



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2018.5.17.
COM(2018) 277 final

2018/0138 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

**a transzeurópai közlekedési hálózat megvalósításának előmozdítását célzó egyszerűsítési
intézkedésekről**

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

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

• A javaslat indokai és céljai

A technológiai változás a társadalom és a gazdaság minden részére rányomja bélyegét, átformálva az uniós polgárok életét. A közlekedés sem kivétel ez alól. Az új technológiák gyökeresen átalakítják a mobilitás területét. E körülmények között az EU-nak és iparágainak meg kell felelniük a kihívásnak, hogy globális vezető szerepre tegyenek szert az innováció, a digitalizáció és a szén-dioxid-mentesítés terén. A Bizottság ezért egy átfogó megközelítést fogadott el három „Európa mozgásban” mobilitási csomag formájában annak biztosítására, hogy az EU mobilitási szakpolitikái tükrözzék e politikai prioritásokat.

Az alacsony kibocsátású mobilitás európai stratégiája nyomán a Bizottság két mobilitási csomagot fogadott el 2017 májusában és novemberében. E csomagok egy eredményközpontú programot határoznak meg az alacsony kibocsátású mobilitás stratégiájának végrehajtására és a mindenkit megillető tiszta, versenyképes és összekapcsolt mobilitás felé való zökkenőmentes átmenet biztosítására. Az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak biztosítania kell e javaslatok gyors elfogadását.

A jelen kezdeményezés a harmadik „Európa mozgásban” csomag része, amely a 2017. szeptemberi új iparpolitikai stratégiát hajtja végre, és az Európa arra való képességének megteremtését célzó folyamat megvalósítására irányul, hogy a mobilitás modernizálása által kínált összes előnyt kiaknázhassa. Létfontosságú, hogy a holnap mobilitási rendszere biztonságos, tiszta és hatékony legyen minden uniós polgár számára. A cél az európai mobilitás biztonságosabbá és hozzáférhetőbbé, az európai ipar versenyképesebbé és az európai munkahelyek stabilabbá tétele, valamint a nagyobb tisztaság és az éghajlatváltozás elleni küzdelem követelményének való jobb megfelelés. Ez az uniós tagállamok és az érdekelt felek teljes elkötelezettségét fogja igényelni nem utolsósorban a közlekedési infrastruktúrába történő beruházások mértékének fokozása iránt.

A gazdasági növekedés ösztönzése és a reálgazdaságba történő beruházások mértékének növelése áll a Bizottság prioritásainak középpontjában. Az ezen átfogó célt a gyakorlatba átültető európai beruházási tervnek¹ három célkitűzése van: források mozgósítása a reálgazdaság céljaira, láthatóság és technikai segítségnyújtás biztosítása beruházási projektek számára, valamint a beruházások szabályozási keretének javítása.

A közlekedési infrastruktúrákba irányuló beruházások jelentős mértékben hozzájárulnak e célkitűzések eléréséhez. Konkrétan a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) törzshálózatának és törzshálózati folyosóinak befejezése várhatóan további 4500 milliárd EUR uniós GDP-t vagy e GDP 1,8%-át generálja majd, és 2030-ig 13 millió állásévet fog jelenteni². Becslések szerint a TEN-T törzshálózat befejezéséhez 2021 és 2030 között körülbelül 500 milliárd EUR, a TEN-T átfogó hálózatot és más közlekedési beruházásokat is figyelembe véve pedig körülbelül 1500 milliárd EUR beruházásra van szükség³.

¹ COM(2014) 903 final.

² Delivering TEN-T, Facts & Figures (A TEN-T megvalósítása, Tények és számok), https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/delivering_ten_t.pdf, September 2017

³ A tagállamoktól 2017 májusában kapott visszajelzések alapján. A törzshálózati folyosókkal kapcsolatos munkaterv az azokat alátámasztó tanulmányokkal együtt a következő linken érhető el: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/downloads_hu

A tapasztalatok azt mutatják, hogy a TEN-T törzshálózati projektek végrehajtására hatással vannak a bonyolult közigazgatási eljárások és a szabályozási bizonytalanság, ami a költségek növekedésével és késedelemmel járhat⁴.

A közelmúltban naprakésszé tett Christophersen-Bodewig-Secchi cselekvési terv⁵ – *Making the best use of new financial schemes for European transport infrastructure projects* (Az új finanszírozási rendszerek legjobb kihasználása az európai közlekedési infrastrukturális projektek érdekében) (2015) a TEN-T megvalósításának elősegítésére irányuló ajánlások egyikeként azonosította a hatósági engedélyek, az engedélyezési szabályok és egyéb szabályozási eljárások egyszerűsítését. E cselekvési tervet Bodewig és Secchi, a TEN-T európai koordinátorai, valamint a korábbi alelnök, H. Christophersen mutatták be.

A TEN-T eredményes megvalósítása elengedhetetlen az egységes piac működéséhez, a közlekedés digitalizációjához és a karbonszegény mobilitás felé való átmenethez⁶. Közelmúltbeli közleményében a Bizottság hangsúlyozta a magánberuházások mozgósításának szükségességét az Európa jövője szempontjából meghatározó ágazatokban⁷, illetve azokon a területeken, ahol a piac működése továbbra sem megfelelő⁸. A Bizottság azt is megismételte, hogy a határokon átnyúló és fenntartható közlekedés, valamint a TEN-T infrastruktúra elengedhetetlen az EU karbonszegény és erőforrás-hatékony gazdaság felé való elmozdulásához⁹.

Egy támogató szabályozási környezet megteremtése és hatékony eljárások bevezetése nem csak európai szinten jelent kihívást. Konkrétan a közlekedési miniszterek 2017. júniusi cagliari ülésén elfogadott nyilatkozatában a G7-ek szintén elismerték, hogy a szabályozás bonyolultsága befolyásolja az engedélyezési eljárások hatékonyságát. A nyilatkozat kiemelte az infrastrukturális projektek lakossági elfogadottsága növelésének, a hatékony közigazgatási

⁴ Ez a korábban azonosított 30 TEN-T kiemelt fontosságú projektekre is igaz. E projektek közül több befejezése is megtörtént, de néhány még mindig folyamatban van; a kiemelt fontosságú projektekkel kapcsolatos tapasztalatok alapján problémák merültek fel az engedélyezési eljárásokkal összefüggésben, ami több projekt (pl. a 17., a 18/30. és a 24. kiemelt fontosságú projekt) megvalósítására is hatást gyakorolt, Implementation of the Priority Projects (a kiemelt fontosságú projektek végrehajtása), 2012. november; Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság a tagállamoktól származó adatok alapján, https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/infrastructure/ten-t-policy/priority-projects/doc/pp_report_nov2012.pdf

⁵ A Bizottság korábbi alelnöke, H. Christophersen, professzor K. Bodewig, európai koordinátor, professzor C. Secchi, európai koordinátor, „Action Plan – Making the best use of new financial schemes for European transport infrastructure projects” („Cselekvési terv – Az új finanszírozási rendszerek legjobb kihasználása az európai közlekedési infrastrukturális projektek érdekében”) (a továbbiakban: CBS-jelentés), 2015. június, elérhető a következő linken: http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/doc/2015_06_03_cbs_action_plan_final.pdf; Progress Report of the Action Plan Making the best use of new financial schemes for European transport infrastructure projects (Eredményjelentés „Az új finanszírozási rendszerek legjobb kihasználása az európai közlekedési infrastrukturális projektek érdekében” című cselekvési tervről), 2018. január, https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/cbs2_report_final.pdf (a továbbiakban: CBS-eredményjelentés).

