



Съвет на
Европейския съюз

Брюксел, 17 декември 2021 г.
(OR. en)

15109/21

Междуетноститутуционално досие:
2021/0420(COD)

TRANS 760
CODEC 1669
IA 210

ПРЕДЛОЖЕНИЕ

От:	Генералния секретар на Европейската комисия, подписано от г-жа Martine DEPREZ, директор
Дата на получаване:	15 декември 2021 г.
До:	Г-н Јерре TRANHOLM-MIKKELSEN, генерален секретар на Съвета на Европейския съюз
№ док. Ком.:	COM(2021) 812 final
Относно:	Предложение за РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа, за изменение на регламенти (ЕС) 2021/1153 и (ЕС) № 913/2010 и за отмяна на Регламент (ЕС) 1315/2013

Приложено се изпраща на делегациите документ COM(2021) 812 final.

Приложение: COM(2021) 812 final



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Страсбург, 14.12.2021 г.
COM(2021) 812 final

2021/0420 (COD)

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

**относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна
мрежа, за изменение на регламенти (ЕС) 2021/1153 и (ЕС) № 913/2010 и за отмяна
на Регламент (ЕС) 1315/2013**

(Текст от значение за ЕИП)

{SEC(2021) 435 final} - {SWD(2021) 471 final} - {SWD(2021) 472 final} -
{SWD(2021) 473 final}

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

• Основания и цели на предложението

Настоящото законодателно предложение за преразглеждане на Регламент (ЕС) № 1315/2013 — Насоки на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) е ключово действие на Европейския зелен пакт и Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност. Целта на Регламента за TEN-T е да се изгради ефективна мултимодална мрежа в целия ЕС от железопътни линии, вътрешни водни пътища, маршрути за морски транспорт на къси разстояния и пътища, които са свързани с градски възли, морски пристанища и пристанища по вътрешните водни пътища, летища и терминали в целия ЕС. Проблемите, засегнати в преразглеждането, са недостатъчните и/или непълни стандарти за инфраструктурата на TEN-T и липсата на интегриране на стандартите за инфраструктурата за алтернативни горива в трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T), които оказват отрицателно въздействие върху климата и околната среда. Второ, в мрежата на TEN-T е налице недостиг на капацитет и недостатъчна свързаност с всички региони, което възпрепятства мултимодалността. Трето, трябва да се обърне внимание на недостатъчната безопасност и надеждност на инфраструктурата на TEN-T. И накрая, инструментите за управление са неподходящи в сравнение с новите потребности и структурата на мрежата TEN-T се нуждае от преглед, за да се повиши съгласуваността с други политики.

Преразглеждането на Регламента за TEN-T следователно има за цел да бъдат постигнати четири основни цели. Първо, то има за цел транспортът да стане по-екологосъобразен като бъде осигурена подходяща инфраструктурна основа, за да бъдат облекчени задръстванията и да бъдат намалени емисиите на парникови газове (ПГ) и замърсяването на въздуха и водата чрез подобряване на ефективността на всеки вид транспорт и създаване на възможност за увеличаване на транспортните дейности с по-устойчиви форми на транспорт. Целта му по-специално е да се улесни увеличаването на дела на железопътния транспорт, морския транспорт на къси разстояния и транспорта по вътрешните водни пътища с оглед постигане на по-устойчив модален състав на транспортната система, вследствие на което да се намалят отрицателните му външни фактори. Второ, то има за цел да се улесни безпроблемният и ефективен транспорт, да се насърчи мултимодалността и оперативната съвместимост между видовете транспорт в TEN-T и да се постигне по-добро интегриране на градските възли в мрежата. Премахването на участъците с недостатъчен капацитет и липсващите връзки, както и подобряването на мултимодалността и оперативната съвместимост в европейската транспортна система ще допринесе за доизграждането на вътрешния пазар. На трето място, целта на преразглеждането е да се повиши устойчивостта на TEN-T към изменението на климата и други природни опасности или бедствия, причинени от човека. TEN-T трябва да бъде устойчива на потенциалните неблагоприятни въздействия на изменението на климата, за да се защитят публичните инвестиции и да се гарантира непрекъснатата им използваемост при новите климатични условия; следва да се подкрепя постигането на неутралност по отношение на климата чрез включване на разходите за емисии на парникови газове в анализа на разходите и ползите. И на последно място, но не по важност, в преразглеждането се посочва нуждата да се подобри ефективността на инструментите за управление на TEN-

Т, да се рационализират инструментите за докладване и наблюдение и да се преразгледа структурата на мрежата TEN-T.

