



V Bruselu dne 17.5.2018
COM(2018) 277 final

2018/0138 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o zjednodušení opatření na zlepšení realizace transevropské dopravní sítě

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

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

• Odůvodnění a cíle návrhu

Technologická změna se dotýká všech částí společnosti a hospodářství a mění životy občanů EU. Doprava není výjimkou z tohoto trendu. Nové technologie zásadně proměňují sféru mobility. Za těchto okolností musí EU a její průmyslová odvětví dostát výzvě a dosáhnout ve světě vedoucí pozice v oblasti inovací, digitalizace a dekarbonizace. Aby zajistila, že politiky EU v oblasti mobility budou odrážet tyto politické priority, přijala Komise komplexní přístup v podobě tří balíčků mobility v rámci iniciativy nazvané Evropa v pohybu.

V návaznosti na strategii pro nízkoemisní mobilitu přijala Komise v květnu a v listopadu 2017 dva balíčky pro mobilitu. Tyto balíčky obsahují jednoznačný program zaměřený na strategii pro nízkoemisní mobilitu a zajišťují hladký přechod k čisté, konkurenceschopné a propojené mobilitě pro všechny. Evropský parlament a Rada by měly zajistit rychlé přijetí těchto návrhů.

Tato iniciativa, která je součástí třetího balíčku iniciativy Evropa v pohybu, zajišťuje plnění nové strategie průmyslové politiky ze září 2017 a má završit proces, který umožní Evropě plně využít výhod modernizace mobility. Je nezbytné, aby byl budoucí systém mobility bezpečný, čistý a účinný pro všechny občany EU. Cílem je učinit evropskou mobilitu bezpečnější a zvýšit její dostupnost, posílit konkurenceschopnost evropského průmyslu, zvýšit bezpečnost evropských pracovních míst a učinit ji čistší a přizpůsobit ji požadavkům boje proti změně klimatu. To bude vyžadovat plné odhodlání EU, členských států a zúčastněných stran, zejména v oblasti posílení investic do dopravní infrastruktury.

Oživení hospodářského růstu a zvýšení investic do reálné ekonomiky tvoří jednu z hlavních priorit Komise. Investiční plán pro Evropu¹, který transformuje tento zastřešující cíl do jednotlivých operativních opatření, má tři cíle: mobilizovat finanční prostředky pro reálnou ekonomiku, zajistit viditelnost investičních projektů a poskytovat jim technickou pomoc a zlepšit regulační rámec pro investice.

Investice do dopravní infrastruktury významně přispívají k dosažení těchto cílů. Konkrétně se očekává, že do roku 2030 bude dokončení hlavní sítě transevropské dopravní sítě (TEN-T) a jejích koridorů zdrojem dalších 4,5 miliardy EUR, tj. 1,8 % HDP EU, což představuje pro tyto roky 13 milionů pracovních míst². Odhaduje se, že investice potřebné k dokončení hlavní sítě TEN-T si v letech 2021 až 2030 vyžádají přibližně 500 miliard EUR a přibližně 1 500 miliard EUR, započítáme-li rovněž investice do globální sítě TEN-T a další investice do dopravy³.

Ze zkušenosti vyplývá, že na provádění projektů hlavní sítě TEN-T mají dopad složité správní postupy a regulační nejistota, jež mohou vést ke zvýšení nákladů a zpožděním⁴.

¹ COM(2014) 903 final.

² Delivering TEN-T, Facts & Figures (Realizace TEN-T – faktografické a číselné údaje), https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/delivering_ten_t.pdf, září 2017.

³ Údaje vychází ze zpětné vazby členských států z května 2017. Pracovní plány koridorů hlavní sítě společně s podpůrnými studiemi jsou k dispozici na adrese: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/downloads_cs.

⁴ To platí i pro dříve určených 30 prioritních projektů TEN-T. Některé z nich jsou už dokončeny, jiné však stále probíhají. Zkušenosti s prioritními projekty také ukazují, že dokončení několika projektů (např. PP17, PP18/30, PP24) ovlivnily problémy spojené s postupy udělování povolení, Implementation

V nedávno aktualizovaném akčním plánu Christophersena-Bodewiga-Secchiho⁵ nazvaném *Co nejlepší využití nových finančních režimů pro projekty evropské dopravní infrastruktury* (2015) byl v rámci doporučení zaměřených na usnadnění dokončení TEN-T uveden výčet zjednodušení v oblasti správních schvalování, udělování povolení a dalších regulačních postupů. Tento akční plán předložili evropští koordinátoři TEN-T Bodewig a Secchi společně s bývalým místopředsedou H. Christophersenem.

Účinné dokončení TEN-T je nezbytné pro fungování jednotného trhu, digitalizaci dopravy a přechod na nízkouhlíkovou mobilitu⁶. Ve svých nedávných sděleních Komise zdůraznila potřebu mobilizace soukromých investic do odvětví, jež jsou nezbytná pro budoucnost EU⁷ a v nichž trh nadále selhává⁸. Rovněž znovu zdůraznila, že přeshraniční a udržitelná doprava a infrastruktura TEN-T mají zásadní význam pro přechod EU směrem k nízkouhlíkovému hospodářství efektivně využívajícího zdroje⁹.

Vytvoření podpůrného právního prostředí a zavedení účinných postupů představuje výzvu nejen na evropské úrovni. Skupina G7 rovněž uznala složitost právních předpisů, jež má vliv na efektivnost postupů udělování povolení, konkrétně v prohlášení ministrů přijatém na zasedání ministrů dopravy skupiny G7 v Cagliari v červnu 2017. V prohlášení bylo zdůrazněno, že je důležité zvýšit důvěru veřejnosti v infrastrukturní projekty, zavést účinné administrativní postupy a zjednodušit právní prostředí¹⁰. Členské státy EU také vynaložily úsilí na zjednodušení postupů na vnitrostátní úrovni¹¹.

Záměrem této iniciativy je snížit zpoždění při provádění projektů infrastruktury TEN-T. Pro celý postup udělování povolení stanoví horní hranici tři let. Jejím cílem je také větší zprůhlednění postupů, jimiž se musí předkladatelé projektu řídit, zejména pokud jde o postupy udělování povolení, zadávání veřejných zakázek a další postupy.

Tato iniciativa hájí přístup ke spravedlnosti, pokud jde o provádění projektů infrastruktury TEN-T. Nejsou jí dotčena správní odvolací řízení a soudní opravné prostředky před soudem nebo jiným soudním orgánem. Členské státy však mohou stanovit zvláštní procesní pravidla, jako například nepřijatelnost argumentu vzneseného zneužívajícím způsobem či nikoli

of the Priority Projects (Provádění prioritních projektů), listopad 2012; Generální ředitelství pro mobilitu a dopravu na základě údajů členských států, https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/infrastructure/ten-t-policy/priority-projects/doc/pp_report_nov2012.pdf.

⁵ Bývalý místopředseda Komise H. Christophersen, evropský koordinátor profesor K. Bodewig a evropský koordinátor profesor C. Secchi pro Akční plán – Co nejlepší využití nových finančních režimů pro projekty evropské dopravní infrastruktury (dále jen „zpráva CBS“), červen 2015, k dispozici na adrese http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/doc/2015_06_03_cbs_action_plan_final.pdf. Zpráva o pokroku akčního plánu nazvaného Co nejlepší využití nových režimů finančních pro projekty evropské dopravní infrastruktury, leden 2018, https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/cbs2_report_final.pdf, (dále jen „zpráva o pokroku CBS“).

⁶ V závěrech přijatých dne 5. prosince 2017 Rada znovu zdůraznila své pevné odhodlání provést TEN-T a potřebu pokračovat v této politice tak, aby přispěla ke zvýšení investic do dopravy a k dosažení celkových cílů, zejména pokud jde o opatření v oblasti klimatu. 15425/17 TRANS 541.

⁷ COM(2016) 359 final.

⁸ Výsledky a efektivnost financování železniční infrastruktury v Evropské unii, studie pro Evropský parlament, říjen 2015.

⁹ COM(2016) 501 final.

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

¹¹ Německá strategie pro urychlení postupu plánování: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/innovationsforum-planungsbeschleunigung-abschlussbericht.pdf?__blob=publicationFile

v dobré víře, která představují vhodné mechanismy zaručení efektivity soudního řízení. Jak zdůrazňují zúčastněné strany, přeshraniční projekty se při realizaci veřejných zakázek potýkají se zvláštními obtížemi, zejména kvůli nutnosti uplatňování různých právních předpisů. Projekty se tak stávají složitější a vytváří se tím další náklady. Cílem této iniciativy je umožnit, aby u přeshraničních projektů prováděných společným subjektem byl systematicky uplatňován jednotný rámec, pokud se zúčastněné členské státy nerozhodnou jinak. To odpovídá i cílům stanoveným v nedávném sdělení o podpoře růstu a soudržnosti v příhraničních regionech EU¹².

Kromě vyšších investic a získání soukromého kapitálu pro infrastrukturu s vysokou přidanou hodnotou EU se od této iniciativy očekává, že poskytne občanům a občanské společnosti větší zprůhlednění tím, že posílí rámec transparentnosti, pokud jde o jejich zapojení do plánování projektů TEN-T.

Ke konkrétně očekávaným přínosům patří:

- Úspory času: lze očekávat, že postupy udělování povolení budou trvat nejvýše tři roky, což ve srovnání se stávající situací představuje výrazné zlepšení.
- Úspory nákladů pro uživatele: více než 5 miliard EUR v úsporách nákladů.
- Investice: do roku 2025 bude dosaženo 84 % celkových investic do hlavní sítě TEN-T.
- Snížení externích dopadů dopravy: úspora 700 milionů EUR z hlediska emisí CO₂, zmírnění hluku, znečištění ovzduší, přetížení dopravy a snížení počtu dopravních nehod. Snížení emisí CO₂ se odhaduje na 2 686 tisíc tun, kterým se zamezí v období 2018–2030.
- Správní náklady: čisté úspory ve výši 150 milionů EUR pro předkladatele projektu a orgány veřejné moci.
- **Soulad s platnými předpisy v této oblasti politiky**

V současné době neexistují žádná zvláštní ustanovení týkající se udělování povolení a regulativních postupů v oblasti TEN-T. Existují však obdobná ustanovení, která se vztahují na oblast transevropské energetické sítě (TEN-E)¹³.

- **Soulad s ostatními politikami Unie**

Cíle této iniciativy jsou v souladu s příslušnými politikami Unie v oblasti dopravy, jednotného trhu a politikami v dalších oblastech. Iniciativa přispívá k mobilizaci investic a vytváření pracovních míst tím, že zjednodušuje investice do reálné ekonomiky.

Dokončení TEN-T povede k vytvoření integrovanějšího a spravedlivějšího vnitřního trhu, jelikož cílem TEN-T je fyzické propojení členských států, a vzhledem k tomu, že se zaměřuje na přeshraniční spojení, má i jednoznačnou přidanou hodnotu Unie.

¹² COM(2017) 534 final.

¹³ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 347/2013 ze dne 17. dubna 2013, kterým se stanoví hlavní směry pro transevropské energetické sítě a kterým se zrušuje rozhodnutí č. 1364/2006/ES a mění nařízení (ES) č. 713/2009, (ES) č. 714/2009 a (ES) č. 715/2009 (Úř. věst. L 115, 25.4.2013, s. 39).

2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

• Právní základ

Právním základem tohoto návrhu je článek 172 Smlouvy o fungování Evropské unie.

• Subsidiarita (v případě nevýlučné pravomoci)

Koordinovaný rozvoj TEN-T na podporu dopravních toků v rámci jednotného evropského trhu a hospodářské, sociální a územní soudržnosti v rámci Unie vyžaduje přijetí opatření na úrovni Unie. Postupy udělování povolení se v jednotlivých členských státech značně liší, pokud jde o počet potřebných povolení a rozhodnutí, která jsou žadatelé nuceni získat; to ztěžuje synchronizaci rozvoje sítě. Síť TEN-T nemůže jako celek řádně fungovat ani nemůže nabídnout své výhody na úrovni Unie, dokud nebudou všechny její prvky dokončeny.

• Proporcionalita

Návrh je v souladu se zásadou proporcionality. Spadá do působnosti opatření v oblasti transevropské dopravní sítě ve smyslu článku 170 Smlouvy o fungování Evropské unie.

Činnosti předpokládané v tomto návrhu se konkrétně omezují na evropský rozměr dopravní infrastruktury.

Účinným nástrojem by bylo nařízení, protože by po přijetí bylo přímo použitelné v právním řádu členských států a nabytí úplné právní účinnosti by nemusela předcházet lhůta pro provedení. To je v souladu s cílem odstranění nesrovnalostí vyplývajících z provádění směrnic ve vnitrostátním právu a z postupů přípravy a schvalování projektů.

3. VÝSLEDKY KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

• Účelnost právních předpisů a zjednodušení

K výraznému posílení politiky TEN-T došlo v roce 2013 díky přijetí nového nařízení, které vymezuje ucelenou strategii spočívající ve vytvoření základní sítě do roku 2030 a globální sítě do roku 2050. Politika TEN-T však existuje už 25 let a v době přípravy stávajícího rámce TEN-T již existovaly důkazy o zpožděních v udělování povolení a dalších regulativních postupech a jejich dopadech. Pro rámec TEN-T byla původně plánována zjednodušení, ale vlivem mnoha činitelů byla nakonec tato opatření označena za předčasná. Změněný rámec TEN-T už zahrnoval ambiciózní soubor inovací, zejména v souvislosti s vytvořením nového nástroje financování – Nástroje pro propojení Evropy.

Stávající nařízení (EU) č. 1315/2013 proto nestanoví pro postup udělování povolení žádná zvláštní řešení, na rozdíl od nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 347/2013 ze dne 17. dubna 2013, kterým se stanoví hlavní směry pro transevropské energetické sítě¹⁴. V důsledku toho neprobíhala příprava této iniciativy v rámci programu REFIT, ale vycházela ze zkušeností TEN-E.

• Konzultace, sběr dat a využití výsledků odborných konzultací

Konzultace zahrnovaly následující činnosti:

¹⁴ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 347/2013 ze dne 17. dubna 2013, kterým se stanoví hlavní směry pro transevropské energetické sítě a kterým se zrušuje rozhodnutí č. 1364/2006/ES a mění nařízení (ES) č. 713/2009, (ES) č. 714/2009 a (ES) č. 715/2009 (Úř. věst. L 115, 25.4.2013, s. 39).

- 1) V průběhu 13 týdnů od 1. srpna 2017 do 9. listopadu 2017 proběhla otevřená internetová veřejná konzultace. Během konzultace bylo zasláno celkem 99 odpovědí pocházejících z 23 různých členských států, jež představují 94 % všech příspěvků. Nejčastěji zastoupenými kategoriemi organizací byly regionální, místní nebo obecní úřady (20 %), předkladatelé projektů (19 %) a průmyslová, obchodní nebo odvětvová sdružení (20 %), za nimiž těsně následovaly vlády členských zemí (16 %).
- 2) Útvary Komise, pod jejichž odpovědnost spadají oblasti iniciativy, společně uspořádaly několik pracovních setkání na téma zadávání veřejných zakázek (15. června 2017), státní podpory a financování (21. září 2017), posouzení dopadu na životní prostředí a vydávání povolení (17. října 2017).
- 3) V souvislosti s posouzením dopadu proběhly v období mezi 6. prosincem 2017 a 17. lednem 2018 rozhovory se zúčastněnými stranami.
- 4) Konzultace probíhala v rámci předchozí průzkumné studie spolu s otevřenou veřejnou konzultací, která trvala 12 týdnů stejně jako specializovaná pracovní setkání.
- 5) Do počátečního posouzení dopadu zveřejněného na internetových stránkách Komise v červnu roku 2017 byl zahrnut mechanismus zpětné vazby.

Při dvou příležitostech byla iniciativa rovněž projednávána na úrovni ministrů spolu s dalšími otázkami souvisejícími s rozvojem a financováním TEN-T: na Regionální konferenci o investicích do dopravy dne 23. března 2017 v Sofii a na neformálním zasedání Rady ministrů dopravy 21. září 2017 v Tallinnu.

Shrnutí připomínek a využití výsledků

V rámci konzultací byly osloveny všechny příslušné skupiny zúčastněných stran zastupující všechny členské státy, z nichž většina vyjádřila své názory doplněné o některé kvantitativní údaje, pokud byly k dispozici, vztahující se k existujícím problémům a zvažovaným politickým opatřením. Z konzultací vyplývá, že hlavní problémy spojené s postupy udělování povolení projektům TEN-T se týkají opatření na strategické úrovni přípravy projektu, včetně získávání povolení ke změně územního plánu, stavebního povolení a posouzení vlivu na životní prostředí.

Předkladatelé projektu, jednotlivci a zájmové skupiny z oblasti průmyslu vyjadřovaly zejména podporu sloučení postupů pod jediný vnitrostátní subjekt, tj. jednotné kontaktní místo. Stanoviska vnitrostátních a regionálních vlád byla zdrženlivější, což se potvrdilo i při dvoustranných rozhovorech.

Značný počet vnitrostátních a regionálních vlád vyjádřil určité obavy ohledně jednotného kontaktního místa. Individuální kvalitativní analýza jejich připomínek však ukázala, že tento zjevný nesoulad v některých případech vyplývá ze skutečnosti, že některé země již integrovaly postupy do jediného subjektu (včetně postupů zrychleného řízení). Tyto jediné vnitrostátní subjekty, které již existují, lze považovat za příklad osvědčených postupů při provádění jednotných kontaktních míst.

Podle předkladatelů projektů a jednotlivců by mělo mít každé jednotné kontaktní místo rozšířenou rozhodovací pravomoc, která by zahrnovala všechna posouzení dopadu na životní prostředí na úrovni projektů, povolení ke změně územního plánu a stavební povolení. Na druhé straně se názory vnitrostátních a regionálních vlád lišily v rozsahu integrace postupů a

úrovně pravomocí. Značný počet zástupců členských států uvedl, že jednotná kontaktní místa by měla mít pouze koordinační pravomoci.

Dotázaní – především předkladatelé projektu, jednotlivci a průmyslové zájmové skupiny – se shodovali na tom, že postup udělování povolení by neměl trvat déle než dva roky a že zavedení takové lhůty by mohlo pomoci snížit nadměrná zpoždění. Místní a regionální orgány stejně jako některé vnitrostátní vládní instituce byly v této otázce zdrženlivější.

Za nejúčinnější řešení určené ke zlepšení problémů týkajících se zadávání veřejných zakázek označovali zejména předkladatelé projektů a průmyslové skupiny společný soubor pravidel na úrovni Unie vztahující se na přeshraniční projekty. Vnitrostátní orgány uvedly, že takový soubor pravidel by byl účinnější v případě přeshraničních projektů, které využívají financování Unie.

Pokud jde o dostupné nástroje pro přijímání opatření usnadňujících přípravu projektů TEN-T a udělování povolení, vyplývá z konzultace, že dotázaní obecně upřednostňovali nařízení o postupech vydávání povolení a dalších prvcích přípravy projektů TEN-T, které by bylo přímo použitelné v členských státech.

• **Sběr údajů a využití výsledků odborných konzultací**

Iniciativa vychází z dlouhého procesu reflexe a reaguje na politickou výzvu k jednání. Vymezení problému vychází především ze zkušeností Komise s řízením dokončení TEN-T¹⁵, konzultací a externích studií:

- Studie o udělování povolení a usnadnění přípravy projektů hlavní sítě TEN-T, Milieu et al., prosinec 2016¹⁶;
- Podpůrná studie posouzení dopadů opatření pro zjednodušení TEN-T, Panteia, PwC, M-FIVE, únor 2018¹⁷.

• **Posouzení dopadů**

Tato iniciativa je podpořena posouzením dopadů. Výbor pro kontrolu regulace k němu vydal kladné stanovisko s výhradami. Výbor ve svých doporučeních požaduje provedení úprav a přesnění v těchto věcech:

- Poskytnout větší množství důkazů o tom, jaký vliv mají postupy zadávání veřejných zakázek a postupy udělování povolení na zpoždění výstavby; doplnit další informace o rozdílné situaci mezi jednotlivými odvětvími a členskými státy, stejně jako popis zkušeností získaných při realizaci TEN-E, Evropského fondu pro strategické investice a opatření přijatých členskými státy za účelem zjednodušení postupů.
- Poskytnout větší množství informací o názorech zúčastněných stran na nabízené možnosti, zejména členských států a občanů.
- Doplnit analýzy citlivosti spolu s vysvětlením předpokladů souvisejících s výpočtem výsledků, zejména pokud jde o míru, do jaké by tato opatření mohla realisticky přispět k zamezení zpoždění.

¹⁵ Zpráva o pokroku při realizaci sítě TEN-T v letech 2014–2015, únor 2017.

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

¹⁷ Odkaz bude doplněn po zveřejnění.

Tyto připomínky byly zohledněny v revidovaném posouzení dopadů, jak je uvedeno v příloze I zprávy o posouzení dopadů. Za účelem vyřešení uvedených bodů byly provedeny tyto úpravy:

- Byly uvedeny zřetelnější příklady, které ilustrují dopady zpoždění v postupech udělování povolení a zadávání veřejných zakázek na jednotlivé projekty i způsoby, jimiž tato zpoždění ovlivňují dokončení TEN-T, stejně jako další účinky na síť. Další poznámky se týkaly výsledků dokončení TEN-E a preferenčního zacházení v oblasti kontroly státní podpory¹⁸. Byly přidány zvláštní odstavce, v nichž jsou popsány zkušenosti členských států, včetně opatření, která státy přijaly k zjednodušení svých postupů. Díky těmto prvkům analýza získala na členitosti.
- Byly zveřejněny mnohem podrobnější výsledky otevřených veřejných konzultací a konzultací s ostatními zúčastněnými stranami. V kapitole 7 byl doplněn zvláštní oddíl týkající se srovnání možností postupu.
- V rámci posouzení dopadu v příslušných oddílech byla provedena a prezentována analýza citlivosti.

Posuzované možnosti sestávají z balíčku opatření, jež řeší specifické cíle, konkrétně pak hlavní zjištěné příčiny problémů:

- několik fází a orgánů podílejících se na postupech udělování povolení,
- nejsou stanoveny časové lhůty, nebo tyto lhůty nejsou vymáhány,
- různé postupy zadávání veřejných zakázek na přeshraniční projekty TEN-T,
- problémy v oblasti koordinace realizace přeshraničních projektů a
- pocitovaná nejistota týkající se postupů kontroly státní podpory.

Z analýzy vyplynul jednoznačný závěr, že není třeba mít v každé oblasti stejnou úroveň ambicí a že by byl vhodný postupný přístup.

Situace s ohledem na postupy udělování povolení se v jednotlivých členských státech liší a dosud nebyl přijat žádný harmonizovaný přístup na úrovni Unie. Synchronizace přeshraničních postupů způsobem umožňujícím koordinovanější, účinnější a účelnější provádění projektů, vyžaduje vyšší úroveň intervence.

V oblasti veřejných zakázek se v posledních letech začal uplatňovat modernizovaný rámec¹⁹. Přetrvává však rozdíl v oblasti přeshraničního zadávání veřejných zakázek a projektů, které jsou obvykle vyvíjeny společně dvěma nebo více členskými státy. V této oblasti se intervence zaměřuje pouze na tento konkrétní rozdíl.

Pokud jde o kontrolu státní podpory, nově přijatá vyjasnění už v každém případě odstranila většinu nejistoty, u níž se předpokládalo, že brzdila vývoj projektů v minulosti. V případě

¹⁸ Projekty podporované Evropským fondem pro strategické investice podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/2396 ze dne 13. prosince 2017, kterým se mění nařízení (EU) č. 1316/2013 a (EU) 2015/1017, pokud jde o prodloužení doby trvání Evropského fondu pro strategické investice, jakož i zavedení technických zlepšení daného fondu a Evropského centra pro investiční poradenství, Úř. věst. L 345, 27.12.2017, s. 34.

¹⁹ Zejména směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/25/EU ze dne 26. února 2014 o zadávání zakázek subjekty působícími v odvětví vodního hospodářství, energetiky, dopravy a poštovních služeb a o zrušení směrnice 2004/17/ES (Úř. věst. L 94, 28.3.2014, s. 243) a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/24/EU ze dne 26. února 2014 o zadávání veřejných zakázek a o zrušení směrnice 2004/18/ES (Úř. věst. L 94, 28.3.2014, s. 65).

složitého projektu s náročnými finančními strukturami je však třeba zvýšit kvalitu oznámení také prostřednictvím lepší spolupráce mezi útvary Komise, orgány členských států a právníky osobami a podnikatelskými subjekty. V souladu s kodexem osvědčených postupů pro provádění řízení ve věcech kontroly státní podpory je preferenční zacházení přípustné u projektů společného zájmu na hlavní síti TEN-T na základě vzájemně dohodnutého harmonogramu mezi členskými státy a Komisí, jež jednoznačně stanoví milníky a informace, které mají členské státy poskytnout. Umožní se tak hladký průběh postupů v Komisi, a tím i rychlejší přijetí rozhodnutí.

Možnosti politiky byly založeny na zvyšující se míře intervencí, ambicí a očekávaného „kumulativního“ dopadu:

- možnost 1 – minimální změna stávajících nástrojů a vývoj „měkkého“ práva a doprovodných opatření,
- možnost 2 – omezené závazné opatření, které bude decentralizované a bude se provádět na vnitrostátní úrovni,
- možnost 3 – uplatňování rámce EU pro schvalování projektů hlavní sítě TEN-T na vnitrostátní úrovni (možnost 3a) nebo na úrovni EU (možnost 3b).

V posouzení dopadu byla doporučena možnost 2 a iniciativa se řídí tímto doporučením.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Návrh si nevyžádá žádné další výdaje z rozpočtu Unie.

5. OSTATNÍ PRVKY

• Plány provádění a způsob monitorování, hodnocení a podávání zpráv

Zpráva o posouzení dopadů uvádí soubor ukazatelů, které by se měly používat při monitorování účinnosti a účelnosti opatření prováděných za účelem plnění hlavních politických cílů:

- Minimalizace rizika zpoždění, s nímž se potýkají jednotlivé projekty TEN-T:
 - Pokrok realizace TEN-T z hlediska plnění standardů a požadavků.
 - Pokrok v oblasti investic podporovaných Evropskou unií do dopravní infrastruktury TEN-T měřený počtem projektů Nástroje pro propojení Evropy (nebo projektů podporovaných v rámci jeho nástupnického nástroje), které byly realizovány včas a/nebo které neměly zpoždění kvůli problémům s postupy udělování povolení / zadávání veřejných zakázek.
- Zvyšování právní jistoty pro předkladatele projektů a získání většího objemu soukromých investic do dopravní infrastruktury:
 - Zvýšení počtu projektů infrastruktury TEN-T financovaných pomocí finančních nástrojů podporovaných EU (např. EFSI a jeho nástupců).

Monitorování bude založeno na stávajících opatřeních k monitorování provádění sítě TEN-T jako takové. Bude tedy co nejvíce využívat stávající rámec tak, aby byl pro zúčastněné strany jednoduše a transparentně přístupný. Záměrem není vytvořit komplexní systém nových ukazatelů výkonnosti.

- Podrobné vysvětlení konkrétních ustanovení návrhu

Název nařízení vymezuje oblast působnosti a cíle aktu, jehož záměrem je usnadnit dokončení transevropské dopravní sítě.

Článek 1 – Předmět a oblast působnosti

Tento článek představuje předmět a cíle nařízení, tj. účinné a včasné dokončení TEN-T v celé Unii prostřednictvím snížení rizika zpoždění a zvýšení jistoty, pokud jde o délku příslušných postupů, pro předkladatele projektů i investory. Dalším cílem je usnadnit zapojení soukromých investorů a zprůhlednit veřejné konzultace.

Článek 3 – „Prioritní status“ projektů společného zájmu

Ve vnitrostátních právních rámcích některých členských států je stanovena možnost zrychleného řízení a zvláštního zjednodušeného zacházení s určitými kategoriemi projektů na základě jejich důležitosti pro rozvoj země nebo z jiných důvodů. Aby mohl být splněn cíl dokončení TEN-T, k němuž se členské státy zavázaly, když v Radě přijaly nařízení o této síti spolu se závaznými lhůtami pro její dokončení, mělo by se toto preferenční zacházení vztahovat i na unijní projekty společného zájmu.

Články 4–6 – Integrace postupů udělování povolení

Cílem tohoto článku je integrace jednotlivých postupů udělování povolení pro projekty společného zájmu TEN-T. Článek 4 požaduje, aby byl schvalováním projektů TEN-T pověřen jeden jediný orgán, který bude řídit celý postup a převezme za něj odpovědnost a bude fungovat jako jednotné kontaktní místo pro předkladatele projektu a další investory. Článek 5 vymezuje tento orgán a stanoví jeho úlohu. Článek 6 definuje procedurální kroky vedoucí ke komplexnímu rozhodnutí, jímž se investorovi uděluje schválení k realizaci projektu.

Článek 7 – Koordinace postupů přeshraničního udělování povolení

Tento článek se zabývá významem koordinace postupů udělování povolení napříč hranicemi a posiluje úlohu evropských koordinátorů při monitorování postupu udělování povolení.

Článek 8 – Zadávání veřejných zakázek na přeshraniční projekty společného zájmu

V tomto článku je zajištěno, že na zadávání veřejných zakázek na přeshraniční projekty se bude vztahovat pouze jeden právní rámec. Není-li v mezivládní dohodě uvedeno jinak, společné subjekty, které tyto projekty připravují, budou při realizaci projektu uplatňovat na zadávání zakázek na stavební práce a služby jednotné vnitrostátní právní předpisy.

Článek 9 – Technická pomoc

Projekty společného zájmu, na něž se vztahuje tato iniciativa, budou moci využívat stávající systémy technické pomoci založené na právních předpisech Unie v závislosti na dostupnosti zdrojů spravovaných příslušnými útvary.

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY**o zjednodušení opatření na zlepšení realizace transevropské dopravní sítě**

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na článek 172 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru²⁰,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů²¹,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013²² stanoví společný rámec pro vytvoření moderních interoperabilních sítí pro rozvoj vnitřního trhu. Transevropské dopravní sítě (TEN-T) mají dvouvrstvou strukturu: globální síť zajišťuje propojení všech regionů Unie, zatímco hlavní síť se skládá z prvků sítě, které mají pro Unii nejvyšší strategický význam. Nařízení (EU) č. 1315/2013 stanoví závazné cíle pro dokončení realizace s tím, že hlavní síť má být dokončena do roku 2030 a globální síť do roku 2050.
- (2) Zkušenosti ukazují, že navzdory potřebnosti a závazným časovým lhůtám pro dokončení TEN-T musejí mnohé investice, které mají vést k tomuto dokončení, procházet složitými postupy udělování povolení, přeshraničními zadávacími řízeními a dalšími postupy. Tato situace ohrožuje včasnou realizaci projektů a v mnoha případech má za následek významná zpoždění a zvýšené náklady. Řešení těchto problémů a možnost synchronizovaného dokončení TEN-T bude vyžadovat přijetí harmonizovaného opatření na úrovni Unie.
- (3) V právních rámcích řady členských států je stanovena možnost preferenčního zacházení pro určité kategorie projektů, jež se odvíjí od jejich strategického významu pro hospodářství. Prioritní zacházení spočívá ve zkrácení časových lhůt, souběhu postupů nebo zkrácení lhůt pro odvolání způsobem, který současně zajišťuje dosažení cílů dalších horizontálních politik. Je-li v rámci vnitrostátního právního rámce takový rámec zaveden, měl by se automaticky vztahovat i na projekty Unie považované za projekty společného zájmu ve smyslu nařízení (EU) č. 1315/2013.

²⁰ Úř. věst. C, , s. .

²¹ Úř. věst. C, , s. .

²² Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU (Úř. věst. L 348, 20.12.2013, s. 1).

- (4) V zájmu zlepšení účinnosti posouzení dopadu na životní prostředí a zjednodušení rozhodovacího postupu, kdy povinnost provést hodnocení týkající se environmentálních otázek projektů hlavní sítě vyplývá současně ze směrnice 2011/92/EU ve znění směrnice 2014/52/EU a dalších právních předpisů Unie, jako je směrnice 92/43/EHS, směrnice 2009/147/ES, směrnice 2000/60/ES, směrnice 2008/98/ES, směrnice 2010/75/EU, směrnice 2012/18/EU a směrnice 2011/42/ES by měly členské státy zajistit, aby byl stanoven společný postup, který splňuje požadavky těchto směrnic.
- (5) Projekty hlavní sítě by se měly opírat o integrované postupy vydávání povolení, které umožní zprůhlednit řízení celého postupu a zajistí jednotné kontaktní místo pro investory. Členské státy by měly určit příslušný orgán v souladu se svými vnitrostátními právními rámci a správním uspořádáním.
- (6) Zřízení jediného příslušného orgánu na vnitrostátní úrovni, který by integroval všechny postupy při udělování povolení („jednotného kontaktního místa“), by mělo snížit složitost, zlepšit účinnost a zvýšit transparentnost postupů. Tento orgán by měl také posilovat případnou spolupráci mezi členskými státy. Tyto postupy by měly podporovat skutečnou spolupráci mezi investory a jediným příslušným orgánem, a měly by proto umožňovat vymezení rozsahu ve fázi před podáním žádosti o udělení povolení. Toto vymezení rozsahu by mělo tvořit součást podrobného přehledu žádosti a řídit se postupy stanovenými v čl. 5 odst. 2 směrnice 2011/92/EU ve znění směrnice 2014/52/EU.
- (7) Postupem stanoveným v tomto nařízení by nemělo být dotčeno plnění požadavků stanovených v mezinárodním právu a právu Unie, včetně ustanovení na ochranu životního prostředí a lidského zdraví.
- (8) Vzhledem k naléhavosti dokončení hlavní sítě TEN-T by zjednodušení postupů vydávání povolení mělo být vázáno na lhůtu, ve které by příslušné odpovědné orgány měly přijmout komplexní rozhodnutí týkající se realizace projektu. Tato lhůta by měla vést k účinnějšímu řízení postupů a za žádných okolností by neměla ohrozit vysoké standardy Unie v oblasti ochrany životního prostředí a účasti veřejnosti.
- (9) Členské státy by se měly snažit zajistit, aby odvolání napadající hmotněprávní nebo procesní zákonnost komplexního rozhodnutí byla řešena co možná nejefektivněji.
- (10) Přeshraniční projekty v oblasti infrastruktury TEN-T se potýkají se zvláštními problémy, pokud jde o koordinaci postupů udělování povolení. Evropští koordinátoři by měli být zmocněni k monitorování těchto postupů a měli by usnadňovat jejich synchronizaci a dokončení.
- (11) Zadávání veřejných zakázek na přeshraniční projekty společného zájmu by mělo probíhat v souladu se Smlouvou a směrnicí 2014/25/EU a/nebo 2014/24/EU. Aby bylo zajištěno účinné dokončení projektů společného zájmu přeshraniční hlavní sítě, zadávání veřejných zakázek prováděné společným subjektem by mělo podléhat jednotné vnitrostátní právní úpravě. Odchylně od právních předpisů Unie v oblasti zadávání veřejných zakázek by měly být v zásadě použity vnitrostátní předpisy členského státu, v němž má společný podnik sídlo. Mělo by být nadále možné určit rozhodné právo prostřednictvím mezivládní dohody.
- (12) Komise se do udělování povolení jednotlivým projektům standardně nezapojuje. V některých případech však určitá hlediska přípravy projektu podléhají schválení na úrovni Unie. Pokud se Komise podílí na postupech, projektům společného zájmu Unie se dostane preferenčního zacházení a Komise zajistí, aby měli předkladatelé projektu

jistotu. V některých případech může být vyžadováno schválení státní podpory. V souladu s kodexem osvědčených postupů pro provádění řízení ve věcech kontroly státní podpory mohou členské státy požádat Komisi, aby na projekty společného zájmu na hlavní síti TEN-T, které považují za prioritní, uplatnila předvídatelnější časové lhůty podle typu projektu nebo na základě vzájemně dohodnutého naplánování.

- (13) Realizace projektů infrastruktury na hlavní síti TEN-T by měla být podpořena také pokyny Komise, které vyjasní provádění některých typů projektů i dodržování *acquis* Unie. Například v Akčním plánu pro přírodu, lidi a hospodářství²³ se předpokládá, že takové pokyny zprůhlední dodržování směrnice o ochraně ptáků a přírodních stanovišť. V zájmu zajištění ekonomicky nejvýhodnější nabídky by měla být projektům společného zájmu poskytnuta přímá podpora určená pro zadávání veřejných zakázek²⁴. Dále by měla být vyčleněna vhodná technická pomoc v rámci mechanismů vypracovaných pro víceletý finanční rámec 2021–2027, jejímž cílem by bylo poskytnout projektům společného zájmu TEN-T finanční podporu.
- (14) Jelikož cílů tohoto nařízení nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, a proto jej z důvodu potřeby koordinace těchto cílů může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné k dosažení těchto cílů.
- (15) Z důvodů právní jistoty by se na správní postupy zahájené před vstupem tohoto nařízení v platnost neměla vztahovat ustanovení tohoto nařízení,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

KAPITOLA I VŠEOBECNÁ USTANOVENÍ

Článek 1

Předmět a oblast působnosti

Toto nařízení stanoví požadavky použitelné na správní postupy uplatňované příslušnými orgány členských států v souvislosti se schvalováním a prováděním všech projektů společného zájmu na hlavní síti transevropské dopravní sítě.

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto nařízení se použijí definice vymezené v nařízení (EU) č. 1315/2013. Použijí se rovněž tyto definice:

- a) „komplexním rozhodnutím“ se rozumí rozhodnutí nebo soubor rozhodnutí orgánů či orgánů členského státu, s výjimkou soudů či jiných soudních orgánů, které určují, zda má být předkladateli projektu uděleno povolení pro výstavbu dopravní infrastruktury potřebné k realizaci projektu, aniž jsou dotčena jakákoli rozhodnutí přijatá v souvislosti se správním odvolacím řízením;

²³ COM(2017) 198 final.

²⁴ COM(2017) 573 final.

- b) „postupem udělování povolení“ se rozumí každý postup, který musí orgány členského státu podle práva Unie nebo vnitrostátního práva provést, nebo opatření, které musí přijmout, než může návrhovatel projektu projekt realizovat;
- c) „předkladatelem projektu“ se rozumí žadatel o povolení soukromého záměru nebo orgán veřejné moci, který dá podnět k záměru;
- d) „jediným příslušným orgánem“ se rozumí orgán určený členským státem a pověřený úkoly vyplývajícími z tohoto nařízení;
- e) „přeshraničním projektem společného zájmu“ se rozumí projekt společného zájmu podle článku 7 nařízení (EU) č. 1315/2013, který je realizován na přeshraničním úseku ve smyslu definice v čl. 3 písm. m) uvedeného nařízení, jehož realizaci provádí společný subjekt.

KAPITOLA II – UDĚLOVÁNÍ POVOLENÍ

Článek 3

„Prioritní status“ projektů společného zájmu

1. Každý projekt společného zájmu na hlavní síti TEN-T podléhá postupu udělování integrovaného povolení, který řídí jediný příslušný orgán určený každým členským státem v souladu s články 5 a 6.
2. Existuje-li ve vnitrostátním právu prioritní status, je projektům společného zájmu přidělen status nejvyššího možného národního významu a při postupech udělování povolení je s nimi jako s takovými nakládáno, a to v takovém případě a do takové míry, do níž je toto nakládání určeno vnitrostátním právem předpisy platnými pro příslušný typ dopravní infrastruktury.
3. Za účelem zajištění účinných správních postupů týkajících se projektů společného zájmu zajistí předkladatelé projektů a všechny dotčené orgány co nejrychlejší zacházení s těmito projekty, a to i s ohledem na přidělené prostředky.

Článek 4

Integrace postupů udělování povolení

1. Aby bylo možné splnit lhůty stanovené v článku 6 a snížit administrativní zátěž související s dokončením projektů společného zájmu, musí být integrovány všechny správní postupy vyplývající z rozhodného práva, vnitrostátního i práva Unie, takže bude vydáno jen jedno komplexní rozhodnutí.
2. V případě projektů společného zájmu, u nichž povinnost provádět posouzení dopadů na životní prostředí vychází současně ze směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/92/EU i dalších právních předpisů Unie, členské státy zajistí, aby byly stanoveny společné postupy ve smyslu čl. 2 odst. 3 směrnice 2011/92/EU.

Článek 5

Jediný příslušný orgán udělující povolení

1. Do ... (*Úřad pro publikace: vložte datum jeden rok od vstupu tohoto nařízení v platnost*), určí každý členský stát jediný příslušný orgán, který odpovídá za usnadňování postupu udělování povolení, včetně vydávání komplexního rozhodnutí.
2. U projektu společného zájmu nebo konkrétní kategorie projektů společného zájmu mohou být odpovědnost jediného příslušného orgánu uvedeného v odstavci 1 nebo související úkoly přeneseny na jiný orgán na příslušné správní úrovni, nebo mohou být tímto jiným orgánem vykonány, a to za předpokladu, že:
 - a) za projekt společného zájmu je odpovědný pouze jeden orgán;
 - b) tento orgán je jediným kontaktním místem pro předkladatele projektu v postupu vedoucím ke komplexnímu rozhodnutí pro daný projekt společného zájmu a
 - c) tento orgán koordinuje předkládání veškerých příslušných dokumentů a informací.

Jediný příslušný orgán si může ponechat odpovědnost za stanovení časových lhůt, aniž by tím byly dotčeny časové lhůty stanovené v souladu s článkem 6.
3. Jediný příslušný orgán vydá komplexní rozhodnutí ve lhůtách stanovených v článku 6. Učiní tak na základě společných postupů.

Komplexní rozhodnutí, které vydal jediný příslušný orgán, je jediným právně závazným rozhodnutím vyplývajícím ze zákonného postupu udělování povolení. Jsou-li projektem dotčeny další orgány, mohou v souladu s vnitrostátním právem vyjádřit svůj názor ve formě vstupu do daného řízení v souladu s vnitrostátními právními předpisy. Jediný příslušný orgán toto stanovisko vezme v úvahu.

4. Při přijímání komplexního rozhodnutí zajistí jediný příslušný orgán dodržování příslušných požadavků podle mezinárodního práva a právních předpisů Unie a své rozhodnutí řádně odůvodní.
5. Pokud projekt společného zájmu vyžaduje, aby bylo rozhodnutí přijato ve dvou nebo více členských státech, přijmou jednotlivé příslušné orgány veškerá nezbytná opatření umožňující vzájemnou účinnou a účelnou spolupráci a koordinaci. Aniž jsou dotčeny povinnosti vyplývající z platných právních předpisů Unie a mezinárodního práva, snaží se členské státy zajistit společné postupy, zejména pokud jde o posouzení dopadů na životní prostředí.

Článek 6

Délka a realizace postupu udělování povolení

1. Postup udělování povolení se skládá z fáze před podáním žádosti a fáze posuzování žádosti a přijímání rozhodnutí jediným příslušným orgánem.
2. Fáze před podáním žádosti, která zahrnuje období mezi zahájením postupu udělování povolení a předložením úplné dokumentace žádosti jedinému příslušnému orgánu, v zásadě nepřekročí dva roky.
 3. Řízení o udělení povolení se zahájí na základě písemného oznámení zaslaného předkladatelem projektu jedinému příslušnému orgánu dotčených členských států, které obsahuje také podrobný popis projektu. Nejpozději do

dvou měsíců od přijetí uvedeného oznámení jediný příslušný orgán toto oznámení buď písemně uzná, nebo domnívá-li se, že projekt není pro zahájení postupu udělování povolení dostatečně zralý, zamítne. Pokud se jediný příslušný orgán rozhodne oznámení zamítnout, své rozhodnutí odůvodní. Datum podpisu potvrzení o přijetí tohoto oznámení příslušným orgánem slouží jako zahájení postupu udělování povolení. Pokud se jedná o dva nebo více členských států, slouží jako datum zahájení postupu udělování povolení datum posledního potvrzení o přijetí tohoto oznámení vydaného dotčeným příslušným orgánem.

4. Do tří měsíců od zahájení postupu udělování povolení jediný příslušný orgán v úzké spolupráci s předkladatelem projektu a s dalšími dotčenými orgány a s přihlédnutím k informacím předloženým předkladatelem projektu na základě oznámení uvedeného v odstavci 3, vypracuje a sdělí předkladateli projektu podrobný přehled žádosti, který obsahuje:
 - a) věcnou působnost a úroveň podrobnosti informací, které má předkladatel projektu předložit v rámci dokumentace žádosti o komplexní rozhodnutí;
 - b) harmonogram postupu udělování povolení, v němž se uvádí alespoň:
 - i) rozhodnutí a stanoviska, která je nutno získat;
 - ii) pravděpodobně dotčené orgány, zúčastněné strany a veřejnost;
 - iii) jednotlivé etapy tohoto postupu a jejich trvání;
 - iv) hlavní cíle, jichž má být dosaženo, a příslušné termíny z hlediska komplexního rozhodnutí, které má být přijato;
 - v) zdroje plánované orgány a případně další potřebné zdroje.
5. Aby bylo zajištěno, že dokumentace žádosti je úplná a má odpovídající kvalitu, předkladatel projektu co nejdříve v průběhu postupu před podáním žádosti požádá jediný příslušný orgán o stanovisko ke své žádosti. Předkladatel projektu plně spolupracuje s jediným příslušným orgánem na dodržení lhůt a podrobného přehledu žádosti, jak je uveden v odstavci 4.
6. Předkladatel projektu předloží dokumentaci žádosti na základě podrobného návrhu žádosti ve lhůtě 21 měsíců od obdržení tohoto podrobného návrhu žádosti. Po uplynutí této lhůty se podrobný návrh žádosti již nepovažuje za použitelný, ledaže se jediný příslušný orgán rozhodne na základě odůvodněné žádosti předkladatele projektu tuto lhůtu prodloužit.
7. Nejpozději do dvou měsíců ode dne předložení úplné dokumentace žádosti příslušný orgán písemně potvrdí její úplnost a informuje o tom předkladatele projektu. Dokumentace žádosti předložená předkladatelem projektu se považuje za úplnou, pokud příslušný orgán do dvou měsíců ode dne předložení nepožádá předkladatele projektu o dodání chybějících informací. Pokud jde o věcnou působnost a úroveň podrobností, tato žádost se omezuje na prvky uvedené v podrobném návrhu žádosti. Jakákoli další žádost o informace je možná pouze na základě výjimečných a nepředvídaných nových okolností a jediný příslušný orgán ji řádně odůvodní.
8. Jediný příslušný orgán posoudí žádost a přijme komplexní rozhodnutí ve lhůtě jednoho roku ode dne předložení úplné dokumentace žádosti v souladu s odstavcem 7. Pokud to členské státy budou považovat za vhodné, mohou stanovit kratší lhůtu.

9. Lhůtami stanovenými v předchozích ustanoveních nejsou dotčeny ani povinnosti vyplývající z právních aktů Unie a mezinárodních právních aktů, ani správní odvolací řízení a opravné prostředky před soudem nebo jiným soudním orgánem.

Článek 7

Koordinace postupů přeshraničního udělování povolení

1. U projektů, na nichž se podílejí dva nebo více členských států, příslušné orgány dotčených členských států sladí své harmonogramy a přijmou společný rozpis.
2. Evropský koordinátor ve smyslu článku 45 nařízení (EU) č. 1315/2013 je zmocněn, aby pečlivě sledoval postup udělování povolení přeshraničním projektům společného zájmu a usnadňoval kontakty mezi zúčastněnými příslušnými orgány.
3. Aniž je dotčena povinnost dodržovat lhůty podle tohoto nařízení, není-li dodržena lhůta pro přijetí komplexního rozhodnutí, příslušný orgán neprodleně uvědomí příslušného evropského koordinátora o opatřeních, která byla nebo budou přijata za účelem dokončení postupu udělování povolení s co nejmenším zpožděním. Evropský koordinátor může požádat příslušný orgán, aby pravidelně podával zprávy o dosaženém pokroku.

KAPITOLA III ZADÁVÁNÍ VEŘEJNÝCH ZAKÁZEK

Článek 8 Zadávání veřejných zakázek na přeshraniční projekty společného zájmu

1. Zadávání veřejných zakázek na přeshraniční projekty společného zájmu probíhá v souladu se Smlouvou a směrnicí 2014/25/EU a/nebo 2014/24/EU.
2. Pokud jsou zadávací řízení prováděna společným subjektem zřízeným zúčastněnými členskými státy, použijí se pro tento subjekt vnitrostátní ustanovení jednoho z těchto členských států a odchýlně od těchto směrnic se těmito ustanoveními rozumějí ustanovení uvedená v čl. 57 odst. 5 písm. a) směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/25/EU, případně v čl. 39 odst. 5 písm. a) směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/24/EU, pokud dohoda mezi zúčastněnými členskými státy nestanoví jinak. Tato dohoda v každém případě stanoví uplatňování jednotné vnitrostátní právní úpravy v případě postupů zadávání veřejných zakázek prováděných společným subjektem.

KAPITOLA IV TECHNICKÁ POMOC

Článek 9 Technická pomoc

Na žádost předkladatele projektu nebo členského státu v souladu s příslušnými programy financování Unie, a aniž je dotčen víceletý finanční rámec, poskytne Unie technickou pomoc k provádění tohoto nařízení a usnadnění provádění projektů společného zájmu.

KAPITOLA V ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 10Přechodná ustanovení

Toto nařízení se nevztahuje na správní postupy, které byly zahájeny před dnem jeho vstupu v platnost.

Článek 11Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne

*Za Evropský parlament
předseda*

*Za Radu
předseda*