⁶ 2017. december 5-én elfogadott következtetéseiben a Tanács megerősítette erős elkötelezettségét a TEN-T megvalósítása iránt és e közlekedésbe történő beruházások mértékének növelésére és különösen az éghajlatváltozást illetően a globális célkitűzésekhez való hozzájárulásra irányuló szakpolitika folytatásának szükségességét. 15425/17 TRANS 541.

⁷ COM(2016) 359 final.

⁸ The Results and Efficiency of Railway Infrastructure Financing within the European Union (A vasúti infrastruktúra Európai Unió általi finanszírozásának eredményei és hatékonysága), az Európai Parlament számára készült tanulmány, 2015. október

⁹ COM(2016)501 final.

eljárások és a szabályozási környezet egyszerűsítésének fontosságát¹⁰. Az uniós tagállamok szintén erőfeszítéseket tettek az eljárások nemzeti szinten történő egyszerűsítésére¹¹.

A jelen kezdeményezés a TEN-T infrastrukturális projektek végrehajtása során felmerült késedelmek csökkentésére irányul. Az legfeljebb három éves határidőt biztosít a teljes engedélyezési folyamatra. A jelen kezdeményezés célja emellett, hogy különösen az engedélyezési, közbeszerzési és egyéb eljárásokat illetően egyértelműbbé tegye a projektgazdák által elvégzendő folyamatokat.

A jelen kezdeményezés védelemben részesíti a TEN-T infrastrukturális projektek végrehajtásával összefüggésben az igazságszolgáltatáshoz való jogot. Az nem érinti a közigazgatási fellebbezési eljárásokat és a bírósági vagy törvényszéki jogorvoslati lehetőségeket. A tagállamok előírhatnak azonban olyan különös eljárási szabályokat – mint például a visszaélészerűen vagy rosszhiszeműen előadott érv elfogadhatatlansága –, amelyek megfelelő mechanizmusok a bírósági eljárás hatékonyságának biztosításához. Mint azt az érdekelt felek kiemelték, a határokon átnyúló projektek különösen a különböző jogszabályok alkalmazásának szükségességéből eredően különös nehézségekkel néznek szembe a közbeszerzések lefolytatását illetően. Ez bonyolultabbá teszi a projekteket, és költségeket okoz. A jelen kezdeményezés célja, hogy a közös jogalany által végrehajtott határokon átnyúló projektek esetében lehetővé tegye egy egységes keret szisztematikus alkalmazását, kivéve, ha a részt vevő tagállamok másként döntenek. Ez összhangban áll „A növekedés és a kohézió előmozdítása az EU határregióiban” című közelmúltbeli közleményben¹² meghatározott célkitűzésekkel.

A beruházások mértékének növelése és a magas uniós hozzáadott értékkel rendelkező infrastruktúrába történő magántőke-bevonás mellett a várakozások szerint a jelen kezdeményezés nagyobb egyértelműséget fog biztosítani a polgárok és a civil társadalom számára a TEN-T projektek tervezésébe való bevonásuk átláthatósági keretrendszerének erősítésével.

A várható konkrét előnyök előreláthatóan a következők:

- Időmegtakarítás: az engedélyezési eljárások várhatóan legfeljebb három évig tartanak majd, ami jelentős javulást jelent a jelenlegi helyzethez képest.
- Felhasználói költségmegtakarítás: több mint 5 milliárd EUR felhasználói költségmegtakarítás.
- Beruházások: a TEN-T törzshálózatba történő teljes beruházás 84%-a 2025-öt megelőző évekre lesz előrehozva.
- A közlekedés külső hatásainak csökkentése: 700 millió EUR megtakarítás a szén-dioxid-kibocsátás, a zajcsökkentés, a légszennyezés, a torlódások és a balesetek számának csökkenése szempontjából. A szén-dioxid-kibocsátás a becslések szerint 2686 ezer tonnával csökken a 2018–2030 közötti időszakban.
- Adminisztratív költségek: nettó 150 millió EUR megtakarítás a projektgazdák és a hatóságok számára.

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

¹¹ A tervezési folyamat felgyorsítására irányuló német stratégia: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/innovationsforum-planungsbeschleunigung-abschlussbericht.pdf?__blob=publicationFile

¹² COM(2017) 534 final

- **Összhang a szabályozási terület jelenlegi rendelkezéseivel**

Jelenleg nem léteznek az engedélyezési és szabályozási eljárásokkal kapcsolatos különös rendelkezések a TEN-T területén. Léteznek azonban a transzeurópai energiahálózat (TEN-E) területén alkalmazandó hasonló rendelkezések¹³.

- **Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival**

A jelen kezdeményezés célkitűzései összhangban állnak a közlekedésre, az egységes piacra és más területekre vonatkozó releváns uniós szakpolitikákkal. A reálgazdaságba történő beruházás egyszerűsítésével a kezdeményezés hozzájárul a beruházások ösztönzéséhez és a munkahelyteremtéshez.

A TEN-T megvalósításának eredményeként mélyebb és méltányosabb belső piac fog kialakulni, mivel a TEN-T célja a tagállamok fizikai összekapcsolása, és az egyértelmű uniós hozzáadott értékkel rendelkezik a határokon átnyúló kapcsolatokra való összpontosítása miatt.

2. JOGALAP, SZUBSZIDIARITÁS ÉS ARÁNYOSSÁG

- **Jogalap**

E javaslat jogalapja az Európai Unió működéséről szóló szerződés 172. cikke.

- **Szubszidiaritás (nem kizárólagos hatáskör esetén)**

A TEN-T összehangolt fejlesztése annak érdekében, hogy támogatást nyújtson az egységes európai piac forgalmi áramlatai és az Unión belüli gazdasági, társadalmi és területi kohézió számára, uniós szintű fellépést igényel. Az engedélyezési eljárások nagymértékben eltérnek tagállamonként a szükséges engedélyek és beszerzendő határozatok száma szempontjából; ez megnehezíti a hálózat fejlesztésének szinkronizálását. A TEN-T hálózat nem képes egységes egészként megfelelően működni, és előnyeit sem képes uniós szinten nyújtani, amíg minden eleme el nem készül.

- **Arányosság**

A javaslat megfelel az arányosság elvének. Az Európai Unió működéséről szóló szerződés 170. cikkében a transzeurópai közlekedési hálózat területén meghatározott tevékenységi körbe esik.

Az e javaslatban megfogalmazott intézkedés kifejezetten a közlekedési infrastruktúra hálózatok európai dimenziójára korlátozódik.

Egy rendelet hatékony jogi eszköz lenne, mivel az elfogadásával közvetlenül alkalmazandóvá válna a tagállamok jogrendjében, és nem igényelne átültetési időszakot teljes joghatásának kifejtéséhez. Ez összhangban áll az irányelvek átültetéséből eredő különbségek megszüntetésének, valamint a projekt-előkészítési és engedélyezési eljárások javításának célkitűzésével.

¹³ Az Európai Parlament és a Tanács 347/2013/EU rendelete (2013. április 17.) a transzeurópai energiaipari infrastruktúrára vonatkozó iránymutatásokról és az 1364/2006/EK határozat hatályon kívül helyezéséről, valamint a 713/2009/EK, a 714/2009/EK és a 715/2009/EK rendelet módosításáról (HL L 115., 2013.4.25., 39. o.).

