



Съвет на  
Европейския съюз

Брюксел, 22 май 2018 г.  
(OR. en)

9075/18

---

---

Междуинституционално досие:  
2018/0138 (COD)

---

---

TRANS 212  
IA 137

## ПРЕДЛОЖЕНИЕ

---

От: Генералния секретар на Европейската комисия,  
подписано от г-н Jordi AYET PUIGARNAU, директор

Дата на получаване: 17 май 2018 г.

До: Г-н Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, генерален секретар на Съвета на  
Европейския съюз

---

№ док. Ком.: COM(2018) 277 final

---

Относно: Предложение за РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА  
СЪВЕТА относно оптимизирането на мерките за постигане на  
напредък по осъществяването на трансевропейската транспортна  
мрежа

---

Приложено се изпраща на делегациите документ COM(2018) 277 final.

---

Приложение: COM(2018) 277 final



Брюксел, 17.5.2018  
COM(2018) 277 final

2018/0138 (COD)

Предложение за

**РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**

**относно оптимизирането на мерките за постигане на напредък по  
осъществяването на трансевропейската транспортна мрежа**

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

## Обяснителен меморандум

### 1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

#### • Основания и цели на предложението

Технологичната промяна засяга всички сфери на обществото и икономиката и преобразява живота на гражданите на ЕС. Транспортът не прави изключение от тази тенденция. Новите технологии радикално променят обичайната среда за осъществяване на мобилност. На този фон ЕС и стопанските отрасли в него трябва да се справят с предизвикателството да се превърнат в световен лидер в иновациите, цифровизацията и декарбонизацията. Затова Комисията прие всеобхватен подход с цел да гарантира, че политиките на ЕС в областта на мобилността отразяват тези политически приоритети под формата на три пакета за мобилност „Европа в движение“.

В изпълнение на стратегията за мобилност с ниски емисии Комисията прие два пакета за мобилност през май и ноември 2017 г. С тези пакети е предвидена ясна програма за изпълнение на стратегията за мобилност с ниски емисии и за осигуряване на плавен преход към екологосъобразна, конкурентоспособна и свързана мобилност за всички. Европейският парламент и Съветът следва да осигурят бързото приемане на тези предложения.

Настоящата инициатива е част от третия пакет „Европа в движение“, насочен към изпълнението на новата стратегия за промишлената политика от септември 2017 г. и е предназначен да завърши процеса, който ще позволи на Европа да се възползва пълноценно от модернизиранието на мобилността. От основно значение е утрешната система за мобилност да бъде безопасна, екологосъобразна и ефикасна за всички граждани на ЕС. Целта е европейската мобилност да стане по-безопасна и по-достъпна, европейската промишленост — по-конкурентоспособна, европейските работни места — по-сигурни и в по-висока степен екологосъобразни и приспособени към наложителното справяне с изменението на климата. За тази цел ще е необходимо пълното ангажиране на ЕС, държавите членки и заинтересованите страни, по-конкретно що се отнася до увеличаването на инвестициите в транспортна инфраструктура.

Стимулирането на икономическия растеж и увеличаването на инвестициите в реалната икономика са залегнали в основата на приоритетите на Комисията. В Плана за инвестиции за Европа<sup>1</sup>, с който тази обща цел придобива оперативно изражение, са заложени три цели: да се мобилизира финансиране за реалната икономика, да се осигури видимост на инвестиционните проекти и техническа помощ за тях и да се подобри нормативната уредба за инвестиране.

Инвестициите в транспортната инфраструктура значително допринасят за постигането на тези цели. Очаква се по-специално благодарение на завършването на основната мрежа в рамките на трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) и нейните коридори да бъдат реализирани допълнително 4500 млрд. евро или 1,8 % от БВП на ЕС, както и да бъде осигурена работа в размер на 13 млн. човекогодини на базата на трудова заетост при пълно работно време на човек за една година за периода до 2030 г.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> COM(2014) 903 final.

<sup>2</sup> Осъществяване на TEN-T, факти и цифри, [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/delivering\\_ten\\_t.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/delivering_ten_t.pdf), септември 2017 г.

Инвестицията, която според оценките е необходима за завършването на основната мрежа по TEN-T, възлиза на около 500 млрд. евро за периода 2021—2030 г., а като се включи широкообхватната мрежа TEN-T и останалите транспортни инвестиции — на около 1500 млрд. евро<sup>3</sup>.

Опитът показва, че реализирането на проектите за основната мрежа по TEN-T зависи от сложните административни процедури и регулаторната несигурност, които може да доведат до по-високи разходи и забавяния<sup>4</sup>.

В наскоро актуализирания план за действие Christophersen-Bodewig-Secchi<sup>5</sup> — *Оптимално използване на новите финансови схеми за проекти за европейската транспортна инфраструктура* (2015 г.) — като една от препоръките, насочени към улесняване на завършването на TEN-T, беше посочено опростяването на административните одобрения, на правилата за издаване на разрешение и на други процедури по регулиране. Този план за действие беше представен от европейските координатори на TEN-T проекти Bodewig и Secchi, както и от бившия заместник-председател Н. Christophersen.

Ефективното завършване на TEN-T е от съществена важност за функционирането на единния пазар, цифровизацията на транспорта и преминаването към нисковъглеродна мобилност<sup>6</sup>. В скорошните си съобщения Комисията подчерта необходимостта от мобилизирането на частни инвестиции в сектори, които са от изключително важно значение за бъдещето на ЕС<sup>7</sup> и в които все още се наблюдава неефективност на пазара<sup>8</sup>. Препотвърдено беше също така, че трансграничният и устойчив транспорт и инфраструктурата на TEN-T са съществено важни за преминаването на ЕС към нисковъглеродна икономика и ефективно използване на ресурсите<sup>9</sup>.

<sup>3</sup> Въз основа на коментарите, получени от държавите членки през май 2017 г. Работните планове за коридорите на основната мрежа и свързаните с тях проучвания са на разположение на адрес: [https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/downloads\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/downloads_en).

<sup>4</sup> Това важи също така за идентифицираните преди това 30 приоритетни проекта за TEN-T. Няколко от тях са завършени, но други все още са в процес на изпълнение, като опитът с приоритетните проекти показва също така, че изпълнението на няколко проекта (напр. PP17, PP18/30, PP24) е засегнато от проблеми с процедурите за издаване на разрешение, Изпълнение на приоритетни проекти, ноември 2012 г.; ГД „Мобилност и транспорт“, въз основа на данни от държавите членки, [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/infrastructure/ten-t-policy/priority-projects/doc/pp\\_report\\_nov2012.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/infrastructure/ten-t-policy/priority-projects/doc/pp_report_nov2012.pdf).

