



H R V A T S K I S A B O R
Odbor za europske poslove

D.E.U. br. 18 / 037

Klasa: 022-03/18-03/119
Urbroj: 6521-31-18-01
Zagreb, 1. listopada 2018.

**ODBOR ZA POMORSTVO, PROMET
I INFRASTRUKTURU**
Predsjednik Pero Ćosić

**ODBOR ZA ZAŠTITU
OKOLIŠA I PRIRODE**
Predsjednik Mihael Zmajlović

Poštovani predsjednici odbora,

Odbor za europske poslove na temelju članka 154. stavka 1. Poslovnika Hrvatskoga sabora prosljeđuje Odboru za pomorstvo, promet i infrastrukturu te Odboru za zaštitu okoliša i prirode stajalište o dokumentu Europske unije iz Radnog programa za razmatranje stajališta Republike Hrvatske za 2018. godinu:

**Stajalište Republike Hrvatske o
Prijedlogu uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o mjerama pojednostavnjenja
radi ubrzanja realizacije transeuropske prometne mreže
COM (2018) 277**

koje je Koordinacija za vanjsku i europsku politiku i ljudska prava Vlade Republike Hrvatske usvojila Zaključkom: Klasa: 022-03/18-07/316, Urbroj: 50301-23/22-18-1 na sjednici održanoj 10. srpnja 2018. godine.

Predmetni Prijedlog uredbe Komisija je dostavila Hrvatskom saboru 5. lipnja 2018. u sklopu nove inicijative iz Programa rada Europske komisije za 2018. „Dovršetak energetske unije“, te je u tijeku njegovo donošenje u Europskom parlamentu i Vijeću Europske unije.

U skladu s člankom 154. stavkom 2. Poslovnika Hrvatskoga sabora, molim vas da Odboru za europske poslove dostavite mišljenje o Stajalištu Republike Hrvatske najkasnije do 9. studenoga 2018. godine.

S poštovanjem,


PREDSJEDNIK ODBORA
Domagoj Mijošević

U prilogu: - Stajalište Republike Hrvatske o COM (2018) 277
- COM (2018) 277

Na znanje: - INFODOK služba

PRIJEDLOG STAJALIŠTA RH

Naziv dokumenta (na hrvatskom i engleskom):

Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o mjerama pojednostavnjenja radi ubrzanja realizacije transeuropske prometne mreže

Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on streamlining measures for advancing the realisation of the trans-European transport network

Brojčana oznaka dokumenta: Međuinstitucijski predmet 2018/0138 (COD), broj dokumenta 9075/18

Nadležno TDU za izradu prijedloga stajališta (nositelj izrade stajališta), ustrojstvena jedinica i službenik/ica:

Nadležno tijelo državne uprave: Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture

Ustrojstvena jedinica: Uprava za fondove EU i strateško planiranje

Nadležni službenik/ica: Kristijan Ležaić, v.d. voditelj službe (kristijan.lezaic@mmpi.hr)

Zamjena: Saša Amanović, voditelj Odjela (sasa.amanovic@mmpi.hr), Marianne Idaković (Marianne.Idakovic@mmpi.hr)

Nadležni službenik/ica u MVEP (Sektor za COREPER I):

Ivana Šadura (ivana.sadura@mvep.hr)

Nadležna radna skupina Vijeća EU i nadležni službenik/ica u SP RH pri EU:

Radna skupina za promet – intermodalna pitanja i mreže Vijeća EU, Dean Strbačko (dean.strbacko@mvep.hr), od 01. rujna 2018. nadležnost preuzima Kristijan Ležaić (kristijan.lezaic@mmpi.hr)

Osnovne sadržajne odredbe prijedloga EU:

Uredbom (EU) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže i stavljanju izvan snage Odluke br. 661/2010/EU (u daljnjem tekstu: Uredba (EU) br. 1315/2013) utvrđuje se zajednički okvir za stvaranje najsuvremenijih, interoperabilnih mreža za razvoj unutarnjeg tržišta. Transeuropske prometne mreže (u daljnjem tekstu: TEN-T) imaju dvoslojnu strukturu, sveobuhvatnom mrežom osigurava se povezanost svih regija Europske unije (u daljnjem tekstu: EU), dok se osnovna mreža sastoji od onih elemenata mreže koji imaju najveću stratešku važnost za Uniju. U Uredbi (EU) br. 1315/2013 utvrđuju se obvezujući rokovi za provedbu, pri čemu osnovna mreža treba biti završena do 2030. godine, a sveobuhvatna mreža do 2050. godine.

Unatoč nužnosti i obvezujućim rokovima, iskustvo je pokazalo da su mnoga ulaganja kojima se nastoji završiti mreža TEN-T suočena sa složenim postupcima izdavanja dozvola,

postupcima za prekograničnu nabavu i drugim postupcima. To stanje ugrožava pravodobnu provedbu projekata i u mnogim slučajevima dovodi do znatnih kašnjenja i povećanja troškova. Kako bi se riješili ti problemi i omogućio sinkronizirani završetak mreže TEN-T, potrebno je usklađeno djelovanje na razini EU-a.

Prijedlogom uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o mjerama pojednostavnjenja radi ubrzanja realizacije transeuropske prometne mreže, koju je Europska komisija (u daljnjem tekstu: EK) objavila 22. svibnja 2018., nastoje se stoga smanjiti kašnjenja u provedbi infrastrukturnih projekata za mrežu TEN-T, uvođenjem maksimalnog ograničenja od tri godine za cijeli proces izdavanja dozvola, te kroz pojašnjenje procesa kojih se nositelji projekata moraju pridržavati, osobito u pogledu izdavanja dozvola, javne nabave i ostalih postupaka. Jedako tako, predlaže se potpora kroz objedinjeni postupak izdavanja dozvola, kroz imenovanje jednog nadležnog tijela od strane država članica.

Uspostavom jednog nadležnog tijela na nacionalnoj razini u kojem su objedinjeni svi postupci izdavanja dozvola („sve na jednom mjestu”) trebala bi se smanjiti složenost, poboljšati učinkovitost i povećati transparentnost tih postupaka. Time bi poboljšala i suradnja među državama članicama, prema potrebi, te promicala i stvarna suradnja između ulagača i jedinstvenog nadležnog tijela. Stoga bi njima trebalo omogućiti utvrđivanje opsega odgovornosti te vrste i razine detalja potrebnih dokumenta u fazi prije podnošenja zahtjeva u postupku izdavanja dozvola. To utvrđivanje opsega trebalo bi se integrirati u detaljan nacrt prijave i slijediti postupak utvrđen u članku 5. stavku 2. Direktive 2011/92/EU Europskog parlamenta i Vijeća o procjeni učinaka određenih javnih i privatnih projekata na okoliš, kako je izmijenjena Direktivom 2014/52/EU Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 2011/92/EU o procjeni utjecaja određenih javnih i privatnih projekata na okoliš – u članku 4., stavku 2.).

Osnovne sadržajne odredbe zakonodavnog prijedloga su sljedeće:

Članak 1. – Predmet i područje primjene

U članku se uvode predmet i ciljevi Uredbe, a to je omogućivanje djelotvornog i pravodobnog završetka mreže TEN-T na cijelom području EU-a, smanjivanjem rizika od kašnjenja i povećanjem sigurnosti za nositelje projekata i ulagače u pogledu trajanja primjenjivih postupaka. Drugi je cilj olakšati uključivanje privatnih ulagača i pružiti više jasnoće s obzirom na javna savjetovanja.

Članak 3. – „Prioritetni status” projekata od zajedničkog interesa

Određene države članice u svojim odgovarajućim nacionalnim pravnim okvirima odobravaju ubrzanje postupke i posebno pojednostavnjeno postupanje za kategorije projekata na temelju njihove važnosti za razvoj zemlje ili drugih razloga. Kako bi se ostvarili ciljevi završetka mreže TEN-T, na koje su se države članice obvezale donošenjem uredbe u Vijeću u kojoj se utvrđuju ta mreža i obvezujući rokovi za njezin završetak, slično povlašteno postupanje trebalo bi se primjenjivati na projekte EU-a od zajedničkog interesa.

Članci 4.–6. – Objedinjavanje postupaka izdavanja dozvola

Cilj ovog članka je objediniti razne procese izdavanja dozvola za projekte od zajedničkog interesa u okviru mreže TEN-T. U članku 4. zahtijeva se da odobravanje projekata u okviru mreže TEN-T rješava jedno jedinstveno tijelo koje upravlja cjelokupnim procesom i preuzima odgovornost za njega te djeluje kao jedinstvena ulazna točka za nositelje projekata i ostale ulagače. U članku 4., stavak 1. navodi se potreba objedinjavanja administrativnih postupaka izdavanja dozvola na temelju kojih se donosi samo jedna sveobuhvatna odluka.

U članku 5. utvrđuju se određivanje i uloga tog tijela. U članku 5., stavak 1. navodi se da je svaka država članica dužna imenovati jedno jedinstveno nadležno tijelo koje je odgovorno za olakšavanje procesa izdavanja dozvola, uključujući i donošenje sveobuhvatne odluke.

U članku 6. utvrđuju se postupovni koraci koji dovode do sveobuhvatne odluke kojom se ulagaču odobrava da nastavi s projektom. U članku 6., stavak 2. stoji da faza prije podnošenja zahtjeva, koja obuhvaća razdoblje od početka postupka izdavanja dozvola do podnošenja potpunog spisa zahtjeva jedinstvenom nadležnom tijelu, u načelu ne smije trajati više od dvije godine.

Članak 7. – Koordiniranje prekograničnih postupaka izdavanja dozvola

U članku se navodi važnost koordiniranja postupaka izdavanja dozvola preko granica i jača se uloga europskih koordinatora u praćenju postupka izdavanja dozvola. U članku 7. Stavak 1. navodi se da za projekte koji obuhvaćaju dvije države članice ili više njih nadležna tijela relevantnih država članica usklađuju svoje rasporede i dogovaraju se o zajedničkom planu.

Članak 8. – Javna nabava u prekograničnim projektima od zajedničkog interesa

Tim se člankom predviđa primjena samo jednog pravnog okvira na javnu nabavu u prekograničnim projektima. Zajednički subjekti koji razvijaju te projekte primjenjivat će samo jedno nacionalno zakonodavstvo na nabavu radova i usluga pri provedbi projekta, osim ako je u međuvladinom sporazumu drukčije navedeno.