3. AZ ÉRDEKELT FELEKKEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓK ÉS A HATÁSVIZSGÁLATOK EREDMÉNYEI

- **Célravezető szabályozás és egyszerűsítés**

A TEN-T politika jelentős mértékben megerősödött 2013-ban a törzshálózat 2030-ra és az átfogó hálózat 2050-re történő létrehozásán alapuló holisztikus stratégiát meghatározó új rendelet elfogadásával. A TEN-T politika mindazonáltal már 25 éve létezik, és a jelenlegi TEN-T keretrendszer előkészítésekor már rendelkezésre álltak bizonyítékok az engedélyezési és egyéb szabályozási eljárásokban bekövetkező késedelmek fennállására és hatásaira vonatkozóan. Eredetileg is tervbe voltak véve a TEN-T keretrendszerre vonatkozó egyszerűsítési intézkedések, de azokat végül több tényező miatt is korainak tekintették. Az átalakított TEN-T keretrendszer ugyanis már több ambiciózus újítást is tartalmazott, többek között egy új finanszírozási eszköz, az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz létrehozásával összefüggésben.

Ennek eredményeként a transzeurópai energiaipari infrastruktúrára vonatkozó iránymutatásokról szóló, 2013. április 17-i 347/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelettel¹⁴ eltérően a jelenlegi 1315/2013/EU rendelet nem nyújt konkrét megoldásokat az engedélyezési eljárásokat illetően. Ezért a jelen kezdeményezés nem volt a REFIT program részeként kidolgozható; azt mindazonáltal inspirálták a TEN-E-vel kapcsolatban szerzett tapasztalatok.

- **Konzultáció, szakértői vélemények összegyűjtése és felhasználása**

A konzultációs tevékenységek a következőket foglalták magukban:

- (1) Egy 13 hetes nyilvános internetes konzultáció lefolytatására került sor 2017. augusztus 1. és 2017. november 9. között. Összesen 99 válasz érkezett, amelyek 94%-a 23 különböző tagállamból származott. A regionális, helyi vagy önkormányzati hatóságok (20%), a projektgazdák (19%) és az ipari, vállalkozói vagy ágazati szövetségek (20%) voltak a legnagyobb számban képviselt szervezeti kategóriák, szorosan utánuk a nemzeti kormányokkal (16%).
- (2) A kezdeményezés egyes területeiért felelős bizottsági szolgálatok közösen műhelytalálkozó-sorozatot szerveztek a közbeszerzés (2017. június 15.), az állami támogatások és finanszírozás (2017. szeptember 21.), valamint a környezeti hatásvizsgálatok és engedélyezés (2017. október 17.) témakörében.
- (3) A hatásvizsgálat keretében interjúk készültek az érdekelt felekkel 2017. december 6. és 2018. január 17. között.
- (4) Konzultációs tevékenységekre került sor az előzetes feltáró tanulmány részeként egy 12 hetes nyilvános konzultációval és célzott műhelytalálkozókkal együtt.
- (5) Egy visszajelzési mechanizmus beépítésére került sor a bevezető hatásvizsgálatba, amelyet 2017 júniusában tettek közzé a Bizottság honlapján.

¹⁴ Az Európai Parlament és a Tanács 347/2013/EU rendelete (2013. április 17.) a transzeurópai energiaipari infrastruktúrára vonatkozó iránymutatásokról és az 1364/2006/EK határozat hatályon kívül helyezéséről, valamint a 713/2009/EK, a 714/2009/EK és a 715/2009/EK rendelet módosításáról (HL L 115., 2013.4.25., 39–75. o.).

A kezdeményezés megvitatására miniszteri szinten is sor került két alkalommal a TEN-T fejlesztésével és finanszírozásával kapcsolatos egyéb kérdések mellett: a 2017. március 23-i szófiai regionális közlekedési beruházási konferencián és a 2017. szeptember 21-i tallinni informális közlekedési miniszteri tanácskozáson.

A válaszok összegzése és az eredmények felhasználása

Az összes releváns tagállami érdekelti csoport véleményét kikérték, és többségük – lehetőség szerint némi mennyiségi információval együtt – megosztotta véleményét a fennálló problémákról és a megfontolás alatt álló szakpolitikai intézkedésekről. A konzultáció azt mutatta, hogy a TEN-T projektek engedélyezési eljárásaival összefüggésben azonosított fő problémák egy projekt előkészítésének stratégiai szintjén megteendő lépésekhez kapcsolódnak, ideértve többek között a területrendezési engedélyek és az építési engedélyek megszerzését, valamint a környezeti hatásvizsgálatokat.

Különösen a projektgazdák, a magánszemélyek és ipari érdekcsoportok fejezték ki támogatásukat az eljárások egyetlen nemzeti szervezet keretében történő összevonása, az egyablakos ügyintézés mellett. A nemzeti és regionális kormányok tartózkodóbb véleményen voltak erről, ami kétoldalú interjúkon is megerősítést nyert.

Jelentős számú nemzeti és regionális kormány adott hangot az egyablakos ügyintézéssel kapcsolatos aggályainak. Észrevételeik egyedi minőségi elemzése azonban azt mutatja, hogy ez a látszólagos véleménykülönbség az esetek némelyikében abból a körülményből származik, hogy egyes országok már elvégezték az eljárások egyetlen szervezet keretében történő összevonását (ideértve a gyorsított eljárásokat is). E már fennálló nemzeti szervezetek az egyablakos ügyintézés megvalósításával kapcsolatos bevált gyakorlatnak tekinthetők.

A projektgazdák és a magánszemélyek szerint minden egyes egyablakos ügyintézési pontnak kibővített döntéshozatali kapacitással kellene rendelkeznie, amely az összes projektszintű hatásvizsgálatra, területrendezési engedélyre és építési engedélyre kiterjed. Másfelől a nemzeti és regionális kormányok véleményei eltértek egymástól az eljárások összevonásának mértékét és a hatósági szintet illetően. Jelentős számú nemzeti képviselő fejtette ki, hogy az egyablakos ügyintézési pontoknak csak koordinációs hatáskörökkel kellene rendelkezniük.

Elsősorban projektgazdák, magánszemélyek és ipari érdekcsoportok közül kikerülő válaszadók egyetértettek abban, hogy az engedélyezési folyamatnak nem szabad két évnél tovább tartania, és hogy ilyen határidő meghatározása elősegíthetné a túlzott késedelmek csökkentését. A helyi és regionális hatóságok, valamint egyes nemzeti kormányok tartózkodóbbak voltak e kérdésben.

Különösen a projektgazdák és az ipari csoportok a határokon átnyúló projektekre alkalmazandó közös uniós szintű szabálykészletet azonosították a közbeszerzési problémák orvoslásának leghatékonyabb eszközeként. A nemzeti hatóságok véleménye szerint egy ilyen szabálykészlet hatékonyabb lenne annak az uniós finanszírozású határokon átnyúló projektekre történő alkalmazása esetén.

A TEN-T projektek előkészítésének és az engedélyek megadásának elősegítését szolgáló intézkedések elfogadására rendelkezésre álló eszközök közül a konzultáció alapján a válaszadók általánosságban az engedélyezési eljárásokra és a TEN-T projektek előkészítésének egyéb elemeire vonatkozó rendeletet részesítették előnyben, amely közvetlenül alkalmazandó lenne a tagállamokban.