<sup>5</sup> Н. Christophersen, бивш заместник-председател на Комисията, професор К. Bodewig, европейски координатор, професор С. Secchi, европейски координатор на проекта „План за действие — Оптимално използване на новите финансови схеми за проекти за европейска транспортна инфраструктура“ („Доклад на CBS“), юни 2015 г., на разположение на адрес: [http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/doc/2015\\_06\\_03\\_cbs\\_action\\_plan\\_final.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/doc/2015_06_03_cbs_action_plan_final.pdf); Доклад за напредъка на „План за действие — Оптимално използване на новите финансови схеми за проекти за европейска транспортна инфраструктура“, януари 2018 г., [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/cbs2\\_report\\_final.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/cbs2_report_final.pdf), (наричан по-долу: „Доклад за напредъка на CBS“).

<sup>6</sup> В заключенията, приети на 5 декември 2017 г., Съветът препотвърди своята сериозна ангажираност с изграждането на TEN-T и необходимостта да се продължи тази политика, за да се увеличат инвестициите в транспорта и да се допринесе за постигането на глобалните цели, и по-специално от гледна точка на действията по климата. 15425/17 TRANS 541. COM(2016) 359 final.

<sup>8</sup> Резултати и ефикасност на финансирането на железопътната инфраструктура в Европейския съюз, проучване за Европейския парламент, октомври 2015 г.

<sup>9</sup> COM(2016)501 final.

Създаването на благоприятна регулаторна среда и въвеждането на ефикасни процедури са предизвикателства не само на европейско ниво. Сложността на регулаторната рамка, която засяга ефикасността на процедурите за издаване на разрешение, е призната и от Г-7, по-специално в Декларацията на министрите, приета на срещата на министрите на транспорта от Г-7, проведена в Калгари през юни 2017 г. В декларацията е подчертано значението за инфраструктурните проекти от повишаването на обществената подкрепа, осигуряването на ефикасни административни процедури и оптимизирането на регулаторната среда<sup>10</sup>. Държавите членки на ЕС също са положили усилия за оптимизиране на процедурите на национално ниво<sup>11</sup>.

С настоящата инициатива се цели намаляване на забавянията, които възникват в хода на осъществяването на инфраструктурни проекти за TEN-T. Предвижда се максимален тригодишен срок за целия процес по издаване на разрешения. С инициативата се цели също така да се осигури по-голяма яснота за процесите, които организаторите на проекти трябва да следват, и по-специално по отношение на процедурите за издаване на разрешение, провеждане на обществени поръчки и други.

С настоящата инициатива се защитава достъпът до правосъдие при осъществяването на инфраструктурни проекти за TEN-T. Тя не засяга процедурите по административно обжалване и средствата за правна защита пред съд или трибунал. Все пак държавите членки може да определят специфични процедурни правила, примерно недопустимост на неправомерно или недобросъвестно представени доводи, които представляват подходящи механизми за гарантиране на ефикасността на съдебните производства. Трансграничните проекти са изправени пред особени трудности, свързани с провеждането на обществени поръчки, които по-специално са резултат от необходимостта да се прилагат различни законодателства, както посочват заинтересованите страни. Този аспект допълнително усложнява проектите и поражда разходи. С настоящата инициатива се цели обезпечаването на възможност за систематично прилагане на една единна рамка в случай на трансгранични проекти, които се осъществяват от съвместно предприятие, освен ако участващите държави членки решат друго. Това съответства на целите, посочени в скорошното Съобщение „Насърчаване на растежа и сближаването в граничните региони на ЕС“<sup>12</sup>.

Освен генерирането на повече инвестиции и привличането на частен капитал за инфраструктура с висока добавена стойност за ЕС, също така се очаква, че настоящата инициатива ще осигури по-голяма яснота за гражданите и гражданското общество чрез укрепване на принципите за прозрачност при тяхното участие в планирането на проекти за TEN-T.

Прогнозите за конкретните очаквани ползи са, както следва:

- икономии на време: очаква се процедурите за издаване на разрешение да продължават максимум три години, което представлява значително подобрене в сравнение с настоящата ситуация;
- икономии на разходи за потребителите: повече от 5 млрд. евро икономии на разходи за потребителите;

<sup>10</sup> [http://www.g7italy.it/sites/default/files/documents/Final%20Declaration\\_0.pdf](http://www.g7italy.it/sites/default/files/documents/Final%20Declaration_0.pdf).

<sup>11</sup> Германска стратегия за ускоряване на процеса на планиране: [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/innovationsforum-planungsbeschleunigung-abschlussbericht.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/innovationsforum-planungsbeschleunigung-abschlussbericht.pdf?__blob=publicationFile).

<sup>12</sup> COM(2017) 534 final.

- инвестиции: 84 % от общите инвестиции в основната мрежа по TEN-T ще бъдат осигурени преди 2025 г.;
- намаляване на външните въздействия на транспорта: икономии в размер на 700 млн. евро от гледна точка на емисии на CO<sub>2</sub>, намаляване на шума, замърсяването на въздуха, задръстванията и по-нисък брой катастрофи. Намаляването на емисиите на CO<sub>2</sub> се оценява на 2686 млн. тона спестени емисии за периода 2018—2030 г.
- административни разходи: нетни икономии в размер на 150 млн. евро за организаторите на проекти и публичните органи.
- **Съгласуваност с действащите разпоредби в тази област на политиката**

Понастоящем няма конкретни разпоредби във връзка с издаването на разрешение и процедури по регулиране в областта на TEN-T. Съществуват обаче сходни разпоредби, които се прилагат за трансевропейската енергийна мрежа (TEN-E)<sup>13</sup>.

- **Съгласуваност с други политики на Съюза**

Целите на настоящата инициатива са съгласувани със съответните политики на Съюза в областта на транспорта, единния пазар и други области. Инициативата допринася за стимулирането на инвестиции и за създаването на работни места чрез оптимизиране на инвестирането в реалната икономика.

Завършването на TEN-T ще доведе до създаването на по-мошен и по-справедлив вътрешен пазар, тъй като с TEN-T се цели физическото свързване на държавите членки, а предвид нейното съсредоточаване върху трансграничните връзки тя има ясна добавена стойност за Съюза.

