EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 17.5.2018
COM(2018) 277 final

2018/0138 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS

üleeuroopalise transpordivõrgu väljaarendamise edendamiseks võetavate meetmete lihtsustamise kohta

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

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

• Ettepaneku põhjused ja eesmärgid

Tehnoloogia areng puudutab kõiki ühiskonna osi ja majandust ning muudab ELi kodanike elu. Transport ei ole selle arengu vallas erand. Uued tehnoloogiad muudavad täielikult liikuvuskeskkonda. Seda arvesse võttes peavad EL ja selle tööstusharud saavutama juhtiva positsiooni innovatsioonis, digiteerimises ja dekarboniseerimises. Seepärast on komisjon võtnud vastu tervikliku lähenemisviisi tagamaks, et ELi liikuvuse poliitikas on need poliitilised prioriteedid kolme „Liikuvus Euroopas“ paketi näol kajastatud.

Järgides Euroopa vähese heitega liikuvuse strateegiat, võttis komisjon 2017. aasta mais ja novembris vastu kaks liikuvuse paketti. Nendes pakettides esitatakse positiivne tegevuskava Euroopa vähese heitega liikuvuse strateegia ellu viimiseks ning selleks, et tagada sujuv üleminek puhtale, konkurentsivõimelisele ja ühendatud liikuvusele kõigi jaoks. Euroopa Parlament ja nõukogu peaksid tagama nende ettepanekute kiire vastuvõtmise.

Käesolev algatus on kolmanda „Liikuvus Euroopas“ paketi osa, millega viiakse ellu 2017. aasta septembris vastu võetud uus tööstuspoliitika strateegia ning mille eesmärk on viia lõpule protsess, mis võimaldab Euroopal saada täiel määral kasu liikuvuse moderniseerimisest. On väga oluline, et tuleviku liikuvussüsteem oleks kõigi ELi kodanike jaoks tõhus, puhas ja turvaline. Eesmärk on muuta Euroopa liikuvus turvalisemaks ja ligipääsetavamaks, Euroopa tööstusharud konkurentsivõimelisemaks ja Euroopa töökohad turvalisemaks ning olla puhtam ja kliimamuutuse probleemi käsitlemiseks paremini kohandunud. See nõuab ELi, liikmesriikide ja sidusrühmade täielikku pühendumist, eelkõige transporditaristu vallas investeeringute suurendamisele.

Komisjoni prioriteetide keskmes on majanduskasvu stimuleerimine ja reaalmajandusse investeerimise edendamine. Investeerimiskava Euroopa jaoks[1], mis kujutab endast selle üldise eesmärgi praktilist rakendamist, hõlmab kolme eesmärki: reaalmajanduse hüvanguks rahaliste vahendite kasutusele võtmine, investeerimisprojektide märgatavuse ja tehnilise abi tagamine ning investeerimise regulatiivse raamistiku parandamine.

Investeerimine transporditaristusse aitab nende eesmärkide saavutamisele oluliselt kaasa. Täpsemalt öeldes annaks üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) põhivõrgu ja selle koridoride väljaarendamine aastaks 2030 täiendavad 4 500 miljardit eurot ehk 1,8 % ELi SKPst ning arvestuslikult 13 miljonit tööaastat[2]. Hinnangu kohaselt vajatakse perioodil 2021–2030 TEN-T põhivõrgu väljaarendamiseks investeeringuid ligikaudu 500 miljardi euro ulatuses ning koos TEN-T üldvõrgu ja muude transpordiinvesteeringutega ulatuks see summa ligikaudu 1 500 miljardi euroni[3].

---

1 COM(2014) 903 (final).

2 *Delivering TEN-T, Facts & Figures*, https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/delivering_ten_t.pdf, september 2017.

3 Põhineb 2017. aasta mais liikmesriikidelt saadud tagasisidel. Põhivõrgukoridoride tööplaanid ja tugiuuringud on kättesaadavad aadressil https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/downloads_en

Kogemused näitavad, et TEN-T põhivõrgu projektide elluviimist mõjutavad keerukad haldusmenetlused ja regulatiivne ebakindlus, mis võib põhjustada suuremaid kulusid ja viivitusi[4].

Hiljuti ajakohastatud Christophersen-Bodewig-Secchi tegevuskavas[5] „Euroopa transporditaristu projektide uute rahastamiskavade parimal viisil kasutamine“ (2015) nähti ette halduslubade, lubade väljastamise eeskirjade ja muude regulatiivsete toimingute lihtsustamine kui üks soovitustest, mille eesmärk on edendada TEN-T väljaarendamist. Seda tegevuskava tutvustasid TEN-T Euroopa koordinaatorid Bodewig ja Secchi ning endine asepresident H. Christophersen.

TEN-T tulemuslik väljaarendamine on ühtse turu toimimise, transpordi digiteerimise ja vähese CO_2-heitega transpordile ülemineku jaoks väga oluline[6]. Oma hiljutises teatises rõhutas komisjon vajadust kaasata erainvesteeringuid Euroopa tuleviku seisukohalt väga tähtsatesse sektoritesse[7] ja sinna, kus on veel turutõrkeid[8]. Ta kordas ka seda, et piiriülene ja säästev transport ning TEN-T taristu on ELi vähese heitega liikuvusele ja ressursitõhusale majandusele üleminekul väga tähtsad[9].

Toetava regulatiivse keskkonna loomine ja tulemuslike menetluste kehtestamine on proovikiviks mitte ainult Euroopa tasandil. Ka G7 on tunnistanud (eeskätt 2017. aasta juunis Cagliaris G7 transpordiministrite kohtumisel vastu võetud ministrite deklaratsioonis) loamenetluste tulemuslikkust mõjutava reguleerimise keerukust. Deklaratsioonis rõhutatakse taristuprojekte pooldava üldsuse arvamuse tugevdamise, tõhusate haldustoimingute ja regulatiivse keskkonna parandamise tähtsust[10]. ELi liikmesriigid on samuti riigi tasandil menetluste tõhustamiseks jõupingutusi teinud[11].

Käesoleva algatuse eesmärk on vähendada TEN-T taristuprojektide rakendamisel tekkivaid viivitusi. Algatusega nähakse ette, et kogu loamenetluse kestus on maksimaalselt kolm aastat.

---

4 See kehtib ka 30 varem kindlaks määratud esmatähtsa TEN-T projekti puhul. Mitmed neist on lõpule viidud, kuid mõned on endiselt töös. Kogemused esmatähtsate projektidega näitavad ka seda, et mitme projekti elluviimist (nt PP17, PP18/30, PP24) on mõjutanud probleemid loamenetlustega (esmatähtsate projektide elluviimine, november 2012; liikuvuse ja transpordi peadirektoraat liikmesriikidelt saadud andmete põhjal, https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/infrastructure/ten-t-policy/priority-projects/doc/pp_report_nov2012.pdf).