- **Szakértői vélemények összegyűjtése és felhasználása**

A kezdeményezést hosszú gondolkodási folyamat előzte meg, és az a cselekvésre irányuló politikai felhívásra ad választ. A problémák meghatározására többnyire a TEN-T megvalósításának irányításával kapcsolatban szerzett bizottsági tapasztalatok¹⁵, konzultációs tevékenységek és az alábbi külső tanulmányok alapján került sor:

- Study on permitting and facilitating the preparation of TEN-T core network projects (a TEN-T törzshálózati projektek engedélyezésére és előkészítésének elősegítésére vonatkozó tanulmány), Milieu et al., 2016. december¹⁶;
- Support study for an Impact Assessment on measures for the streamlining of TEN-T (a TEN-T egyszerűsítésére irányuló intézkedések hatásvizsgálatát támogató tanulmány), Panteia, PwC, M-FIVE, 2018. február¹⁷.

- **Hatásvizsgálat**

A kezdeményezést hatásvizsgálat kíséri. Az a Szabályozói Ellenőrzési Testülettől fenntartások mellett pozitív véleményt kapott. A testület ajánlásokat tett, amelyekben kiigazításokat és pontosításokat kért az alábbiak tekintetében:

- Több bizonyíték rendelkezésre bocsátása arra vonatkozóan, hogy a közbeszerzési és engedélyezési eljárások hogyan befolyásolják az építési késedelmeket. Több információ szolgáltatása az ágazatok és tagállamok közötti eltérő helyzetéről, valamint a TEN-E, az Európai Stratégiai Beruházási Alap és a tagállamokban a folyamatok egyszerűsítésére tett intézkedések kapcsán szerzett tapasztalatok ismertetése.
- Több információ rendelkezésre bocsátása az érdekelt felek, különösen a tagállamok és a polgárok alternatívákkal kapcsolatos álláspontjairól.
- A hatásvizsgálatot érzékenységi elemzéssel kell kiegészíteni az eredmények kiszámításával kapcsolatos hipotézisek magyarázata mellett, különös tekintettel annak mértékére, hogy az intézkedések mekkora segítséget nyújthatnak valójában a késedelmek elkerülésében.

E megjegyzések a hatásvizsgálati jelentés I. mellékletében foglaltak szerint figyelembevételre kerültek a felülvizsgált hatásvizsgálatban. A fent említett felvetésekre válaszul az alábbi módosításokra került sor:

- Nagyobb hangsúly helyeződött a példákra az engedélyezési folyamatokban és a közbeszerzésben bekövetkező késedelmek által az egyes projektekre gyakorolt hatások és annak szemléltetése érdekében, hogy mindez hogyan befolyásolja a TEN-T megvalósítását, valamint egyéb hálózati hatások megvilágítása érdekében. A hatásvizsgálat több hivatkozást tartalmaz a TEN-E megvalósításának eredményeire és az állami támogatások ellenőrzése szempontjából prioritásként való kezelésre¹⁸. A hatásvizsgálat külön pontokkal

¹⁵ Előrehaladási jelentés a TEN-T hálózat 2014-ben és 2015-ben történt megvalósításáról, 2017. február
¹⁶ https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/permitting_ten-t_final_report.pdf

¹⁷ A link a közzétételt követően áll majd rendelkezésre.

¹⁸ Az 1316/2013/EU és az (EU) 2015/1017 rendeletnek az Európai Stratégiai Beruházási Alap időbeli hatályának meghosszabbítása, továbbá az említett alapot és az Európai Beruházási Tanácsadó Platformot érintő technikai javítások bevezetése tekintetében történő módosításáról szóló, 2017. december 13-i (EU) 2017/2396 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek (HL L 345., 2017.12.27., 34–52. o.) megfelelően az Európai Stratégiai Beruházási Alap által támogatott projektek

egészült ki a tagállami tapasztalatok ismertetésére, ideértve a folyamataik egyszerűsítése céljából általuk megtett intézkedéseket is. Mindezen elemek részletesebbé tették az elemzést.

- A nyilvános és az érdekelt felekkel folytatott egyéb konzultációk eredményeinek bemutatására sokkal részletesebben került sor. A 7. fejezet a szakpolitikai lehetőségek összehasonlítására vonatkozó külön szakasszal egészült ki.
- Érzékenységi elemzés elvégzésére és annak a hatásvizsgálat vonatkozó szakaszaiban történő bemutatására került sor.

Az értékelt szakpolitikai lehetőségek olyan szakpolitikai intézkedéscsomagokból állnak, amelyek az egyes célkitűzésekre és ezeken belül is a problémák háttérében álló következő főbb okokra összpontosítanak:

- az engedélyezési eljárások több szakaszban és több hatóság közreműködésével zajlanak;
- határidők vagy azok érvényesítésének hiánya;
- eltérő közbeszerzési eljárások a határokon átnyúló TEN-T projektek esetében;
- a határokon átnyúló projektek megvalósításával kapcsolatos koordinációs kihívások; valamint
- az állami támogatások ellenőrzési eljárásaival kapcsolatban észlelt bizonytalanságok.

Az elemzés arra az egyértelmű eredményre vezetett, hogy nem szükséges minden területen azonos szintű célkitűzéseket megfogalmazni, és hogy a fokozatos megközelítés lenne megfelelő.

Az engedélyezési eljárásokat illetően a helyzet tagállamonként eltérő, és uniós szinten még nem került sor harmonizált megközelítés alkalmazására. Nagyobb mértékű beavatkozás szükséges az eljárások határokon átnyúló szinkronizálásához és a projektek összehangoltabb, eredményesebb és hatékonyabb végrehajtásának biztosításához.

A közbeszerzést illetően egy korszerűsített keret vált alkalmazandóvá az elmúlt néhány évben¹⁹. Mindazonáltal továbbra is hiányosság áll fenn a határokon átnyúló közbeszerzések és a két vagy több tagállam által közösen kidolgozott projektek területén. E területen a beavatkozás kizárólag e konkrét hiányosságot kezeli.

Az állami támogatások ellenőrzését illetően bizonyos újonnan elfogadott pontosítások nagyrészt már megszüntették a projektek kidolgozását a múltban állítólagosan akadályozó bizonytalanságot. Egy kifinomult pénzügyi struktúrájú összetett projekt esetében mindazonáltal szükségesnek tűnik a bejelentések minőségét a Bizottság szolgálatai, a tagállami hatóságok, valamint a jogi és üzleti közösség közötti jobb együttműködés útján is javítani. Az állami támogatások ellenőrzési eljárásainak lefolytatására alkalmazott bevált gyakorlatok kódexével összhangban prioritásként kezelhetők a TEN-T törzshálózatával kapcsolatos közös érdekű projektek a tagállamok és a Bizottság által kölcsönösen megállapított, a mérföldköveket és a tagállamok által szolgáltatandó információkat

¹⁹ Különösen a vízügyi, energiaipari, közlekedési és postai szolgáltatási ágazatban működő ajánlatkérők beszerzéseiről és a 2004/17/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2014. február 26-i 2014/25/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 94., 2014.3.28., 243. o.), valamint a közbeszerzésről és a 2004/18/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2014. február 26-i 2014/24/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 94., 2014.3.28., 65. o.).

egyértelműen meghatározó ütemterv alapján. Ez lehetővé fogja tenni az eljárások Bizottság előtti gördülékeny lefolytatását, gyorsabbá téve így módon a határozathozatalt.