Посредством тази преразгледана политика за TEN-T следва да се стремим да изградим до 2050 г. надеждна и безпрепятствена трансевропейска транспортна мрежа с високо качество, която гарантира устойчива свързаност в целия Европейски съюз, без физически пропуски, участващи с недостатъчен капацитет или липсващи връзки. Тази мрежа ще допринесе за доброто функциониране на вътрешния пазар, за икономическото, социалното и териториалното сближаване на територията на ЕС и за целите на Европейския зелен пакт. Тя следва да се развива постепенно, на етапи, с междинни срокове през 2030 г. и 2040 г.

Тази инициатива е част от работната програма на Комисията за 2021 г. съгласно приложение I (нови инициативи).

- **Съгласуваност с действащите разпоредби в тази област на политиката**

Като основен стълб на политиката за транспортната инфраструктура на ЕС, Регламентът за TEN-T служи като средство за реализация и зависи също така от допълващи политики. Стандартите и изискванията, определени в Регламента за TEN-T, са пряко свързани със съответните цели и нужди в други сектори/области на транспорта, а оттам и с друго, по-специфично за сектора законодателство. Това означава например, че железопътната инфраструктура на TEN-T — за осигуряване на безпрепятствен трансграничен транспорт и мобилност — трябва да отговаря на изискванията на законодателството за оперативна съвместимост, заложено в политиката за железопътния сектор. Аналогично, трябва да се приеме и спазва законодателството на ЕС относно пътната безопасност по отношение на пътната инфраструктура на TEN-T. Изпълнението на секторните политики също се нуждае от стабилна рамка по Регламента за TEN-T, тъй като чрез TEN-T се осигурява инфраструктурната мрежа за изпълнението на други секторни мерки или други законодателни актове, някои от които обаче излизат извън рамките на TEN-T.

Изпълнението на Регламента за TEN-T по показатели като тези, свързани с дела на различните видове транспорт, по-доброто качество на услугите, разпространението на инфраструктура за зареждане с електроенергия/презареждане с гориво зависи от координираните усилия в свързаните области на политиката. Това се отнася по-специално до взаимодействията между TEN-T и разгръщането на инфраструктурата за алтернативни горива (предложение за Регламент за инфраструктурата за алтернативни горива (РИАГ)), както и между TEN-T и интелигентните транспортни системи (ИТС), тъй като и двете взаимодействия са неразривно зависими едно от друго. С РИАГ например се регулира осигуряването на зарядни точки/точки за презареждане с гориво в рамките на TEN-T, докато с Регламента за TEN-T се предоставя инфраструктурната основа за широкото им разгръщане от гледна точка на европейската мрежа. По подобен начин чрез ИТС се регулира предоставянето на интелигентни транспортни системи в рамките на TEN-T, като част от по-широк пакет от мерки. Както за РИАГ, така и за ИТС е необходимо определение на TEN-T за целите на тяхното изпълнение (т.е. географски обхват на приложение), което се предоставя чрез картите, съдържащи се в Регламента за TEN-T. Тези съображения се отнасят и за други инициативи, които са част от плана за действие на Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност, като преразглеждането на Регламента относно коридорите за железопътен товарен превоз, преразглеждането на пакета за градска мобилност или Плана за действие по Интегрираната европейска програма за действие за транспорта по вътрешните водни

пътища III (NAIADES III). С Регламента за TEN-T ще бъдат определени направленията на европейските транспортни коридори, които ще заменят коридорите за железопътен товарен превоз и коридорите на основната мрежа. Това ще осигури съгласуваност в развитието на мрежата и ще допринесе за изграждането на взаимодействие между инфраструктурните и експлоатационните аспекти на мрежата.