5 Komisjoni endine asepresident H. Christophersen, professor K. Bodewig, Euroopa koordinaator, professor C. Secchi, Euroopa koordinaator tegevuskavas „Action Plan – Making the best use of new financial schemes for European transport infrastructure projects“ („CBS Report“), juuni 2015, kättesaadav aadressil http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/doc/2015_06_03_cbs_action_plan_final.pdf Tegevuskava „Action Plan – Making the best use of new financial schemes for European transport infrastructure projects“ arenguaruanne, jaanuar 2018, https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/cbs2_report_final.pdf, (edaspidi: CBSi arenguaruanne).

6 5. detsembril 2017. aastal vastu võetud järeldustes kordas nõukogu oma kindlat pühendumist TEN-T rakendamisele ja vajadust seda poliitikat jätkata, et edendada investeeringuid transporti ja aidata kaasa üleilmsete eesmärkide saavutamisele, eeskätt seoses kliimameetmetega. 15425/17 TRANS 541.

7 COM(2016) 359 (final).

8 Raudteetaristu rahastamise tulemused ja tõhusus Euroopa Liidus, Euroopa Parlamendi uuring, oktoober 2015.

9 COM(2016) 501 (final).

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

11 Saksamaa strateegia planeerimisprotsessi kiirendamiseks: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/innovationsforum-planungsbeschleunigung-abschlussbericht.pdf?__blob=publicationFile

Samuti soovitakse täpsemalt selgitada neid menetlusi, mida projektiarendajad peavad järgima, konkreetselt seoses loamenetluste, riigihangete ja muude menetlustega.

Käesolev algatus kaitseb juurdepääsu õigusemõistmisele seoses TEN-T taristuprojektide rakendamisega. See ei mõjuta halduskaebuse menetlusi ega õiguskaitsevahendeid kohtus. Kohtumenetluse tõhususe tagamiseks võivad liikmesriigid siiski ette näha konkreetseid menetlusnorme, näiteks kuritarvitavate või pahausksete väidete vastuvõetamatuse kohta. Sidusrühmad on toonud esile, et piiriülesed projektid seisavad riigihangete elluviimisel silmitsi konkreetsete raskustega, mis tulenevad eelkõige vajadusest kohaldada erinevaid õigusakte. See teeb projektid keerukamaks ja tekitab kulusid. Käesoleva algatuse eesmärk on võimaldada ühise raamistiku süsteemset rakendamist olukorras, kus piiriüleseid projekte rakendab ühine üksus, kui osalevad liikmesriigid pole otsustanud teisiti. See on kooskõlas eesmärkidega, mis on sätestatud hiljutises teatises majanduskasvu ja ühtekuuluvuse edendamise kohta ELi piirialadel[12].

Peale ELi suure lisandväärtusega taristusse investeeringute suurendamise ja erakapitali kaasamise usutakse, et käesolev algatus toob kodanikele ja kodanikuühiskonnale rohkem selgust, tugevdades selleks läbipaistvusraamistikku nende kaasamiseks TEN-T projektide planeerimisse.

Konkreetne eeldatav kasu on hinnanguliselt järgmine:

- ajasääst: loamenetlused peaksid eelduste kohaselt kestma maksimaalselt kolm aastat, mis on võrreldes praeguse olukorraga märkimisväärne edasiminek;
- kasutusmaksumuse kokkuhoid: kasutusmaksumuse kokkuhoid on üle 5 miljardi euro;
- investeeringud: 84 % kõigist investeeringutest TEN-T põhivõrku muudetakse varasemaks ja tehakse enne 2025. aastat;
- transpordi välismõju vähendamine: seoses süsinikdioksiidi heitkoguste, müra leviku tõkestamise, õhusaaste, ülekoormuse ja õnnetuste väiksema arvuga hoitakse kokku 700 miljonit eurot. Hinnanguliselt vähendatakse perioodil 2018–2030 süsinikdioksiidi heitkoguseid 2 686 000 tonni võrra;
- halduskulud: projekti arendajate ja avalike ametiasutuste netosääst on 150 miljonit eurot.

- **Kooskõla poliitikavaldkonnas praegu kehtivate õigusnormidega**

TEN-T valdkonnas puuduvad hetkel lubade andmise ja regulatiivsete menetluste kohta konkreetsed sätted. Üleeuroopaliste energiavõrkude (TEN-E) valdkonnas on siiski olemas sarnased kohaldatavad sätted[13].

- **Kooskõla muude liidu tegevuspõhimõtetega**

Käesoleva algatuse eesmärgid on kooskõlas liidu vastavate tegevuspõhimõtetega transpordi, ühtse turu ja muudes valdkondades. Algatus aitab stimuleerida investeeringuid ja luua töökohti reaalmajandusse tehtavate investeeringute lihtsustamise kaudu.

---

12 COM(2017) 534 final.

13 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. aprilli 2013. aasta määrus (EL) nr 347/2013 üleeuroopalise energiataristu suuniste kohta ja millega tunnistatakse kehtetuks otsus nr 1364/2006/EÜ ning muudetakse määrusi (EÜ) nr 713/2009, (EÜ) nr 714/2009 ja (EÜ) nr 715/2009 (ELT L 115, 25.4.2013, lk 39).

TEN-T väljaarendamisega luuakse laiem ja õiglasem siseturg, kuna TEN-T eesmärk on liikmesriigid füüsiliselt ühendada ja sel on piiriülestele ühendustele keskendumise tõttu selge liidu lisandväärtus.

2. ÕIGUSLIK ALUS, SUBSIDIAARSUS JA PROPORTSIONAALSUS

• Õiguslik alus

Selle ettepaneku õiguslik alus on Euroopa Liidu toimimise lepingu artikkel 172.

• Subsidiaarsus (ainupädevusse mittekuuluva valdkonna puhul)

TEN-T koordineeritud arendamine, et toetada Euroopa ühtsel turul kulgevaid liiklusvoogusid, ning liidu majanduslik, sotsiaalne ja territoriaalne ühtekuuluvus nõuavad liidu tasandil meetmete võtmist. Loamenetlused erinevad liikmesriigiti märkimisväärselt vajalike nõusolekute ja loa saamiseks vajalike otsuste arvu poolest See raskendab võrgu arendamise sünkroniseerimist. Kuni kõik TEN-T osad ei ole välja arendatud, ei saa võrk tervikuna toimida ega tuua liidu tasandil kasu.

• Proportsionaalsus

Ettepanek on proportsionaalsuse põhimõttega kooskõlas. See kuulub Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 170 kohase üleeuroopalise transpordivõrgu kohaldamisalasse.

Käesoleva ettepanekuga kavandatud meede piirdub konkreetselt ainult Euroopa transporditaristuga.