Az egymást követő szakpolitikai lehetőségek egyre nagyobb beavatkozással, egyre nagyobb ambícióval, illetve egyre nagyobb várható „kumulatív” hatással jellemezhetők:

- 1. szakpolitikai lehetőség: minimális változtatás a jelenlegi eszközökön és puha jogi eszközök, valamint kísérő intézkedések kidolgozása.
- 2. szakpolitikai lehetőség: decentralizálandó és nemzeti szinten végrehajtandó, korlátozottan kötelező erejű intézkedés.
- 3. szakpolitikai lehetőség: a TEN-T törzshálózati projektek engedélyezésére vonatkozó és nemzeti szinten (3a. szakpolitikai lehetőség) vagy uniós szinten (3b. szakpolitikai lehetőség) alkalmazandó uniós keret.

A hatásvizsgálat a 2. szakpolitikai lehetőséget javasolta, és a kezdeményezés e javaslatot követi.

4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK

A javaslatnak nem lesz költségnövelő hatása az uniós költségvetésre.

5. EGYÉB ELEMEK

- **Végrehajtási tervek, valamint a nyomon követés, az értékelés és a jelentéstétel szabályai**

A hatásvizsgálati jelentés több olyan mutatót sorol fel, amelyeket a fő szakpolitikai célkitűzések elérése érdekében hozott intézkedések hatékonyságának és eredményességének nyomon követésére kell használni:

- A késedelmek egyes TEN-T projektek esetében fennálló kockázatának minimalizálása:
 - A TEN-T megvalósításának előmozdítása a szabványoknak és követelményeknek való megfelelés szempontjából.
 - Előrehaladás a TEN-T közlekedési infrastruktúrába történő uniós támogatású beruházások terén az időben megvalósított és/vagy engedélyezési/közbeszerzési problémák miatt késedelmet nem szenvedő CEF projektek (vagy a CEF utódja által támogatott projektek) számában mérve.
- A jogbiztonság növelése a projektgazdák számára, így vonzva több magánberuházót a közlekedési infrastruktúrához:
 - Az uniós támogatású pénzügyi eszközök (pl. ESBA és annak utódai) felhasználásával finanszírozott TEN-T infrastrukturális projektek számának növekedése.

A nyomon követés a TEN-T mint olyan megvalósításának nyomon követésére szolgáló jelenlegi intézkedésekre fog támaszkodni. Az ezért a lehető legnagyobb mértékben igénybe fogja venni a fennálló keretet, és egyszerű és átlátható módon egyszerűen hozzáférhetővé fogja tenni azt az érdeklődést tanúsító érdekelt felek számára. Nem cél új teljesítménymutatók összetett rendszerének létrehozása.

- A javaslat egyes rendelkezéseinek részletes magyarázata

A rendelet címe a transzeurópai közlekedési hálózat megvalósításának elősegítésére irányuló jogi aktus hatályát és célkitűzéseit tükrözi.

1. cikk – Tárgy és hatály

E cikk a rendelet tárgyát és célkitűzéseit mutatja be, amelyek a késedelmek kockázatának csökkentése és a projektgazdák, valamint a beruházók számára az alkalmazandó eljárások hosszát illetően a biztonság szintjének növelése révén a TEN-T Unió-szerte hatékony és időben történő megvalósítására irányulnak. Egy másik célkitűzés a magánberuházók bevonásának előmozdítása és a nyilvános konzultációkat illetően nagyobb egyértelműség biztosítása.

3. cikk – A közös érdekű projektek „elsőbbségi státusza”

Egyes tagállamok gyorsított eljárásokat és különleges egyszerűsített elbánást biztosítanak nemzeti jogi keretrendszerükben a projektek bizonyos kategóriáinak azoknak az ország fejlődése szempontjából betöltött jelentősége alapján vagy más okból. A TEN-T megvalósításával kapcsolatos célkitűzések elérése érdekében, amire a tagállamok kötelezettséget vállaltak a Tanácsban az e hálózatot és az annak megvalósítására vonatkozó kötelező határidőket meghatározó rendelet elfogadásával, hasonló előnyben kell részesíteni a közös érdekű uniós projekteket is.

4–6. cikk – Az engedélyezési eljárások összevonása

E cikk célja a közös érdekű TEN-T projektekre vonatkozó különböző engedélyezési eljárások összevonása. A 4. cikk értelmében a TEN-T projektek engedélyezését egyetlen hatóságnak kell elvégeznie, amely az eljárás egészének uraként lebonyolítja azt, és egyablakos ügyintézési pontként működik a projektgazdák és más beruházók tekintetében. Az 5. cikk e hatóság kijelölését és szerepét szabályozza. A 6. cikk meghatározza a beruházó számára a projekt megkezdését engedélyező átfogó határozathoz vezető eljárási lépéseket.

7. cikk – A határokon átnyúló engedélyezési eljárások koordinációja

E cikk megállapítja a határokon átnyúló engedélyezési eljárások koordinációjának fontosságát, és megerősíti az európai koordinátoroknak az engedélyezési eljárás nyomon követésében betöltött szerepét.

8. cikk – Közbeszerzés a határokon átnyúló közös érdekű projektek keretében

E cikk a határokon átnyúló projektek keretében lefolytatott közbeszerzésre egyetlen jogi keretrendszer alkalmazását írja elő. Kormányközi megállapodás eltérő rendelkezése hiányában az ilyen projekteket végrehajtó közös jogalanyok egyetlen nemzeti jogi szabályozást fognak alkalmazni építési beruházás vagy szolgáltatások beszerzésére a projekt megvalósítása során.

9. cikk – Technikai segítségnyújtás

Az uniós jogszabályokon alapuló jelenlegi technikai segítségnyújtási rendszerek a megfelelő szolgálatok által kezelt források rendelkezésre állásától függően megnyílnak a jelen kezdeményezés által érintett közös érdekű projektek előtt is.

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE**a transzeurópai közlekedési hálózat megvalósításának előmozdítását célzó egyszerűsítési intézkedésekről**

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 172. cikkére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére²⁰,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére²¹,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

- (1) Az 1315/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet²² közös keretet határoz meg a belső piac fejlesztését szolgáló korszerű, interoperábilis hálózatok létrehozására vonatkozóan. A transzeurópai közlekedési hálózatok (TEN-T) szerkezete kétrétegű: az átfogó hálózat biztosítja az Unió valamennyi régiójának összeköttetését, míg a törzshálózat a hálózatnak az Unió szempontjából legfontosabb stratégiai jelentőségű elemeiből áll. Az 1315/2013/EU rendelet a megvalósításra vonatkozó kötelező megvalósítási célokat határoz meg a törzshálózat 2030-ig és az átfogó hálózat 2050-ig történő befejezésének előírásával.
- (2) A szükségesség és a kötelező határidők ellenére a tapasztalatok azt mutatták, hogy a TEN-T megvalósítására irányuló beruházások közül sok szembesül bonyolult engedélyezési eljárásokkal, határokon átnyúló közbeszerzési eljárásokkal és egyéb eljárásokkal. E helyzet veszélyezteti a projektek időben történő végrehajtását és sok esetben jelentős késedelmet és költségnövekedést okoz. E problémák orvoslása és a TEN-T szinkronizált megvalósításának lehetővé tétele érdekében összehangolt fellépésre van szükség uniós szinten.
- (3) Számos tagállam jogi keretrendszere elsőbbséget biztosít bizonyos projektkategóriáknak azok gazdaság szempontjából betöltött stratégiai jelentősége alapján. Az elsőbbségi elbánást rövidebb határidők, párhuzamos eljárások vagy korlátozott fellebbezési határidők jellemzik, biztosítva ugyanakkor, hogy az egyéb horizontális szakpolitikák célkitűzései szintén megvalósuljanak. Ilyen keret nemzeti jogi keretrendszeren belüli fennállása esetén annak automatikusan alkalmazandónak

²⁰ HL C , . . o.