Članak 9. – Tehnička pomoć

Postojeći sustavi za tehničku pomoć koji se temelje na zakonodavstvu Unije bit će otvoreni za projekte od zajedničkog interesa na koje se odnosi ova inicijativa, pod uvjetom dostupnosti sredstava kojima upravljaju odgovarajuće službe. U članku 9. navodi se da na zahtjev nositelja projekta ili države članice, u skladu s relevantnim programima financiranja EU-a i ne dovodeći u pitanje višegodišnji financijski okvir, Unija pruža tehničku pomoć za provedbu ove Uredbe i olakšavanje provedbe projekata od zajedničkog interesa.

Razlozi za donošenje i pozadina dokumenta:

Opći je cilj ovog prijedloga zakonodavnog akta riješiti problem kašnjenja i visoke neizvjesnosti postupaka koji utječu na završetak projekata u okviru osnovne mreže TEN-T, a koji pridonose općim ciljevima mreže TEN-T – koheziji, učinkovitosti, održivosti i povećanju koristi za korisnike. Očekuje se da će se inicijativom ubrzati završetak mreže TEN-T povećanjem udjela infrastrukture koja je usklađena sa standardima te smanjiti broj projekata u okviru osnovne mreže TEN-T s kojima se kasni. Naposljetku, očekuje se povećanje broja

projekata u kojima se upotrebljavaju inovativni financijski instrumenti EU-a ili koji uključuju privatni kapital.

Mreža TEN-T po definiciji je transnacionalna mreža na razini cijelog EU-a. Za njezin završetak, a onda i iskorištavanje svih njezinih prednosti na razini EU-a, potrebno je u znatnoj mjeri koordinirati razne projekte. S obzirom na to, završetak mreže TEN-T ovisi o učinkovitoj sinkronizaciji ne samo ulaganja nego i brzine provedbe pojedinačnih projekata, jer se tako mogu izbjeći prekidi i iskoristiti prednosti mreže na razini EU-a. Broj tijela i razine uprave koji su uključeni u postupke izdavanja dozvola te njihove nadležnosti i ovlasti znatno se razlikuju među državama članicama. Kašnjenja zbog tih proceduralnih razlika imaju znatan učinak na završetak mreže TEN-T.

Uspješan i pravodoban završetak mreže TEN-T od ključne je važnosti za učinkovito funkcioniranje jedinstvenog tržišta, a pridonijet će i dekarbonizaciji i digitalizaciji prometa te prelasku na mobilnost s niskom emisijom ugljika. Međutim, trenutačno projekti u okviru mreže TEN-T kasne zbog raznih vrsta postupaka, a nositelji projekata suočeni su s neizvjesnošću vezanom uz rokove i završetak ključnih procesa. U krajnjim slučajevima priprema infrastrukturnog projekta može potrajati do 10 godina prije nego što se može krenuti s njegovom provedbom; u prosjeku traje 4 do 5 godina. Problem proizlazi iz neoptimalne organizacije postupaka izdavanja dozvola (postoje mnogo faza za koje ne postoje rokovi) i između ostalog otežane primjene postojećeg pravnog okvira za prekograničnu nabavu. Zbog toga privatni ulagači nisu skloni uključiti se u infrastrukturne projekte. Dionici na koje to najviše utječe nositelji su projekata za TEN-T, nacionalna tijela (osobito ona zadužena za izdavanje dozvola) i civilno društvo. Zainteresiranim stranama je često teško potpuno sudjelovati u planiranju projekata zbog netransparentne organizacije postupaka. Ako se taj problem uspješno ne riješi, očekuje se da će projekti još više kasniti i mreža TEN-T neće biti završena do 2030. godine.

Status dokumenta:

Dana 15. lipnja 2018. godine na sastanku Radne skupine Vijeća EU-a za promet - intermodalna pitanja i mreže, EK je predstavila Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o mjerama pojednostavljenja radi ubrzanja realizacije transeuropske prometne mreže. Tijekom srpnja 2018. godine očekuje se početak rasprave o Prijedlogu uredbe pod austrijskim predsjedanjem Vijećem EU-a.

Stajalište RH:

Republika Hrvatska (u daljnjem tekstu: RH) u načelu podržava ambicioznost i vidi svrsishodnost Prijedloga uredbe, budući da je većina istaknutih problema itekako prisutna u RH, posebice u projektima koji se financiraju iz EU sredstava, uključujući Europske strukturne i investicijske fondove (u daljnjem tekstu: ESIF) i Instrument za povezivanje Europe (dalje: CEF).

RH izražava zabrinutost vezano uz operacionalizaciju i uspostavu tijela (institucije) koja bi bila zadužena za provedbu projekata koji su zahvaćeni ovom uredbom, zbog mogućeg

pravnog uskladenja tj. izmjene većeg broja zakona u smislu vremenskog okvira njihove izmjene te potrebnog vremena kako bi sveobuhvatna odluka imala pravnu valjanost i osigurala provedbu. RH u načelu smatra pozitivnim opciju politike 2 iz Procjene učinka, kojoj bi se uspostavilo načelo „sve na jednom mjestu“, no također ne isključuje mogućnost primjene opcije politike 3a iz Procjene učinka, tj. opcije kojom bi se utvrdio okvir EU-a za odobravanje projekata u okviru osnovne mreže - primjena pravila na nacionalnoj razini, koja bi u određenim segmentima bila pozitivna za RH. Opcija uspostave načela „sve na jednom mjestu“ samo je djelomično rješavanje problema i uz to, potrebno je uskladiti veliki dio zakona koji su se pokazali kao otežavajući faktor napretka projekata ili uopće njihovog početka u RH.

Što se tiče konkretnih članaka, stajalište RH je kako slijedi:

Članak 1.

Smatramo da se uz 'osnovnu mrežu' (*eng. core network*) treba dodati i 'sveobuhvatna mreža' (*eng. comprehensive network*), budući da RH ima projekte od nacionalnog značaja koji se nalaze na sveobuhvatnoj mreži. Prema tome, predlažemo dodavanje 'sveobuhvatna mreža' (*eng. comprehensive network*) u navedeni članak.

Članak 2.

U paragrafu (d) tražimo pojašnjenje da li jedinstveno nadležno tijelo (*eng. single competent authority*) može biti postojeća institucija (uz potencijalno dodavanje/mijenjanje djelokruga i opisa posla) ili je nužno kreiranje nove? Također, je li intencija da navedena institucija bude u 100% državnom vlasništvu ili osnovana kao d.o.o.?

Članak 4. – objedinjavanje postupka izdavanja dozvola

RH smatra da je potrebno dodatno razraditi pitanje objedinjavanja postupka izdavanja dozvola, s obzirom na to da ovakav članak, u postojećim zakonodavnim okvirima, predstavlja dodatno administrativno opterećenje. Iz RH zakonodavstva jasno proizlazi da se postupci glede okoliša i prirode provode prije postupaka za izdavanje građevinskih i lokacijskih dozvola.

Također ukazujemo da se u čl.4. st. 2. prijedloga, koji se odnosi na procjenu utjecaja na okoliš kaže da „države osiguravaju da su predviđeni zajednički postupci“, međutim u Direktivi 2011/92/EU Europskog parlamenta i Vijeća o procjeni učinaka određenih javnih i privatnih projekata na okoliš to je predviđeno samo kao mogućnost.

Članak 5.

U paragrafu 3., RH predlaže izradu jedinstvenog obrasca ili tzv. check liste na EU razini za sveobuhvatnu odluku (*eng. comprehensive decision*). U paragrafu 5. predlažemo da se također dodaju 'treće države' ili 'države nečlanice' (*eng. third countries or non member states*) budući da će RH u budućnosti potencijalno imati zajedničke prekogranične projekte na TEN-T mreži sa Srbijom, Bosnom i Hercegovinom i Crnom Gorom.

Članak 6.

U paragrafu 3., RH smatra da bi također bilo korisno izraditi jedinstveni obrazac ili kontrolne liste za detaljan opis projekta (*eng. detailed description of the project*) kao i za sveobuhvatnu odluku (*eng. comprehensive decision*). Podržavamo načelno navedene predložene rokove u članku 6.

U paragrafu 6., smatramo da je potrebno dodati riječ 'finalni' ili 'završni' (*eng. final or complete*) u rečenicu: Nositelj projekta podnosi spis zahtjeva koji se temelji na detaljnom nacrtu zahtjeva u roku od 21 mjeseca od dana primitka tog detaljnog nacrtu zahtjeva (*eng. The project promotor shall submit the application file based on the detailed application outline*), na način da ona glasi: Nositelj projekta podnosi finalni spis zahtjeva koji se temelji na detaljnom nacrtu zahtjeva u roku od 21 mjeseca od dana primitka tog detaljnog nacrtu zahtjeva (*The project promotor shall submit the final application file based on the detailed application outline*).

Također predlažemo dodavanje teksta da 'promotor projekta' (*eng. project promotor*) i 'nadležno tijelo' (*eng. competent authority*) u spomenutom vremenu od 21 mjesec mogu izmjenjivati draft verzije.

U paragrafu 8. smatramo da bi period od jedne godine trebalo produžiti na 18 mjeseci.

Članak 9.

Tražimo pojašnjenja na koji način će se dodjeljivati sredstva, da li kroz postojeći PSA – *Programme Support Action* okvir (specifična vrsta Tehničke pomoći za CEF) Glavne Uprave za Promet i Mobilnost ili kroz Tehničku pomoć (*eng. TA*) koje se državama članicama daju u okviru operativnih programa. Predlažemo da stopa financiranja bude minimalno 85 %.

Sporna/otvorena pitanja za RH:

Osim otvorenih pitanja naznačenih u prethodnoj kategoriji, RH ukazuje i na sljedeće; ukoliko se u konačnici uvede jedinstveno tijelo koje bi objedinilo sve postupke koji su sada u nacionalnom sustavu razlomljeni na nekoliko ministarstava i vrlo često i na županijsku razinu, RH takvu izmjenu može podržati samo ukoliko postoji spremnost da se fundamentalno izmijeni okvir nadležnosti (sustav uprave u RH). No ukoliko bi se na ovaj način samo uvelo još jedno administrativno tijelo, a posebice ako je pritom usmjereno samo na određene projekte (TEN-T), RH u tome ne vidi mogućnost za značajne promjene, nego potencijalne dvojbe oko postupaka i nadležnosti tijela državne uprave.

Nadalje, RH ukazuje i na to da će u slučaju uvođenja jedinstvene dozvole za gradnju i okoliš/prirodu takva odredba iziskivati korjenite izmjene zakonodavnog okvira RH te stoga stvoriti i značajno administrativno opterećenje.