Määrus oleks tõhus vahend, kuna see oleks pärast vastuvõtmist liikmesriikide õiguskorras otseselt kohaldatav ning see ei nõuaks enne täielikult õigusjõuliseks muutumist ülevõtmisperioodi. See on kooskõlas direktiivide ülevõtmisest tulenevate lahknevuste kõrvaldamise eesmärgiga ning projekti ettevalmistamise ja loamenetluste edendamise eesmärgiga.

3. HUVITATUD POOLTEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJUHINDAMISTE TULEMUSED

• Õigusnormide toimivus ja lihtsustamine

TEN-T poliitikat tugevdati oluliselt 2013. aastal uue määruse vastuvõtmisega, milles määratleti terviklik strateegia, mis põhineb põhivõrgu loomisel aastaks 2030 ja üldvõrgu loomisel aastaks 2050. Ometi on TEN-T poliitika eksisteerinud 25 aastat ning praeguse TEN-T raamistiku ettevalmistamise ajaks olid juba olemas tõendid viivituste esinemise ja nende mõju kohta seoses loa- ja muude regulatiivsete menetlustega. Algselt planeeriti TEN-T raamistiku jaoks meetmete lihtsustamist, kuid mitmete asjaolude tõttu peeti seda lõpuks ennatlikuks. Nimelt sisaldas ümberkujundatud TEN-T raamistik juba kaugeleulatuvat uuenduste komplekti, eeskätt seoses uue rahastamisvahendi Euroopa ühendamise rahastu loomisega.

Selle tulemusena ei paku kehtiv määrus (EL) nr 1315/2013 konkreetseid lahendusi loamenetlusteks, erinevalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. aprilli 2013. aasta määrusest (EL) nr 347/2013 üleeuroopalise energiataristu suuniste kohta[14]. Seetõttu ei saa käesolevat

[14] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. aprilli 2013. aasta määrus (EL) nr 347/2013 üleeuroopalise energiataristu suuniste kohta ja millega tunnistatakse kehtetuks otsus nr 1364/2006/EÜ ning

algatust arendada õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programmi (REFIT) osana, kuigi see sai inspiratsiooni TEN-E kogemusest.

- **Konsulteerimine, andmete kogumine ja eksperdiarvamuste kasutamine**

Konsulteerimine hõlmas järgmisi toiminguid.

(1) Avatud veebipõhist avalikku konsulteerimist peeti 13 nädalat, 1. augustist 2017 kuni 9. novembrini 2017. Kokku laekus 99 vastust, mis esindasid 23 erinevat liikmesriiki, moodustades 94 % kõigist kaasalööjatest. Organisatsiooni kategooriatest olid kõige suurema esindatusega piirkondlikud, kohalikud ja munitsipaalasutused (20 %), projektiarendajad (19 %) ning tööstus-, ettevõtjate või valdkondlikud ühendused (20 %), kellele järgnesid napilt riikide valitsused (16 %).

(2) Algatuste valdkonna eest vastutavad komisjoni talitused korraldasid mitmeid ühiseid töökodasid, nt riigihangete teemal (15. juunil 2017), riigiabi ja rahastuse teemal (21. septembril 2017) ning keskkonnamõju hindamise ja loa andmise teemal (17. oktoobril 2017).

(3) Sidusrühmade küsitlused tehti mõjuhindamise kontekstis perioodil 6. detsembrist 2017 kuni 17. jaanuarini 2018.

(4) Konsultatsioonid viidi ellu eelmise prooviuuringu raames koos avatud avaliku aruteluga 12 nädala vältel, samuti koos teemakohaste töökodadega.

(5) Komisjoni veebisaidil 2017. aasta juunis avaldatud esialgsele mõjuhinnangule lisati tagasiside mehhanism.

Algatust koos muude küsimustega seoses TEN-T arendamise ja rahastamisega on arutatud ka ministrite tasandil kahel korral: 23. märtsil 2017. aastal Sofias regionaalsel transpordiinvesteeringute konverentsil ja 21. septembril 2017. aastal Tallinnas transpordiministrite mitteametlikul kohtumisel.

Ülevaade saadud vastustest ja tulemuste rakendamisest

Arvamust on küsitud kõiki liikmesriike esindavatelt asjaomastelt sidusrühmade gruppidelt, kellest enamik esitas võimaluse korral koos mõnede kvantitatiivsete andmetega oma seisukohad olemasolevate probleemide ja kaalumisel olevate poliitikameetmete kohta. Konsultatsioon näitas, et peamised probleemid TEN-T projektide loamenetlustes esinevad projekti ettevalmistamise strateegilisel tasandil ning samuti ruumilise planeerimise lubade ja ehituslubade saamisel ja keskkonnamõju hindamisel.

Menetluste ühe riikliku asutuse alla viimisele – ühtse kontaktpunkti vormis – väljendasid poolehoidu eelkõige projektiarendajad, üksikisikud ja tööstusvaldkonna huvigrupid. Riigi ja piirkondlikud valitsused avaldasid pigem ettevaatlikke seisukohti, mida kinnitasid ka kahepoolsed küsitlused.

Märkimisväärne hulk riigi ja piirkondlikke valitsusi väljendas mõningast muret ühtse kontaktpunkti kohta, kuid individuaalsed kvalitatiivanalüüsid nende kommentaaride kohta näitavad, et selline nähtav lahkarvamus tuleneb mõningatel juhtudel tõsiasjast, et mõned riigid olid juba menetlused (sealhulgas kiirmenetlused) viinud ühtse asutuse alla. Neid juba

---

muudetakse määrusi (EÜ) nr 713/2009, (EÜ) nr 714/2009 ja (EÜ) nr 715/2009 (ELT L 115, 25.4.2013, lk 39–75).

olemasolevaid ühtseid riiklikke asutusi võib vaadelda kui näiteid ühtse kontaktpunkti elluviimise parimatest tavadest.

Projektiarendajate ja üksikisikute arvates peaks igal ühtsel kontaktpunktil olema laiendatud otsuse tegemise õigus, mis hõlmaks kõik keskkonnamõju hindamised projekti tasandil, ruumilise planeerimise load ja ehitusload. Seevastu riigi ja piirkondlike valitsuste arvamused varieerusid nii menetluste lõimimise ulatuse kui ka ametiasutuse tasandi poolest. Oluline hulk riigi esindajaid arvas, et ühtsel kontaktpunktil võiks olla ainult koordineerimisvolitus.

Vastanud, peamiselt projektiarendajad, üksikisikud ja tööstusvaldkonna huvigrupid nõustusid, et loamenetlus ei tohiks kesta kauem kui kaks aastat ja sellise tähtaja seadmine võiks aidata vähendada ülemääraseid viivitusi. Kohalikud ja piirkondlikud asutused, samuti mõned riikide valitsused olid selles küsimuses ettevaatlikumad.