²¹ HL C , . . o.

²² Az Európai Parlament és a Tanács 1315/2013/EU rendelete (2013. december 11.) a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról és a 661/2010/EU határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 348., 2013.12.20., 1. o.).

kell lennie az 1315/2013/EU rendelet alapján közös érdekű projektekként elismert uniós projektekre.

- (4) A környezeti hatásvizsgálatok hatékonyságának javítása és a döntéshozatali folyamat egyszerűsítése érdekében azokra az esetekre vonatkozóan, amelyekkel összefüggésben a törzshálózati projektek környezeti kérdésével kapcsolatos vizsgálatot a 2014/52/EU irányelvvel módosított 2011/92/EU irányelv és más uniós jogszabályok, mint például a 92/43/EGK irányelv, a 2009/147/EK irányelv, a 2000/60/EK irányelv, a 2008/98/EK irányelv, a 2010/75/EU irányelv, a 2012/18/EU irányelv és a 2011/42/EU irányelv egyidejűleg teszik kötelezővé, a tagállamoknak gondoskodniuk kell arról, hogy olyan összevont eljárást írjanak elő, amely kielégíti az említett irányelvekben foglalt követelményeket.
- (5) A törzshálózati projekteket összevont engedélyezési eljárásokkal kell elősegíteni, hogy lehetővé váljon az eljárás egészének zökkenőmentes lebonyolítása, és hogy a beruházók egyablakos ügyintézési lehetőséghez jussanak. A tagállamoknak egy hatáskörrel rendelkező hatóságot kell kijelölniük nemzeti jogi keretrendszerükkel és közigazgatási szerkezetükkel összhangban.
- (6) Egy valamennyi engedélyezési eljárást összefogó, kizárólagos hatáskörrel rendelkező nemzeti hatóság létrehozása (egyablakos ügyintézési rendszer) várhatóan egyszerűsíti az eljárásokat, fokozza hatékonyságukat, és növeli átláthatóságukat. Ez adott esetben várhatóan a tagállamok közötti szorosabb együttműködést is kialakít. Az eljárásoknak elő kell mozdítaniuk a beruházók és a kizárólagos hatáskörrel rendelkező hatóság közötti valódi együttműködést, és ezért lehetővé kell tenniük a tárgykijelölést az engedélyezési eljárás kérelem benyújtását megelőző szakaszában. E tárgykijelölésnek a részletes kérelmezési vázlat részét kell képeznie, és a 2014/52/EU irányelvvel módosított 2011/92/EU irányelv 5. cikkének (2) bekezdésében meghatározott eljárást kell alkalmaznia.
- (7) Az e rendeletben meghatározott eljárás nem érinti a nemzetközi és uniós jogban meghatározott követelmények teljesítését, ideértve a környezet és az emberi egészség védelmével kapcsolatos rendelkezéseket is.
- (8) Tekintettel a TEN-T törzshálózat befejezésének sürgető jellegére, az engedélyezési eljárások egyszerűsítése mellett meg kell határozni azt a határidőt, amelyen belül a hatáskörrel rendelkező felelős hatóságoknak meg kell hozniuk a projekt építésével kapcsolatos átfogó határozatot. E határidő, amelynek célja, hogy az eljárások hatékonyabb lebonyolítására ösztönözzön, semmiféleképpen nem korlátozhatja a környezetvédelemre és a lakossági részvételre vonatkozó szigorú uniós előírásokat.
- (9) A tagállamoknak törekedniük kell annak biztosítására, hogy az átfogó határozat érdemi vagy eljárásbeli jogszerűségét vitató fellebbezéseket a lehető leghatékonyabb módon kezeljék.
- (10) A határokon átnyúló TEN-T infrastrukturális projektek különös kihívásokkal néznek szembe az engedélyezési eljárások koordinációját illetően. Az európai koordinátorokat fel kell hatalmazni ezen eljárások nyomon követésére és azok szinkronizálásának és befejezésének elősegítésére.
- (11) A határokon átnyúló közös érdekű projektek keretében a közbeszerzést a Szerződéssel, valamint a 2014/25/EU irányelvvel és/vagy a 2014/24/EU irányelvvel összhangban kell lefolytatni. A határokon átnyúló közös érdekű törzshálózati projektek hatékony megvalósításának biztosítása érdekében a közös jogalany által lefolytatott közbeszerzésnek egyetlen nemzeti jogi szabályozás hatálya alá kell tartoznia. Az Unió

közbeszerzési jogszabályaitól eltérve főszabály szerint azon tagállam nemzeti szabályainak kell alkalmazandónak lenniük, amelyben a közös jogalany székhelye található. Lehetségesnek kell maradnia, hogy az alkalmazandó jogi szabályozást kormányközi megállapodás határozza meg.

- (12) A Bizottság nem vesz részt szisztematikusan az egyes projektek engedélyezésében. Egyes esetekben azonban a projekt-előkészítés bizonyos vonatkozásai uniós szintű engedélyezést igényelnek. Ha a Bizottság részt vesz az eljárásban, elsőbbséget biztosít a közös érdekű uniós projekteket, és biztonságot nyújt a projektgazdák számára. Egyes esetekben az állami támogatás jóváhagyására lehet szükség. Az állami támogatások ellenőrzési eljárásainak lefolytatására alkalmazott bevált gyakorlatok kódexével összhangban a tagállamok kérhetik a Bizottságot, hogy a TEN-T törzshálózatával kapcsolatos, általuk prioritásnak tekintett közös érdekű projektekkal kiszámíthatóbb határidőkkel foglalkozzon az ügyporfólió-megközelítés vagy a kölcsönösen elfogadott tervezés alapján.
- (13) A TEN-T törzshálózattal kapcsolatos infrastrukturális projektek végrehajtását olyan bizottsági iránymutatásokkal is elő kell segíteni, amelyek nagyobb egyértelműséget biztosítanak bizonyos típusú projektek végrehajtását illetően, tiszteletben tartva ugyanakkor az uniós vívmányokat. A Cselekvési terv a természetért, az emberekért és a gazdaságért²³ például ilyen irányutatót ír elő, hogy az nagyobb egyértelműséget teremtsen a madárvédelmi és élőhelyvédelmi irányelv tiszteletben tartására figyelemmel. A közös érdekű projektek számára elérhetővé kell tenni a közbeszerzéssel kapcsolatos közvetlen támogatást a közpénzek gazdaságilag legelőnyösebb elköltésének biztosítása érdekében.²⁴ Emellett megfelelő technikai segítségnyújtást kell biztosítani a 2021–2027-es többéves pénzügyi keret számára a közös érdekű TEN-T projektek pénzügyi támogatása céljából kidolgozott mechanizmusok keretében.
- (14) Mivel e rendelet célkitűzéseit a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani és azok így e célkitűzések összehangolásának szükségessége miatt az Unió szintjén jobban megvalósíthatók, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az ugyanezen cikkben foglalt arányossági elvnek megfelelően ez a rendelet nem lépi túl az említett célok eléréséhez szükséges mértéket.
- (15) A jogbiztonság érdekében az e rendelet hatálybalépését megelőzően indult közigazgatási eljárásokra e rendelet rendelkezései nem alkalmazandók.

