtovanje in dovoljenj za načrtovanje ter z okoljskimi presojami.

Nosilci projektov, posamezniki in industrijske interesne skupine so zlasti izrazile podporo združitvi postopkov v okviru enotnega nacionalnega subjekta, tj. točke „vse na enem mestu“. Nacionalne in regionalne vlade so izrazile bolj zadržana mnenja, ki so jih potrdile tudi v dvostranskih razgovorih.

Veliko število nacionalnih in regionalnih vlad je izrazilo nekatere pomisleke glede točke „vse na enem mestu“. Vendar je posamična kvalitativna analiza njihovih mnenj pokazala, da to dozdevno nestrinjanje v nekaterih primerih izhaja iz dejstva, da so nekatere države že združile postopke v okviru enotnega subjekta (vključno s hitrimi postopki). Ti že obstoječi enotni nacionalni subjekti se lahko štejejo za primer dobre prakse izvajanja točke „vse na enem mestu“.

Po navedbah nosilcev projektov in posameznikov bi bilo treba vsaki točki „vse na enem mestu“ zagotoviti razširjeno zmogljivost odločanja, ki bi obsegala vse okoljske presoje na ravni projekta, dovoljenja za prostorsko načrtovanje in gradbena dovoljenja. Na drugi strani so se razlikovala mnenja nacionalnih in regionalnih vlad glede obsega združevanja postopkov in ravni pristojnosti. Precej nacionalnih predstavnikov je navedlo, da bi morala točka „vse na enem mestu“ imeti le pooblastila za usklajevanje.

Udeleženci posvetovanja, zlasti nosilci projektov, posamezniki in industrijske interesne skupine, so se strinjali, da postopek izdajanja dovoljenj ne bi smel trajati več kot dve leti in da bi določitev takega roka lahko prispevala k skrajšanju čezmernih zamud. Lokalne in regionalne vlade ter tudi nekatere nacionalne vlade so bile glede tega vprašanja bolj zadržane.

Enotna pravila na ravni EU, ki se uporabljajo za čezmejne projekte, so zlasti nosilci projektov in industrijske skupine opredelili kot najučinkovitejšo rešitev za obravnavanje težav v zvezi z javnim naročanjem. Nacionalni organi so navedli, da bi bil tak sklop pravil bolj učinkovit, če bi se uporabljala za čezmejne projekte, ki jih financira Unija.

Kar zadeva razpoložljive instrumente za sprejemanje ukrepov za olajšanje priprave projektov TEN-T in izdajanja dovoljenj, je posvetovanje pokazalo, da udeleženci na splošno podpirajo uredbo o postopkih izdajanja dovoljenj in drugih elementih priprave projektov TEN-T, ki bi se neposredno uporabljala v državah članicah.

#### • **Zbiranje in uporaba izvedenskih mnenj**

Pobuda temelji na dolgem razmisleku in je odziv na politični poziv k ukrepanju. Opredelitev težave je temeljila predvsem na izkušnjah Komisije z upravljanjem dokončanja omrežja TEN-T<sup>15</sup>, na posvetovanjih in zunanjih študijah:

- „Study on permitting and facilitating the preparation of TEN-T core network projects“ (Študija o izdajanju dovoljenj za projekte jedrnega omrežja TEN-T in olajševanju njihove priprave), Milieu in drugi, december 2016<sup>16</sup>;
- „Support study for an Impact Assessment on measures for the streamlining of TEN-T“ (Podporna študija za oceno učinka o ukrepih za racionalizacijo TEN-T), Panteia, PwC, M-FIVE, februar 2018<sup>17</sup>.

#### • **Ocena učinka**

Pobuda je podprta z oceno učinka. Odbor za regulativni nadzor je v zvezi z njo izdal pozitivno mnenje s pridržki. Odbor je izdal priporočila, ki zahtevajo prilagoditve in razjasnitve o:

- zagotovitvi obsežnejših dokazov o vplivu javnega naročanja in postopkov izdajanja dovoljenj na zamude pri gradnji; vključitvi obsežnejših informacij o razlikah med sektorji in državami članicami ter tudi opisa pridobljenih izkušenj v zvezi s projekti TEN-E, Evropskim skladom za strateške naložbe in ukrepanjem držav članic za racionalizacijo postopkov;
- zagotovitvi obsežnejših informacij o stališčih zainteresiranih strani, zlasti držav članic in državljanov;

<sup>15</sup> Poročilo o napredku pri vzpostavljanju omrežja TEN-T v letih 2014 in 2015, februar 2017.

<sup>16</sup> [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/permitting\\_ten-t\\_final\\_report.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/permitting_ten-t_final_report.pdf).