Stajališta DČ, EK i Predsjedništva EU:

Detaljna stajališta će biti poznata tek nakon početka rasprave u srpnju 2018, a temeljem početnog sastanka 15. lipnja 2018. iznesena su sljedeća inicijalna stajališta:

EK: ovaj prijedlog je dio trećeg dijela paketa za mobilnost koji se bavi sigurnim, povezanim i čistim prometom; cilj prijedloga je ubrzati uklanjanje prepreka prema kreiranju dijelova mreže koji nedostaju, te uklanjanje tzv. uskih grla; potrebno je osigurati pametan promet, ali i pružanje alternativnih pravaca koji će riješiti aktualne probleme poput zagušenosti prometa; potrebno je smanjiti troškove i odgode implementacije TEN-T projekata, olakšati pristup privatnim i javnim investitorima kroz dodatnu pravnu sigurnost te osigurati veću transparentnost za građane kroz pružanje preciznih rokova. Cilj je uskladiti se sa Trans-europskom mrežom za energetiku (TEN-E), pri kojemu postoji jedno regulatorno tijelo dok se proces davanja dozvola skraćuje sa 10 na 3,5 godine. Novim prijedlogom se očekuje ušteda od 5 mlrd. eura za korisnike infrastrukture, 166 mil. uštede kroz smanjenje administrativnih troškova, manje onečišćenja zraka (2.7 mil. tona CO₂ emisija manje). Djelokrug obuhvaća sve TEN-T projekte na osnovnoj mreži neovisno o vrsti financiranja i obliku prometa. Ovaj prijedlog mora biti kompatibilan sa novim prijedlogom za nastavak instrumenta za povezivanje Europe za razdoblje 2021. – 2027. (CEF II) i sa osnaživanjem upravljanja putem europskih koordinatora. Smatra da je jasno kako postoje velike razlike u pripremi projekata među državama članicama (u daljnjem tekstu: DČ); ne žele dodavati kompleksnost i nova administrativna opterećenja. EK nema namjeru mijenjati nešto što funkcionira, nego omogućiti dodatnu pomoć onima kojima je to potrebno; što se tiče razine ambicije, smatraju kako su analizirali sve potrebne informacije i misle kako su predstavili kvalitetan prijedlog.

Finska (FI): radi se o ambicioznom planu i dijele ciljeve koje je predstavila EK; potrebno je vidjeti i procjenu učinaka prije daljnje rasprave; brine ih načelo „sve na jednom mjestu“ jer se radi o delikatnom pitanju; prisiliti donošenje odluke u sklopu jedinstvenog tijela nije nešto s čime se slažu; EK je dala primjer TEN-E, no i u Uredbi koja uređuje to područje postoje druge mogućnosti koje nisu prikazane u ovom prijedlogu (govoreći o nadležnom tijelu); na ovaj način postoji mogućnost protuustavnog djelovanja jer korištenje zemlje obično spada pod lokalnu vlast, stoga će teško moći prihvatiti korištenje jedinstvenog tijela; postoji i pitanje zaštite okoliša i procjene učinaka prijedloga na okoliš, koje gledaju kao previše ambiciozan projekt za tako kratak rok (2 godine).

Češka (CZ): pozdravljaju ciljeve prijedloga i slažu se kako pripremna faza projekta često može biti preduga; kao glavne probleme, prepoznali su nabavku zemlje, procjenu učinaka na okoliš i mogućnost žalbe tijekom svakog koraka projekta i smatraju da bi i to trebalo biti navedeno u ovom prijedlogu; ako se osnovna mreža želi završiti do 2030. godine i ta pitanja trebaju biti riješena; smatraju da bi DČ trebale moći zadržati pravo na pripremne radnje sukladno vlastitom nahođenju, stoga se ne slažu s tim dijelom prijedloga EK; prihvatljiv bi im bio oblik preporuke; potrebno je više vremena implementaciju.

Danska (DK): zabrinuti su što u prijedlogu nedostaju određeni dijelovi koji su prikazani u ranijim radionicama na ovu temu; slažu se sa predstavljanjem limita na trajanje određenih radnji u pripremi projekata, no zanima ih je li EK predvidjela potrebne troškove za angažiranje dodatnih stručnjaka kako bi se poštivali rokovi.

Italija (IT): imaju određene zabrinutosti oko načela „sve na jednom mjestu“ zbog komplicirane procedure; nije im jasno niti dodatno osnaživanje europskih koordinatora u

prekograničnim projektima, kao ni potreba za time; postoje i određene organizacije koje su zadužene za infrastrukturne projekte, pa ih zanima kako će se one uklopiti u novom prijedlogu.

Njemačka (DE): najavili kako pripremaju nacionalni plan u DE koji bi olakšao i ubrzao pripremu projekata, stoga im je drago da je EK predstavila ovaj prijedlog; kritički gledaju na načelo „sve na jednom mjestu“.

Slovenija (SI): žele izbjeći još jedan sloj administrativnog opterećenja koji bi mogao nastati kroz novi prijedlog, no općenito ga podržavaju; smatraju da bi se u djelokrug trebali uključiti svi projekti u koje je uključeno financiranje putem CEF-a, neovisno radi li se o osnovnoj ili sveobuhvatnoj mreži.

Ujedinjena Kraljevina (UK): dijele slične zabrinutosti kao i prethodni govornici oko načela „sve na jednom mjestu“.

Nizozemska (NL): nisu sigurni u korist ovog prijedloga i izrazili zabrinutost oko predstavljenog; otvaraju se ozbiljna pitanja supsidijarnosti i proporcionalnosti, te iako dijele ideju i ciljeve, zabrinuti su oko pitanja kompetencija DČ; NL već sada može zadovoljiti tražene rokove, no pitanja koja se otvaraju predstavljaju značajan izazov.

Sporna/otvorena pitanja za DČ, EK i Predsjedništvo EU:

U ovom trenutku nisu poznata, osim iz navedenih početnih stajališta sa Radne skupine održane 15. lipnja 2018. godine.

Stav RH o spornim/otvorenim pitanjima DČ, EK i Predsjedništva EU:

RH podržava stav SI da se navedena uredba treba odnositi i na sveobuhvatnu mrežu (ne samo na osnovnu).

Postojeće zakonodavstvo RH i potreba njegove izmjene slijedom usvajanja dokumenta:

Uzevši u obzir višestranost i multidimenzionalnost Prijedloga uredbe, kao i mogućih nekoliko opcija, moguća je potreba za usklađivanjem zakonodavstva u području: graditeljstva, javne nabave, izvlaštenja, javne uprave, prometa. Stupanjem na snagu ove Uredbe biti će potrebno potencijalno parcijalno izmijeniti zakone u ovim sektorima. Temeljem spomenutog moguća je potencijalna promjena sljedećih zakonodavnih akata:

Zakon o javnoj nabavi (NN 120/16)

Zakon o gradnji (NN 153/13, 20/17)

Zakon o izvlaštenju i određivanju naknade (NN 74/14, 69/17)

Zakon o cestama (NN 84/11, 22/13, 54/13, 148/13, 92/14)

Zakon o prijevozu u cestovnom prometu (NN 41/18)

Zakon o sigurnosti prometa na cestama (NN 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15, 108/17)

Zakon o željeznici (NN 94/13, 148/13, 73/17)

Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava (NN 82/13, 18/15, 110/15, 70/17)

Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda (NN 109/07, 132/07, 51/13, 152/14)

Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama (NN 158/03, 100/04, 141/06, 38/09, 123/11, 56/16)

Zakon o uspostavi institucionalnog okvira za korištenje strukturnih instrumenata Europske unije u Republici Hrvatskoj (NN 78/12, 143/13, 157/13)

Zakon o uspostavi institucionalnog okvira za provedbu europskih strukturnih i investicijskih fondova u Republici Hrvatskoj u financijskom razdoblju 2014. – 2020. (NN 92/14)

Zakon o strateškim investicijskim projektima Republike Hrvatske (NN 29/18)

Utjecaj provedbe dokumenta na proračun RH:

Kod načela „sve na jednom mjestu“ odnosno opcije politike 2 iz Procjene učinka, moguća su potrebna osiguravanja sredstava u državnom proračunu ako će se osnivati nova agencija/institucija koja bi vršila ulogu jedinstvenog nadležnog tijela za izdavanje dozvola u RH. Temeljem Članka 9. Prijedloga uredbe, DČ će moći koristiti tehničku pomoć od strane EU-a, što bi djelomično umanjilo utjecaj na državni proračun.



Bruxelles, 17.5.2018.
COM(2018) 277 final

2018/0138 (COD)

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o mjerama pojednostavnjenja radi ubrzanja realizacije transeuropske prometne mreže

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

OBRAZLOŽENJE

1. KONTEKST PRIJEDLOGA

• Razlozi i ciljevi prijedloga

Tehnološke promjene utječu na svaki segment društva i gospodarstva te mijenjaju način života svih građana EU-a. Prometni sektor nije iznimka kad je riječ o tom trendu. Zbog novih tehnologija mobilnost se korjenito mijenja. EU i njezini industrijski sektori moraju se suočiti s tim izazovom kako bi postali svjetski predvodnici u području inovacija, digitalizacije i dekarbonizacije. Komisija je stoga primijenila sveobuhvatan pristup kako bi te političke prioritete prenijela u politike mobilnosti EU-u u obliku triju paketa mjera za mobilnost „Europa u pokretu”.

Na temelju strategije za mobilnost s niskom razinom emisije Komisija je u svibnju i studenome 2017. donijela dva paketa mjera za mobilnost. U tim se paketima utvrđuje pozitivni program za provedbu strategije za mobilnost s niskom razinom emisije i osiguravanje neometanog prelaska na čistu, konkurentnu i povezanu mobilnost za sve. Europski parlament i Vijeće trebali bi osigurati brzo donošenje tih prijedloga.

Ova je inicijativa dio trećeg paketa mjera „Europa u pokretu”, kojim se ostvaruje nova strategija industrijske politike iz rujna 2017., a svrha joj je nadopuniti postupak kojim se Europi omogućuje da u potpunosti iskoristi prednosti modernizacije mobilnosti. Ključno je da budući sustav mobilnosti bude siguran, čist i učinkovit za sve građane EU-a. Cilj je da mobilnost u Europi bude sigurnija i pristupačnija te čišća i prilagođenija nužnosti borbe protiv klimatskih promjena, da europska industrija postane konkurentnija, a europska radna mjesta sigurnija. Za to će biti nužna potpuna predanost EU-a, država članica i dionika, ponajprije kad je riječ o jačanju ulaganja u prometnu infrastrukturu.

Poticanje gospodarskog rasta i jačanje ulaganja u realno gospodarstvo u središtu je prioriteta Komisije. Plan ulaganja za Europu¹, kojim se taj glavni cilj pretvara u operativne okvire, ima tri cilja: mobilizirati financijska sredstva za realno gospodarstvo, osigurati vidljivost i tehničku pomoć za projekte ulaganja te poboljšati regulatorni okvir za ulaganja.

Ulaganja u prometnu infrastrukturu znatno pridonose ostvarivanju tih ciljeva. Konkretno, očekuje se da će se završetkom osnovne transeuropske prometne mreže (TEN-T) i njezinih koridora stvoriti dodatnih 4 500 milijardi EUR ili 1,8 % BDP-a EU-a, što će činiti 13 milijuna godina radnog staža do 2030.² Procjenjuje se da ulaganja koja su potrebna za završetak osnovne mreže TEN-T iznose približno 500 milijardi EUR u razdoblju od 2021. do 2030. i približno 1 500 milijardi EUR ako se uključe sveobuhvatna mreža TEN-T i ostala prometna ulaganja³.

¹ COM(2014) 903 final.

² Izgradnja mreže TEN-T, Činjenice i brožani podaci, https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/delivering_ten_t.pdf, rujan 2017.

³ Na temelju povratnih informacija koje su države članice dostavile u svibnju 2017. Planovi rada za koridore osnovne mreže i njihove prateće studije dostupni su na adresi: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/downloads_hr.

Iskustvo pokazuje da na provedbu projekata u okviru osnovne mreže TEN-T utječu složeni administrativni postupci i regulatorna neizvjesnost, koji mogu dovesti do povećanja troškova i kašnjenja⁴.

U nedavno ažuriranom akcijskom planu⁵ – *Kako najbolje iskoristiti nove financijske programe za europske prometne infrastrukturne projekte* (2015.) – pojednostavnjivanje administrativnih odobrenja, pravila za izdavanje dozvola i drugih regulatornih postupaka utvrđeno je kao jedna od preporuka kojima se nastoji olakšati završetak mreže TEN-T. Plan su iznijeli europski koordinatori za mrežu TEN-T Bodewig i Secchi te bivši potpredsjednik H. Christophersen.

Uspješan završetak mreže TEN-T od ključne je važnosti za funkcioniranje jedinstvenog tržišta, digitalizaciju prometa i prelazak na mobilnost s niskom emisijom ugljika⁶. Komisija je u nedavnim komunikacijama naglasila potrebu mobiliziranja privatnih ulaganja u sektore koji su ključni za budućnost EU-a⁷ i u kojima još postoji mogućnost tržišnih neuspjeha⁸. Ponovila je i da su prekogranični i održivi promet te infrastruktura mreže TEN-T od ključne važnosti za prelazak EU-a na gospodarstvo s niskom razinom emisije ugljika u kojem se učinkovito gospodari resursima⁹.

Stvaranje regulatornog okruženja kojim se pruža potpora i uvođenje učinkovitih postupaka nisu problem samo na europskoj razini. I skupina G7 priznala je da složenost regulative utječe na učinkovitost postupaka izdavanja dozvola, konkretno u Izjavi ministara donesenoj u lipnju 2017. na sastanku ministara prometa skupine G7 u Cagliariju. U Izjavi je naglašena važnost povećanja prihvaćenosti infrastrukturnih projekata u javnosti, učinkovitih administrativnih postupaka i pojednostavnjenja regulatornog okruženja¹⁰. I države članice EU-a poduzele su napore radi pojednostavnjenja postupaka na nacionalnoj razini¹¹.

Ovom se inicijativom nastoje smanjiti kašnjenja u provedbi infrastrukturnih projekata za mrežu TEN-T. Njome se uvodi maksimalno ograničenje od tri godine za cijeli proces

⁴ To se odnosi i na 30 prethodno utvrđenih prioritetnih projekata u okviru mreže TEN-T. Nekoliko je njih završeno, no neki su i dalje u tijeku, a iskustvo s prioritetnim projektima pokazuje i da postoje problemi povezani s postupcima izdavanja dozvola koji su utjecali na završetak nekoliko projekata (npr. PP17, PP18/30, PP24), Provedba prioritetnih projekata, studeni 2012.; GU MOVE na temelju podataka država članica, https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/infrastructure/ten-t-policy/priority-projects/doc/pp_report_nov2012.pdf

⁵ Bivši potpredsjednik Komisije H. Christophersen, profesor K. Bodewig, europski koordinator, profesor C. Secchi, europski koordinator, u „Akcijskom planu – Kako najbolje iskoristiti nove financijske programe za europske prometne infrastrukturne projekte” („Izvješće CBS”), lipanj 2015., dostupnom na adresi: http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/doc/2015_06_03_cbs_action_plan_final.pdf, Izvješće o napretku Akcijskog plana – Kako najbolje iskoristiti nove financijske programe za europske prometne infrastrukturne projekte, siječanj 2018., https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/cbs2_report_final.pdf, (dalje u tekstu: „Izvješće o napretku CBS”).

⁶ Vijeće je u zaključcima koje je donijelo 5. prosinca 2017. opet naglasilo čvrstu predanost uvođenju mreže TEN-T i potrebu nastavljanja te politike radi poticanja ulaganja u promet i doprinosa globalnim ciljevima, osobito u pogledu borbe protiv klimatskih promjena. 15425/17 TRANS 541.

⁷ COM(2016) 359 final.

⁸ Rezultati i učinkovitost financiranja željezničke infrastrukture u Europskoj uniji, Studija za Europski parlament, listopad 2015.

⁹ COM(2016) 501 final.

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

¹¹ Njemačka strategija za ubrzavanje procesa planiranja: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/innovationsforum-planungsbeschleunigung-abschlussbericht.pdf?__blob=publicationFile

izdavanja dozvola. Nastoje i bolje pojasniti procesi kojih se nositelji projekata moraju pridržavati, osobito u pogledu izdavanja dozvola, javne nabave i ostalih postupaka.

Ovom se inicijativom štiti pristup pravosuđu u pogledu provedbe infrastrukturnih projekata u okviru mreže TEN-T. Njome se ne utječe na upravne žalbene postupke i pravna sredstva pred sudom. Međutim, države članice mogu utvrditi posebna postupovna pravila, kao što su pravila o nedopuštenosti argumenta iznesenog uz zlouporabu prava ili u zloj vjeri, koja čine mehanizme prikladne za osiguranje učinkovitosti sudskog postupka. Prekogrančni projekti suočeni su s posebnim poteškoćama u provođenju javne nabave, koje osobito proizlaze iz potrebe za primjenom različitih zakonodavstava, kako su istaknuli dionici. Time se povećava složenost projekata i stvaraju troškovi. Ovom se inicijativom nastoji omogućiti sustavna primjena jednog jedinstvenog okvira u slučaju prekograničnih projekata koje provodi zajednički subjekt, osim ako države članice sudionice odluče drukčije. To je u skladu s ciljevima utvrđenima u nedavnoj Komunikaciji o poticanju rasta i kohezije u graničnima regijama EU-a¹².

Uz to što će se povećati ulaganja i privući privatni kapital u infrastrukturu s visokom dodanom vrijednošću EU-a, smatra se da će se ovom inicijativom postići veća jasnoća za građane i civilno društvo jačanjem okvira za transparentnost za njihovo uključivanje u planiranje projekata u okviru mreže TEN-T.

Procjenjuje se da će konkretne očekivane koristi biti sljedeće:

- uštede na vremenu: očekuje se da će postupci izdavanja dozvola trajati najviše tri godine, što je znatno poboljšanje u usporedbi s trenutačnim stanjem,
- uštede na troškovima za korisnike: više od 5 milijardi EUR u uštedama na troškovima za korisnike,
- ulaganja: ubrzat će se ulaganja pa će 84 % ukupnog iznosa ulaganja u osnovnu mrežu TEN-T biti uloženo prije 2025.,
- smanjenje vanjskih učinaka prometa: ušteda od 700 milijuna EUR s obzirom na emisije CO₂, ublažavanje buke, onečišćenje zraka, zagušenja prometa i manji broj nesreća. Smanjenje emisija CO₂ procjenjuje se na 2 686 tisuća tona koje će se uštedjeti u razdoblju 2018.–2030.,
- administrativni troškovi: neto uštede od 150 milijuna EUR za nositelje projekata i javna tijela.
- **Dosljednost s postojećim odredbama politike u određenom području**

Trenutačno ne postoje posebne odredbe povezane s postupcima izdavanja dozvola i regulatornim postupcima u području mreže TEN-T. Međutim, postoje slične odredbe koje su primjenjive u području transeuropske energetske mreže (TEN-E)¹³.

- **Dosljednost u odnosu na druge politike Unije**

Ciljevi ove inicijative u skladu su s odgovarajućim politikama Unije u području prometa, jedinstvenog tržišta i ostalim područjima. Inicijativom se pridonosi poticanju ulaganja i otvaranju novih radnih mjesta pojednostavnjenjem ulaganja u realno gospodarstvo.

¹² COM(2017) 534 final.

¹³ Uredba (EU) br. 347/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 17. travnja 2013. o smjernicama za transeuropsku energetske infrastrukturu te stavljanju izvan snage Odluke br. 1364/2006/EZ i izmjeni uredbi (EZ) br. 713/2009, (EZ) br. 714/2009 i (EZ) br. 715/2009 (SL L 115, 25.4.2013., str. 39.).

Završetak mreže TEN-T dovest će do stvaranja povezanijeg i pravednijeg unutarnjeg tržišta jer se mrežom TEN-T nastoji fizički povezati države članice i zbog toga što ona ima jasnu dodanu vrijednost Unije zahvaljujući njezinoj usmjerenosti na prekogranične veze.

2. PRAVNA OSNOVA, SUPSIDIJARNOST I PROPORCIONALNOST

• Pravna osnova

Pravna je osnova ovog prijedloga članak 172. Ugovora o funkcioniranju Europske unije.

• Supsidijarnost (za neisključivu nadležnost)

Za koordinirani razvoj mreže TEN-T radi potpore tokovima prometa unutar jedinstvenog europskog tržišta te gospodarsku, socijalnu i teritorijalnu koheziju u Uniji zahtijeva se djelovanje koje treba poduzeti na razini Unije. Postupci izdavanja dozvola uvelike se razlikuju među državama članicama s obzirom na broj potrebnih dozvola i odluka koje treba dobiti; to otežava sinkronizaciju razvoja mreže. Mreža TEN-T ne može ispravno funkcionirati kao cjelina, niti može pružati svoje koristi na razini Unije dok se ne završe svi njezini elementi.

• Proporcionalnost

Prijedlog je u skladu s načelom proporcionalnosti. Obuhvaćen je područjem primjene za djelovanje u području transeuropske prometne mreže, kako je utvrđeno člankom 170. Ugovora o funkcioniranju Europske unije.

Djelovanje predviđeno ovim prijedlogom posebno je ograničeno na europsku dimenziju prometne infrastrukture.

Uredba bi bila djelotvoran instrument jer bi nakon donošenja bila izravno primjenjiva u pravnom poretku država članica i ne bi zahtijevala razdoblje za prenošenje prije nego što bi počela proizvoditi puni pravni učinak. To je u skladu s ciljem uklanjanja odstupanja koja proizlaze iz prenošenja direktiva te ubrzavanja pripreme projekata i postupaka odobravanja.

3. REZULTATI SAVJETOVANJA SA ZAINTERESIRANIM STRANAMA I PROCJENA UČINAKA

• Primjerenost propisa i pojednostavnjivanje

Politika za mrežu TEN-T znatno je ojačana 2013. donošenjem nove uredbe u kojoj se utvrđuje cjelovita strategija koja se temelji na uspostavljanju osnovne mreže do 2030. i sveobuhvatne mreže do 2050. Međutim, politika za mrežu TEN-T postoji već 25 godina i u trenutku pripreme postojećeg okvira za mrežu TEN-T već su postojali dokazi o postojanju i učincima kašnjenja u postupcima izdavanja dozvola i drugim regulatornim postupcima. Mjere za pojednostavnjenje prvo su planirane za okvir za mrežu TEN-T, no na kraju se smatralo da su one preuranjene zbog nekoliko čimbenika. Konkretno, preoblikovani okvir za mrežu TEN-T već je uključivao ambiciozan skup inovacija, osobito u vezi sa stvaranjem novog instrumenta za financiranje, Instrumenta za povezivanje Europe.

Kao posljedica toga, u postojećoj Uredbi (EU) br. 1315/2013 nisu predviđena posebna rješenja s obzirom na postupke izdavanja dozvola, za razliku od Uredbe (EU) br. 347/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 17. travnja 2013. o smjernicama za transeuropsku

energetsku infrastrukturu¹⁴. Stoga se postojeća inicijativa nije mogla razviti u okviru programa REFIT; međutim, ona je nadahnuta iskustvom u području mreže TEN-E.

- **Savjetovanje, prikupljanje podataka i primjena stručnih znanja**

Aktivnosti savjetovanja uključivale su sljedeće:

- (1) otvoreno javno savjetovanje na internetu provodilo se tijekom 13 tjedana od 1. kolovoza 2017. do 9. studenoga 2017. Zaprimito je ukupno 99 odgovora, u kojima su zastupljene 23 različite države članice što je jednako 94 % svih doprinosa. Regionalna, lokalna ili općinska tijela (20 %), nositelji projekata (19 %) i industrijska, poslovna ili sektorska udruženja (20 %) bile su kategorije organizacija koje su bile najviše zastupljene, a odmah iza njih slijedile su nacionalne vlade (16 %);
- (2) održan je niz radionica koje su zajednički organizirale službe Komisije odgovorne za područja inicijative: za javnu nabavu (15. lipnja 2017.), za financiranje i državnu potporu (21. rujna 2017.) te za procjene utjecaja na okoliš i izdavanje dozvola (17. listopada 2017.);
- (3) u kontekstu procjene učinka održani su razgovori s dionicima u razdoblju od 6. prosinca 2017. do 17. siječnja 2018.;
- (4) aktivnosti savjetovanja provedene su u okviru prethodne razmatračke studije zajedno s otvorenim javnim savjetovanjem koje je trajalo 12 tjedana i namjenskim radionicama;
- (5) mehanizam za pružanje povratnih informacija uključen je u početnu procjenu učinka koja je objavljena u lipnju 2017. na *web*-mjestu Komisije.

O inicijativi se dva puta raspravljalo i na ministarskoj razini, zajedno s ostalim pitanjima povezanim s razvojem i financiranjem mreže TEN-T: na Regionalnoj konferenciji o ulaganjima u području prometa 23. ožujka 2017. u Sofiji i na neformalnom Vijeću ministara prometa 21. rujna 2017. u Tallinnu.

Sažetak dobivenih primjedbi i primjena rezultata

Savjetovalo se sa svim relevantnim skupinama dionika koje zastupaju sve države članice i većina njih iznijela je svoja stajališta, zajedno s određenim kvantitativnim informacijama, ako su one bile dostupne, koja se odnose na postojeća pitanja i mjere politike koje se razmatraju. U okviru savjetovanja pokazalo se da se glavni problemi koji su utvrđeni s obzirom na postupke izdavanja dozvola za projekte u okviru mreže TEN-T odnose na korake na strateškoj razini pripreme projekta, uključujući dobivanje dozvola za prostorno planiranje, lokacijskih dozvola i procjena utjecaja na okoliš.

Podršku objedinjavanju postupaka u okviru jedinstvenog nacionalnog subjekta po načelu „sve na jednom mjestu” osobito su izrazili nositelji projekata, pojedinci i industrijske interesne skupine. Nacionalne i regionalne vlade izrazile su više mišljenja sa zadržkama, koja su potvrđena i u bilateralnim razgovorima.

Znatan broj nacionalnih i regionalnih vlada izrazio je određene zabrinutosti u pogledu primjene načela „sve na jednom mjestu”. Međutim, u pojedinačnoj kvalitativnoj analizi

¹⁴ Uredba (EU) br. 347/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 17. travnja 2013. o smjernicama za transeuropsku energetsku infrastrukturu te stavljanju izvan snage Odluke br. 1364/2006/EZ i izmjeni uredbi (EZ) br. 713/2009, (EZ) br. 714/2009 i (EZ) br. 715/2009 (SL L 115, 25.4.2013., str. 39.–75.).

njihovih primjedbi pokazalo se da to očito neslaganje, u nekim slučajevima, proizlazi iz činjenice da su neke zemlje već objedinile postupke u okviru jedinstvenog tijela (uključujući ubrzane postupke). Ti jedinstveni nacionalni subjekti koji već postoje mogu se smatrati primjerom najbolje prakse za provedbu načela „sve na jednom mjestu”.

Prema nositeljima projekata i pojedincima, u svakom slučaju primjene načela „sve na jednom mjestu” trebala bi postojati proširena sposobnost odlučivanja u okviru koje bi se upravljalo svim procjenama utjecaja na okoliš na razini projekta, dozvolama za prostorno planiranje i građevinskim dozvolama. S druge strane, mišljenja nacionalnih i regionalnih vlada razlikovala su se u pogledu razmjera objedinjavanja postupaka i razine vlasti. Znatno broj nacionalnih predstavnika naveo je da bi subjekti koji primjenjuju načelo „sve na jednom mjestu” trebali imati samo ovlasti za koordiniranje.

Ispitanici, prvenstveno nositelji projekata, pojedinci i industrijske interesne skupine, složili su se da proces izdavanja dozvola ne bi trebao trajati dulje od dvije godine te da bi utvrđivanje tog vremenskog ograničenja moglo pomoći u smanjenju prekomjernih kašnjenja. Lokalna i regionalna tijela te neke nacionalne vlade bili su suzdržaniji po tom pitanju.

Zajednički skup pravila na razini Unije koja se primjenjuju na prekogranične projekte utvrđen je kao najdjelotvornije rješenje za poboljšanje problema javne nabave, osobito od strane nositelja projekata i industrijskih skupina. Nacionalna tijela navela su da bi taj skup pravila bio djelotvorniji ako bi ga se primjenjivalo na prekogranične projekte koji ostvaruju koristi od financiranja sredstvima Unije.

Među dostupnim instrumentima za donošenje mjera za olakšavanje pripreme projekata u okviru mreže TEN-T i izdavanje dozvola, u okviru savjetovanja pokazalo se da ispitanici općenito daju prednost uredbi o postupcima izdavanja dozvola i ostalim elementima pripreme projekata u okviru mreže TEN-T koja bi se izravno primjenjivala u državama članicama.

- **Prikupljanje podataka i primjena stručnih znanja**

Inicijativa se temelji na dugotrajnom procesu razmatranja i njome se odgovara na politički poziv na djelovanje. Definicija problema temeljila se uglavnom na iskustvu Komisije u upravljanju završetkom mreže TEN-T¹⁵, aktivnostima savjetovanja i vanjskim studijama:

- Studiji o izdavanju dozvola za projekte u okviru osnovne mreže TEN-T i olakšavanju njihove pripreme, Milieu i dr., prosinac 2016.¹⁶,
- Popratnoj studiji za procjenu učinka mjera za pojednostavnjenje realizacije mreže TEN-T, Panteia, PwC, M-FIVE, veljača 2018.¹⁷

- **Procjena učinka**

Prijedlog je potkrijepljen procjenom učinka. Prijedlog je od Odbora za regulatorni nadzor dobio pozitivno mišljenje sa zadržkama. Odbor je donio preporuke u kojima se zahtijevaju prilagodbe i pojašnjenja u pogledu sljedećeg:

- pružanja više dokaza o tome kako postupci javne nabave i izdavanja dozvola utječu na kašnjenja u izgradnji. Pružanja dodatnih informacija o razlikama u stanju među sektorima i državama članicama te opisa iskustva stečenog u

¹⁵ Izvješće o napretku u provedbi mreže TEN-T u razdoblju 2014.–2015., veljača 2017.

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

¹⁷ Unijeti poveznicu nakon objave studije.

okviru mreže TEN-E, Europskog fonda za strateška ulaganja i mjera poduzetih u državama članicama radi pojednostavnjenja procesâ,

- pružanja dodatnih informacija o stajalištima dionika s obzirom na opcije, osobito o stajalištima država članica i građana,
- analize osjetljivosti koju treba dodati zajedno s objašnjenjem pretpostavki koje su donesene u vezi s izračunom rezultata, osobito s obzirom na stupanj u kojem bi se predmetnim mjerama stvarno pomoglo u izbjegavanju kašnjenja.

Te su primjedbe uzete u obzir u revidiranoj procjeni učinka, kako je navedeno u Prilogu I. Izvješću o procjeni učinka. Napravljene su sljedeće izmjene za rješavanje prethodno navedenih pitanja:

- jasnije su predstavljeni primjeri kojima se prikazuju učinci kašnjenja u postupcima izdavanja dozvola i nabavi na pojedinačne projekte i kako to utječe na završetak mreže TEN-T te ostali učinci na mrežu. Navedeno je više upućivanja na rezultate završetka mreže TEN-E i prioritetno postupanje u području kontrole državne potpore¹⁸. Dodani su posebni stavci kako bi se opisala iskustva država članica, uključujući mjere koje su one poduzele radi pojednostavnjenja svojih procesâ. Svim tim elementima pojačala se granularnost analize,
- mnogo su detaljnije prikazani rezultati otvorenih javnih savjetovanja i ostalih savjetovanja s dionicima. U poglavlju 7. dodan je poseban odjeljak o usporedbi opcija politike,
- provedena je analiza osjetljivosti i prikazana u cijeloj procjeni učinka u odgovarajućim odjeljcima.

Procijenjene opcije politike sastoje se od paketa mjera politike kojima se nastoje postići određeni ciljevi, a posebno glavni utvrđeni uzroci problema:

- brojne faze i tijela uključena u postupke izdavanja dozvola,
- nepostojanje ili neprovođenje rokova,
- različiti postupci javne nabave u prekograničnim projektima u okviru mreže TEN-T,
- problemi u koordinaciji pri provođenju prekograničnih projekata i
- percipirane neizvjesnosti povezane s postupcima kontrole državne potpore.

Na temelju analize donesen je jasan zaključak da nije potrebno imati istu razinu ambicije u svakom području i da bi primjereniji bio postupni pristup.

Kad je riječ o postupcima izdavanja dozvola, stanje među državama članicama razlikuje se i do sada na razini Unije nije primijenjen nikakav usklađeni pristup. Potrebna je viša razina intervencije kako bi se sinkronizirali postupci preko granica i omogućila usklađenija, djelotvornija i učinkovitija provedba projekata.

¹⁸ Projekti koji se podupiru sredstvima Europskog fonda za strateška ulaganja u skladu s Uredbom (EU) 2017/2396 Europskog parlamenta i Vijeća od 13. prosinca 2017. o izmjeni uredaba (EU) br. 1316/2013 i (EU) 2015/1017 u pogledu produljenja trajanja Europskog fonda za strateška ulaganja i uvođenja tehničkih poboljšanja za taj fond i Europski savjetodavni centar za ulaganja, SL L 345, 27.12.2017., str. 34.–52.

Kad je riječ o javnoj nabavi, tijekom posljednjih nekoliko godina počeo se primjenjivati osuvremenjeni okvir¹⁹. Međutim, i dalje postoji nedostatak u području prekogranične nabave i projektima koje su zajednički razvile dvije države članice ili više njih. U tom je području intervencija usmjerena samo na taj konkretan nedostatak.

Kad je riječ o kontroli državne potpore, novodonesenim pojašnjenjima već je u svakom slučaju uklonjena glavna neizvjesnost koja je navodno možda otežavala razvoj projekata u prošlosti. U slučaju složenog projekta sa sofisticiranom financijskom strukturom, ipak se čini potrebnim poboljšati kvalitetu obavijesti i boljom suradnjom između službi Komisije, tijela država članica te pravne i poslovne zajednice. U skladu s kodeksom najbolje prakse za provođenje postupaka kontrole državne potpore, može se dati prednost u postupanju projektima od zajedničkog interesa u osnovnoj mreži TEN-T nakon uzajamno dogovorenog vremenskog rasporeda između država članica i Komisije, u kojem se jasno utvrđuju ključne točke i informacije koje države članice moraju dostaviti. Time će se omogućiti neometano odvijanje postupaka na razini Komisije radi omogućivanja bržeg donošenja odluke.

Opcije politike utemeljene su na povećanju razine intervencije, ambicije i očekivanog „kumulativnog” učinka:

- opcija politike 1 (OP1) Minimalna izmjena postojećih instrumenata i razvoj neobvezujućeg („mekog”) zakonodavstva te pratećih mjera,
- opcija politike 2 (OP2) Ograničeno obvezujuće djelovanje koje treba decentralizirati i provesti na nacionalnoj razini,
- opcija politike 3 (OP3) Okvir EU-a za odobravanje projekata u okviru osnovne mreže TEN-T koji treba primijeniti na nacionalnoj razini (OP3a) ili na razini EU-a (OP3b).

U procjeni učinka preporučena je opcija politike 2 i u predmetnoj se inicijativi slijedi ta preporuka.

4. UTJECAJ NA PRORAČUN

Prijedlog ne uključuje dodatne troškove za proračun Unije.

5. OSTALI DIJELOVI

• Planovi provedbe i mehanizmi praćenja, evaluacije i izvješćivanja

U izvješću o procjeni učinka navodi se skup pokazatelja koji bi se trebali primjenjivati za praćenje djelotvornosti i učinkovitosti mjera koje su poduzete za ostvarivanje glavnih ciljeva politike:

- smanjivanje na najmanju moguću mjeru rizika od kašnjenja s kojima su suočeni pojedinačni projekti u okviru mreže TEN-T:
 - napredak u provedbi mreže TEN-T u smislu usklađenosti sa standardima i zahtjevima,
 - napredak u ulaganjima koje podupire EU u području prometne infrastrukture mreže TEN-T koji se mjeri brojem projekata u okviru

¹⁹ Posebno, Direktiva 2014/25/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2014. o nabavi subjekata koji djeluju u sektoru vodnog gospodarstva, energetske i prometne usluge te sektoru poštanskih usluga i stavljanju izvan snage Direktive 2004/17/EZ (SL L 94, 28.3.2014., str. 243.) i Direktiva 2014/24/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2014. o javnoj nabavi i o stavljanju izvan snage Direktive 2004/18/EZ (SL L 94, 28.3.2014., str. 65.).

Instrumenta za povezivanje Europe (CEF) (ili projekata u okviru njegova sljednika) koji su provedeni na vrijeme i/ili u kojima nije bilo kašnjenja zbog problema povezanih s izdavanjem dozvola/nabavom,

- povećanje pravne sigurnosti za nositelje projekata čime se privlače novi privatni ulagači u prometnu infrastrukturu:
 - povećanje broja infrastrukturnih projekata u okviru mreže TEN-T koji se financiraju upotrebom financijskih instrumenata koje podupire EU (npr. Europski fond za strateška ulaganja i njegovi sljednici).

Praćenje će se temeljiti na postojećim mjerama za praćenje provedbe mreže TEN-T kao takve. Stoga će se postojeći okvir primjenjivati u najvećoj mogućoj mjeri i na jednostavan i transparentan način kako bi ga se učinilo lako dostupnim zainteresiranim dionicima. Nije namjera stvoriti složen sustav novih pokazatelja uspješnosti.

- Detaljno obrazloženje posebnih odredbi prijedloga

Naslov Uredbe upućuje na područje primjene i ciljeve akta, kojim se nastoji olakšati završetak transeuropske prometne mreže.

Članak 1. – Predmet i područje primjene

U tom se članku uvode predmet i ciljevi Uredbe, a to je omogućivanje djelotvornog i pravodobnog završetka mreže TEN-T na cijelom području Unije smanjivanjem rizika od kašnjenja i povećanjem sigurnosti za nositelje projekata i ulagače u pogledu trajanja primjenjivih postupaka. Drugi je cilj olakšati uključivanje privatnih ulagača i pružiti više jasnoće s obzirom na javna savjetovanja.

Članak 3. – „Prioritetni status” projekata od zajedničkog interesa

Određene države članice u svojim odgovarajućim nacionalnim pravnim okvirima odobravaju ubrzane postupke i posebno pojednostavnjeno postupanje za kategorije projekata na temelju njihove važnosti za razvoj zemlje ili drugih razloga. Kako bi se ostvarili ciljevi završetka mreže TEN-T, na koje su se države članice obvezale donošenjem uredbe u Vijeću u kojoj se utvrđuju ta mreža i obvezujući rokovi za njezin završetak, slično povlašteno postupanje trebalo bi se primjenjivati na projekte Unije od zajedničkog interesa.

Članci 4.–6. – Objedinjavanje postupaka izdavanja dozvola

Cilj je ovog članka objединiti razne procese izdavanja dozvola za projekte od zajedničkog interesa u okviru mreže TEN-T. U članku 4. zahtijeva se da odobravanje projekata u okviru mreže TEN-T rješava jedno jedinstveno tijelo koje upravlja cjelokupnim procesom i preuzima odgovornost za njega te djeluje kao jedinstvena ulazna točka za nositelje projekata i ostale ulagače. U članku 5. utvrđuju se određivanje i uloga tog tijela. U članku 6. utvrđuju se postupovni koraci koji dovode do sveobuhvatne odluke kojom se ulagaču odobrava da nastavi s projektom.

Članak 7. – Koordiniranje prekograničnih postupaka izdavanja dozvola

U tom se članku navodi važnost koordiniranja postupaka izdavanja dozvola preko granica i jača se uloga europskih koordinatora u praćenju postupka izdavanja dozvola.

Članak 8. – Javna nabava u prekograničnim projektima od zajedničkog interesa

Tim se člankom predviđa primjena samo jednog pravnog okvira na javnu nabavu u prekograničnim projektima. Zajednički subjekti koji razvijaju te projekte primjenjivat će samo jedno nacionalno zakonodavstvo na nabavu radova i usluga pri provedbi projekta, osim ako je u međuvladinom sporazumu drukčije navedeno.

Članak 9. – Tehnička pomoć

Postojeći sustavi za tehničku pomoć koji se temelje na zakonodavstvu Unije bit će otvoreni za projekte od zajedničkog interesa na koje se odnosi ova inicijativa, pod uvjetom dostupnosti sredstava kojima upravljaju odgovarajuće službe.

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA**o mjerama pojednostavnjenja radi ubrzanja realizacije transeuropske prometne mreže**

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 172.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacрта zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora²⁰,

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija²¹,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,

budući da:

- (1) Uredbom (EU) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća²² utvrđuje se zajednički okvir za stvaranje najsuvremenijih, interoperabilnih mreža za razvoj unutarnjeg tržišta. Transeuropske prometne mreže (TEN-T) imaju dvoslojnu strukturu: sveobuhvatnom mrežom osigurava se povezanost svih regija Unije, dok se osnovna mreža sastoji od onih elemenata mreže koji imaju najveću stratešku važnost za Uniju. U Uredbi (EU) br. 1315/2013 utvrđuju se obvezujući rokovi za provedbu, pri čemu osnovna mreža treba biti završena do 2030., a sveobuhvatna mreža do 2050.
- (2) Unatoč nužnosti i obvezujućim rokovima, iskustvo je pokazalo da su mnoga ulaganja kojima se nastoji završiti mreža TEN-T suočena sa složenim postupcima izdavanja dozvola, postupcima za prekograničnu nabavu i drugim postupcima. To stanje ugrožava pravodobnu provedbu projekata i u mnogim slučajevima dovodi do znatnih kašnjenja i povećanja troškova. Kako bi se riješili ti problemi i omogućio sinkronizirani završetak mreže TEN-T, potrebno je usklađeno djelovanje na razini Unije.
- (3) U pravnim okvirima mnogih država članica za određene se kategorije projekata odobrava prioritetno postupanje na temelju njihove strateške važnosti za gospodarstvo. Prioritetno postupanje obilježavaju kraći rokovi, istodobni postupci ili ograničeni rokovi za žalbe pri čemu se osigurava da se ostvare i ciljevi drugih horizontalnih politika. Ako takav okvir postoji u nacionalnom pravnom okviru, on bi se trebao automatski primjenjivati na projekte Unije koji su priznati kao projekti od zajedničkog interesa na temelju Uredbe (EU) br. 1315/2013.

²⁰ SL C , , str. .

²¹ SL C , , str. .

²² Uredba (EU) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2013. o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže i stavljanju izvan snage Odluke br. 661/2010/EU (SL L 348, 20.12.2013., str. 1.).

- (4) Kako bi se poboljšala djelotvornost procjena utjecaja na okoliš i racionalizirao proces odlučivanja, ako obveza provođenja procjena povezanih s pitanjima zaštite okoliša u slučaju projekata u okviru osnovne mreže istodobno proizlazi iz Direktive 2011/92/EU, kako je izmijenjena Direktivom 2014/52/EU, i iz ostalog zakonodavstva Unije kao što su Direktiva 92/43/EEZ, Direktiva 2009/147/EZ, Direktiva 2000/60/EZ, Direktiva 2008/98/EZ, Direktiva 2010/75/EU, Direktiva 2012/18/EU i Direktiva 2011/42/EZ, države članice trebale bi osigurati pružanje zajedničkog postupka kojim se ispunjavaju zahtjevi iz tih direktiva.
- (5) Projekte u osnovnoj mreži trebalo bi podupirati objedinjenim postupcima izdavanja dozvola kako bi se omogućilo jasno upravljanje cjelokupnim postupkom, a ulagači dobili jedinstvenu ulaznu točku. Države članice trebale bi imenovati nadležno tijelo u skladu sa svojim nacionalnim pravnim okvirima i administrativnim ustrojem.
- (6) Uspostavom jednog nadležnog tijela na nacionalnoj razini u kojem su objedinjeni svi postupci izdavanja dozvola („sve na jednom mjestu”) trebala bi se smanjiti složenost, poboljšati učinkovitost i povećati transparentnost tih postupaka. Time bi se trebala poboljšati i suradnja među državama članicama, prema potrebi. Tim postupcima trebala bi se promicati stvarna suradnja između ulagača i jedinstvenog nadležnog tijela i stoga bi u njima trebalo omogućiti utvrđivanje opsega u fazi prije podnošenja zahtjeva u postupku izdavanja dozvola. To utvrđivanje opsega trebalo bi se integrirati u detaljan nacrt prijave i slijediti postupak utvrđen u članku 5. stavku 2. Direktive 2011/92/EU kako je izmijenjena Direktivom 2014/52/EU.
- (7) Postupkom utvrđenim ovom Uredbom ne bi se trebalo dovoditi u pitanje ispunjavanje zahtjeva utvrđenih u međunarodnom pravu i pravu Unije, uključujući odredbe za zaštitu okoliša i ljudskog zdravlja.
- (8) S obzirom na hitnost završetka osnovne mreže TEN-T, pojednostavnjenje postupaka izdavanja dozvola trebalo bi biti popraćeno rokom u kojem bi odgovorna nadležna tijela trebala donijeti sveobuhvatnu odluku o izgradnji projekta. Taj bi rok trebao potaknuti učinkovitiju obradu postupaka i ni u kojem slučaju ne bi smio ugroziti visoke standarde Unije u području zaštite okoliša i sudjelovanja javnosti.
- (9) Države članice trebale bi nastojati osigurati najučinkovitiju moguću obradu žalbi u kojima se osporava materijalna ili postupovna zakonitost sveobuhvatne odluke.
- (10) Prekogranični infrastrukturni projekti u okviru mreže TEN-T suočeni su s posebnim problemima u pogledu koordiniranja postupaka izdavanja dozvola. Europski koordinatori trebali bi imati ovlasti za praćenje tih postupaka i olakšavanja njihove sinkronizacije i završetka.
- (11) Javna nabava u prekograničnim projektima od zajedničkog interesa trebala bi se provoditi u skladu s Ugovorom i Direktivom 2014/25/EU i/ili Direktivom 2014/24/EU. Kako bi se osigurao učinkovit završetak prekograničnih projekata od zajedničkog interesa u okviru osnovne mreže, javna nabava koju provodi zajednički subjekt trebala bi podlijegati samo jednom nacionalnom zakonodavstvu. Odstupajući od zakonodavstva Unije o javnoj nabavi, primjenjiva nacionalna pravila trebala bi u načelu biti pravila one države članice u kojoj zajedničko tijelo ima registrirano sjedište. Trebalo bi ostati moguće da se primjenjivo zakonodavstvo utvrdi međuvladinim sporazumom.
- (12) Komisija nije sustavno uključena u odobravanje pojedinačnih projekata. Međutim, u nekim slučajevima, određeni aspekti pripreme projekta podložni su odobrenju na razini Unije. Ako je Komisija uključena u te postupke, prednost u postupanju dat će

projektima Unije od zajedničkog interesa i osigurati sigurnost za nositelje projekata. U nekim će slučajevima možda biti potrebno odobrenje državne potpore. U skladu s kodeksom najbolje prakse za provođenje postupaka kontrole državne potpore, države članice mogu zatražiti od Komisije da s projektima od zajedničkog interesa u osnovnoj mreži TEN-T koje one smatraju prioritetnima postupa s predvidljivijim rokovima u okviru pristupa vođenja spisa predmeta ili obostrano dogovorenog planiranja.

- (13) Provedba infrastrukturnih projekata u osnovnoj mreži TEN-T trebala bi biti popraćena i smjernicama Komisije kako bi se povećala jasnoća u pogledu provedbe određenih vrsta projekata uz poštovanje pravne stečevine Unije. Primjerice, u akcijskom planu za prirodu, ljude i gospodarstvo²³ predviđene su takve smjernice radi povećanja jasnoće s obzirom na poštovanje direktiva o pticama i staništima. Izravna potpora povezana s javnom nabavom trebala bi biti dostupna za projekte od zajedničkog interesa kako bi se osigurala najbolja vrijednost za javni novac²⁴. Usto, odgovarajuća tehnička pomoć trebala bi biti dostupna u okviru mehanizama razvijenih za višegodišnji financijski okvir za razdoblje 2021.–2027. radi pružanja financijske potpore za projekte od zajedničkog interesa u okviru mreže TEN-T.
- (14) S obzirom na to da ciljeve ove Uredbe ne mogu dostatno ostvariti države članice, već se zbog potrebe za koordiniranjem tih ciljeva oni na bolji način mogu ostvariti na razini Unije, Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti utvrđenim u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku, ova Uredba ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tih ciljeva.
- (15) Radi pravne sigurnosti, administrativni postupci koji su započeti prije stupanja na snagu ove Uredbe ne bi trebali podlijegati odredbama iz ove Uredbe.

DONIJELI SU OVU UREDBU:

POGLAVLJE I. OPĆE ODREDBE

Članak 1.

Predmet i područje primjene

U ovoj se Uredbi utvrđuju zahtjevi primjenjivi na administrativne postupke kojih se pridržavaju nadležna tijela država članica u odnosu na odobravanje i provedbu svih projekata od zajedničkog interesa u osnovnoj mreži transeuropske prometne mreže.

Članak 2.

Definicije

Za potrebe ove Uredbe primjenjuju se definicije utvrđene u Uredbi (EU) br. 1315/2013. Primjenjuju se i sljedeće definicije:

- (a) „sveobuhvatna odluka” znači odluka, ili skup odluka, koju donosi tijelo ili tijela države članice, ne uključujući sudove, o tome može li nositelj projekta dobiti odobrenje za izgradnju prometne infrastrukture potrebne za završetak projekta ne dovodeći u pitanje ni jednu odluku donesenu u kontekstu upravnog žalbenog postupka;

²³ COM(2017) 198 final.

²⁴ COM(2017) 573 final.

- (b) „postupci izdavanja dozvola” znači svaki postupak kojeg se treba pridržavati ili korak koji se mora poduzeti pred tijelima države članice, na temelju prava Unije ili nacionalnog prava, prije nego što nositelj projekta može provesti projekt;
- (c) „nositelj projekta” znači podnositelj zahtjeva za odobrenje privatnog projekta ili javno tijelo koje pokreće projekt;
- (d) „jedinствeno nadležno tijelo” znači tijelo koje država članica odredi kao odgovorno za izvršavanje dužnosti koje proizlaze iz ove Uredbe;
- (e) „prekogranični projekt od zajedničkog interesa” znači projekt od zajedničkog interesa u skladu s člankom 7. Uredbe (EU) br. 1315/2013 koji obuhvaća prekograničnu dionicu kako je ona definirana u članku 3. točki (m) te uredbe i koji provodi zajednički subjekt.

POGLAVLJE II. – IZDAVANJE DOZVOLA

Članak 3.

„Prioritetni status” projekata od zajedničkog interesa

1. Svaki projekt od zajedničkog interesa u osnovnoj mreži TEN-T podliježe objedinjenom postupku izdavanja dozvola kojim upravlja jedinstveno nadležno tijelo koje imenuje svaka država članica u skladu s člancima 5. i 6.
2. Ako na temelju nacionalnog prava postoji prioritetni status, projektima od zajedničkog interesa dodjeljuje se status od najvećeg mogućeg nacionalnog značaja i kao takvi se obrađuju u postupcima izdavanja dozvola, ako je, i na način na koji je, takva obrada predviđena nacionalnim zakonodavstvom primjenjivim na odgovarajuće vrste prometne infrastrukture.
3. Kako bi se osigurali učinkoviti administrativni postupci koji se odnose na projekte od zajedničkog interesa, nositelji projekata i sva predmetna tijela osiguravaju takvim projektima najbržu pravno moguću obradu, među ostalim u pogledu dodijeljenih sredstava.

Članak 4.

Objedinjavanje postupaka izdavanja dozvola

1. Kako bi se ispunili rokovi utvrđeni u članku 6. i smanjilo administrativno opterećenje povezano sa završetkom projekata od zajedničkog interesa, svi administrativni postupci koji proizlaze iz primjenjivog prava, i nacionalnog prava i prava Unije, objedinjuju se i na temelju njih se donosi samo jedna sveobuhvatna odluka.
2. U slučaju projekata od zajedničkog interesa za koje obveza provedbe procjena utjecaja na okoliš istodobno proizlazi iz Direktive 2011/92/EU Europskog parlamenta i Vijeća i drugog prava Unije, države članice osiguravaju da su predviđeni zajednički postupci u smislu članka 2. stavka 3. Direktive 2011/92/EU.