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

I. FEJEZET ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

1. cikk

Tárgy és hatály

E rendelet a tagállamok hatáskörrel rendelkező hatóságai által a transzeurópai közlekedési hálózat törzshálózatával kapcsolatos valamennyi közös érdekű projekt engedélyezésével és végrehajtásával kapcsolatban alkalmazott közigazgatási eljárásokra alkalmazandó követelményeket határozza meg.

²³ COM(2017) 198 final.

²⁴ COM(2017) 573 final

2. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában az 1315/2013/EU rendeletben szereplő fogalommeghatározásokat kell alkalmazni. Ezenkívül a következő fogalommeghatározásokat is alkalmazni kell:

- a) „átfogó határozat”: egy tagállam hatósága vagy hatóságai – kivéve a bíróságokat és törvényszékeket – által hozott valamely határozat vagy határozatok együttese, amely eldönti, hogy a projektgazda számára engedélyezi-e a valamely projekt megvalósításához szükséges közlekedési infrastruktúra kiépítését, a közigazgatási fellebbezési eljárás keretében hozott bármely határozat sérelme nélkül;
- b) „engedélyezési eljárások”: a valamely tagállam hatóságai előtt az uniós vagy nemzeti jog alapján minden annak érdekében alkalmazandó eljárás vagy megteendő lépés, hogy a projektgazda végrehajthassa a projektet;
- c) „projektgazda”: egy magánprojektre vonatkozó engedély kérelmezője, vagy egy projektet kezdeményező állami hatóság;
- d) „kizárólagos hatáskörrel rendelkező hatóság”: az a hatóság, amelyet a tagállam az ebből a rendeletből következő feladatok teljesítéséért felelős hatóságként kijelöl;
- e) „határokon átnyúló közös érdekű projekt”: az 1315/2013/EU rendelet 7. cikke szerinti olyan közös érdekű projekt, amely az említett rendelet 3. cikkének m) pontjában meghatározott határokon átnyúló szakaszra vonatkozik, és amelyet egy közös jogalany hajt végre.

II. FEJEZET – ENGEDÉLYEZÉS

3. cikk

A közös érdekű projektek „elsőbbségi státusza”

- (1) A TEN-T törzshálózattal kapcsolatos minden egyes közös érdekű projektre az egyes tagállamok által az 5. és 6. cikkel összhangban kijelölt, kizárólagos hatáskörrel rendelkező hatóság által lebonyolított összevont engedélyezési eljárás alkalmazandó.
- (2) Amennyiben a nemzeti jog szerint elsőbbségi státusz létezik, a közös érdekű projekteknek a lehető legnagyobb jelentőséget kell tulajdonítani nemzeti szinten, és az engedélyezési eljárások során ennek megfelelően kell kezelni azokat, annyiban és oly módon, amennyiben és ahogyan a megfelelő típusú közlekedési infrastruktúrákra alkalmazandó nemzeti jogszabályok ilyen elbánásról rendelkeznek.
- (3) A közös érdekű projektekhez kapcsolódó hatékony közigazgatási eljárások biztosítása érdekében a projektgazdák és valamennyi érintett hatóság gondoskodik arról, hogy e projektek – az odaítélt források tekintetében is – a jogilag lehetséges leggyorsabb elbánásban részesüljenek.

4. cikk

Az engedélyezési eljárások összevonása

- (1) A 6. cikkben meghatározott határidők betartása és a közös érdekű projektek megvalósításával kapcsolatos adminisztratív terhek csökkentése érdekében az alkalmazandó nemzeti és uniós jog alapján lefolytatandó valamennyi közigazgatási eljárást össze kell vonni, és azokban egyetlen átfogó határozatot kell hozni.
- (2) Azokra a közös érdekű projektekre vonatkozóan, amelyekkel összefüggésben a környezetre gyakorolt hatások vizsgálatát a 2011/92/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv és más uniós jogszabályok egyidejűleg teszik kötelezővé, a tagállamoknak gondoskodniuk kell arról, hogy a 2011/92/EU irányelv 2. cikkének (3) bekezdése értelmében vett összevont eljárásokat írjanak elő.

5. cikk

A kizárólagos hatáskörrel rendelkező engedélyező hatóság

- (1) *(OP, kérjük, illessze be: az e rendelet hatálybalépésétől számított egy év)-ig* minden tagállam kijelöl egyetlen, kizárólagos hatáskörrel rendelkező hatóságot, amely felel az engedélyezési eljárás megkönnyítéséért, ideértve az átfogó határozat meghozatalát is.
- (2) Az egyes közös érdekű projektek vagy a közös érdekű projektek kategóriái tekintetében az (1) bekezdésben említett, kizárólagos hatáskörrel rendelkező hatóság felelősségi köre és/vagy az azzal összefüggő feladatok átruházhatók megfelelő közigazgatási szintű más hatóságra vagy elvégezhetők megfelelő közigazgatási szintű más hatóság által az alábbi feltételek mellett:

- a) egy-egy közös érdekű projekt esetében csak egyetlen hatóság viseli a felelősséget;
- b) a projektgazda számára a hatóság az egyetlen kapcsolattartó az adott közös érdekű projektre vonatkozó átfogó határozathoz vezető eljárás során; és
- c) a hatóság hangolja össze valamennyi vonatkozó dokumentum és információ benyújtását.

A kizárólagos hatáskörrel rendelkező hatóság jogosult lehet határidők megállapítására, a 6. cikkel összhangban meghatározott határidők sérelme nélkül.

- (3) A kizárólagos hatáskörrel rendelkező hatóság a 6. cikkben meghatározott határidőkön belül bocsátja ki az átfogó határozatot. Az átfogó határozatot összevont eljárásban kell kibocsátani.

A kizárólagos hatáskörrel rendelkező hatóság által kibocsátott átfogó határozat a jogszabályban előírt engedélyezési eljárásból származó egyetlen jogilag kötelező erejű döntés. A projektben érintett más hatóságok az eljárásban való közreműködésük részeként a nemzeti jogszabályoknak megfelelően véleményt nyilváníthatnak. A kizárólagos hatáskörrel rendelkező hatóság figyelembe veszi e véleményt.

- (4) Az átfogó határozat meghozatala során a kizárólagos hatáskörrel rendelkező hatóság meggyőződik arról, hogy teljesülnek a nemzetközi és uniós jog vonatkozó követelményei, és döntését megfelelően megindokolja.

- (5) Amennyiben egy közös érdekű projektre vonatkozóan két vagy több tagállamban kell határozatot hozni, az egyes hatáskörrel rendelkező hatóságok megteszik az egymás közötti hatékony és eredményes együttműködéshez és koordinációhoz szükséges valamennyi lépést. Az alkalmazandó uniós és nemzetközi jogból fakadó kötelezettségek sérelme nélkül a tagállamoknak, különösen a környezeti hatásvizsgálatok tekintetében, törekedniük kell összevont eljárások biztosítására.