- **Съгласуваност с други политики на Съюза**

Борбата с изменението на климата е поставена в центъра на Европейския зелен пакт, приет от Европейската комисия през декември 2019 г., и в него е заложена цел ЕС да постигне неутралност по отношение на климата до 2050 г. Що се отнася до транспорта, в Европейския зелен пакт се отправя призив за намаляване на емисиите на парникови газове от транспорта с 90 %, за да може до 2050 г. икономиката на ЕС да стане неутрална по отношение на климата, като се работи за осъществяване на амбицията за нулево замърсяване.

Освен това TEN-T е тясно свързана с политиките за трансевропейските мрежи в областта на енергетиката и телекомуникациите и разпоредбите за използване на взаимодействията между трите политики са залегнали в законодателството. По подобен начин TEN-T е тясно свързана и с морската политика, т.е. морският транспорт е един от ключовите сектори за устойчива синя икономика¹.

По отношение на отпускането на средства и финансирането от ЕС, Регламентът за TEN-T е пряко свързан с Регламента за Механизма за свързване на Европа (МСЕ), тъй като в него се определят проектите от общ интерес, които са допустими по МСЕ. Освен това инфраструктурата на TEN-T се финансира до голяма степен от европейските структурни и инвестиционни фондове (ЕСИ фондове), а отскоро и чрез Фонда за възстановяване и устойчивост (ФВУ). И накрая, TEN-T е изцяло в съответствие с политиките на ЕС за околната среда и климата, като стратегията и законодателството за биологичното разнообразие, включително Рамковата директива за водите и директивите за птиците и местообитанията и стратегията на ЕС за адаптиране към изменението на климата².

2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ, СУБСИДИАРНОСТ И ПРОПОРЦИОНАЛНОСТ

- **Правно основание**

Договорът за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС) (членове 170—172) предвижда създаването и развитието на трансевропейски мрежи в областта на транспорта, телекомуникациите и енергийните инфраструктури³. Съюзът има за цел да насърчава взаимносвързаността и оперативната съвместимост на националните мрежи, както и достъпа до такива мрежи. В частност той отчита необходимостта от свързване на островите, анклавите и периферните региони с централните региони на Съюза (член 170 от ДФЕС). За тази цел Съюзът установява редица насоки относно целите, приоритетите, както и основните направления на предвидените мерки в областта на трансевропейските транспортни мрежи. С тези насоки се набелязват проекти от общ интерес, прилагат се мерките, които могат да се окажат необходими за гарантиране на

¹ Съобщение относно нов подход за устойчива синя икономика в ЕС (COM (2021) 240).

² Изграждане на устойчива на климатичните изменения Европа — новата стратегия на ЕС за адаптиране към изменението на климата (COM(2021) 82 final).

³ Договор за функционирането на Европейския съюз, дял XVI, Трансевропейски мрежи (членове 170—172).

оперативната съвместимост на мрежите, по-специално в областта на техническата стандартизация, и могат да се подпомагат проекти от общ интерес, подкрепяни от държавите членки. В допълнение към това, Съюзът може също така да даде своя принос чрез Кохезионния фонд, създаден в съответствие с член 177 с цел да се финансират специфични проекти в държавите членки в областта на транспортната инфраструктура. За осигуряване на оперативната съвместимост на мрежите се предвижда и сътрудничество с трети държави (член 171 от ДФЕС).

- **Субсидиарност (при неизключителна компетентност)**

В ДФЕС се посочва, че посредством трансевропейските мрежи гражданите на Съюза, икономическите оператори и регионалните общности могат да се възползват пълноценно от пространство без вътрешни граници. При тях се отчита също така необходимостта от укрепване на икономическото, социалното и териториалното сближаване на Съюза и от насърчаване на цялостното му хармонично развитие.