Članak 5.

Jedinstveno nadležno tijelo za izdavanje dozvola

1. Do ... (*OP: umetnuti datum: godina dana nakon stupanja na snagu ove Uredbe*) svaka država članica dužna je imenovati jedno jedinstveno nadležno tijelo koje je odgovorno za olakšavanje procesa izdavanja dozvola, uključujući i donošenje sveobuhvatne odluke.
2. Odgovornost jedinstvenog nadležnog tijela iz stavka 1. i/ili zadaće povezane s time može se dodijeliti drugom tijelu na odgovarajućoj administrativnoj razini po pojedinom projektu od zajedničkog interesa ili određenoj kategoriji projekata od zajedničkog interesa, pod sljedećim uvjetima:
 - (a) samo je jedno tijelo odgovorno za pojedini projekt od zajedničkog interesa;
 - (b) to tijelo jedina je kontaktna točka za nositelja projekta u postupku donošenja sveobuhvatne odluke za određeni projekt od zajedničkog interesa; i
 - (c) to tijelo koordinira dostavu svih relevantnih dokumenata i informacija.

Jedinstveno nadležno tijelo može zadržati odgovornost utvrđivanja rokova, ne dovodeći u pitanje rokove utvrđene u skladu s člankom 6.
3. Jedinstveno nadležno tijelo donosi sveobuhvatnu odluku unutar rokova utvrđenih u članku 6. To čini pridržavajući se zajedničkih postupaka.

Sveobuhvatna odluka koju je donijelo jedinstveno nadležno tijelo jedina je pravno obvezujuća odluka koja proizlazi iz zakonskog postupka izdavanja dozvola. Ako se projekt odnosi na druga tijela, ta tijela mogu dati svoje mišljenje kao doprinos tom postupku, u skladu s nacionalnim zakonodavstvom. Jedinstveno nadležno tijelo uzima to mišljenje u obzir.
4. Pri donošenju sveobuhvatne odluke jedinstveno nadležno tijelo mora se pobrinuti da se poštuju svi mjerodavni zahtjevi na temelju međunarodnog prava i prava Unije te obrazložiti svoju odluku.
5. Ako projekt od zajedničkog interesa zahtijeva donošenje odluka u dvije države članice ili više njih, relevantna nadležna tijela poduzimaju sve potrebne korake za učinkovitu i djelotvornu međusobnu suradnju i koordinaciju. Ne dovodeći u pitanje obveze koje proizlaze na temelju primjenjivog prava Unije i nacionalnog prava, države članice nastoje osigurati zajedničke postupke, posebno u vezi s procjenom utjecaja na okoliš.

Članak 6.

Trajanje i provedba postupka izdavanja dozvola

1. Postupak izdavanja dozvola sastoji se od faze prije podnošenja zahtjeva i faze u kojoj jedinstveno nadležno tijelo procjenjuje zahtjev i donosi odluku.
2. Faza prije podnošenja zahtjeva, koja obuhvaća razdoblje od početka postupka izdavanja dozvola do podnošenja potpunog spisa zahtjeva jedinstvenom nadležnom tijelu, u načelu ne smije trajati više od dvije godine.
3. Kako bi se pokrenuo postupak izdavanja dozvola, nositelj projekta u pisanom obliku o projektu obavješćuje jedinstveno nadležno tijelo relevantnih država članica i tome

prilaže detaljan opis projekta. Najkasnije dva mjeseca od primitka te obavijesti jedinstveno nadležno tijelo potvrđuje ili, ako smatra da projekt još nije dovoljno spreman da uđe u postupak izdavanja dozvola, odbija obavijest u pisanom obliku. Ako jedinstveno nadležno tijelo odluči odbiti obavijest, dužno je obrazložiti svoju odluku. Kao početak postupka izdavanja dozvola smatra se datum na koji je nadležno tijelo potpisalo primitak obavijesti. Ako su uključene dvije države članice ili više njih, datum kad zadnje relevantno nadležno tijelo primi obavijest obavijest smatra se datumom početka postupka izdavanja dozvola.

4. U roku od tri mjeseca od početka postupka izdavanja dozvola jedinstveno nadležno tijelo, u bliskoj suradnji s nositeljem projekta i ostalim relevantnim tijelima te uzimajući u obzir informacije koje je dostavio nositelj projekta na temelju obavijesti iz stavka 3., utvrđuje detaljan nacrt zahtjeva i o njemu obavješćuje nositelja projekta, pri čemu taj nacrt sadržava sljedeće:
 - (a) opseg i podrobnost informacija koje nositelj projekta mora dostaviti u okviru spisa zahtjeva za sveobuhvatnu odluku;
 - (b) plan za proces izdavanja dozvola, u kojem se utvrđuje najmanje sljedeće:
 - i. odluke i mišljenja koja treba dobiti;
 - ii. tijela, dionici i javnost na koje se postupak vjerojatno odnosi;
 - iii. pojedine faze postupka i njihovo trajanje;
 - iv. glavne etape i njihovi rokovi s obzirom na sveobuhvatnu odluku koju treba donijeti;
 - v. sredstva koja planiraju tijela i moguće dodatne potrebe za sredstvima.
5. Kako bi osigurao potpunost i odgovarajuću kvalitetu spisa zahtjeva, nositelj projekta traži mišljenje jedinstvenog nadležnog tijela o svojem zahtjevu što prije tijekom faze prije podnošenja zahtjeva. Nositelj projekta u potpunosti surađuje s jedinstvenim nadležnim tijelom kako bi se ispunili rokovi i poštovao detaljan nacrt zahtjeva kako je utvrđeno u stavku 4.
6. Nositelj projekta podnosi spis zahtjeva koji se temelji na detaljnom nacrtu zahtjeva u roku od 21 mjeseca od dana primitka tog detaljnog nacrta zahtjeva. Nakon isteka tog roka detaljni nacrt zahtjeva više se ne smatra primjenjivim, osim ako jedinstveno nadležno tijelo odluči produljiti taj rok na temelju obrazloženog zahtjeva nositelja projekta.
7. Najkasnije u roku od dva mjeseca od datuma podnošenja potpunog spisa zahtjeva nadležno tijelo u pisanom obliku potvrđuje da je spis zahtjeva potpun i o tome obavješćuje nositelja projekta. Spis zahtjeva koji je podnio nositelj projekta smatra se potpunim, osim ako u roku od dva mjeseca od datuma podnošenja nadležno tijelo nositelju projekta uputi zahtjev za dostavu informacija koje nedostaju. Taj zahtjev mora biti ograničen, u pogledu opsega i podrobnosti, na elemente koji su utvrđeni u detaljnom nacrtu zahtjeva. Svaki dodatni zahtjev za informacije smije se uputiti samo ako nastupe izvanredne i nepredviđene nove okolnosti i jedinstveno nadležno tijelo mora ga valjano obrazložiti.
8. Jedinstveno nadležno tijelo procjenjuje zahtjev i donosi sveobuhvatnu odluku u roku od jedne godine od datuma podnošenja potpunog spisa zahtjeva u skladu sa stavkom 7. Države članice mogu, prema potrebi, utvrditi raniji rok.

9. Rokovima iz prethodno navedenih odredbi ne dovode se u pitanje obveze koje proizlaze iz pravnih akata Unije i međunarodnih pravnih akata kao ni upravni žalbeni postupci i pravna sredstva pred sudom.

Članak 7.

Koordiniranje prekograničnog postupka izdavanja dozvola

1. Za projekte koji obuhvaćaju dvije države članice ili više njih nadležna tijela relevantnih država članica usklađuju svoje rasporede i dogovaraju se o zajedničkom planu.
2. Europski koordinator iz članka 45. Uredbe (EU)² br. 1315/2013 ovlašten je blisko pratiti postupak izdavanja dozvola za prekogranične projekte od zajedničkog interesa i olakšavati kontakte među uključenim nadležnim tijelima.
3. Ne dovodeći u pitanje obvezu poštovanja rokova na temelju ove Uredbe, u slučaju nepridržavanja rokova za donošenje sveobuhvatne odluke, nadležno tijelo mora odmah obavijestiti relevantnog europskog koordinatora o mjerama koje su poduzete ili će se poduzeti da postupak izdavanja dozvola završi s najmanjim mogućim zakašnjenjem. Europski koordinator može zatražiti od nadležnog tijela da ga redovito izvješćuje o ostvarenom napretku.

POGLAVLJE III. JAVNA NABAVA

Članak 8.

Javna nabava u prekograničnim projektima od zajedničkog interesa

1. Javna nabava u prekograničnim projektima od zajedničkog interesa provodi se u skladu s Ugovorom i Direktivom 2014/25/EU i/ili Direktivom 2014/24/EU.
2. Ako postupke nabave provodi zajednički subjekt koji su uspostavile države članice sudionice, taj subjekt primjenjuje nacionalne odredbe jedne od tih država članica i, odstupajući od tih direktiva, te odredbe moraju biti utvrđene u skladu s člankom 57. stavkom 5. točkom (a) Direktive 2014/25/EU Europskog parlamenta i Vijeća ili člankom 39. stavkom 5. točkom (a) Direktive 2014/24/EU Europskog parlamenta i Vijeća, ovisno što je primjenjivo, osim ako je sporazumom među državama članicama sudionicama predviđeno drukčije. U takvom se sporazumu u svakom slučaju mora predvidjeti primjena samo jednog nacionalnog zakonodavstva ako postupke nabave provodi zajednički subjekt.

POGLAVLJE IV. TEHNIČKA POMOĆ

Članak 9.

Tehnička pomoć

Na zahtjev nositelja projekta ili države članice, u skladu s relevantnim programima financiranja Unije i ne dovodeći u pitanje višegodišnji financijski okvir, Unija pruža tehničku pomoć za provedbu ove Uredbe i olakšavanje provedbe projekata od zajedničkog interesa.

POGLAVLJE V. ZAVRŠNE ODREDBE

Članak 10. Prijelazne odredbe

Ova se Uredba ne primjenjuje na administrativne postupke koji su počeli prije datuma stupanja na snagu ove Uredbe.

Članak 11. Stupanje na snagu

Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.
Sastavljeno u Bruxellesu,

*Za Europski parlament
Predsjednik*

*Za Vijeće
Predsjednik*