6. cikk

Az engedélyezési eljárás időtartama és végrehajtása

- (1) Az engedélyezési eljárás a kérelem benyújtását megelőző szakaszból és a kérelem megvizsgálásának szakaszából, valamint a kizárólagos hatáskörrel rendelkező hatóság általi döntéshozatalból áll.
- (2) A kérelem benyújtását megelőző szakasz, amely az engedélyezési eljárás kezdetétől a teljes kérelemnek a kizárólagos hatáskörrel rendelkező hatósághoz történő benyújtásáig terjedő időszakot foglalja magában, főszabály szerint nem haladja meg a két évet.
- (3) Az engedélyezési eljárás megindítása érdekében a projektgazda írásban értesíti a projekttel érintett tagállamok kizárólagos hatáskörrel rendelkező hatóságát, mellékelve a projekt részletes leírását. A kizárólagos hatáskörrel rendelkező hatóság legkésőbb a fent említett értesítés kézhezvételének napjától számított két hónapon belül írásban tudomásul veszi vagy, amennyiben úgy ítéli meg, hogy a projekt állapota alapján az engedélyezési eljárás még nem indítható el, elutasítja az értesítést. Ha a kizárólagos hatáskörrel rendelkező hatóság úgy dönt, hogy elutasítja az értesítést, döntését megindokolja. Az engedélyezési eljárás kezdete az a nap, amikor a hatáskörrel rendelkező hatóság tudomásul veszi az értesítést. Két vagy több érintett tagállam esetében az engedélyezési eljárás kezdete az a nap, amikor az utolsó hatáskörrel rendelkező hatóság is elfogadja az értesítést.
- (4) Az engedélyezési eljárás kezdetétől számított három hónapon belül a kizárólagos hatáskörrel rendelkező hatóság a projektgazdával és más érintett hatóságokkal szoros együttműködésben, valamint a projektgazda által a (3) bekezdésben említett értesítés alapján benyújtott információkra is figyelemmel, az alábbiakat tartalmazó részletes kérelmezési vázlatot készít és közöl a projektgazdával:
- a) a projektgazda által az átfogó határozatra irányuló kérelem részeként benyújtandó információk tárgyát és részletességét
 - b) az engedélyezési eljárás részletes legalább a következőket azonosító ütemtervét:
 - i. a meghozandó határozatokat és véleményeket;
 - ii. a várhatóan érintett hatóságokat, érdekelt feleket és lakossági csoportokat;
 - iii. az eljárás egyes szakaszait és azok időtartamát;
 - iv. a főbb elérendő eredményeket és ezek határidejét, tekintettel a meghozandó átfogó határozatra;
 - v. a hatóságok által tervezett forrásokat és az esetleges további forrásigényeket.

- (5) Annak biztosítása érdekében, hogy a kérelem teljes és megfelelő színvonalú legyen, a projektgazda a kérelem benyújtását megelőző eljárás során a lehető legkorábban kikéri kérelméről a kizárólagos hatáskörrel rendelkező hatóság véleményét. A projektgazda a határidők betartása és a (4) bekezdésben meghatározott részletes kérelmezési vázlatnak való megfelelés érdekében mindenben együttműködik a kizárólagos hatáskörrel rendelkező hatósággal.
- (6) A projektgazda a részletes kérelmezési vázlat alapján az annak kézhezvételétől számított 21 hónapon belül benyújtja a kérelmet. Ezen időtartam lejártát követően a részletes kérelmezési vázlat a továbbiakban nem alkalmazható, kivéve, ha a kizárólagos hatáskörrel rendelkező hatóság ezen időtartam meghosszabbítása mellett dönt a projektgazda indokolt kérése alapján.
- (7) A hatáskörrel rendelkező hatóság legkésőbb a teljes kérelem benyújtásának napjától számított két hónapon belül írásban tudomásul veszi, hogy a kérelem teljes, és közli azt a projektgazdával. A projektgazda által benyújtott kérelmet teljesnek kell tekinteni, kivéve, ha a benyújtás napjától számított két hónapon belül a hatáskörrel rendelkező hatóság kéri a projektgazdától a hiányzó információk pótlását. E kérésnek a tárgy és a részletesség tekintetében a részletes kérelmezési vázlatban azonosított elemekre kell korlátozódnia. Minden további információkérés csak kivételes és előre nem látható új körülményeken alapulhat, és azt a kizárólagos hatáskörrel rendelkező hatóságnak megfelelően meg kell indokolnia.
- (8) A kizárólagos hatáskörrel rendelkező hatóság megvizsgálja a kérelmet, és a teljes kérelem (7) bekezdés szerinti benyújtásának napjától számított egy éven belül átfogó határozatot hoz. A tagállamok indokolt esetben rövidebb időtartamot is megállapíthatnak.
- (9) A fenti rendelkezésekben foglalt határidők nem érintik az uniós és nemzetközi jogi aktusokból fakadó kötelezettségeket, és nincsenek a közigazgatási fellebbezési eljárások és a bírósági vagy törvényszéki jogorvoslati lehetőségek sérelmére.

7. cikk

A határokon átnyúló engedélyezési eljárás koordinációja

- (1) A két vagy több tagállam által végrehajtott projektek esetében az érintett tagállamok hatáskörrel rendelkező hatóságai összehangolják menetrendjüket és megállapodnak egy közös ütemtervben.
- (2) Az 1315/2013/EU rendelet 45. cikkében említett európai koordinátort fel kell hatalmazni a határokon átnyúló közös érdekű projektekre vonatkozó engedélyezési eljárás szoros nyomon követésére és a hatáskörrel rendelkező érintett hatóságok közötti kapcsolattartás elősegítésére.
- (3) Az e rendelet szerinti határidők betartására vonatkozó kötelezettség sérelme nélkül az átfogó határozat meghozatalára vonatkozó határidő be nem tartása esetén a hatáskörrel rendelkező hatóság haladéktalanul értesíti az érintett európai koordinátort az engedélyezési eljárás lehető leghamarabb történő befejezése érdekében meghozott vagy meghozandó intézkedésekről. Az európai koordinátor kérheti a hatáskörrel rendelkező hatóságot, hogy rendszeresen számoljon be az elért eredményekről.

III. FEJEZET KÖZBESZERZÉS

8. cikk

Közbeszerzés a határokon átnyúló közös érdekű projektek keretében

- (1) A határokon átnyúló közös érdekű projektek keretében a közbeszerzést a Szerződéssel, valamint a 2014/25/EU irányelvvel és/vagy a 2014/24/EU irányelvvel összhangban kell lefolytatni.
- (2) Ha a közbeszerzési eljárásokat a részt vevő tagállamok által létrehozott közös jogalany folytatja le, e jogalany a részt vevő tagállamok egyikének nemzeti rendelkezéseit alkalmazza, és – az említett irányelvektől eltérve – e rendelkezések a 2014/25/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv 57. cikke (5) bekezdésének a) pontjával vagy adott esetben a 2014/24/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv 39. cikke (5) bekezdésének a) pontjával összhangban meghatározott rendelkezések, kivéve, ha a részt vevő tagállamok között létrejött megállapodás ettől eltérően rendelkezik. Az említett megállapodásnak minden esetben egyetlen nemzeti jogi szabályozás alkalmazását kell előírnia a közbeszerzési eljárások közös jogalany általi lefolytatásának esetére.

IV. FEJEZET TECHNIKAI SEGÍTSÉGNYÚJTÁS

9. cikk

Technikai segítségnyújtás

Egy projektgazda vagy tagállam kérésére az Unió a vonatkozó uniós finanszírozási programokkal összhangban és a többéves pénzügyi keret sérelme nélkül technikai segítségnyújtást biztosít e rendelet végrehajtásához és a közös érdekű projektek végrehajtásának megkönnyítéséhez.

V. FEJEZET ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

10. cikk

Átmeneti rendelkezések

Ez a rendelet nem alkalmazandó a hatálybalépését megelőzően indult közigazgatási eljárásokra.

11. cikk

Hatálybalépés

Ez a rendelet az Európai Unió Hivatalos Lapjában való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.
Kelt Brüsszelben, -án/-én.

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök