

Робочий переклад. Не є офіційним перекладом

ДИРЕКТИВА (ЄС) 2021/1187 ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ ТА РАДИ

від 7 липня 2021 року

про впорядкування заходів для сприяння реалізації транс'європейської транспортної мережі (TEN-T)

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ПАРЛАМЕНТ ТА РАДА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ,

Беручи до уваги Договір про функціонування Європейського Союзу, зокрема його статтю 172,

Беручи до уваги пропозицію Європейської Комісії,

Після передачі проекту законодавчого акта національним парламентам,

Беручи до уваги висновок Європейського економічного та соціального комітету [\(1\)](#),

Беручи до уваги висновок Комітету регіонів [\(2\)](#),

Діючи відповідно до звичайної законодавчої процедури [\(3\)](#),

Оскільки:

(1) Регламент (ЄС) № 1315/2013 Європейського Парламенту та Ради [\(4\)](#) встановлює загальні рамки для створення найсучасніших, сумісних мереж у Союзі, на службі його громадян, з метою зміцнення соціальної, економічної та територіальної згуртованості Союзу та сприяння створенню єдиного європейського транспортного простору та мобільності, зміцнюючи таким чином внутрішній ринок. Транс'європейська транспортна мережа (TEN-T) складається з дворівневої структури, яка складається з комплексної мережі та базової мережі. Комплексна мережа забезпечує підключення всіх регіонів Союзу, тоді як базова мережа складається з тих елементів комплексної мережі, які мають найвище стратегічне значення для Союзу. Регламент (ЄС) № 1315/2013 встановлює обов'язкові цілі завершення, при цьому основна мережа має бути завершена до 2030 року, а комплексна мережа – до 2050 року.

(2) Незважаючи на необхідність завершення TEN-T і обов'язкові для цього терміни, досвід показує, що багато інвестицій, спрямованих на завершення TEN-T, стикаються з кількома різними та складними процедурами надання дозволів, процедурами транскордонних закупівель та іншими процедурами. Така ситуація ставить під загрозу своєчасну реалізацію проектів і, у багатьох випадках, призводить до значних затримок і збільшення витрат. Крім того, невизначеність може виникнути для ініціаторів проектів і потенційних приватних інвесторів, і в деяких випадках може навіть призвести до того, що проекти не будуть реалізовані, як було заплановано спочатку. Ця Директива має на меті вирішити ці проблеми та зробити можливим синхронізоване та своєчасне завершення TEN-T шляхом узгоджених дій на рівні Союзу, при складанні своїх національних планів і програм.

- (3)Ця Директива повинна охоплювати процедури, пов'язані з проектом, у тому числі пов'язані з оцінкою впливу на навколишнє середовище. Проте, ця Директива не повинна порушувати міське планування або планування землекористування, процедури, пов'язані з здійсненням державних закупівель, а також заходи, вжиті на стратегічному рівні, які не пов'язані з проектом, такі як стратегічна екологічна оцінка, планування державного бюджету, а також національні чи регіональні транспортні плани. З метою підвищення ефективності дозвільних процедур та забезпечення високої якості проектної документації, ініціатори проекту повинні провести підготовчу роботу, таку як попередні дослідження та звіти до початку процедури надання дозволів. Ця Директива не повинна застосовуватися до процедур в органі адміністративної апеляції, суді чи трибуналі.
- (4)Ця Директива повинна застосовуватися до проектів, які є частиною попередньо визначених ділянок базової мережі, перелічених у Додатку до цієї Директиви, та до інших проектів у коридорах базової мережі, загальна вартість яких перевищує 300 000 000 євро. Проекти, що перевищують цю суму, часто мають стратегічне значення щодо досягнення стратегії Союзу для розумного, сталого та інклюзивного зростання та сприяють досягненню цілей Регламенту (ЄС) № 1315/2013. Коридори основної мережі визначаються через узгодження, що містяться в Регламенті (ЄС) № 1316/2013 Європейського Парламенту та Ради [\(5\)](#), і карти базової мережі, що містяться в Регламенті (ЄС) № 1315/2013. Технічною основою цих карт є інтерактивна географічна та технічна інформаційна система для TEN-T (TENtec), яка містить вищий рівень деталізації щодо Транс'європейської транспортної інфраструктури.
- (5)Проекти, пов'язані виключно з телематичними додатками, новими технологіями та інноваціями, повинні бути виключені зі сфери застосування цієї Директиви, оскільки їх розгортання не обмежується базовою мережею.
- (6)Держави-члени можуть, однак, застосовувати цю Директиву до інших проектів у базовій мережі та комплексній мережі, включаючи проекти, пов'язані виключно з телематичними застосуваннями, новими технологіями та інноваціями, з метою досягнення гармонізованого підходу до проектів транспортної інфраструктури. Публікація національними органами влади списків окремих проектів, які підпадають під дію цієї Директиви, може підвищити прозорість для ініціаторів проектів щодо поточних, а також майбутніх робіт уздовж TEN-T.
- (7)Враховуючи різні екологічні оцінки, передбачені у відповідному законодавстві Союзу та національному законодавстві, які необхідні для надання дозволів на проекти в основній мережі, держави-члени повинні запровадити, де це можливо та доречно, спрощену процедуру, яка відповідає вимогам цього Союзу та національне законодавство, щоб сприяти досягненню цілей, викладених у цій Директиві, спрямованих на посилення оптимізації заходів.
- (8)Пріоритетний розгляд повинен надаватися проектам, які підпадають під сферу дії цієї Директиви, де це доречно. Такий розгляд може включати коротші терміни, одночасні процедури або обмежені часові рамки для апеляцій, одночасно забезпечуючи досягнення цілей інших горизонтальних політик, таких як екологічна політика, яка спрямована на уникнення, запобігання, зменшення або компенсацію негативного впливу на навколишнє середовище відповідно до Союзного і національного права. У правових системах багатьох держав-членів пріоритет надається певним категоріям проектів на основі їх стратегічної важливості для економіки. Якщо такий пріоритетний режим існує в рамках національної правової бази, він повинен автоматично застосовуватися до проектів, які підпадають під дію цієї Директиви. Тим не менш, державам-членам слід дозволити тестувати конкретні

процедури надання дозволів на обмеженій кількості проєктів, щоб оцінити їх потенційне поширення на інші проєкти. Протягом цього періоду тестування відповідна держава-член не повинна бути зобов'язана застосовувати такі процедури тестування до інших проєктів, які підпадають під дію цієї Директиви.

- (9) Для того, щоб зробити можливим чітке управління загальною процедурою та забезпечити контактну точку для ініціаторів проєктів, проєкти в коридорах основної мережі повинні підтримуватися ефективними процедурами надання дозволів. З цією метою держави-члени повинні призначити один або більше органів влади залежно від національних законодавчих рамок та адміністративних установок і типів відповідних проєктів. Якщо держава-член призначає кілька органів влади, вона повинна забезпечити призначення лише одного органу для даного проєкту та певної процедури надання дозволів.
- (10) Призначення органу, який виступає в якості контактної особи для ініціатора проєкту, має зменшити складність, підвищити ефективність і підвищити прозорість процедур. Він також повинен, у відповідних випадках, посилювати співпрацю між державами-членами. Процедури мають сприяти реальній співпраці між ініціаторами проєкту та призначеним органом.
- (11) Уповноваженому органу можуть, серед іншого, бути доручені завдання, пов'язані з координацією та дозволом, відповідно до законодавства Союзу та національного законодавства, конкретних проєктів для реконструкції інфраструктури в базовій мережі у випадку природних або техногенних катастроф.
- (12) Процедура, передбачена цією Директивою, не повинна завдавати шкоди виконанню вимог міжнародного права та права Союзу, включаючи вимоги щодо захисту навколишнього середовища та здоров'я людини. Ця Директива не повинна призводити до зниження стандартів, спрямованих на уникнення, запобігання, зменшення або компенсацію негативного впливу на навколишнє середовище.
- (13) Враховуючи актуальність добудови базової мережі, спрощення дозвільних процедур має супроводжуватися часовим обмеженням процедур, що ведуть до прийняття дозвільного рішення на будівництво транспортної інфраструктури. Цей часовий ліміт має заохочувати більш ефективне виконання процедур і за жодних обставин не повинен ставити під загрозу високі стандарти Союзу щодо захисту навколишнього середовища та участі громадськості. У належним чином обґрунтованих випадках, у тому числі під час виникнення непередбачуваних обставин або якщо це необхідно для захисту навколишнього середовища, має бути можливість продовжити часові обмеження для процедур видачі дозволів. Продовження може бути, наприклад, виражено як період часу або вказано посиланням на дату чи певну майбутню подію. Подовжений строк, зокрема, не повинен включати час, необхідний для здійснення процедур адміністративного або судового оскарження або для звернення до суду чи трибуналу. Держави-члени не повинні нести відповідальність, якщо недотримання цього терміну сталося з вини ініціатора проєкту, наприклад, якщо ініціатор проєкту не дотримувався часових обмежень, встановлених національним законодавством, або орієнтовних часових обмежень, встановлених уповноваженим органом або якщо ініціатор проєкту діяв із невиправданою затримкою.
- (14) Держави-члени повинні докладати зусиль для того, щоб апеляції, які оскаржують матеріальну або процесуальну законність рішення про надання дозволу, розглядалися найбільш ефективним способом.

- (15) Інфраструктурні проекти TEN-T, які стосуються двох або більше держав-членів, стикаються з особливими проблемами щодо координації процедур надання дозволів. Таким чином, уповноважені органи відповідних держав-членів повинні співпрацювати, щоб узгодити свої розклади та створити спільний графік щодо процедури надання дозволів, у тій мірі, в якій така координація їхніх розкладів та таке встановлення спільного розкладу є можливими та доречними враховуючи стан підготовки або зрілості проекту, що залежить головним чином від ініціатора проекту, зокрема від дати, коли ініціатор проекту повідомив про проект призначений орган кожної з цих держав-членів.
- (16) Європейські координатори, призначені відповідно до Регламенту (ЄС) № 1315/2013, повинні бути проінформовані про відповідні процедури, щоб сприяти їх синхронізації та завершенню з огляду на своєчасне впровадження базової мережі до 2030 року.
- (17) Якщо TEN-T поширюється на треті країни, відповідно до орієнтовних карт, викладених у Регламенті (ЄС) № 1315/2013, цим третім країнам слід запропонувати застосувати, де це доцільно, подібні правила, як ті, що передбачені цією Директивою.
- (18) Державні закупівлі в рамках транскордонних проектів повинні здійснюватися відповідно до Договорів і, де це доречно, Директиви 2014/24/ЄС [\(6\)](#) або 2014/25/ЄС [\(7\)](#) Європейського парламенту та Ради. Для того, щоб забезпечити ефективне завершення транскордонних проектів основної мережі, державні закупівлі, які здійснюються спільною організацією, повинні підпорядковуватися національному законодавству однієї держави-члена. Як відступ від законодавства Союзу щодо державних закупівель, застосовним національним законодавством має, в принципі, бути законодавство держави-члена, де спільна організація має свій зареєстрований офіс. Повинна залишатися можливість визначати застосовне національне законодавство за допомогою міжурядової угоди. Для державних закупівель, які проводяться дочірньою компанією спільної організації, така дочірня компанія повинна застосовувати національне законодавство однієї з відповідних держав-членів, яке може бути національним законодавством, застосовним до спільної організації, з міркувань юридичної визначеності.
- (19) Комісія систематично не залучається до погодження окремих проектів. Однак у деяких випадках певні аспекти підготовки проекту підлягають узгодженню на рівні Союзу. Якщо Комісія бере участь у процедурах, вона надаватиме пріоритет проекту Союзу та забезпечуватиме певність для ініціаторів проектів. У деяких випадках може знадобитися дозвіл державної допомоги. Без шкоди для кінцевих термінів, встановлених у цій Директиві, та відповідно до Кодексу найкращих практик щодо проведення процедур контролю за державною допомогою, держави-члени повинні мати можливість просити Комісію розглядати проекти в базовій мережі, які вони вважають пріоритетності шляхом застосування більш передбачуваних часових рамок відповідно до підходу до портфеля справ або взаємно погодженого планування.
- (20) Впровадження інфраструктурних проектів у базовій мережі має також підтримуватися керівними принципами Комісії, які вносять більше ясності щодо реалізації певних типів проектів, дотримуючись при цьому *acquis* Союзу. У цьому відношенні Повідомлення Комісії від 27 квітня 2017 року під назвою «План дій щодо природи, людей та економіки» містить вказівки та вносить більше ясності щодо того, як дотримуватися Директиви 2009/147/ЄС Європейського Парламенту та Ради [\(8\)](#) та Директиви Ради 92/43/ЄЕС [\(9\)](#). Щоб забезпечити найкраще співвідношення ціни та якості державних коштів, для проектів має бути доступна пряма підтримка, пов'язана з державними закупівлями.

(21)Оскільки мета цієї Директиви, а саме спрощення заходів для просування реалізації TEN-T, не може бути достатньою мірою досягнута державами-членами, а може, скоріше, через необхідність зміцнення рамок процедур надання дозволів для TEN -T проектів шляхом узгоджених дій на рівні Союзу, якщо краще досягти на рівні Союзу, Союз може прийняти заходи відповідно до принципу субсидіарності, викладеного в статті 5 Договору про Європейський Союз. Відповідно до принципу пропорційності, викладеного у цій статті, ця Директива не виходить за межі того, що необхідно для досягнення цієї мети.

(22)З причин юридичної визначеності ця Директива не повинна застосовуватися до процедур надання дозволів, які розпочалися до дати транспонування цієї Директиви,

УХВАЛИЛИ ЦЮ ДИРЕКТИВУ:

Стаття 1

Предмет і сфера застосування

1. Ця Директива застосовується до процедур надання дозволів, необхідних для надання дозволу на виконання:

(а)проектів, які є частиною попередньо визначених ділянок базової мережі, перелічених у Додатку;

(б)інших проектів на транспортних коридорах основної мережі, як визначено відповідно до статті 44(1) Регламенту (ЄС) № 1315/2013, загальна вартість яких перевищує 300 000 000 євро,

за винятком проектів, пов'язаних виключно з телематичними застосуваннями, новими технологіями та інноваціями у значенні статей 31 і 33 цього Регламенту.

Ця Директива також застосовується до державних закупівель у рамках транскордонних проектів, які підпадають під дію цієї Директиви.

2. Держави-члени можуть вирішити застосувати цю Директиву до інших проектів у базовій мережі та комплексній мережі, включаючи проекти, пов'язані виключно з телематичними застосуваннями, новими технологіями та інноваціями, зазначеними в параграфі 1. Держави-члени повинні повідомити про своє рішення Комісію.

Стаття 2

Визначення

Для цілей цієї Директиви застосовуються такі визначення:

(1)«санкціонуюче рішення» означає рішення або набір рішень, які можуть мати адміністративний характер, прийняті одночасно або послідовно органом або органами влади держави-члена, не включаючи адміністративні та судові апеляційні органи, відповідно до національної правової системи та адміністративне законодавство, яке визначає, чи має ініціатор проекту право реалізовувати проект у відповідній географічній зоні, без шкоди для будь-якого рішення, прийнятого в контексті процедури адміністративного або судового оскарження;

(2)«процедура надання дозволу» означає будь-яку процедуру, якої необхідно дотримуватися, пов'язану з окремим проектом, що підпадає під сферу дії цієї Директиви, щоб отримати дозвільне рішення, як того вимагає орган або органи держави-члена відповідно до

законодавства Союзу або національного законодавства, за винятком містобудівного планування або планування землекористування, процедур, пов'язаних із присудженням державних закупівель, і кроків, здійснених на стратегічному рівні, які не стосуються конкретного проекту, таких як стратегічна екологічна оцінка, планування державного бюджету, а також національні чи регіональні транспортні плани;

- (3) «проект» означає пропозицію щодо будівництва, адаптації або модифікації визначеної ділянки транспортної інфраструктури, яка спрямована на підвищення пропускної спроможності, безпеки та ефективності такої інфраструктури, і реалізація якої має бути схвалена шляхом надання дозволу;
- (4) «транскордонний проект» означає проект, що охоплює транскордонну ділянку між двома або більше державами-членами;
- (5) «організатор проекту» означає заявника на отримання дозволу на впровадження проекту або державний орган, який ініціює проект;
- (6) «призначений орган» означає орган, який є контактним пунктом для ініціатора проекту та який сприяє ефективному та структурованому оформленню процедур надання дозволів відповідно до цієї Директиви;
- (7) «спільний орган» означає орган, створений за взаємною згодою між двома або більше державами-членами для полегшення процедур надання дозволів, пов'язаних із транскордонними проектами, включаючи спільні органи, створені уповноваженими органами, якщо ці уповноважені органи були уповноважені державами-членами встановлювати спільні органи влади.

Стаття 3

Статус пріоритету

1. Держави-члени намагаються забезпечити, щоб усі органи влади, включаючи призначений орган, залучені до процедури надання дозволів, за винятком судів і трибуналів, надавали пріоритет проектам, які підпадають під дію цієї Директиви.
2. Якщо відповідно до національного законодавства існують спеціальні процедури надання дозволів на пріоритетні проекти, держави-члени повинні, без шкоди для цілей, вимог і часових обмежень цієї Директиви, забезпечити, щоб проекти, які підпадають під дію цієї Директиви, розглядалися відповідно до цих процедур. Це не заважає державам-членам тестувати конкретні процедури надання дозволів на обмеженій кількості проектів, щоб оцінити їх потенційне поширення на інші проекти, без необхідності застосовувати такі процедури до проектів, що підпадають під дію цієї Директиви.
3. Ця стаття не шкодить будь-яким бюджетним рішенням.

Стаття 4

Уповноважений орган

1. До 10 серпня 2023 року кожна держава-член призначає на відповідному адміністративному рівні органи влади, які мають діяти як уповноважені органи.
2. Держави-члени можуть, у відповідних випадках, призначати різні органи як уповноважені органи залежно від проекту або категорії проектів, виду транспорту

чи географічного регіону. У такому випадку держава-член забезпечує наявність лише одного призначеного органу для даного проекту та для даної процедури надання дозволу.

3. Держави-члени вживають усіх необхідних заходів для надання ініціаторам проекту легкодоступної інформації про **особу** призначеного органу для даного проекту.

4. Держави-члени можуть уповноважити призначений орган приймати рішення про дозвіл.

Уповноважений приймати дозвільне рішення відповідно до першого абзацу, уповноважений орган перевіряє, чи були отримані всі дозволи, рішення та висновки, необхідні для прийняття дозвільного рішення, і повідомляє про дозвільне рішення ініціатора проекту.

5. Якщо призначений орган не уповноважений приймати рішення про надання дозволу, держави-члени вживають необхідних заходів для забезпечення того, щоб ініціатор проекту був повідомлений про прийняття рішення про дозвіл.

6. Держави-члени можуть уповноважити призначений орган влади встановлювати орієнтовні часові межі для різних проміжних етапів процедури надання дозволу відповідно до частини 1 статті 5, без шкоди для чотирирічного терміну, зазначеного в цьому параграфі.

7. Призначений орган має:

(а)бути контактною точкою для отримання інформації для ініціатора проекту та для інших відповідних органів, залучених до процедури, яка веде до ухвалення рішення щодо авторизації даного проекту;

(б)надати ініціатору проекту, якщо це вимагається згідно з національним законодавством, детальну схему заявки, згадану в статті 6(4), включаючи інформацію про орієнтовні часові обмеження, пов'язані з процедурами надання дозволів, відповідно до чотирирічного терміну, зазначеного у статті 5(1);

(с)здійснювати нагляд за часовими рамками процедури надання дозволу та, зокрема, фіксувати будь-яке продовження строку, зазначеного в частині 4 статті 5;

(д)якщо вимагається, надати вказівки ініціатору проекту щодо подання всієї відповідної інформації та документів, включаючи всі дозволи, рішення та висновки, які необхідно отримати та надати для прийняття рішення про дозвіл.

Призначений орган також може надати вказівки ініціатору проекту щодо того, яку додаткову інформацію та/або документи слід надати у випадку, якщо повідомлення, згадане в статті 6(1), було відхилено.

8. Параграф 7 не зачіпає компетенції будь-яких інших органів, залучених до процедури надання дозволів і можливості ініціатора проекту зв'язуватися з окремими органами для отримання конкретних дозволів, рішень або висновків, які є частиною рішення про дозвіл.

Стаття 5

Тривалість процедури надання дозволу

1. Держави-члени повинні передбачити процедуру надання дозволу, включаючи кінцеві терміни такої процедури, які не повинні перевищувати чотири роки з початку процедури надання дозволу. Держави-члени можуть прийняти необхідні заходи, щоб розбити доступний період на різні кроки відповідно до законодавства Союзу та національного законодавства.
2. Чотирирічний період, згаданий у параграфі 1, не порушує зобов'язань, що випливають з міжнародного права та права Союзу, і не включає періоди, необхідні для проведення адміністративних та судових процедур оскарження та звернення за засобами правового захисту до суду чи трибуналу, а також як будь-які періоди, необхідні для виконання будь-яких прийнятих рішень або засобів правового захисту.
3. Чотирирічний період, згаданий у параграфі 1, не порушує права держави-члена передбачити, що процедура надання дозволу має бути завершена прийняттям спеціального акту національного законодавства, у такому випадку, процедура ухвалення такого акта може, як відступ від параграфа 1, перевищувати чотирирічний період за умови, що підготовча робота, на основі якої приймається національний законодавчий акт, завершується протягом цього періоду. Підготовча робота вважається завершеною, коли конкретний акт національного законодавства вноситься до національного парламенту.
4. Держави-члени вживають необхідних заходів для забезпечення того, щоб у належним чином обґрунтованих випадках можна було надати відповідне продовження чотирирічного періоду, зазначеного в частині 1. Тривалість продовження визначається в кожному конкретному випадку, має бути належним чином обґрунтована та обмежена метою завершення процедури надання дозволу та винесення дозвільного рішення. Коли таке продовження було надано, ініціатор проекту повинен бути проінформований про причини його надання. Подальше продовження може бути надано один раз на тих же умовах.
5. Держави-члени не несуть відповідальності, якщо чотирирічний період, згаданий у частині 1, продовжений відповідно до частини 4, не дотримано, якщо затримка сталася з вини ініціатора проекту.

Стаття 6

Організація дозвільної процедури

1. Ініціатор проекту повідомляє про проект уповноважений орган або, у відповідних випадках, спільний орган, створений відповідно до статті 7(2). Повідомлення про проект ініціатором проекту є початком процедури надання дозволу.
2. Щоб полегшити оцінку зрілості проекту, держави-члени можуть визначити рівень деталізації інформації та відповідних документів, які мають бути надані ініціатором проекту під час повідомлення про проект. Якщо проект не є зрілим, повідомлення має бути відхилено належним чином обґрунтованим рішенням не пізніше ніж через чотири місяці після отримання повідомлення.

3. Держави-члени вживають необхідних заходів для забезпечення того, щоб ініціатори проектів отримували загальну інформацію як керівництво для сповіщення, адаптовану, у відповідних випадках, до відповідного виду транспорту, що містить інформацію про дозволи, рішення та висновки, які можуть знадобитися для реалізація проекту.

Для кожного дозволу, рішення чи висновку ця інформація повинна містити наступне:

- (а) загальну інформацію про матеріальний обсяг і рівень деталізації інформації, яку має надати ініціатор проекту;
- (б) застосовні строки або, якщо такі обмеження відсутні, орієнтовні строки;
- (с) деталі органів влади та зацікавлених сторін, які зазвичай беруть участь у консультаціях, пов'язаних з різними дозволами, рішеннями та висновками.

Ця інформація має бути легкодоступною для всіх відповідних ініціаторів проекту, зокрема через електронні або фізичні інформаційні портали.

4. Щоб сприяти успішному сповіщенню, держави-члени можуть вимагати від уповноваженого органу створити, на запит ініціатора проекту, детальний план заявки, що містить таку інформацію, адаптовану для окремого проекту:

- (а) окремі етапи процедури та застосовні строки або, якщо такі строки відсутні, орієнтовні строки;
- (б) матеріальний обсяг і рівень деталізації інформації, яку має надати ініціатор проекту;
- (с) перелік дозволів, рішень і висновків, які повинен отримати ініціатор проекту під час процедури надання дозволу відповідно до законодавства Союзу та національного законодавства;
- (д) деталі органів влади та зацікавлених сторін, які мають бути залучені до виконання відповідних зобов'язань, у тому числі під час офіційної фази публічних консультацій.

5. Детальний план заявки залишається чинним протягом процедури надання дозволу. Будь-яка поправка до детального плану заявки повинна бути належним чином обґрунтована.

6. Призначений орган може надати ініціатору проекту, на запит, інформацію, що доповнює елементи, зазначені в частині 4.

7. Коли ініціатор проекту подав повний файл заявки на проект, рішення про дозвіл ухвалюється протягом терміну, зазначеного в частині 1 статті 5.

8. Органи, які беруть участь у процедурі надання дозволів, повідомляють уповноважений орган про надання необхідних дозволів, рішень, висновків або дозвільного рішення.

Стаття 7

Координація транскордонних дозвільних процедур

1. Держави-члени забезпечують для проектів, які стосуються двох або більше держав-членів, співпрацю призначених органів цих держав-членів з метою координації їхніх графіків та узгодження спільного графіку щодо процедури надання дозволів.

2. Для транскордонних проектів може бути створений спільний орган.
3. Держави-члени вживають необхідних заходів для забезпечення того, щоб європейські координатори, призначені відповідно до статті 45 Регламенту (ЄС) № 1315/2013, отримували інформацію про процедури надання дозволів і щоб європейські координатори могли сприяти контактам між призначеними органами. у контексті процедур надання дозволів на проекти, які стосуються двох чи більше держав-членів.
4. Держави-члени, якщо термін, зазначений у частині 1 статті 5, не дотримується, і за запитом надають зацікавленим європейським координаторам інформацію про заходи, вжиті або заплановані до вжиття для надання дозволу, процедура надання має бути завершена з найменшою затримкою.

Стаття 8

Державні закупівлі в транскордонних проектах

1. Якщо процедури закупівель проводяться спільною організацією в транскордонному проекті, держави-члени вживають необхідних заходів для забезпечення того, щоб спільна організація застосовувала національне законодавство однієї держави-члена та, як відступ від Директив 2014/24/ЄС та 2014/25/ЄС, цей закон визначається відповідно до пункту (а) статті 39(5) Директиви 2014/24/ЄС або пункту (а) статті 57(5) Директиви 2014/25/ЄС, у відповідних випадках, якщо угода між державами-членами не передбачає інше. Така угода в будь-якому випадку повинна передбачати застосування національного законодавства однієї держави-члена до процедур закупівель, які проводяться спільною організацією.
2. Для державних закупівель, які проводяться дочірньою компанією спільної організації, відповідні держави-члени вживають необхідних заходів для забезпечення того, щоб дочірня компанія застосовувала національне законодавство однієї держави-члена. У цьому відношенні відповідні держави-члени можуть вирішити, що дочірня компанія повинна застосовувати національне законодавство, застосовне до спільної організації.

Стаття 9

Перехідні положення

1. Ця Директива не застосовується до проектів, для яких процедури надання дозволів розпочато до 10 серпня 2023 року.
2. Стаття 8 застосовується лише до таких контрактів, для яких було надіслано оголошення про участь у конкурсі, або, у випадках, коли оголошення про проведення конкурсу не передбачено, коли замовник або замовник розпочав процедуру закупівлі після 10 серпня 2023 року.
3. Стаття 8 не застосовується до спільної організації, створеної до 9 серпня 2021 року, якщо процедури закупівель цієї організації продовжують регулюватися законом, застосовним до її закупівель на цю дату.

Стаття 10

Звітність

1. Вперше до 10 лютого 2027 року, а потім через регулярні проміжки часу, Комісія повинна звітувати перед Європейським Парламентом і Радою про імплементацію цієї Директиви та її результати.
2. Звіт ґрунтується на інформації, яка надається державами-членами кожні два роки та вперше до 10 серпня 2026 року, щодо кількості процедур надання дозволів, які підпадають під дію цієї Директиви, середньої тривалості дозволу -процедури надання, кількість дозвільних процедур, що перевищують ліміт, та створення будь-якого спільного органу протягом звітного періоду.

Стаття 11

Транспозиція

1. Держави-члени повинні ввести в дію закони, нормативні акти та адміністративні положення, необхідні для виконання цієї Директиви до 10 серпня 2023 року. Вони повинні негайно повідомити про це Комісію.

Коли держави-члени приймають ці заходи, вони повинні містити посилання на цю Директиву або супроводжуватися таким посиланням у разі їх офіційної публікації. Методи такого посилання повинні бути встановлені державами-членами.

2. Держави-члени повідомляють Комісії тексти основних заходів національного законодавства, які вони ухвалюють у сфері, охопленій цією Директивою.

Стаття 12

Набрання чинності

Ця Директива набуває чинності на двадцятий день після її публікації в *Офіційному журналі Європейського Союзу*.

Ця Директива адресована державам-членам.

Вчинено у Страсбурзі 7 липня 2021 року.

Для Європейського парламенту

Президент

Д. М. САССОЛІ

Для Ради

Президент

А. ЛОГАР

⁽¹⁾ [ОВ С 62, 15.02.2019, с. 269](#).

⁽²⁾ [ОВ С 168, 16.05.2019, с. 91](#).

⁽³⁾ Позиція Європейського Парламенту від 13 лютого 2019 року ([ОВ С 449, 23.12.2020, С. 576](#)) і позиція Ради в першому читанні від 14 червня 2021 року ([ОВ С 273, 8.7.2021, С. 1](#)). Позиція Європейського парламенту від 6 липня 2021 року (ще не опублікована в Офіційному журналі).

(4) Регламент (ЄС) № 1315/2013 Європейського Парламенту та Ради від 11 грудня 2013 року про керівні принципи Союзу щодо розвитку транс'європейської транспортної мережі та про скасування Рішення № 661/2010/ЄС (ОБ L 348, [20.12.2013, С. 1](#)).

(5) Регламент (ЄС) № 1316/2013 Європейського Парламенту та Ради від 11 грудня 2013 року про заснування Інструменту з'єднання Європи, внесення змін до Регламенту (ЄС) № 913/2010 та скасування Регламентів (ЄС) № 680/2007 та (ЄС) № 67/2010 ([ОБ L 348, 20.12.2013, С. 129](#)).

(6) Директива 2014/24/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 26 лютого 2014 року про державні закупівлі та скасування Директиви 2004/18/ЄС ([ОБ L 94, 28.3.2014, С. 65](#)).

(7) Директива 2014/25/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 26 лютого 2014 року про закупівлі суб'єктами, що працюють у секторах водопостачання, енергетики, транспорту та поштових послуг, та про скасування Директиви 2004/17/ЄС (ОБ L 94, [28.03.2014, стор. 243](#)).

(8) Директива 2009/147/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 30 листопада 2009 року про збереження диких птахів ([ОБ L 20, 26.1.2010, С. 7](#)).

(9) Директива Ради 92/43/ЄЕС від 21 травня 1992 року про збереження природних середовищ існування та дикої фауни та флори ([ОБ L 206, 22.7.1992, С. 7](#)).

ДОДАТОК

Попередньо визначені ділянки транскордонних зв'язків і відсутні зв'язки в коридорах основної мережі [зазначені в пункті (а) статті 1(1)]

Коридор базової мережі «Атлантик»		
Транскордонні зв'язки	Евора – Меріда	Залізниця
	Віторія-Гастейс – Сан-Себастьян – Байонна – Бордо	
	Авейру – Саламанка	
	Річка Дору (Via Navegável do Douro)	Внутрішні водні шляхи
Відсутні посилення	Інтероперабельні лінії ширини не UIC на Піренейському півострові	Залізниця
Коридор базової мережі «Балтика – Адріатика»		
Транскордонні зв'язки	Катовіце/Ополе – Острава – Брно	Залізниця
	Катовіце – Жиліна	
	Братислава – Відень	
	Грац – Марібор	
	Венеція – Трієст – Дівача – Любляна	
Катовіце – Жиліна	Дорога	
		Брно – Відень
Відсутні посилення	Gloggnitz – Mürzzuschlag: Базовий тунель Земмерінг	Залізниця
	Грац – Клагенфурт: Коральмська залізнична лінія та тунель	
	Копер – Дівача	
Коридор базової мережі «Середземномор'я»		

Транскордонні зв'язки	Барселона – Перпіньян	Залізниця
	Ліон – Турін: базовий тунель і під'їзні маршрути	
	Ніцца – Вентімілья	
	Венеція – Трієст – Дівача – Любляна	
	Любляна – Загреб	
	Загреб – Будапешт	
	Будапешт – Мішкольц – кордон України	
	Лендава – Летене	Дорога
	Vásárosnamény – кордон України	
Відсутні посилання	Альмерія – Мурсія	Залізниця
	Інтероперабельні лінії ширини не UIC на Піренейському півострові	
	Перпіньян – Монпельє	
	Копер – Дівача	
	Рієка – Загреб	
	Мілан – Кремона – Мантуя – Порто-Леванте/Венеція – Равенна/Трієст	Внутрішні водні шляхи
Основний мережевий коридор «Північне море – Балтійське море»		
Транскордонні зв'язки	Таллінн – Рига – Каунас – Варшава: нова колія Rail Baltic, повністю сумісна з колією UIC	Залізниця
	Свіноуйсьце/Щецин – Берлін	Залізниця та внутрішні водні шляхи
	Via Baltica Corridor Естонія – Литва – Латвія – Польща (EE-LV-LT-PL)	Дорога
Відсутні посилання	Каунас – Вільнюс: частина Rail Baltic, нова колія UIC, повністю сумісна з колією	Залізниця
	Варшава/Ідзіковіце – Познань/Вроцлав, в т.ч. підключення до запланованого Центрального транспортного вузла	
	Норд-Остзее-канал	Внутрішні водні шляхи
	Берлін – Магдебург – Ганновер; Mittellandkanal; західнонімецькі канали	
	Рейн, Ваал	
	Noordzeekanaal, IJssel, Twentekanaal	
Коридор основної мережі «Північне море – Середземне»		
	Брюссель або Брюссель – Люксембург – Страсбург	Залізниця

Транскордонні зв'язки	Тернойзен – Гент	Внутрішні водні шляхи
	Мережа Сена – Шельда та пов'язані басейни річок Сена, Шельда та Маас	
	Коридор Рейн-Шельдт	
Відсутні посилення	Albertkanaal/Канал Альберт і Канал Бохольт-Херентальс	Внутрішні водні шляхи
Коридор базової мережі «Схід/Східно-Середньо-Середній»		
Транскордонні зв'язки	Дрезден – Прага/Колін	Залізниця
	Відень/Братислава – Будапешт	
	Бекешчаба – Арад – Тімішоара	
	Крайова – Калафат – Відін – Софія – Салоніки	
	Софія – кордон РС/кордон МК	
	Кордон ТР – Александруполіс	
	Кордон МК – Салоніки	
	Яніна – Какавія (кордон AL)	Дорога
	Дробета Турну Северин/Крайова – Відін – Монтана	
	Софія – кордон РС	
Гамбург – Дрезден – Прага – Пардубіце	Внутрішні водні шляхи	
Відсутні посилення	Ігумениця – Яніна	Залізниця
	Прага – Брно	
	Салоніки – Кавала – Александруполіс	
	Тімішоара – Крайова	
Коридор основної мережі «Рейн – Альпійський»		
Транскордонні зв'язки	Зевенаар – Еммеріх – Обергаузен	Залізниця
	Карлсруе – Базель	
	Мілан/Новара – кордон СН	
	Базель – Антверпен/Роттердам – Амстердам	Внутрішні водні шляхи
Відсутні посилення	Генуя – Тортона/Нові Лігуре	Залізниця
	Зебрюгге – Гент	
Коридор основної мережі «Рейн – Дунай»		
Транскордонні зв'язки	Мюнхен – Прага	Залізниця
	Нюрнберг – Пльзень	
	Мюнхен – Мюльдорф – Фрайлассінг – Зальцбург	
	Страсбург – Кель Аппенвайер	

	Граніце – Жиліна	
	Кошице – кордон України	
	Відень – Братислава/Будапешт	
	Братислава – Будапешт	
	Бекешчаба – Арад – Тімішоара – кордон РС	
	Бухарест – Джурджу – Русе	
	Дунай (Кельхайм – Констанца/Мідія/Суліна) та пов'язані басейни річок Ваг, Сава та Тиса	Внутрішні водні шляхи
	Злін – Жиліна	Дорога
	Тімішоара – кордон РС	
Відсутні посилення	Штутгарт – Ульм	Залізниця
	Зальцбург – Лінц	
	Крайова – Бухарест	
	Арад – Сігішоара – Брашов – Предял	
Коридор базової мережі «Скандинавія – Середземномор'я»		
Транскордонні зв'язки	Кордон RU – Гельсінкі	Залізниця
	Копенгаген – Гамбург: під'їзні маршрути фіксованого поясу Фемарн	
	Мюнхен – Вергль – Інсбрук – Фортецца – Больцано – Тренто – Верона: базовий тунель Бреннер і шляхи під'їзду до нього	
	Гетеборг – Осло	
	Копенгаген – Гамбург: фіксований пояс Фемарна	Залізниця/Автомобільний транспорт