<sup>17</sup> Povezava bo navedena po objavi.

- analizi občutljivosti, ki se bo dodala skupaj z razlago domnev v zvezi z izračunom rezultatov, zlasti glede tega, koliko bi lahko ukrepi realno prispevali k preprečevanju zamud.

Ti komentarji so bili upoštevani v revidirani oceni učinka, kot je navedeno v Prilogi I k poročilu o oceni učinka. Zgoraj omenjena vprašanja so se obravnavala s sledečimi spremembami:

- primeri so bili prikazani izraziteje, da bi se pojasnili vplivi zamud pri postopkih izdajanja dovoljenj in javnem naročanju na posamezne projekte in kako to vpliva na dokončanje omrežja TEN-T, prav tako tudi drugi vplivi na omrežje. Navedenih je bilo več sklicev na rezultate dokončanja omrežja TEN-E in prednostno obravnavanje nadzora nad državno pomočjo<sup>18</sup>. Dodani so bili posebni odstavki, v katerih so bile opisane izkušnje držav članic, vključno z ukrepi, ki so jih sprejele za racionalizacijo svojih postopkov. Vsi ti elementi so okrepili razčlenjenost analize;
- rezultati odprtega javnega posvetovanja in drugih posvetovanj z zainteresiranimi stranmi so bili predstavljeni veliko podrobneje. V poglavje 7 je bil dodan poseben razdelek s primerjavo možnosti politike;
- izvedena je bila analiza občutljivosti, predstavljena v ustreznih razdelkih ocene učinka.

Ocenjene možnosti politike vključujejo svežnje ukrepov politik, ki obravnavajo posebne cilje, predvsem pa glavne ugotovljene vire težav:

- več faz in organov, povezanih s postopki izdajanja dovoljenj;
- odsotnost ali neizvajanje rokov;
- različni postopki javnega naročanja pri čezmejnih projektih TEN-T;
- izzivi glede usklajevanja pri izvajanju čezmejnih projektov in
- zaznane negotovosti v zvezi s postopki nadzora nad državno pomočjo.

Na podlagi analize je bil oblikovan jasn sklep, da ni na vseh področjih nujna enaka raven ambicije in da bi bil primeren postopen pristop.

Situacija v zvezi s postopki izdajanja dovoljenj se med državami članicami razlikuje, na ravni Unije pa še ni bil sprejet usklajen pristop. Da bi se zagotovila čezmejna uskladitev postopkov ter omogočilo bolj usklajeno, uspešno in učinkovito izvajanje projektov, je potrebno posredovanje na višji ravni.

V zadnjih nekaj letih se je začel za javno naročanje uporabljati posodobljen okvir<sup>19</sup>. Vendar še vedno obstaja vrzel na področju čezmejnega javnega naročanja in projektov, ki jih skupaj

<sup>18</sup> Projekti, podprti z Evropskim skladom za strateške naložbe, v skladu z Uredbo (EU) 2017/2396 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. decembra 2017 o spremembi uredb (EU) št. 1316/2013 in (EU) 2015/1017 v zvezi s podaljšanjem obstoja Evropskega sklada za strateške naložbe ter uvedbo tehničnih izboljšav za ta sklad in Evropsko svetovalno vozlišče za naložbe (UL L 345, 27.12.2017, str. 34–52).

<sup>19</sup> Zlasti Direktiva 2014/25/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2014 o javnem naročanju naročnikov, ki opravljajo dejavnosti v vodnem, energetske in prometnem sektorju ter sektorju poštnih storitev, ter o razveljavitvi Direktive 2004/17/ES (UL L 94, 28.3.2014, str. 243) ter Direktiva 2014/24/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2014 o javnem naročanju in razveljavitvi Direktive 2004/18/ES (UL L 94, 28.3.2014, str. 65)..

razvijeta dve državi članici ali več. Posredovanje je na tem področju usmerjeno le v to specifično vrzel.

Z na novo sprejetimi pojasnili v zvezi z nadzorom nad državno pomočjo je bila v vsakem primeru že odpravljena večina negotovosti, ki je domnevno lahko ovirala razvoj projektov v preteklosti. V primeru zapletenega projekta z naprednimi finančnimi strukturami se zdi kljub temu nujno izboljšati kakovost obveščanja, tudi z boljšim sodelovanjem med službami Komisije, organi držav članic ter pravno in poslovno skupnostjo. V skladu s kodeksom dobre prakse za izvajanje postopkov nadzora nad državno pomočjo se lahko prednostno obravnavajo projekti v skupnem interesu v zvezi z jedrnim omrežjem TEN-T, in sicer na podlagi časovnega razporeda, o katerem so se dogovorile države članice in Komisija ter v katerem so jasno določeni mejniki in informacije, ki jih morajo predložiti države članice. Tako bodo lahko postopki Komisije potekali nemoteno, kar bo omogočilo hitrejše sprejemanje odločitev.