Eelkõige projektiarendajate ja huvigruppide jaoks osutus riigihangete probleemide lahendamisel kõige tõhusamaks lahenduseks piiriülestele projektidele kohalduv liidu tasandi eeskirjade ühine kogum; riikide ametiasutused märkisid, et selline eeskirjade kogum oleks tõhusam, kui seda kohaldataks liidu rahastust saavatele piiriülestele projektidele.

Konsultatsioon näitas, et TEN-T projektide ettevalmistamise ja lubade andmise hõlbustamiseks vastu võetud meetmete jaoks kättesaadavate vahendite hulgast eelistasid vastanud üldiselt määrust lubade andmise menetluste ja TEN-T projektide ettevalmistamise muude elementide kohta, mis oleks liikmesriikides otseselt kohaldatav.

- **Andmete kogumine ja eksperdiarvamuste kasutamine**

Algatus järgneb pikale mõttevahetusele ja vastab poliitilisele üleskutsele tegutseda. Probleemi määratlus põhines peamiselt komisjoni kogemusel TEN-T väljaarendamise haldamisega[15], konsultatsioonidel ja välisuuringutel:

– uuring TEN-T põhivõrgu projektide ettevalmistamise lubamise ja edendamise kohta, Milieu *et al.*, detsember 2016[16];

– tugiuuring TEN-T edendavate meetmete mõjuhindamise kohta, Panteia, PwC, M-FIVE, veebruar 2018[17].

- **Mõjuhinnang**

Käesolevale ettepanekule on lisatud mõjuhinnang. Õiguskontrollikomitee esitas algatuse kohta positiivse arvamuse reservatsioonidega. Komitee esitas soovitused, millega nõuti järgmise kohandamist ja täpsustamist:

– esitada rohkem tõendeid selle kohta, kuidas riigihanked ja loamenetlused mõjutavad viivitusi ehituses. Lisada rohkem infot sektorite ja liikmesriikide erinevate olukordade kohta ning TEN-E, Euroopa Strateegiliste Investeeringute Fondist saadud õppetundide ja protsesside tõhustamiseks liikmesriikides võetud meetmete kirjeldusi;

– esitada rohkem infot sidusrühmade, eriti liikmesriikide ja kodanike seisukohtade kohta;

15 Arenguaruanne üleeuroopalise transpordivõrgu rakendamise kohta 2014.–2015. aastal ja 2017. aastal.

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

17 Link on avaldatud.

– lisada tundlikkusanalüüs koos selgitusega tulemuste arvutamisel tehtud oletuste kohta, täpsemalt selle kohta, mil määral võiksid meetmed reaalselt aidata viivitusi vältida.

Läbivaadatud mõjuhinnangu puhul on neid märkusi arvesse võetud, nagu on näidatud mõjuhinnangu aruande I lisas. Eespool loetletud probleemide lahendamiseks tehti järgmised muudatused.

– Näited esitati selgemalt, et illustreerida loamenetluste ja hangete viivituste mõju üksikprojektidele ja näidata, kuidas see mõjutab TEN-T väljaarendamist, samuti muud võrgu avaldatavat mõju. Rohkem esitati viiteid TEN-E väljaarendamise tulemuste ning riigiabi kontrollimise eelisjärjekorra kohta[18]. Konkreetsed lõigud lisati selleks, et kirjeldada liikmesriikide kogemust, sealhulgas meetmeid, mida nad on võtnud menetluste lihtsustamiseks. Kõik need elemendid tugevdasid analüüsi põhjalikkust.

– Avatud avalike arutelude ja muude sidusrühmadega tehtud konsultatsioonide tulemusi tutvustati veelgi üksikasjalikumalt. 7. peatükki lisati eraldi lõik poliitikavalikute võrdluse kohta.

– Tehti tundlikkusanalüüs ja seda tutvustati mõjuhinnangu asjakohastes jaotistes.

Hinnatud poliitikavariandid koosnevad poliitikameetmete pakettidest, mis on suunatud konkreetsete eesmärkide saavutamisele ja täpsemalt järgmiste peamiste kindlakstehtud probleemiallikate lahendamisele:

– loamenetluste mitu etappi ja menetlustesse kaasatud mitmed ametiasutused;

– puuduvad või jõustamata tähtajad;

– piiriüleste TEN-T projektide puhul erinevad riigihankemenetlused;

– koordineerimisprobleemid piiriüleste projektide elluviimisel ning

– tajutav ebakindlus riigiabi kontrollimenetluste suhtes.

Analüüsis jõuti selgele järeldusele, et igas valdkonnas pole vaja sama eesmärkide taset ning et sobiv oleks ka sammhaaval lähenemine.

Olukord loamenetlustega erineb liikmesriigiti ning liidu tasandil ei ole veel rakendatud ühtlustatud käsitlusviisi. Selleks, et menetlusi piiriüleselt sünkroniseerida ning projekte koordineeritumal, tõhusamal ja tulemuslikumal viisil ellu viia, on vaja sekkumist kõrgemal tasemel.

Viimastel aastatel on hakatud riigihangete jaoks kohaldama ajakohastatud raamistikku[19]. Ometi on piiriüleste hangete valdkonnas ja kahe või enama liikmesriigi ühiselt arendatud projektides endiselt erinevusi. Selles valdkonnas puudutab sekkumine ainult neid konkreetseid erinevusi.

---

[18] Projektid, mida toetab Euroopa Strateegiliste Investeeringute Fond kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. detsembri 2017. aasta määrusega (EL) 2017/2396, millega muudetakse määrusi (EL) nr 1316/2013 ja (EL) 2015/1017 Euroopa Strateegiliste Investeeringute Fondi kestuse pikendamise ning kõnealuse fondi ja Euroopa investeerimisnõustamise keskuse tehnilise täiustamise osas, ELT L 345, 27.12.2017, lk 34–52.

[19] Täpsemalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2014. aasta direktiiv 2014/25/EL, milles käsitletakse vee-, energeetika-, transpordi- ja postiteenuste sektoris tegutsevate üksuste riigihankeid ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2004/17/EÜ (ELT L 94, 28.3.2014, lk 243), ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2014. aasta direktiiv 2014/24/EL riigihangete kohta ja direktiivi 2004/18/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta (ELT L 94, 28.3.2014, lk 65).

Riigiabi kontrolli jaoks hiljuti vastuvõetud selgitused on juba igal juhul eemaldanud enamiku ebakindlusest, mis võis väidetavalt minevikus takistada projektide arendamist. Keerukamate finantsstruktuuridega keerukate projektide korral tundub siiski vajalik tõsta teavituste kvaliteeti ka selle abil, et komisjoni talituste, liikmesriikide ametiasutuste ning õigus- ja äriringkondade vahel toimuks parem koostöö. Riigiabi kontrollimenetluste teostamise parimate tavade juhendi kohaselt võib eelisjärjekorra anda TEN-T põhivõrgu ühishuviprojektidele, järgides liikmesriikide ja komisjoni vahel vastastikku kokkulepitud ajakava, milles on selgelt sätestatud vahe-eesmärgid ja liikmesriikide edastatav teave. See võimaldab komisjoni menetlustel sujuvalt toimida, et võimaldada otsuse kiiremat vastuvõtmist.

Poliitikavariandid põhinevad sekkumise, ambitsioonikuse ja kumulatiivse eeldatava mõju ulatuse järk-järgult suureneval tasemel:

- 1. poliitikavariant (PO1) – olemasolevate vahendite minimaalne muutmine ning pehme õiguse ja kaasnevate meetmete väljatöötamine;
- 2. poliitikavariant (PO2) – piiratud siduvate meetmete detsentraliseerimine ja rakendamine riigi tasandil;
- 3. poliitikavariant (PO3) – TEN-T põhivõrgu projektidele tegevusloa andmise ELi raamistiku kohaldamine riigi tasandil (PO3a) või ELi tasandil (PO3b).

Mõjuhinnang soovitas 2. poliitikavarianti ning algatus järgib seda soovitust.

4. MÕJU EELARVELE

Ettepanekust ei tulene liidu eelarvele täiendavat kulu.

5. MUU TEAVE

- **Rakenduskavad ning järelevalve, hindamise ja aruandluse kord**

Mõjuhinnangu aruandes on loetletud näitajad, mida tuleks kasutada põhiliste poliitikaeesmärkide saavutamiseks võetud meetmete tulemuslikkuse ja tõhususe järelevalves:

- üksikute TEN-T projektidega seotud viivituste riski vähendamine:
  - TEN-T rakendamise tõhustamine seoses vastavusega standarditele ja nõuetele;
  - TEN-T transporditaristus ELi toetatavate investeeringute edusammud, mille mõõdikuks on Euroopa ühendamise rahastu projektide arv (või projektid, mida toetavad selle õigusjärglased), mis on ellu viidud õigel ajal ja/või mis ei ole loa-/riigihankemenetlusega seotud probleemide tõttu viibinud;
- projektiarendajate õiguskindluse suurendamine, kaasates seeläbi transporditaristusse rohkem erainvestoreid:
  - selliste TEN-T taristuprojektide arvu suurendamine, mida rahastatakse ELi toetatavate finantsinstrumentide kasutamisega (nt Euroopa Strateegiliste Investeeringute Fond ja selle õigusjärglased).

TEN-T elluviimise (eraldi muudest projektidest) järelevalve põhineb olemasolevatel meetmetel. Selleks kasutatakse võimalikult suures ulatuses olemasolevat raamistikku lihtsal ja läbipaistval viisil, et teha see sidusrühmadele kergesti juurdepääsetavaks. Ei ole kavas luua keerukat uute tulemuslikkuse näitajate süsteemi.

- Ettepaneku sätete üksikasjalik selgitus

Määruse pealkiri käsitleb õigusakti kohaldamisala ja eesmärke, millega soovitakse edendada üleeuroopalise transpordivõrgu väljaarendamist.

Artikkel 1. Reguleerimisese ja kohaldamisala

Selles artiklis tutvustatakse määruse reguleerimiseset ja kohaldamisala, milleks on TEN-T tulemuslik ja õigeaegne väljaarendamine kogu liidus, vähendades viivituste riski ja suurendades projektiarendajate ja investorite õiguskindlust seoses kohaldatavate menetluste pikkusega. Teine eesmärk on lihtsustada erainvestorite kaasamist ja tagada avalikel aruteludel rohkem selgust.

Artikkel 3. Ühishuviprojektide prioriteetsus

Teatavad liikmesriigid pakuvad oma vastavates riiklikes õigusraamistikes projektide kategooriatele kiirmenetlusi ja lihtsustatud käsitlust, tuginedes nende tähtsusele riigi arengu seisukohast või muudel põhjustel. Selleks et täita TEN-T väljaarendamise eesmärgid, millele liikmesriigid on end pühendanud, kui nad kiitsid nõukogus heaks määruse, millega määratletakse kõnealune võrk ning selle väljaarendamise siduvad tähtajad, tuleks kohaldada liidu ühishuviprojektidele sarnast eeliskohtlemist.

Artiklid 4–6. Loamenetluste integreerimine

Selle artikli eesmärk on integreerida TEN-T ühishuviprojektide erinevad loamenetlused. Artiklis 4 nõutakse, et TEN-T projektidele lubade andmisega tegeleks üks asutus, kes haldab kogu protsessi ja vastutab selle eest ning tegutseb projektiarendajate ja muude investorite jaoks ühtse kontaktpunktina. Artiklis 5 sätestatakse sellise ametiasutuse määramine ja ülesanded. Artiklis 6 määratletakse menetluse etapid, mis viivad tervikotsuseni, millega antakse investorile luba projektiga edasi minemiseks.

Artikkel 7. Piiriüleste loamenetluste koordineerimine

Selles artiklis rõhutatakse piiriüleste loamenetluste koordineerimise tähtsust ja tugevdatakse Euroopa koordinaatorite rolli loamenetluste järelevalves.

Artikkel 8. Piiriüleste ühishuviprojektidega seotud riigihanked

Selle artikliga nähakse ette piiriüleste projektidega seotud riigihangetele ainult ühe õigusraamistiku kohaldamine. Kui valitsustevahelises kokkuleppes ei ole sätestatud teisiti, kohaldavad selliseid projekte arendavad ühised üksused projekti ellu viies ehitustööde ja teenuste hankimiseks ühtset riiklikku õigusakti.

Artikkel 9. Tehniline abi

Liidu õigusaktidel põhinevad olemasolevad tehnilise abi skeemid on selle algatusega seotud ühishuviprojektidele avatud tingimusel, et vastavate talituste hallatavad vahendid on kättesaadavad.

2018/0138 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS

üleeuroopalise transpordivõrgu väljaarendamise edendamiseks võetavate meetmete lihtsustamise kohta

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artiklit 172,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust[20],

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust[21],

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

ning arvestades järgmist:

(1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 1315/2013[22] on kehtestatud siseturu arendamiseks vajalike ajakohaseimate koostalitlusvõimeliste võrkude loomise ühisraamistik. Üleeuroopaline transpordivõrk (edaspidi „TEN-T“) on kahetasandilise struktuuriga: üldvõrk tagab kõikide ELi piirkondade ühendatuse, samal ajal kui põhivõrk koosneb ELi jaoks strateegiliselt kõige tähtsamatest võrguosadest. Määruses (EL) nr 1315/2013 on kindlaks määratud võrgu lõpliku väljaarendamise siduvad eesmärgid, st et põhivõrk tuleb lõplikult välja arendada 2030. aastaks ja üldvõrk 2050. aastaks.

(2) Vajadusest ja siduvast ajakavast hoolimata on kogemused näidanud, et paljud TEN-T lõplikuks väljaarendamiseks mõeldud investeeringud jäävad pidama keerukate loamenetluste, piiriüleste hankemenetluste ja muude menetluste taha. Selline olukord seab ohtu projektide õigeaegse ellurakendamise ja paljudel juhtudel on tulemuseks märkimisväärsed viivitused ja suuremad kulud. Nende küsimuste lahendamiseks ja TEN-T lõpliku koordineeritud väljaarendamise võimaldamiseks on vaja ELi tasandil ühtlustatud meetmeid.

(3) Paljude liikmesriikide õigusraamistikus käsitletakse prioriteetsena teatavaid projektiliike nende strateegilisest majanduslikust tähtsusest lähtuvalt. Prioriteetsetele projektidele on iseloomulik lühem tähtaeg, samaaegne menetlemine või lühem kaebuste esitamise aeg, tagades samal ajal ka muude horisontaalpoliitika valdkondade eesmärkide saavutamise. Kui liikmesriigi õigusraamistikus on kehtestatud selline raamistik, peaks see automaatselt kehtima liidu nende projektide suhtes, mis määruse (EL) nr 1315/2013 alusel on tunnistatud ühishuviprojektideks.

---

20 ELT C , , lk .

21 ELT C , , lk .

22 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2013. aasta määrus (EL) nr 1315/2013 üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta ja millega tunnistatakse kehtetuks otsus nr 661/2010/EL (ELT L 348, 20.12.2013, lk 1).

(4) Selleks et parandada keskkonnamõju hindamise tõhusust ja lihtsustada otsustusprotsessi, peaksid liikmesriigid juhul, kui ka direktiivist 2011/92/EL (muudetud direktiiviga 2014/52/EL) ning muudest liidu õigusaktidest, näiteks direktiividest 92/43/EMÜ, 2009/147/EÜ, 2000/60/EÜ, 2008/98/EÜ, 2010/75/EL, 2012/18/EL ja 2011/42/EL, tuleneb samal ajal kohustus hinnata põhivõrguprojektidega seotud keskkonnaküsimusi, tagama kõnealuste direktiivide nõuetele vastava ühismenetluse.

(5) Põhivõrguprojekte tuleks toetada integreeritud loamenetlustega, et tagada üldise menetluse selge haldamine ja luua investorite jaoks ühtne kontaktpunkt. Liikmesriigid peaksid määrama pädeva asutuse kooskõlas oma siseriikliku õigusraamistiku ja halduskorraldussüsteemiga.

(6) Kõiki loamenetlusi hõlmava ühtse pädeva asutuse (ühtne kontaktpunkt) loomineriigis peaks vähendama menetluste keerukust ning suurendama nende tõhusust ja läbipaistvust. Samuti peaks see parandama liikmesriikide asjakohast koostööd. Menetlused peaksid soodustama tegelikku koostööd investorite ja ühtse pädeva asutuse vahel ning seega võimaldama määrata kindlaks loamenetluse kohaldamisala loataotlemiseelses etapis. Kindlaksmääratud kohaldamisala peaks sisalduma üksikasjalikes taotlemistingimustes ja järgida tuleks direktiivi 2011/92/EL (muudetud direktiiviga 2014/52/EL) artikli 5 lõikes 2 sätestatud menetlust.

(7) Käesolevas määruses sätestatud menetlus ei tohiks piirata rahvusvahelises ja liidu õiguses kindlaksmääratud nõuete, sealhulgas keskkonna ja inimeste tervise kaitse sätete järgimist.

(8) Pidades silmas üleeuroopalise transpordivõrgu põhivõrgu väljaarendamise hädavajalikkust, tuleks koos loamenetluste lihtsustamisega kehtestada tähtaeg, mille jooksul vastutavad pädevad asutused peavad tegema tervikotsuse projekti ülesehituse kohta. See tähtaeg peaks soodustama menetluste tõhusust ega tohiks mingil juhul olla vastuolus liidu rangete keskkonnakaitse ja üldsuse osalemise nõuetega.

(9) Liikmesriigid peaksid püüdma tagada, et tervikotsuse sisu või menetlemise seaduslikkust vaidlustavaid kaebusi menetletakse võimalikult tõhusalt.

(10) Piiriüleste TEN-T taristuprojektide puhul esineb eriprobleeme loamenetluste koordineerimisel. Euroopa koordinaatoreid tuleks volitada neid menetlusi jälgima ning nende sünkroonimist ja lõpuleviimist hõlbustama.

(11) Piiriüleste ühishuviprojektidega seotud riigihankeid tuleks korraldada kooskõlas aluslepinguga ning direktiiviga 2014/25/EL ja/või 2014/24/EL. Selleks et tagada põhivõrgu piiriüleste ühishuviprojektide tõhus elluviimine, tuleks ühisettevõtte korraldavate riigihangete suhtes kohaldada ühe riigi õigusakte. Erandina liidu riigihankealastest õigusaktidest tuleks põhimõtteliselt kohaldada selle liikmesriigi õigusnorme, kus on ühisettevõte registrijärgne asukoht. Jätkuvalt peaks olema võimalik määrata kohaldatavad õigusaktid kindlaks valitsustevahelise kokkuleppega.

(12) Komisjon ei osale üksikprojektide heakskiitmises süstemaatiliselt. Mõnel juhul on siiski vaja teatavaid projekti ettevalmistamise aspekte kontrollida ja need heaks kiita liidu tasandil. Kui menetlustesse on kaasatud komisjon, käsitleb ta esmajärjekorras liidu ühishuviprojekte ja tagab projektiarendajatele kindlustunde. Mõnel juhul on vaja heaks kiita riigiabi andmine. Kooskõlas riigiabi kontrollimise parimate tavade juhendiga võivad liikmesriigid paluda komisjonil tegeleda TEN-T põhivõrku käsitlevate ühishuviprojektidega, mis nende arvates on prioriteetsemad ja

prognoositavamate tähtaegadega, lähtudes juhtumipõhisest või ühiselt kavandatud lähenemisviisist.

(13) TEN-T põhivõrgu taristuprojektide rakendamist tuleks ka toetada komisjoni suunistega, millega täpsustatakse teatavate projektiliikide ellurakendamist ja mis samal ajal järgivad liidu õigustikku. Näiteks loodust, rahvast ja majandust käsitleva tegevuskavaga[23] on ette nähtud, et selliste suunistega täpsustatakse linnu- ja elupaikade direktiivi järgimist. Ühishuviprojektide puhul peaks olema võimalik saada riigihankega seotud otsetoetusi, et tagada avaliku sektori raha eest parim hinna ja kvaliteedi suhe[24]. Lisaks tuleks mitmeaastase finantsraamistiku (2021–2027) jaoks väljatöötatud vahendite raames teha kättesaadavaks asjakohane tehniline abi, et TEN-T ühishuviprojekte rahaliselt toetada.

(14) Kuna liikmesriigid ei suuda käesoleva määruse eesmärke täielikult saavutada ja koordineerimisvajadust arvestades oleks neid võimalik paremini saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.

(15) Õiguskindluse huvides ei tohiks käesoleva määruse sätteid kohaldada nende haldusmenetluste suhtes, mida hakati kohaldama enne käesoleva määruse jõustumist,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

I PEATÜKK – ÜLDSÄTTED

Artikkel 1

Reguleerimisese ja kohaldamisala

Käesolevas määruses sätestatakse nõuded haldusmenetlustele, mida liikmesriikide pädevad asutused kohaldavad üleeuroopalise transpordivõrgu põhivõrku käsitlevate ühishuviprojektide heakskiitmisel ja rakendamisel.

Artikkel 2

Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse määruses (EL) nr 1315/2013 esitatud mõisteid. Samuti kasutatakse järgmisi mõisteid:

(a) „tervikotsus“ – liikmesriigi asutuse või asutuste, v.a kohtud, otsus või otsuste kogum, millega kas antakse projektiarendajale luba ehitada projekti elluviimiseks vajalik transporditaristu või keeldutakse sellise loa andmisest, ilma et see piiraks mis tahes otsuse tegemist halduskaebuste menetlemisel;

(b) „loamenetlus“ – liidu või liikmesriigi õiguse alusel liikmesriigi asutustes järgitav menetlus või võetav meede enne seda, kui projektiarendaja saab projekti ellu rakendada;

[23] COM(2017) 198 final.
[24] COM(2017) 573 final.

(c) „projektiarendaja“ – eraprojekti jaoks loa taotleja või projekti algatav riigiasutus;

(d) „ühtne pädev asutus“ – asutus, mille liikmesriik määrab vastutavaks käesolevast määrusest tulenevate kohustuste täitmise eest;

(e) „piiriülene ühishuviprojekt“ – määruse (EL) nr 1315/2013 artikli 7 kohane ühishuviprojekt, mis hõlmab kõnealuse määruse artikli 3 punktis m määratletud piiriülest lõiku, mida rakendab ellu ühisettevõte.

II PEATÜKK – LOAMENETLUS

Artikkel 3

Ühishuviprojektide prioriteetsus

1. Kõikide TEN-T põhivõrgu ühishuviprojektide suhtes kohaldatakse integreeritud loamenetlust, mida juhib ühtne pädev astus, mille iga liikmesriik määrab kooskõlas artiklitega 5 ja 6.

2. Kui liikmesriigi õiguse alusel kehtib prioriteetsus, omistatakse ühishuviprojektidele kõige suurem võimalik riiklik tähtsus ja loamenetluses käsitatakse neid sellisena, kui selline kohtlemine on ette nähtud vastavate transpordiliikide taristu suhtes kohaldatavate liikmesriigi õigusaktidega.

3. Ühishuviprojektidega seotud haldusmenetluste tõhususe saavutamiseks tagavad projektiarendajad ja kõik asjaomased asutused kõnealuste projektide nii kiire läbivaatamise, kui see on õiguslikult võimalik, sealhulgas neile vahendite jagamise.

Artikkel 4

Loamenetluste integreerimine

1. Artiklis 6 sätestatud tähtaegadest kinnipidamiseks ja ühishuviprojektide elluviimisega seotud halduskoormuse vähendamiseks integreeritakse nii liikmesriigi kui ka liidu kohaldatavast õigusest tulenevad kõik haldusmenetlused ja koondatakse ühte tervikotsusesse.

2. Selliste ühishuviprojektide puhul, mille keskkonnamõju on vaja hinnata nii Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2011/92/EL kui ka liidu õiguse alusel, tagavad liikmesriigid direktiivi 2011/92/EL artikli 2 lõike 3 kohased ühismenetlused.

Artikkel 5

Ühtne pädev loaasutus

1. ... (*OP – palun sisestada kuupäev, mis on üks aasta pärast käesoleva määruse jõustumise alguskuupäeva*) määrab iga liikmesriik ühe ühtse pädeva asutuse, kes vastutab loamenetluse lihtsustamise, sealhulgas tervikotsuse tegemise eest.

2. Ühishuviprojekti või ühishuviprojektide mõne konkreetse kategooria puhul võib lõikes 1 osutatud ühtse pädeva asutuse vastutuse ja/või sellega seotud ülesannete

täitmise delegeerida mõnele teisele asutusele või neid ülesandeid võib täita mõni muu asjakohase haldustaseme asutus järgmistel tingimustel:

a) ühe ühishuviprojekti eest vastutab ainult üks asutus;

b) kõnealune asutus on projektiarendaja jaoks ainus kontaktpunkt menetluses, mille tulemusena tehakse konkreetse ühishuviprojekti kohta tervikotsus, ning

c) kõnealune asutus koordineerib kõigi asjakohaste dokumentide ja kogu teabe esitamist.

Ühtsele pädevale asutusele võib jääda õigus kehtestada tähtaegu, ilma et see mõjutaks artikli 6 kohaselt kehtestatud tähtaegadest kinnipidamist.

3. Ühtne pädev asutus teeb tervikotsuse artiklis 6 kehtestatud tähtaegade jooksul. Selleks järgib ta ühismenetlusi.

Ühtse pädeva asutuse väljastatav tervikotsus on kohustusliku loamenetluse käigus tehtav ainus õiguslikult siduv otsus. Kui projektiga on seotud ka muid asutusi, võivad nad kooskõlas liikmesriigi õigusaktidega esitada menetluse kohta oma arvamuse. Ühtne pädev asutus võtab seda arvamust arvesse.

4. Tervikotsuse tegemisel tagab ühtne pädev asutus kõigi rahvusvahelisest ja liikmesriigi õigusest tulenevate nõuete täitmise ning põhjendab nõuetekohaselt oma otsust.

5. Kui ühishuviprojekt nõuab vähemalt kahe liikmesriigi otsust, võtavad asjakohased pädevad asutused kõik vajalikud meetmed omavahelise tõhusa ja tulemusliku koostöö ning koordineerimise tagamiseks. Ilma et see piiraks kohaldatavast liidu ja rahvusvahelisest õigusest tulenevate kohustuste täitmist, püüavad liikmesriigid ette näha ühismenetlused, eriti keskkonnamõjude hindamiseks.

Artikkel 6

Loamenetluse kestus ja rakendamine

1. Loamenetlus koosneb taotlemiseelsest ja taotluse hindamise etapist ning ühtse pädeva asutuse otsuse tegemisest.

2. Taotlemiseelne etapp, mis hõlmab ajavahemikku alates loamenetluse algusest kuni täieliku taotlustoimiku esitamiseni ühtsele pädevale asutusele, ei ületa üldjuhul kaht aastat.

3. Loamenetluse alustamiseks teatab projektiarendaja asjaomaste liikmesriikide ühtsele pädevale asutusele projektist kirjalikult ja kirjeldab projekti üksikasjalikult. Hiljemalt kaks kuud pärast eespool nimetatud teate kättesaamist kinnitab ühtne pädev asutus sellise teate saamist, või kui ta leiab, et projekt ei ole loamenetlusse võtmiseks piisavalt väljatöötatud, lükkab teate kirjalikult tagasi. Kui ühtne pädev asutus otsustab teate tagasi lükata, põhjendab ta oma otsust. Loamenetluse alguseks loetakse kuupäeva, mil pädev asutus kinnitab teate kättesaamist. Kui projekt hõlmab vähemalt kaht liikmesriiki, loetakse loamenetluse alguseks kuupäeva, mil viimane asjaomane pädev asutus teate heaks kiidab.

4. Kolme kuu jooksul pärast loamenetluse algust kehtestab ühtne pädev asutus tihedas koostöös projektiarendaja ja muude asjaomaste asutustega, võttes arvesse projektiarendaja poolt lõikes 3 osutatud teatega esitatud teavet, järgmist teavet sisaldavad üksikasjalikud taotlemistingimused ja teatab need projektiarendajale:

(a) sellise teabe sisuline maht ja üksikasjalisus, mille projektiarendaja peab tervikotsuse saamiseks esitama taotlustoimiku osana;

(b) loamenetluse ajakava, kus on kirjas vähemalt järgmine:

i) vajaminevad otsused ja arvamused;

ii) projektiga tõenäoliselt seotud asutused, sidusrühmad ja üldsus;

iii) menetluse üksiketapid ja nende kestus;

iv) tervikotsuse tegemiseks olulised vahe-eesmärgid ja nende saavutamise tähtajad;

v) asutuste kavandatud vahendid ja võimalike lisavahendite vajadus.

5. Taotlustoimiku terviklikkuse ja nõuetekohase kvaliteedi tagamiseks küsib projektiarendaja ühtse pädeva asutuse arvamust taotluse kohta võimalikult vara taotlemiseelses etapis. Projektiarendaja teeb igakülgset koostööd ühtse pädeva asutusega, et pidada kinni tähtaegadest ja järgida lõikes 4 sätestatud taotlemistingimusi.

6. Projektiarendaja esitab üksikasjalikele taotlemistingimustele tuginedes taotlustoimiku 21 kuu jooksul alates üksikasjalike taotlemistingimuste kättesaamisest. Pärast selle tähtaja möödumist ei loeta üksikasjalikke taotlemistingimusi enam kehtivaks, välja arvatud juhul, kui ühtne pädev asutus otsustab projektiarendaja põhjendatud taotluse alusel seda ajavahemikku pikendada.

7. Hiljemalt kahe kuu jooksul alates täieliku taotlustoimiku esitamise kuupäevast kinnitab pädev asutus kirjalikult taotlustoimiku täielikkust ja teatab sellest projektiarendajale. Projektiarendaja esitatud taotlustoimik loetakse täielikuks, välja arvatud juhul, kui pädev asutus nõuab kahe kuu jooksul alates taotluse esitamise kuupäevast projektiarendajalt puuduva teabe esitamist. Sisulise mahu ja üksikasjalikkuse poolest piirdub see teabenõue üksikasjalikes taotlemistingimustes kindlaks määratud üksikasjadega. Mis tahes täiendav teabenõue võib üksnes tuleneda erandlikest ja uutest ettenägematutest asjaoludest ning ühtne pädev asutus peab seda nõuetekohaselt põhjendama.

8. Ühtne pädev asutus hindab taotlust ja võtab tervikotsuse vastu ühe aasta jooksul alates täieliku taotlustoimiku esitamisest kooskõlas lõikega 7. Vajaduse korral võivad liikmesriigid kehtestada varasema tähtaja.

9. Eespool sätestatud tähtajad ei mõjuta liidu ega rahvusvahelistest õigusaktidest tulenevate kohustuste täitmist, halduskaebuste menetlemist ega kohtulikku õiguskaitset.

Artikkel 7

Piiriülese loamenetluse koordineerimine

1. Vähemalt kaht liikmesriiki hõlmavate projektide puhul kooskõlastavad asjaomaste liikmesriikide pädevad asutused oma ajakavad ja lepivad kokku ühise ajakava.

2. Määruse (EL) nr 1315/2013 artiklis 45 osutatud Euroopa koordinaatorile antakse volitus tähelepanelikult jälgida piiriüleste ühishuviprojektide loa menetlust ja lihtsustada asjaomaste pädevate asutuste suhtlust.

3. Ilma et see piiraks kohustust järgida käesolevas määruses sätestatud tähtaegu, teatab pädev asutus kohe, kui tervikotsuse tegemiseks seatud tähtajast ei peeta kinni, asjaomasele Euroopa koordinaatorile loamenetluse vähima viivitusega lõpuleviimiseks võetud või võetavatest meetmetest. Euroopa koordinaator võib paluda, et pädev asutus annaks tehtud edusammudest korrapäraselt aru.

III PEATÜKK – RIIGIHANKED

Artikkel 8
Piiriüleste ühishuviprojektidega seotud riigihanked

1. Piiriüleste ühishuviprojektidega seotud riigihankeid korraldatakse kooskõlas aluslepinguga ning direktiividega 2014/25/EL ja 2014/24/EL.

2. Kui hankemenetlust korraldab osalevate liikmesriikide loodud ühisettevõte, kohaldab ta ühe kõnealuse liikmesriigi õigusnorme ja erandina kõnealustest direktiividest kohaldatakse vastavalt asjaoludele õigusnorme, mis on kindlaks määratud kas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2014/25/EL artikli 57 lõike 5 punktis a või Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2014/24/EL artikli 39 lõike 5 punktis a, välja arvatud juhul, kui osalevad liikmesriigid on omavahel kokku leppinud teisiti. Igal juhul sätestatakse sellises kokkuleppes, et ühisettevõtte korraldatavates hankemenetlustes kohaldatakse ühe ainsa liikmesriigi õigusakte.

IV PEATÜKK – TEHNILINE ABI

Artikkel 9
Tehniline abi

Lähtudes asjaomastest liidu rahastamisprogrammidest ning ilma, et see piiraks mitmeaastase finantsraamistiku kohaldamist, annab liit projektiarendaja või liikmesriigi taotlusel tehnilist abi käesoleva määruse rakendamiseks ja ühishuviprojektide elluviimise hõlbustamiseks.

V PEATÜKK – LÕPPSÄTTED

Artikkel 10
Üleminekusätted

Käesolevat määrust ei kohaldata enne selle jõustumist alanud haldusmenetluste suhtes.

Artikkel 11
Jõustumine

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel,

Euroopa Parlamendi nimel *president*	*Nõukogu nimel* *eesistuja*