## **2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ, СУБСИДИАРНОСТ И ПРОПОРЦИОНАЛНОСТ**

- **Правно основание**

Правното основание за настоящото предложение е член 172 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

- **Субсидиарност (при неизключителна компетентност)**

За координираното разработване на TEN-T в подкрепа на транспортните потоци в рамките на единния европейски пазар, както и за икономическото, социалното и териториалното сближаване в Съюза, е необходимо да бъдат предприети действия на нивото на Съюза. Процедурите за издаване на разрешение се различават значително между отделните държави членки от гледна точка на нужния брой разрешения и решенията, които следва да бъдат получени; това затруднява синхронизирането в развитието на мрежата. Мрежата TEN-T не може да функционира правилно като единно цяло, нито може да предложи своите ползи на нивото на Съюза, докато не бъдат завършени всичките нейни елементи.

<sup>13</sup> Регламент (ЕС) № 347/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2013 г. относно указания за трансевропейската енергийна инфраструктура и за отмяна на Решение № 1364/2006/ЕО, както и за изменение на регламенти (ЕО) № 713/2009, (ЕО) № 714/2009 и (ЕО) № 715/2009 (ОВ L 115, 25.4.2013 г., стр. 39).

- **Пропорционалност**

Предложението е в съответствие с принципа на пропорционалност. То попада в рамките на действията в областта на трансевропейската транспортна мрежа по смисъла на член 170 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

Предвидените в настоящото предложение действия се ограничават конкретно до европейското измерение на транспортната инфраструктура.

Регламентът би бил ефективен инструмент, тъй като веднага след приемането му би бил пряко приложим в правния ред на държавите членки и няма да има нужда от период за транспониране преди да породи пълно правно действие. Това съответства на целта за отстраняване на различия в резултат на транспонирането на директиви, както и на целта за постигане на напредък по подготовката на проектите и процедурите за издаване на разрешения.

### **3. РЕЗУЛТАТИ ОТ КОНСУЛТАЦИИТЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОТ ОЦЕНКИТЕ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО**

- **Пригодност и опростяване на законодателството**

През 2013 г. политиката в областта на TEN-T стана значително по-силна с приемането на нов регламент, с който се определя холистична стратегия на базата на изграждането на основната мрежа до 2030 г. и на широкообхватната мрежа до 2050 г. Все пак политиката в областта на TEN-T съществува от 25 години и по време на изготвянето на настоящата рамка за TEN-T вече имаше доказателства за съществуването на забавяния в процедурите за издаване на разрешения и в други процедури по регулиране и въздействията от тези забавяния. Първоначално бяха планирани мерки за опростяване за рамката на TEN-T, но в крайна сметка те бяха сметени за прибързани поради различни фактори. Именно в преформулираната рамка за TEN-T вече беше включен амбициозен набор от иновации, по-специално във връзка със създаването на нов инструмент за финансиране — Механизъм за свързване на Европа (MCE).

В резултат на това в действащия Регламент (ЕС) № 1315/2013 не са предвидени конкретни решения по повод на процедурите за издаване на разрешение, за разлика от Регламент (ЕС) № 347/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2013 г. относно указания за трансевропейската енергийна инфраструктура<sup>14</sup>. Съответно настоящата инициатива не можеше да бъде разработена в рамките на програма REFIT; но е повлияна от опита с TEN-E.

- **Консултации, събиране на данни и използване на експертни становища**

Дейностите по консултациите включваха следното:

- (1) В продължение на 13 седмици (от 1 август 2017 г. до 9 ноември 2017 г.) беше проведена открита обществена консултация по интернет. Получени бяха общо 99 отговора, представляващи 23 различни държави членки, които съответстват на 94 % от всички коментари. Най-силно представените категории организации бяха: регионални, местни или

<sup>14</sup> Регламент (ЕС) № 347/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2013 г. относно указания за трансевропейската енергийна инфраструктура и за отмяна на Решение № 1364/2006/ЕО, както и за изменение на регламенти (ЕО) № 713/2009, (ЕО) № 714/2009 и (ЕО) № 715/2009 (ОВ L 115, 25.4.2013 г., стр. 39).

общински органи (20 %), организатори на проекти (19 %) и промишлени, стопански и секторни асоциации (20 %), плътно следвани от националните правителства (16 %);

- (2) поредица от семинари бяха организирани съвместно от службите на Комисията, отговарящи за обхванатите от инициативата области, т.е. обществени поръчки (15 юни 2017 г.), държавна помощ и финансиране (21 септември 2017 г.), както и оценки на въздействието върху околната среда и издаване на разрешение (17 октомври 2017 г.);
- (3) в контекста на оценката на въздействието бяха проведени интервюта със заинтересовани страни през периода 6 декември 2017 г. — 17 януари 2018 г.;
- (4) като част от предходното изследователско проучване бяха проведени консултации, съпътствани от открита обществена консултация, продължила 12 седмици, и от специализирани семинари;
- (5) към първоначалната оценка на въздействието, публикувана на интернет страницата на Комисията през юни 2017 г., беше включен механизъм за предоставяне на обратна връзка.

Инициативата беше обсъдена два пъти и на министерско ниво, заедно с други въпроси, свързани с развитието и финансирането на TEN-T: на Регионалната конференция за насърчаване на инвестициите в транспортния сектор, проведена на 23 март 2017 г. в София, и на неофициалното заседание на Съвета на министрите на транспорта, проведено на 21 септември 2017 г. в Талин.

### **Обобщение на получената информация и използване на резултатите**

Бяха проведени консултации с всички съответни групи заинтересовани страни, представляващи всички държави членки, и повечето предоставиха мненията си заедно с определена количествена информация, когато такава е налична, относно съществуващи проблеми и мерките на политиките, които се обмислят. Консултацията показва, че основните проблеми, установени във връзка с процедурите за издаване на разрешение за проекти за TEN-T, се отнасят до стъпки на стратегическото ниво от подготовката на даден проект, в това число получаването на разрешения по устройството на територията, разрешения за строеж и оценки на въздействието върху околната среда.

По-специално организаторите на проекти, физическите лица и заинтересовани групи от отрасъла изразиха подкрепа за интегрирането на процедурите в рамките на един национален орган — обслужване на едно гише. Националните и регионалните ръководни органи изразиха по-резервирани мнения, които бяха потвърдени така също в хода на двустранните разговори.

Голям брой национални и регионални органи изразиха определена загриженост по отношение на обслужването на едно гише. Качественият анализ на техните индивидуални мнения обаче показва, че в отделни случаи това очевидно разногласие произтича от факта, че някои държави вече имат интегрирани процедури в единен орган (в това число ускорени процедури). Тези вече съществуващи единни национални органи може да се считат за пример за добра практика при прилагане на обслужването на едно гише.



Според организаторите на проекти и физическите лица всеки орган, предоставящ обслужване на едно гише, следва да разполага с разширени правомощия за вземане на решения, включващи администриране на всички оценки на въздействието върху околната среда на проектно ниво, разрешения по устройството на територията и разрешения за строеж. От друга страна, мненията на националните и регионалните органи се различаваха от гледна точка на степента на интегриране на процедурите и нивото на правомощия. Значителен брой национални представители заявиха, че обслужването на едно гише следва да има само координиращи правомощия.

Респондентите, главно организатори на проекти, физически лица и заинтересовани групи от отрасъла, изразиха съгласие, че процесът за издаване на разрешение не следва да продължава повече от две години и че въвеждането на такъв срок може да допринесе за намаляването на прекомерните забавяния. Местните и регионалните органи, както и някои национални правителства бяха по-резервирани по този въпрос.

Прилагането на общ набор от правила на нивото на Съюза по отношение на трансграничните проекти беше определено, по-специално от организаторите на проекти и отрасловите групи, като най-ефективно решение за подобряване на проблемите с обществените поръчки, а националните органи заявиха, че такъв набор от правила би бил по-ефективен, когато се прилага за трансгранични проекти с финансиране от Съюза.

Консултацията показва, че измежду наличните инструменти за приемането на мерки, целящи улесняване на подготовката на проекти за TEN-T и издаването на разрешения, респондентите като цяло предпочитат регламента за процедурите за издаване на разрешение и другите елементи по подготовката на проекти за TEN-T, който би бил пряко приложим в държавите членки.

- **Събиране на данни и използване на експертни становища**

Инициативата е следствие от продължителен период на обсъждане и се явява в отговор на политическата покана за действие. Дефинирането на проблема е основано главно на опита на Комисията да управлява завършването на TEN-T<sup>15</sup>, процеса на консултирането и външните проучвания:

- Проучване относно разрешаването и улесняването на подготовката на проекти за основната мрежа по TEN-T, Milieu и др., декември 2016 г.<sup>16</sup>;
- Проучване за оценка на въздействието на мерките за оптимизиране на TEN-T, Panteia, PwC, M-FIVE, февруари 2018 г.<sup>17</sup>

- **Оценка на въздействието**

Настоящата инициатива е подкрепена от оценка на въздействието. За нея е получено положително становище с резерви от Комитета за регулаторен контрол. Комитетът е отправил препоръки, изискващи уточнения и пояснения по следните въпроси:

- да се предоставят повече доказателства относно това как обществените поръчки и процедурите за издаване на разрешение засягат забавянията в

<sup>15</sup> Доклад за напредъка на изпълнението на TEN-T мрежата през периода 2014—2015 година, февруари 2017 г.

<sup>16</sup> [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/permitting\\_ten-t\\_final\\_report.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/permitting_ten-t_final_report.pdf).

<sup>17</sup> Връзка след публикуването.

строителството. Да се добави повече информация относно различната ситуация в отделните сектори и държави членки и описание на поуките от TEN-E и Европейския фонд за стратегически инвестиции, както и да се представят предприетите действия в държавите членки за оптимизиране на процесите;

- да се предостави повече информация относно мненията на заинтересованите страни по отношение на вариантите, и по-специално тези на държавите членки и на гражданите;
- да се добави анализ на чувствителността, придружен от обяснение на направените допускания във връзка с изчисляването на резултатите, и по-специално по отношение на степента, в която мерките реално биха могли да спомогнат за избягването на забавяния.

Коментарите са взети под внимание в преразгледаната оценка на въздействието, както е посочено в приложение I на доклада за оценката на въздействието. В отговор на споменатите по-горе въпроси бяха направени следните изменения:

- на по-преден план бяха изведени примери, за да се илюстрират въздействията върху отделните проекти от забавянията в процесите по издаването на разрешение и провеждането на обществени поръчки и как тези аспекти засягат завършването на TEN-T, както и другите въздействия върху мрежата. Бяха направени повече позовавания на резултатите от завършването на TEN-E и от приоритетното третиране на случаи за контрол на държавните помощи<sup>18</sup>. Бяха добавени конкретни параграфи, за да се опише опитът на държавите членки, включително действията, предприети от тях за оптимизиране на техните процеси. Всички тези елементи повишиха степента на детайлност на анализа,
- резултатите от откритите обществени консултации и другите консултации със заинтересованите страни бяха представени по-подробно. В глава 7 беше добавен специален раздел за съпоставяне на вариантите на политиката,
- беше направен анализ на чувствителността и представен в съответните раздели наред с оценката на въздействието.

Оценените варианти на политиката се състоят от пакети от мерки в областта на политиката, които са насочени към специфичните цели, и по-специално към установените основни причини за проблемите:

- много етапи и множество органи, ангажирани в процедурите за издаване на разрешение;
- липса на срокове или прилагане на срокове в непринудителен порядък;
- различия в процедурите за обществени поръчки за трансгранични проекти за TEN-T;

---

<sup>18</sup> Проекти, подпомагани от Европейския фонд за стратегически инвестиции в съответствие с Регламент (ЕС) 2017/2396 на Европейския парламент и на Съвета от 13 декември 2017 г. за изменение на регламенти (ЕС) № 1316/2013 и (ЕС) 2015/1017 по отношение на удължаването на срока на действие на Европейския фонд за стратегически инвестиции, както и въвеждането на технически подобрения за този фонд и за Европейския консултантски център по инвестиционни въпроси, ОВ L 345, 27.12.2017 г., стр. 34—52.

- трудности при координиране на изпълнението на трансгранични проекти; както и
- чувство за несигурност по отношение на процедурите за контрол на държавните помощи.

Анализът доведе до ясното заключение, че не е необходимо във всяка област да има едно и също равнище на амбициозност и че би било подходящо да се прилага поетапен подход.

Що се отнася до процедурите за издаване на разрешение, ситуацията е различна в отделните държави членки и все още не е възприет хармонизиран подход на нивото на Съюза. Необходима е намеса на по-високо равнище, за да бъдат синхронизирани процедурите през границите и да се осигури по-координирано, ефективно и ефикасно реализиране на проектите.

Що се отнася до обществените поръчки, през последните няколко години започна прилагането на модернизирана рамка<sup>19</sup>. Все още обаче остава различието в областта на трансграничните обществени поръчки и проектите, разработвани съвместно от две или повече държави членки. Намесата в тази област е насочена единствено към това конкретно различие.

Що се отнася до контрола на държавните помощи, във всеки случай новоприетите разяснения вече са премахнали по-голямата част от несигурността, за която се счита, че може да е попречила на разработването на проекти в миналото. Все пак, когато се касае за сложен проект със съвременни структури на финансиране, изглежда необходимо да се повиши качеството на нотификациите така също чрез по-добро сътрудничество между службите на Комисията, органите на държавите членки и правните среди и бизнес общността. Според Кодекса на най-добри практики при провеждане на процедури за контрол на държавните помощи приоритетно може да се разглеждат проекти от общ интерес за основната мрежа по TEN-T по взаимно договорен график между държавите членки и Комисията, в който ясно са определени основните етапи и информацията, която държавите членки следва да представят. По този начин процедурите в Комисията ще могат да протичат гладко, което ще позволи по-бързото приемане на решението.

Вариантите на политиката бяха основани на нарастващи равнища на намеса, на амбиция и на „кумулятивното“ очаквано въздействие:

- вариант на политиката 1 (ВП1) — минимална промяна в съществуващите инструменти и разработване на актове с незадължителен характер, както и придружаващи мерки;
- вариант на политиката 2 (ВП2) — ограничени обвързващи децентрализирани действия, които се прилагат на национално ниво;
- вариант на политиката 3 (ВП3) — рамка на ЕС за одобряване на проектите за основната мрежа по TEN-T, която да се прилага на национално ниво (ВП3а) или на ниво ЕС (ВП3б).

<sup>19</sup> По-специално Директива 2014/25/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2014 г. относно възлагането на поръчки от възложители, извършващи дейност в секторите на водоснабдяването, енергетиката, транспорта и пощенските услуги и за отмяна на Директива 2004/17/ЕО (ОВ L 94, 28.3.2014 г., стр. 243) и Директива 2014/24/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2014 г. за обществените поръчки и за отмяна на Директива 2004/18/ЕО (ОВ L 94, 28.3.2014 г., стр. 65).

В оценката на въздействието беше препоръчан вариант на политиката 2 и инициативата следва тази препоръка.

#### **4. ОТРАЖЕНИЯ ВЪРХУ БЮДЖЕТА**

Предложението не води до допълнителни разходи за бюджета на Съюза.

#### **5. ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ**

##### **• Планове за изпълнение и механизми за мониторинг, оценка и докладване**

В доклада за оценка на въздействието са посочени няколко показателя, които следва да се използват за наблюдаване на ефективността и ефикасността на предприетите мерки за постигане на основните цели на политиката:

- свеждане до минимум на риска от забавяния, на които са изложени отделните проекти за TEN-T:

  - напредък по изграждането на TEN-T от гледна точка на спазване на стандартите и изискванията;
  - нарастване на подкрепяните от ЕС инвестиции в транспортната инфраструктура за TEN-T, измерено въз основа на броя на проектите по МСЕ (или проектите, подпомагани по линия на неговия правоприемник), които са изпълнени навреме и/или не са забавени поради проблеми с издаването на разрешения/обществените поръчки;

- повишаване на правната сигурност за организаторите на проекти и по този начин привличане вниманието на повече частни инвеститори към транспортната инфраструктура;
- увеличаване на броя на инфраструктурните проекти за TEN-T, финансирани с използването на подпомагани от ЕС финансови инструменти (напр. ЕФСИ и неговите правоприемници).

Мониторингът ще има за основа съществуващите мерки за осъществяване на мониторинг върху изграждането на TEN-T по същество. Затова във възможно най-голяма степен ще се използва съществуващата рамка и то по ясен и прозрачен начин, за да стане лесно достъпна за заинтересованите страни. Намерението не е да се създаде сложна система от нови показатели за изпълнението.

##### **• Подробно разяснение на отделните разпоредби на предложението**

Заглавието на регламента указва обхвата и целите на акта, който е предвиден да улесни завършването на трансевропейската транспортна мрежа.

##### **Член 1 — Предмет и обхват**

В този член са представени предметът и целите на регламента, а именно ефективното и навременно завършване на TEN-T на територията на целия Съюз чрез намаляване на риска от забавяния и повишаване на степента на сигурност за организаторите на проекти и инвеститорите по отношение на продължителността на приложимите процедури. Друга цел е да се улесни участието на частни инвеститори и да се предостави по-голяма яснота относно обществените консултации.

##### **Член 3 — „Приоритетен статут“ на проектите от общ интерес**

Някои държави членки са включили в съответните си правни рамки ускорени процедури и специално оптимизирано третиране на определени категории проекти въз основа на тяхната значимост за развитието на държавата или по други причини. За да се изпълнят целите за завършване на TEN-T, с които държавите членки са се ангажирали чрез приемането в Съвета на регламента относно определянето на тази мрежа и обвързващите срокове за завършването ѝ, аналогично преференциално третиране следва да се прилага така също за проекти на Съюза, които са от общ интерес.

#### Членове 4—6 — Интегриране на процедурите за издаване на разрешение

С този член се цели интегрирането на различните процеси за издаване на разрешение за проекти за TEN-T от общ интерес. Според член 4 се изисква одобряването на проектите за TEN-T да се извършва от един единен орган, който администрира и ръководи цялостния процес и действа като единно звено за контакт за организаторите на проекти и другите инвеститори. В член 5 са изяснени предназначението и ролята на този орган. В член 6 са посочени процедурните стъпки, водещи до цялостното решение, с което на инвеститора се разрешава да продължи с проекта.

#### Член 7 — Координиране на трансграничните процедури за издаване на разрешение

В този член се утвърждава значението от координиране на процедурите за издаване на разрешения в трансграничен контекст и се засилва ролята на европейските координатори по наблюдаване на процедурата за издаване на разрешение.

#### Член 8 — Обществени поръчки в трансгранични проекти от общ интерес

В този член е предвидено прилагането само на една правна рамка за обществени поръчки по отношение на трансграничните проекти. Освен ако в междуправителствено споразумение бъде предвидено друго, съвместните предприятия, които осъществяват такива проекти, ще прилагат единно национално законодателство за възлагане на обществени поръчки за строителни работи и услуги, когато осъществяват проекта.

#### Член 9 — Техническа помощ

Съществуващите схеми за техническа помощ, основани на законодателството на Съюза, ще бъдат отворени за проектите от общ интерес, за които се отнася настоящата инициатива, при условие че има на разположение ресурси, управлявани от съответните служби.

Предложение за

## РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

### относно оптимизирането на мерките за постигане на напредък по осъществяването на трансевропейската транспортна мрежа

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 172 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет<sup>20</sup>,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите<sup>21</sup>,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- (1) В Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета<sup>22</sup> е определена обща рамка за създаването на модерни, оперативно съвместими мрежи за развитието на вътрешния пазар. Трансевропейските транспортни мрежи (TEN-T) имат структура на две нива: широкообхватната мрежа осигурява свързаността на всички региони на Съюза, а основната мрежа се състои от тези елементи на мрежата, които са от най-голямо стратегическо значение за Съюза. В Регламент (ЕС) № 1315/2013 са определени обвързващи цели за завършване на изграждането, а именно основната мрежа да бъде завършена до 2030 г., а широкообхватната мрежа — до 2050 г.
- (2) Опитът показва, че много от инвестициите, с които се цели завършването на TEN-T, въпреки необходимостта и обвързващите срокове, са изправени пред сложни процедури за издаване на разрешения, процедури за възлагане на трансгранични обществени поръчки и други процедури. Тази ситуация подлага на риск навременното осъществяване на проектите и в много случаи води до значителни забавяния и по-високи разходи. За отстраняването на тези проблеми и за осигуряването на възможност за синхронизирано завършване на TEN-T са необходими хармонизирани действия на нивото на Съюза.
- (3) В правните рамки на много държави членки някои категории проекти се третират приоритетно въз основа на тяхното стратегическо значение за икономиката. Приоритетното третиране се характеризира с по-кратки срокове, едновременни процедури или ограничени срокове за обжалване, като в същото

<sup>20</sup> ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

<sup>21</sup> ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

<sup>22</sup> Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС (ОВ L 348, 20.12.2013 г., стр. 1).

време се гарантира изпълнението на целите и на други хоризонтални политики. Когато в националната правна рамка са предвидени такива разпоредби, те автоматично следва да се прилагат за проекти на Съюза, признати като проекти от общ интерес по Регламент (ЕС) № 1315/2013.

- (4) С оглед на подобряването на ефективността на оценките на въздействието върху околната среда и оптимизирането на процеса на вземане на решения, когато задължението за извършване на оценки, свързани с екологични въпроси по проекти за основната мрежа, произтича едновременно от Директива 2011/92/ЕС, изменена от Директива 2014/52/ЕС, и от друг законодателен акт на Съюза като Директива 92/43/ЕИО, Директива 2009/147/ЕО, Директива 2000/60/ЕО, Директива 2008/98/ЕО, Директива 2010/75/ЕС, Директива 2012/18/ЕС и Директива 2011/42/ЕО, държавите членки следва да гарантират, че е осигурена съвместна процедура, която отговаря на изискванията на тези директиви.
- (5) Проектите за основната мрежа следва да бъдат подкрепяни чрез интегрирани процедури за издаване на разрешение, за да се даде възможност за ясно управление на цялостната процедура и да се осигури единно звено за контакт за инвеститорите. Държавите членки следва да определят компетентен орган в съответствие със своите национални правни рамки и административни уредби.
- (6) Със създаването на единен компетентен орган на национално ниво, в рамките на който да са интегрирани всички процедури за издаване на разрешение (единно звено за контакт), следва да се намали сложността, да се подобри ефикасността и да се повиши прозрачността на процедурите. Това следва да подобри също така сътрудничеството между държавите членки, когато е приложимо. С процедурите следва да се насърчава реалното сътрудничество между инвеститорите и единния компетентен орган и затова те следва да допускат определяне на обхвата още на етапа, предхождащ подаването на заявление, в рамките на процедурата за издаване на разрешение. Това определяне на обхвата следва да бъде интегрирано в подробното обобщение на заявката, като се спазва процедурата, предвидена в член 5, параграф 2 от Директива 2011/92/ЕС, изменена от Директива 2014/52/ЕС.
- (7) Предвидената в настоящия регламент процедура не следва да засяга изпълнението на изискванията, определени в международното право и в правото на Съюза, в това число разпоредбите за опазването на околната среда и човешкото здраве.
- (8) Като се има предвид спешната необходимост от завършване на основната мрежа по TEN-T, опростяването на процедурите за издаване на разрешение следва да бъде обвързано със срок, в рамките на който отговарящите компетентни органи следва да вземат цялостно решение по отношение на изграждането на дадения проект. Този срок следва да стимулира по-ефективното провеждане на процедурите и същевременно по никакъв начин да не компрометира спазването на високите стандарти на Съюза по отношение на опазването на околната среда и участието на обществеността.
- (9) Държавите членки следва да се стремят да постигат третиране по възможно най-ефективен начин на обжалванията, оспорващи по същество или от процедурна гледна точка законосъобразността на дадено цялостно решение.
- (10) Трансграничните инфраструктурни проекти за TEN-T се сблъскват с особено големи трудности при координиране на процедурите за издаване на разрешение.

Европейските координатори следва да бъдат оправомощени да осъществяват мониторинг върху тези процедури и да улесняват тяхното синхронизиране и изпълнение.

- (11) Обществените поръчки по трансгранични проекти от общ интерес следва да се провеждат в съответствие с Договора и директиви 2014/25/ЕС и/или 2014/24/ЕС. За да се гарантира ефикасното завършване на трансграничните проекти от общ интерес за основната мрежа, обществените поръчки, които се провеждат от съвместно предприятие, следва да бъдат регулирани от единно национално законодателство. Чрез дерогация от законодателството на Съюза в областта на обществените поръчки, приложимите национални правила по принцип следва да бъдат тези на държавата членка, където се намира седалището на съвместното предприятие. Следва да се запази възможността за определяне на приложимото законодателство въз основа на междуправителствено споразумение.
- (12) Комисията не участва системно в процесите по одобряване на отделни проекти. В някои случаи обаче за определени аспекти от проектната подготовка се изисква официално одобрение на нивото на Съюза. Когато Комисията участва в процедурите, тя ще третира приоритетно проектите на Съюза от общ интерес и ще гарантира сигурност на организаторите на проектите. В някои случаи може да се изисква одобрение на държавна помощ. Според Кодекса на най-добри практики при провеждане на процедури за контрол на държавните помощи държавите членки може да поискат от Комисията да третират проекти от общ интерес за основната мрежа по ТЕН-Т, които считат за приоритетни, в рамките на по-предвидими срокове според индивидуален подход към всеки отделен случай или в рамките на взаимно договорено планиране.
- (13) Осъществяването на инфраструктурни проекти за основната мрежа по ТЕН-Т следва да се подпомага също така с насоки от Комисията, с които да се дава повече яснота по реализацията на някои видове проекти, като в същото време се спазват достиженията на правото на Съюза. Например в Плана за действие за природата, хората и икономиката<sup>23</sup> се предвиждат такива насоки, с които да се предоставят разяснения относно спазването на директивите за птиците и за местообитанията. Пряко подпомагане, свързано с обществени поръчки, следва да се предоставя за проекти от общ интерес, за да се гарантира най-доброто съотношение между качество и цена, което може да се постигне с публични средства<sup>24</sup>. Наред с това следва да се предоставя подходяща техническа помощ по механизмите, разработени за многогодишната финансова рамка за периода 2021—2027 г., за да се осигури финансово подпомагане на проекти за ТЕН-Т, които са от общ интерес.
- (14) Доколкото целите на настоящия регламент не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите членки и следователно, поради необходимостта от координиране на тези цели, могат да бъдат по-добре постигнати на нивото на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на тези цели.

---

<sup>23</sup> COM(2017) 198 final.

<sup>24</sup> COM(2017) 573 final.



- (15) С оглед на правната сигурност административните процедури, започнали преди влизането в сила на настоящия регламент, не следва да попадат под действието на разпоредбите на настоящия регламент,

**ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:**

## **ГЛАВА I — ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ**

### *Член 1*

#### ***Предмет и обхват***

С настоящия регламент се определят изисквания, които са приложими за административните процедури, следвани от компетентните органи на държавите членки във връзка с разрешаването и осъществяването на всички проекти от общ интерес за основната мрежа на трансевропейската транспортна мрежа.

### *Член 2*

#### ***Определения***

За целите на настоящия регламент се прилагат определенията, предвидени в Регламент (ЕС) № 1315/2013. Прилагат се също така следните определения:

- а) „цялостно решение“ означава решението или множеството решения, взети от компетентен орган или компетентни органи на държава членка, без да са включени съдилища или трибунали, в което или които се определя дали на организатора на даден проект да бъде издадено разрешение за изграждане на транспортна инфраструктура, необходима за завършването на даден проект, без да се засяга което и да е решение, взето в контекста на административна процедура за обжалване;
- б) „процедури за издаване на разрешение“ означава всяка процедура, която трябва да бъде следвана, или стъпка, която трябва да бъде предприета пред органите на съответната държава членка съгласно правото на Съюза или националното право, преди организаторът на проекта да може да го осъществи;
- в) „организатор на проекта“ е заявителят, подал заявление за одобряване на частен проект, или публичният орган, който инициира даден проект;
- г) „единен компетентен орган“ е органът, който е определен от държавата членка да отговаря за изпълнението на задълженията, които произтичат от настоящия регламент;
- д) „трансграничен проект от общ интерес“ означава проект от общ интерес по смисъла на член 7 от Регламент (ЕС) № 1315/2013, включващ трансграничен участък, според определеното в член 3, буква м) от посочения регламент, който се осъществява от съвместно предприятие.

## ГЛАВА II — ИЗДАВАНЕ НА РАЗРЕШЕНИЕ

### Член 3

#### **„Приоритетен статут“ на проектите от общ интерес**

1. Всеки проект от общ интерес за основната мрежа в TEN-T подлежи на интегрирана процедура за издаване на разрешение, управлявана от единен компетентен орган, който се определя от всяка държава членка в съответствие с членове 5 и 6.
2. Когато по националното право съществува приоритетен статут, на проектите от общ интерес се дава статут с възможно най-висока национална значимост и те се третираат като такива в процесите по издаване на разрешения, когато и по начина, по който такова третиране е предвидено в действащото национално законодателство по отношение на съответните видове транспортна инфраструктура.
3. С цел осигуряване на ефективни административни процедури по отношение на проектите от общ интерес, организаторите на проекти и всички съответни органи осигуряват възможно най-бързото правно третиране на тези проекти, включително по отношение на разпределените ресурси.

### Член 4

#### **Интегриране на процедурите за издаване на разрешение**

1. С цел спазване на сроковете, определени в член 6, и намаляване на административната тежест, свързана със завършването на проекти от общ интерес, всички административни процедури, произтичащи от приложимото право, както национално, така и на Съюза, се интегрират и водят само до едно цялостно решение.
2. В случай на проекти от общ интерес, за които задължението за изготвяне на оценки на въздействието върху околната среда възниква едновременно според Директива 2011/92/ЕС на Европейския парламент и на Съвета и друго право на Съюза, държавите членки гарантират, че са предвидени съвместни процедури по смисъла на член 2, параграф 3 от Директива 2011/92/ЕС.

### Член 5

#### **Единен компетентен орган за издаване на разрешение**

1. До ... (ОП — да се посочи датата, която се пада една година след влизането в сила на настоящия регламент) всяка държава членка определя един единен компетентен орган, който отговаря за улесняването на процеса по издаване на разрешение, в това число за вземането на цялостното решение.
2. Отговорността на единния компетентен орган, посочен в параграф 1, и/или задачите, свързани с нея, могат да бъдат делегирани на или да се изпълняват от друг орган на подходящо административно ниво за даден проект от общ интерес или за определена категория проекти от общ интерес при следните условия:

- а) единствено органът носи отговорност за съответния проект от общ интерес;
- б) органът представлява единственото звено за контакт за организатора на проекта в хода на процедурата, водеща до цялостното решение за даден проект от общ интерес; както и
- в) органът координира подаването на всички съответни документи и информация.

Единният компетентен орган може да запази отговорността да определя срокове, без да се засягат сроковете, определени в съответствие с член 6.

- 3. Единният компетентен орган издава цялостното решение в рамките на сроковете, определени в член 6. Органът извършва това, като следва съвместни процедури.

Цялостното решение, издадено от единния компетентен орган, е единственото правно обвързващо решение, произтичащо от законоустановената процедура за издаване на разрешение. Когато с проекта са свързани и други органи, те могат да предоставят своето становище като принос към процедурата в съответствие с националното законодателство. Единният компетентен орган взема предвид това становище.

- 4. Когато взема цялостното решение, единният компетентен орган гарантира, че са спазени всички съответни изисквания на международното право и на правото на Съюза, и надлежно обосновава своето решение.
- 5. Ако за проект от общ интерес е необходимо вземането на решения в две или повече държави членки, съответните компетентни органи предприемат всички необходими стъпки за осигуряването на ефикасно и ефективно сътрудничество помежду си. Без да се засягат задълженията, произтичащи от приложимото право на Съюза и международното право, държавите членки се стремят на предвидят съвместни процедури, по-специално по отношение на оценката на въздействието върху околната среда.

#### *Член 6*

##### ***Времетраене и изпълнение на процедурата за издаване на разрешение***

- 1. Процедурата за издаване на разрешение включва етапа, предхождащ подаването на заявление, и етапа на оценяване на заявлението и вземане на решението от единния компетентен орган.
- 2. Етапът, предхождащ подаването на заявление, който обхваща периода от началото на процедурата за издаване на разрешение до подаването на пълното досие за кандидатстване пред единния компетентен орган, по принцип не надхвърля две години.

3. С цел да се открие процедура за издаване на разрешение, организаторът на проекта нотифицира проекта в писмен вид пред единния компетентен орган на съответните държави членки и включва подробно описание на самия проект. Не по-късно от два месеца след получаване на горепосочената нотификация, единният компетентен орган или я потвърждава, или ако счита, че проектът не е достатъчно добре разработен, за да се открие процедура за издаване на разрешение, отхвърля нотификацията на проекта в писмен вид. Когато единният компетентен орган реши да отхвърли нотификацията, той обосновава

своето решение. Датата на подписване на потвърждението на нотификацията от страна на компетентния орган се счита за начална дата на процедурата за издаване на разрешение. Ако проектът засяга две или повече държави членки, за начална дата на процедурата за издаване на разрешение се счита датата, на която последната нотификация е приета от съответния компетентен орган.

4. В рамките на три месеца от началото на процедурата за издаване на разрешение единният компетентен орган, като работи в тясно сътрудничество с организатора на проекта и други съответни органи и като взема предвид представената от организатора на проекта информация в нотификацията, посочена в параграф 3, съставя и изпраща на организатора на проекта подробно обобщение на заявката, съдържащо:
  - а) Обхвата по същество и степента на подробности на информацията, която подлежи на представяне от организатора на проекта в рамките на досието за кандидатстване за цялостното решение;
  - б) график на процеса за издаване на разрешение, в който са посочени най-малко следните елементи:
    - i) решенията и становищата, които да бъдат получени;
    - ii) органите, заинтересованите страни и обществените кръгове, които е вероятно да имат отношение към проекта;
    - iii) отделните етапи на процедурата и тяхното времетраене;
    - iv) основните възлови резултати, които да бъдат постигнати и съответните срокове с оглед на приемането на цялостно решение;
    - v) планираните от органите ресурси и възможните потребности от допълнителни ресурси.
5. Организаторът на проекта се стреми да получи становището на единния компетентен орган по отношение на своето заявление възможно най-рано през етапа, предхождащ подаването на заявлението, за да се гарантира изчерпателността и подходящото качество на досието за кандидатстване. Организаторът на проекта изцяло сътрудничи на единния компетентен орган с цел спазване на сроковете и изпълнение на изискванията за подробното обобщение на заявката, определено в параграф 4.
6. Организаторът на проекта представя досието за кандидатстване въз основа на подробното обобщение на заявката в срок до 21 месеца след получаването на подробното обобщение на заявката. След изтичането на този срок подробното обобщение на заявката вече не се счита за приложимо, освен ако единният компетентен орган реши да удължи този срок въз основа на обосновано искане от страна на организатора на проекта.
7. Най-късно в срок до два месеца, считано от подаването на пълното досие за кандидатстване, компетентният орган потвърждава в писмен вид пълнотата на досието за кандидатстване и уведомява организатора на проекта за това. Подаденото от организатора на проекта досие за кандидатстване се счита за пълно, освен ако в срок от два месеца от датата на подаване компетентният орган не отправи искане до организатора на проекта за представяне на липсваща информация. Това искане е ограничено, що се отнася до неговия обхват по същество и степента на подробност, до елементите, които са

определени в подробното обобщение на заявката. Всяко допълнително искане на информация произтича единствено от извънредни и непредвидени нови обстоятелства и се обосновава надлежно от единния компетентен орган.

8. Единният компетентен орган оценява заявлението и приема цялостно решение в едногодишен срок, считано от датата на подаване на пълното досие за кандидатстване в съответствие с параграф 7. По целесъобразност държавите членки може да определят по-кратък срок.
9. Сроковете, предвидени в горните разпоредби, не засягат задълженията, произтичащи от правни актове на Съюза и международни правни актове, както и процедурите по административно обжалване и средствата за правна защита пред съд или трибунал.

#### *Член 7*

#### ***Координиране на трансграничните процедури за издаване на разрешение***

1. За проекти, в които участват две или повече държави членки, компетентните органи на съответните държави членки съгласуват своите програми и договарят съвместен график.
2. Европейският координатор, посочен в член 45 от Регламент (ЕС)<sup>2</sup> № 1315/2013, се оправомощава да следи отблизо процедурата за издаване на разрешение за трансгранични проекти от общ интерес и да улеснява контактите между участващите компетентни органи.
3. Без да се засяга задължението за спазване на сроковете по настоящия регламент, ако срокът за цялостното решение не е спазен, компетентният орган незабавно уведомява съответния европейски координатор за мерките, които са предприети или предстои да бъдат предприети за приключването на процедурата за издаване на разрешение с възможно най-малко закъснение. Европейският координатор може да поиска от компетентния орган редовно да докладва за постигнатия напредък.

### **ГЛАВА III — ОБЩЕСТВЕНИ ПОРЪЧКИ**

#### *Член 8*

#### ***Обществени поръчки за трансгранични проекти от общ интерес***

1. Обществените поръчки по трансгранични проекти от общ интерес се провеждат в съответствие с Договора и директиви 2014/25/ЕС и/или 2014/24/ЕС.
2. В случай че процедурите за възлагане на обществени поръчки се провеждат от съвместно предприятие, създадено от участващите държави членки, въпросното предприятие прилага националните разпоредби на една от тези държави членки и, чрез дерогация от споменатите директиви, това са разпоредбите, определени в съответствие с член 57, параграф 5, буква а) от Директива 2014/25/ЕС на Европейския парламент и на Съвета или член 39, параграф 5, буква а) от Директива 2014/24/ЕС на Европейския парламент и на Съвета, според случая, освен ако в споразумение между участващите държави

членки е предвидено друго. Във всички случаи в такова споразумение се предвижда прилагането на единно национално законодателство при процедури за възлагане на обществени поръчки, провеждани от съвместно предприятие.

## **ГЛАВА IV — ТЕХНИЧЕСКА ПОМОЩ**

### *Член 9*

#### ***Техническа помощ***

При поискване от организатор на проект или държава членка, според съответните програми на Съюза за финансиране и без да се засяга многогодишната финансова рамка, Съюзът предоставя техническа помощ за изпълнението на настоящия регламент и улесняване на осъществяването на проекти от общ интерес.

## **ГЛАВА V ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ**

### *Член 10*

#### ***Преходни разпоредби***

Настоящият регламент не се прилага за административни процедури, започнали преди датата на неговото влизане в сила.

### *Член 11*

#### ***Влизане в сила***

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на [...] година.

*За Европейския парламент*  
*Председател*

*За Съвета*  
*Председател*