Možnosti politike temeljijo na višjih ravneh posredovanja, ambicij in pričakovanega „kumulativnega“ učinka:

- možnost politike 1: minimalna sprememba obstoječih instrumentov in razvoj mehkega prava ter spremljevalnih ukrepov;
- možnost politike 2: omejeni zavezujoči ukrepi, ki jih je treba decentralizirati in izvajati na nacionalni ravni;
- možnost politike 3: okvir EU za odobritev projektov jedrnega omrežja TEN-T, ki se uporablja na nacionalni ravni (možnost politike 3a) ali ravni EU (možnost politike 3b).

Na podlagi ocene učinka je bila priporočena možnost politike 2 in pobuda upošteva to priporočilo.

#### **4. PRORAČUNSKE POSLEDICE**

Predlog ne pomeni dodatnega stroška za proračun Unije.

#### **5. DRUGI ELEMENTI**

##### **• Načrti za izvedbo ter ureditev spremljanja, ocenjevanja in poročanja**

Poročilo o oceni učinka navaja nabor kazalnikov, s katerimi naj se spremlja uspešnost in učinkovitost ukrepov, sprejetih za doseganje glavnih ciljev politike:

- zmanjšanje tveganja zamud, s katerimi se spopadajo posamezni projekti TEN-T:
  - napredek pri vzpostavljanju omrežja TEN-T v smislu skladnosti s standardi in zahtevami;
  - napredek pri naložbah, ki jih podpira EU, v prometno infrastrukturo TEN-T, izmerjen glede na število projektov Instrumenta za povezovanje Evrope (ali projektov, ki jih podpira njegov naslednik), izvedenih v roku in/ali brez zamud zaradi težav pri izdajanju dovoljenj/javnem naročanju;
- povečanje pravne varnosti za nosilce projektov in s tem pritegnitev več zasebnih vlagateljev v prometno infrastrukturo:
  - povečanje števila infrastrukturnih projektov TEN-T, financiranih s finančnimi instrumenti, ki jih podpira EU (npr. EFSF in njegovi nasledniki).

Spremljanje bo temeljilo na obstoječih ukrepih za spremljanje vzpostavljanja samega omrežja TEN-T. Zato se bo pri tem, kolikor je mogoče, uporabljal obstoječi okvir, in sicer na enostaven in pregleden način, da bi se zainteresiranim stranem zagotovil enostaven dostop. Namen ni vzpostaviti zapleten sistem novih kazalnikov uspešnosti.

- Natančnejša pojasnitev posameznih določb predloga

Naslov uredbe obravnava področje uporabe in cilje akta, katerega namen je olajšati dokončanje vseevropskega prometnega omrežja.

#### Člen 1 – vsebina in področje uporabe

Ta člen uvaja vsebino in cilje uredbe, tj. uspešno in pravočasno dokončati omrežje TEN-T v celotni Uniji, tako da se zmanjša tveganje zamud ter poveča raven varnosti za nosilce projektov in vlagatelje glede dolžine postopkov, ki se uporabljajo. Drug cilj je olajšati sodelovanje zasebnih vlagateljev in zagotoviti večjo jasnost pri javnih posvetovanjih.

#### Člen 3 – „prednostni status“ projektov v skupnem interesu

Nekatere države članice v svojih nacionalnih pravnih okvirih odobrijo hitre postopke in posebno racionalizirano obravnavo za nekatere kategorije projektov na podlagi njihovega pomena za razvoj države ali zaradi drugih razlogov. Da bi se dosegli cilji dokončanja omrežja TEN-T, ki so se jim države članice zavezale, ko je Svet sprejel uredbo, v kateri so opredeljeni to omrežje in zavezujoči roki za njegovo dokončanje, bi se morala podobna prednostna obravnavo uporabljati tudi za projekte Unije v skupnem interesu.

#### Členi od 4 do 6 – združitev postopkov izdajanja dovoljenj

Cilj tega člena je združiti različne postopke izdajanja dovoljenj za projekte TEN-T v skupnem interesu. V členu 4 je določeno, da mora projekte TEN-T odobriti enotni organ, ki upravlja celotni postopek in prevzame odgovornost zanj ter opravlja vlogo točke „vse na enem mestu“ za nosilce projektov in druge vlagatelje. Člen 5 vsebuje določitev in vlogo tega organa. V členu 6 so opredeljeni postopkovni koraki do izdaje celovite odločbe, s katero se vlagatelju odobri izvedba projekta.

#### Člen 7 – usklajevanje čezmejnih postopkov izdajanja dovoljenj

V tem členu je naveden pomen čezmejnega usklajevanja postopkov izdajanja dovoljenj in se krepi vloga evropskih koordinatorjev pri spremljanju teh postopkov.

#### Člen 8 – javno naročanje pri čezmejnih projektih v skupnem interesu

V tem členu je določena uporaba le enega pravnega okvira za javno naročanje pri čezmejnih projektih. Če ni drugače določeno z medvladnim sporazumom, bodo skupni subjekti, ki razvijajo te projekte, pri izvajanju projekta oddajali javna naročila gradenj in storitev na podlagi enotne nacionalne zakonodaje.

#### Člen 9 – tehnična pomoč

Obstoječe sheme tehnične pomoči na podlagi zakonodaje Unije bodo dostopne projektom v skupnem interesu, ki jih zadeva ta pobuda, v skladu z razpoložljivostjo virov, ki jih upravljajo zadevne službe.

## Predlog

**UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA****o racionalizaciji ukrepov za pospešitev realizacije vseevropskega prometnega omrežja**

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 172 Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora,<sup>20</sup>

ob upoštevanju mnenja Odbora regij,<sup>21</sup>

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Uredba (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>22</sup> določa skupni okvir za vzpostavitev najsodobnejših interoperabilnih omrežij za razvoj notranjega trga. Vseevropska prometna omrežja (TEN-T) imajo dvoplastno strukturo: celovito omrežje zagotavlja povezanost vseh regij Unije, jedrno omrežje pa sestavljajo tisti elementi omrežja, ki so strateško najpomembnejši za Unijo. V Uredbi (EU) št. 1315/2013 so določeni zavezujoči cilji glede dokončanja, in sicer je treba jedrno omrežje dokončati do leta 2030, celovito omrežje pa do leta 2050.
- (2) Ne glede na nujnost in zavezujoče roke so izkušnje pokazale, da se veliko naložb, katerih cilj je dokončati omrežje TEN-T, srečuje z zapletenimi postopki izdajanja dovoljenj, postopki čezmejnega javnega naročanja in drugimi postopki. To ogroža pravočasno izvedbo projektov ter v številnih primerih povzroči velike zamude in zvišanje stroškov. Da bi se obravnavala ta vprašanja in omogočilo usklajeno dokončanje omrežja TEN-T, je na ravni Unije potrebno usklajeno ukrepanje.
- (3) Pravni okviri številnih držav članic zagotavljajo prednostno obravnavo nekaterih kategorij projektov na podlagi njihovega strateškega pomena za gospodarstvo. Za prednostno obravnavo so značilni krajši roki, hkratno izvajanje postopkov ali omejeni časovni okviri za pritožbe, pri čemer se zagotavlja tudi doseganje ciljev drugih horizontalnih politik. Kadar tak okvir obstaja znotraj nacionalnega pravnega okvira, bi se moral samodejno uporabljati za projekte Unije, ki so v skladu z Uredbo (EU) št. 1315/2013 priznani kot projekti v skupnem interesu.
- (4) Kadar obveznost opravljanja presoj v zvezi z okoljskimi vprašanji projektov jedrnega omrežja izhaja hkrati iz Direktive 2011/92/EU, kakor je bila spremenjena z

<sup>20</sup> UL C , , str. .

<sup>21</sup> UL C , , str. .

<sup>22</sup> Uredba (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja in razveljavitvi Sklepa št. 661/2010/EU (UL L 348, 20.12.2013, str. 1).

Direktivo 2014/52/EU, ter iz druge zakonodaje Unije, na primer Direktive 92/43/EGS, Direktive 2009/147/ES, Direktive 2000/60/ES, Direktive 2008/98/ES, Direktive 2010/75/EU, Direktive 2012/18/EU in Direktive 2011/42/ES, bi morale države članice zagotoviti skupni postopek, ki izpolnjuje zahteve navedenih direktiv, da bi se izboljšala učinkovitost okoljskih presoj in racionaliziral postopek sprejemanja odločitev.

- (5) Projekti jedrnega omrežja bi morali biti podprti s povezanimi postopki izdajanja dovoljenj, da bi se omogočalo jasno upravljanje celotnega postopka, vlagateljem pa zagotovila točka „vse na enem mestu“. Države članice bi morale v skladu s svojimi nacionalnimi pravnimi okviri in upravnimi strukturami določiti pristojni organ.
- (6) Z vzpostavitvijo enotnega pristojnega organa na nacionalni ravni, ki bi združeval vse postopke izdajanja dovoljenj (točka „vse na enem mestu“), bi se morala zmanjšati zapletenost, izboljšati učinkovitost in povečati preglednost postopkov. Izboljšati bi se moralo tudi sodelovanje med državami članicami, kjer je to ustrezno. Postopki bi morali spodbujati resnično sodelovanje med vlagatelji in enotnim pristojnim organom ter bi torej morali omogočati določitev obsega v fazi postopka izdajanja dovoljenj pred oddajo vloge. To določitev obsega bi bilo treba vključiti v podrobno predlogo vloge in jo izvesti v skladu s postopkom iz člena 5(2) Direktive 2011/92/EU, kakor je bila spremenjena z Direktivo 2014/52/EU.
- (7) Postopek iz te uredbe ne bi smel posegati v izpolnjevanje zahtev, ki jih določata mednarodno pravo in pravo Unije, vključno z določbami za varstvo okolja in zdravja ljudi.
- (8) Glede na nujnost dokončanja jedrnega omrežja TEN-T bi bilo treba skupaj s poenostavitvijo postopkov izdajanja dovoljenj določiti rok, v katerem bi morali zadevni pristojni organi izdati celovito odločbo glede izgradnje projekta. Ta časovna omejitev bi morala spodbujati učinkovitejšo obravnavo postopkov ter nikakor ne bi smela nižati visokih standardov Unije za varovanje okolja in udeležbo javnosti.
- (9) Države članice bi si morale prizadevati za najučinkovitejšo možno obravnavo pritožb zoper materialno ali postopkovno zakonitost celovite odločbe.
- (10) Čezmejni infrastrukturni projekti TEN-T se spopadajo s posebnimi izzivi v zvezi z usklajevanjem postopkov izdajanja dovoljenj. Evropske koordinatorje bi bilo treba pooblastiti za spremljanje teh postopkov ter olajšanje njihovega usklajevanja in dokončanja.
- (11) Javno naročanje pri čezmejnih projektih v skupnem interesu bi bilo treba izvajati v skladu s Pogodbo in direktivama 2014/25/EU in/ali 2014/24/EU. Da bi se zagotovilo uspešno dokončanje čezmejnih projektov jedrnega omrežja v skupnem interesu, bi morale javno naročanje, ki ga izvaja skupni subjekt, temeljiti na enotni nacionalni zakonodaji. Z odstopanjem od zakonodaje Unije na področju javnega naročanja bi se načeloma morala uporabljati nacionalna pravila države članice, v kateri je registriran sedež skupnega subjekta. Še vedno bi moralo biti mogoče, da se veljavna zakonodaja določi v medvladnem sporazumu.
- (12) Komisija ni sistematično vključena v odobritev posameznih projektov, vendar je treba določene vidike priprave projekta v nekaterih primerih odobriti na ravni Unije. Kadar je Komisija vključena v postopke, prednostno obravnava projekte Unije v skupnem interesu in nosilcem projektov zagotovi pravno varnost. V nekaterih primerih je morda treba odobriti državno pomoč. V skladu s kodeksom dobrih praks za izvajanje postopkov nadzora nad državno pomočjo lahko države članice Komisijo pozovejo, naj

projekte v skupnem interesu v zvezi z jedrnim omrežjem TEN-T, ki jih štejejo za prednostne, obravnava ob uporabi bolj predvidljivih rokov v skladu s pristopom na podlagi portfelja primera ali v skladu z medsebojno dogovorjenim načrtovanjem.

- (13) Izvajanje infrastrukturnih projektov v zvezi z jedrnim omrežjem TEN-T bi bilo treba podpreti tudi s smernicami Komisije, ki bolje pojasnjujejo izvajanje nekaterih vrst projektov ob upoštevanju pravnega reda Unije. V Akcijskem načrtu za naravo, ljudi in gospodarstvo<sup>23</sup> so predvidene take smernice, da bi se bolje pojasnilo izvajanje direktiv o pticah in habitatih. Projektom v skupnem interesu bi bilo treba zagotoviti neposredno podporo v zvezi z javnim naročanjem, da bi se zagotovila čim bolj smotrna poraba javnih sredstev<sup>24</sup>. V okviru mehanizmov, razvitih za večletni finančni okvir za obdobje 2021–2027, bi bilo treba dati na voljo tudi ustrezno tehnično pomoč, da bi se zagotovila finančna podpora za projekte TEN-T v skupnem interesu.
- (14) Ker države članice ciljev te uredbe ne morejo zadovoljivo doseči in ker se ti cilji zaradi potrebe po njihovem usklajevanju lažje doseže na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti, kot je določeno v navedenem členu, ta uredba ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenih ciljev.
- (15) Zaradi pravne varnosti se za upravne postopke, ki so se začeli pred začetkom veljavnosti te uredbe, ne bi smele uporabljati določbe iz te uredbe –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

## **POGLAVJE I SPLOŠNE DOLOČBE**

### *Člen 1*

#### ***Vsebina in področje uporabe***

V tej uredbi so določene zahteve glede upravnih postopkov, ki jih pristojni organi držav članic upoštevajo pri odobritvi in izvajanju vseh projektov v skupnem interesu v zvezi z jedrnim vseevropskim prometnim omrežjem.

### *Člen 2*

#### ***Opredelitev pojmov***

Za namene te uredbe se uporabljajo opredelitve pojmov iz Uredbe (EU) št. 1315/2013. Uporabljajo se tudi naslednje opredelitve pojmov:

- (a) „celovita odločba“ pomeni odločbo ali niz odločb organa ali organov države članice, razen sodnih odločb, na podlagi katerih se nosilcu projekta dovoli gradnja prometne infrastrukture, potrebna za dokončanje projekta, brez poseganja v morebitno odločbo v upravnem pritožbenem postopku;
- (b) „postopki izdajanja dovoljenj“ pomenijo vsak postopek, ki ga morajo upoštevati organi države članice, ali korak, ki ga morajo sprejeti, v skladu s pravom Unije ali nacionalnim pravom, preden lahko nosilec projekta izvede projekt;

---

<sup>23</sup> COM(2017) 198 final.

<sup>24</sup> COM(2017) 573 final.

- (c) „nosilec projekta“ pomeni vložnika za odobritev zasebnega projekta ali javni organ, ki da pobudo za projekt;
- (d) „enotni pristojni organ“ pomeni organ, ki ga država članica določi za odgovornega za izvajanje nalog iz te uredbe;
- (e) „čezmejni projekt v skupnem interesu“ pomeni projekt v skupnem interesu v skladu s členom 7 Uredbe (EU) št. 1315/2013, ki se nanaša na čezmejni odsek, kot je opredeljen v členu 3(m) navedene uredbe, ki ga izvaja skupni subjekt.

## **POGLAVJE II – IZDAJANJE DOVOLJENJ**

### *Člen 3*

#### ***„Prednostni status“ projektov v skupnem interesu***

1. Vsak projekt v skupnem interesu v zvezi z jedrnim omrežjem TEN-T se odobri na podlagi integriranega postopka izdajanja dovoljenj, ki ga upravlja enotni pristojni organ, ki ga vsaka država članica določi v skladu s členoma 5 in 6.
2. Če prednostni status obstaja v okviru nacionalnega prava, se projektom v skupnem interesu dodeli status največjega možnega nacionalnega pomena, pri čemer se kot taki obravnavajo v postopkih izdajanja dovoljenj, kadar za področje ustrezne vrste prometne infrastrukture to določa nacionalna zakonodaja, v skladu z načinom, ki ga določa ta zakonodaja.
3. Za zagotovitev učinkovitih upravnih postopkov, povezanih s projekti v skupnem interesu, nosilci projektov in vsi zadevni organi tem projektom zagotovijo najhitrejšo obravnavo, ki je pravno mogoča, tudi v zvezi z dodeljenimi viri.

### *Člen 4*

#### ***Združitev postopkov izdajanja dovoljenj***

1. Da bi se upoštevali roki iz člena 6 in zmanjšalo upravno breme, povezano z dokončanjem projektov v skupnem interesu, se vsi upravni postopki na podlagi prava, ki se uporablja, tj. nacionalnega prava in prava Unije, združijo in izda se le ena celovita odločba.
2. V primeru projektov v skupnem interesu, za katere obveznost izvajanja presoj vplivov na okolje hkrati izhaja iz Direktive 2011/92/EU Evropskega parlamenta in Sveta ter drugega prava Unije, države članice zagotovijo razpoložljivost skupnih postopkov v smislu člena 2(3) Direktive 2011/92/EU.

### *Člen 5*

#### ***Enotni pristojni organ za izdajanje dovoljenj***

1. Vsaka država članica do ... (*UP: prosimo, vstavite datum eno leto po začetku veljavnosti te uredbe*) določi enotni pristojni organ, odgovoren za olajšanje postopka izdajanja dovoljenj, tudi za izdajo celovite odločbe.

2. Odgovornost enotnega pristojnega organa iz odstavka 1 in/ali z njo povezane naloge v zvezi s posameznim projektom v skupnem interesu ali posebno kategorijo projektov v skupnem interesu se lahko prenesejo na oziroma jih lahko izvede drug organ na ustrezni upravni ravni, in sicer pod naslednjimi pogoji:
    - (a) za posamezni projekt v skupnem interesu je odgovoren le en organ;
    - (b) med postopkom za izdajo celovite odločbe v zvezi z danim projektom v skupnem interesu je organ edina kontaktna točka nosilca projekta in
    - (c) organ usklajuje predložitev vseh zadevnih dokumentov in informacij.

Enotni pristojni organ lahko sam določi roke, brez poseganja v roke, določene v skladu s členom 6.
  3. Enotni pristojni organ izda celovito odločbo v roku iz člena 6. Pri tem upošteva skupne postopke.
- Celovita odločba, ki jo izda enotni pristojni organ, je edina pravno zavezujoča odločba, izdana na podlagi predpisanega postopka izdajanja dovoljenj. Kadar projekt zadeva druge organe, lahko ti v skladu z nacionalno zakonodajo predložijo svoje mnenje kot prispevek k postopku. Enotni pristojni organ to mnenje upošteva.
4. Enotni pristojni organ ob izdaji celovite odločbe zagotovi izpolnjevanje zadevnih zahtev v skladu z nacionalnim pravom in pravom Unije ter svojo odločbo ustrezno utemelji.
  5. Če je treba v zvezi s projektom v skupnem interesu izdati odločbe v dveh ali več državah članicah, zadevni pristojni organi sprejmejo vse zadevne ukrepe za uspešno in učinkovito medsebojno sodelovanje in usklajevanje. Brez poseganja v obveznosti, ki izhajajo iz prava Unije ali mednarodnega prava, ki se uporablja, si države članice prizadevajo vzpostaviti skupne postopke, zlasti v zvezi s presojo okoljskih vplivov.

## *Člen 6*

### ***Trajanje in izvedba postopka izdajanja dovoljenj***

1. Postopek izdajanja dovoljenj vključuje fazo pred oddajo vloge ter fazo, v kateri enotni pristojni organ oceni vlogo in izda odločbo.
2. Faza pred oddajo vloge, ki obsega obdobje od začetka postopka izdajanja dovoljenj do oddaje popolne vloge enotnemu pristojnemu organu, načeloma ni daljša od dveh let.
  3. Pred začetkom postopka izdajanja dovoljenj nosilec projekta o projektu pisno obvesti enotni pristojni organ zadevnih držav članic, pri čemer projekt podrobno opiše. Enotni pristojni organ najpozneje dva meseca po prejemu navedenega obvestila to obvestilo v pisni obliki sprejme ali zavrne, če meni, da projekt še ni zrel za začetek postopka izdajanja dovoljenj. Če enotni pristojni organ obvestilo zavrne, svojo odločitev utemelji. Za datum začetka postopka izdajanja dovoljenj šteje datum, ko pristojni organ potrdi, da je sprejel obvestilo. Če projekt zadeva dve ali več držav članic, za datum začetka postopka izdajanja dovoljenj šteje datum, ko je zadevni pristojni organ sprejel zadnje obvestilo.

4. Enotni pristojni organ v tesnem sodelovanju z nosilcem projekta in drugimi zadevnimi organi ter ob upoštevanju informacij, ki jih je nosilec projekta predložil v obvestilu iz odstavka 3, v treh mesecih od začetka postopka izdajanja dovoljenj pripravi in nosilcu projekta posreduje podrobno predlogo vloge, ki vključuje:
  - (a) stvarni obseg in raven podrobnosti informacij, ki jih nosilec projekta predloži v okviru vloge za celovito odločbo;
  - (b) časovni razpored postopka izdajanja dovoljenj, v katerem so opredeljeni vsaj:
    - (i) odločbe in mnenja, ki jih je treba pridobiti;
    - (ii) organi, zainteresirane strani in javnost, ki jih postopek verjetno zadeva;
    - (iii) posamezne faze postopka in njihovo trajanje;
    - (iv) ključni mejniki, ki jih je treba doseči, in njihovi roki glede na celovito odločbo, ki jo je treba izdati;
    - (v) sredstva, ki jih nameravajo za ta postopek uporabiti organi, in morebitna dodatna sredstva, ki bodo potrebna.
5. Za zagotovitev popolnosti in zadostne kakovosti vloge nosilec projekta med postopkom pred oddajo vloge čim prej zaprosi za mnenje enotnega pristojnega organa o vlogi. Za namene upoštevanja rokov in skladnosti s podrobno predlogo vloge iz odstavka 4 nosilec projekta v celoti sodeluje z enotnim pristojnim organom.
6. Nosilec projekta na podlagi podrobne predloge vloge odda vlogo v 21 mesecih od prejete te podrobne predloge vloge. Po izteku tega obdobja se podrobna predloga vloge ne šteje več za veljavno, razen če se enotni pristojni organ na podlagi utemeljene zahteve nosilca projekta ne odloči, da bo to obdobje podaljšal.
7. Pristojni organ najpozneje v dveh mesecih od datuma oddaje popolne vloge s pisnim obvestilom, ki ga pošlje nosilcu projekta, potrdi popolnost vloge. Vloga, ki jo je oddal nosilec projekta, se šteje za popolno, razen če pristojni organ v dveh mesecih od datuma oddaje od nosilca projekta ne zahteva, naj predloži manjkajoče informacije. Ta zahteva je z vidika stvarnega obsega in ravni podrobnosti omejena na elemente, opredeljene v podrobni predlogi vloge. Vsaka dodatna zahteva za informacije je upravičena le v primeru izrednih in nepredvidenih novih okoliščin, enotni pristojni organ pa jo ustrezno utemelji.
8. Enotni pristojni organ v enem letu od datuma oddaje popolne vloge oceni vlogo in izda celovito odločbo v skladu z odstavkom 7. Države članice lahko po potrebi določijo zgodnejši rok.
9. Roki iz zgornjih določb ne posegajo v obveznosti iz pravnih aktov Unije in mednarodnih pravnih aktov niti v upravne pritožbene postopke in pravna sredstva pred sodišči.

## *Člen 7*

### ***Usklajevanje čezmejnih postopkov izdajanja dovoljenj***

1. Pri projektih, ki vključujejo dve ali več držav članic, pristojni organi zadevnih držav članic uskladijo svoje roke in se dogovorijo o skupnem časovnem razporedu.

2. Evropski koordinator iz člena 45 Uredbe (EU)<sup>2</sup> št. 1315/2013 je pooblaščen za tesno spremljanje postopka izdajanja dovoljenj za čezmejne projekte v skupnem interesu in olajševanje stikov med vpletenimi pristojnimi organi.
3. Brez poseganja v obveznost spoštovanja rokov iz te uredbe pristojni organ v primeru neizpolnjevanja roka za izdajo celovite odločbe nemudoma obvesti zadevnega evropskega koordinatorja o ukrepih, ki so bili ali bodo sprejeti za izvedbo postopka izdajanja dovoljenj s čim manjšo zamudo. Evropski koordinator lahko od pristojnega organa zahteva redno poročanje o doseženem napredku.

### **POGLAVJE III JAVNO NAROČANJE**

#### *Člen 8*

#### ***Javno naročanje pri čezmejnih projektih v skupnem interesu***

1. Javno naročanje pri čezmejnih projektih v skupnem interesu se izvaja v skladu s Pogodbo ter direktivama 2014/25/EU in/ali 2014/24/EU.
2. Če postopke javnega naročanja izvaja skupni subjekt, ki ga ustanovijo sodelujoče države članice, ta subjekt uporablja nacionalne določbe ene od zadevnih držav članic, pri čemer se te določbe z odstopanjem od navedenih direktiv določijo v skladu s členom 57(5)(a) Direktive 2014/25/EU Evropskega parlamenta in Sveta oziroma členom 39(5)(a) Direktive 2014/24/EU Evropskega parlamenta in Sveta, razen če ni v sporazumu med državami članicami drugače določeno. V tem sporazumu je v vsakem primeru določena uporaba ene nacionalne zakonodaje, kadar postopke javnega naročanja izvaja skupni subjekt.

### **POGLAVJE IV TEHNIČNA POMOČ**

#### *Člen 9*

#### ***Tehnična pomoč***

Na zahtevo nosilca projekta ali države članice, v skladu z zadevnimi programi Unije za financiranje in brez poseganja v večletni finančni okvir, Unija zagotovi tehnično pomoč za izvajanje te uredbe in olajšanje izvajanja projektov v skupnem interesu.

### **POGLAVJE V KONČNE DOLOČBE**

#### *Člen 10*

#### ***Prehodne določbe***

Ta uredba se ne uporablja za upravne postopke, ki so se začeli pred datumom začetka njene veljavnosti.

#### *Člen 11*

#### ***Začetek veljavnosti***

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju,

*Za Evropski parlament*  
*Predsednik*

*Za Svet*  
*Predsednik*