По този начин политиката за TEN-T представлява по своето естество политика, чийто обхват надхвърля границите на държавите членки, тъй като е фокусирана върху осигуряването на единна трансгранична европейска мрежова система. Такава европейска мрежа очевидно не може да бъде създадена само от една държава членка. Ако държавите членки развиват инфраструктурата напълно самостоятелно, често националните интереси биха надделели над европейските. В резултат на това ползите от създаването на устойчива и висококачествена европейска транспортна мрежа ще бъдат пропуснати. В този случай е вероятно въпросите за трансграничната свързаност и оперативната съвместимост също да не бъдат разгледани в достатъчна степен, тъй като държавите членки отдават приоритет предимно на вътрешнонационалните връзки, дори ако трансграничните проекти са от съществено значение за възползване от предимствата на цялостната мрежа и за премахване на участъците с недостатъчен капацитет, които генерират задръствания. Това би довело не само до риск от липса на безпрепятствена транспортна свързаност в цяла Европа, но и до евентуална несъгласуваност на подходите за национално планиране. В резултат на това различните стандарти и изисквания за оперативна съвместимост в различните държави — членки на ЕС, биха попречили на безпрепятствените транспортни потоци в целия ЕС и дори биха увеличили разходите за потребителите на транспорт. Като цяло, наличието на безпрепятствена TEN-T без физически недостатъци, която интегрира интелигентни и новаторски решения, е от ключово значение за улесняване на вътрешния пазар, повишаване на сближаването и принос към постигане на целите на Европейския зелен пакт.

От създаването ѝ като политика на ЕС през 1993 г. добавената стойност на политиката за TEN-T като цяло винаги е била категорично потвърждавана от държавите членки, регионите, градовете и заинтересованите страни от сектора. Добавената стойност от ЕС за TEN-T също беше едно от основните заключения при оценката на настоящия регламент за TEN-T. Действително, съсредоточаването на усилията върху създаването на обща транспортна мрежа в цяла Европа е ясно признато като визия, чиито ползи надхвърлят изолираните национални действия. Осигуряването на обща и съгласувана в целия ЕС основа за определяне на „проекти от общ интерес“ и съответно за съгласуване на усилията на широк кръг от участници за планиране и изпълнение е ясна и широко призната добавена стойност на TEN-T.

Това важи и на нивото на градските възли, тъй като е важно градският трафик да бъде добре свързан с междурегионалния и международния трафик. Всъщност ролята на

градските възли в TEN-T надхвърля местното ниво, тъй като транспортните дейности в TEN-T започват и/или завършват в такива възли, или преминават през тях, което изисква добра координация между различните нива, за да се избегнат участъците с недостатъчен капацитет.

Градската мобилност обаче е и ще остане политика, която попада в компетентността на държавите членки (местните органи). Действията на ЕС следва да останат ограничени до аспекти на градската мобилност, които са свързани с междурегионалния и международния трафик. Това включва и поддържането на инфраструктурата: въпреки че поддържането на инфраструктурата е и ще остане основна отговорност на държавите членки, от съществено значение е да се гарантира чрез включване на минимални правила в Регламента за TEN-T, че TEN-T ще продължи да предоставя услуги с високо качество на гражданите и предприятията.

- **Пропорционалност**

Както е посочено подробно в глава 7 от оценката на въздействието, придружаваща настоящото предложение, нито един от вариантите на политиката не надхвърля необходимото за постигане на общите цели на политиката. Предложената интервенция стимулира пренасочването на транспортните обеми към по-устойчиви видове транспорт, които са необходими за постигане на повишените амбиции в областта на климата за 2030 г. и общата цел за постигане на неутралност по отношение на климата до 2050 г. Вариантите на политиката са предназначени да създадат съгласувана рамка на политиката, както и съгласувана транспортна мрежа, отговаряща на висок стандарт, като основа за постигане на целите на други секторни политики. Те имат за цел да се избегне непропорционалното въздействие върху публичните органи, операторите на инфраструктура и доставчиците на услуги за мобилност, по-специално чрез надграждане и по-нататъшно развитие на добре установена система за управление. Това беше напълно доказано в оценката на Регламент (ЕС) № 1315/2013 и изходния анализ, на който се основава оценката на въздействието за преразглеждането на този регламент. Следователно те са изцяло в съответствие с принципа на пропорционалност.

- **Избор на инструмент**

Тъй като настоящият документ представлява предложение за преразглеждане на съществуващ регламент, изглежда обосновано да се запази статутът на инструмента такъв, какъвто е.

3. РЕЗУЛТАТИ ОТ ПОСЛЕДВАЩИТЕ ОЦЕНКИ, КОНСУЛТАЦИИТЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКИТЕ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

- **Последващи оценки/проверки за пригодност на действащото законодателство**

В оценката на Регламента за TEN-T (SWD(2021) 117 final)⁴ беше направено заключението, че TEN-T предоставя на всички съответни участници (т.е. държави членки, региони, градове, транспортен сектор, управители на инфраструктура за всички видове транспорт, потребители) обща рамка на политиката, която служи за постепенното завършване на общата и съгласувана европейска транспортна

⁴ Оценка на Регламент (ЕС) № 1315/2013 относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа, SWD (2021) 117 final от 26 май 2021 г.

инфраструктурна мрежа. По този начин тя добавя европейска перспектива към националното инфраструктурно планиране и обръща внимание на потребностите и ползите отвъд отделните национални подходи. В оценката обаче беше направено и заключението, че трябва да се повишат усилията, за да се постигнат новите цели на политиката. Всъщност, след въвеждането на Регламента за TEN-T през 2013 г., контекстът на политиката се промени значително, по-специално с приемането на Европейския зелен пакт и Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност, както и Плана за действие за нулево замърсяване. Връзките между заключенията от последващата оценка, в т.ч. установените недостатъци, и предложението са представени по-долу:

Основни заключения от последващата оценка	Предложение
Заключения относно целесъобразността	
Всичките четири специфични цели на Регламента за TEN-T продължават да бъдат относими, еднакво важни и взаимно допълващи се.	В предложението се поддържат и доразвиват специфичните цели на регламента.
Доказана е целесъобразността на проектната структура, както и сроковете за завършване през 2030 г. и 2050 г.	В предложението като цяло се поддържа структурата на мрежата и сроковете за доизграждане, но се добавя нов междинен краен срок (2040 г.), за да се гарантира поетапен подход до 2050 г.
По отношение на специфичните цели „ефикасност на развитието на инфраструктурата с цел улесняване на вътрешния пазар“ и „социално, икономическо и териториално сближаване“ има голяма необходимост да се постигне напредък в изпълнението на изискванията за повишаване на качеството на инфраструктурата на TEN-T.	Предложението има за цел да се повиши качеството на TEN-T и да се гарантира, че това качество се запазва през целия жизнен цикъл на инфраструктурата. Въвеждат се допълнителни мерки за постигане на напредък при оперативната съвместимост и достъпността на мрежата.
По отношение на конкретната цел „устойчивост“ е необходимо да се внесе целесъобразност, за да може да се осъществи декарбонизация в съответствие с целта на Европейския зелен пакт. Намалването на емисиите от транспорта с 90 % до 2050 г. не може да бъде постигнато без наличието на подходяща TEN-T, която дава възможност за по-екологосъобразен транспорт.	В предложението се засилват изискванията за всички видове транспорт в съответствие с необходимия принос към целите на Европейския зелен пакт.
По отношение на конкретната цел „увеличаване на ползите за ползвателите“, Регламентът за TEN-T следва да бъде подобрен, за да се засили определянето, комбинирането и изпълнението на проекти от гледна точка на интегрираните услуги за потребителите от типа „от врата до врата“. Тази текуща липса на целесъобразност изглежда особено забележима в сектора на пътническия транспорт.	В предложението са определени мерки за укрепване на услугата и гледната точка на потребителите на TEN-T, по-специално по отношение на пътническия транспорт.
Допълняемостта между основната и широкообхватната мрежа може да бъде засилена, за да се подпомогне преодоляването на останалите пропуски в достъпността и свързаността и да се гарантира възможно най-широко и най-ефективно изпълнение на новите параметри за качество на инфраструктурата.	В предложението се определят мерки, насочени към съгласуване на стандартите и изискванията между двете нива мрежи (широкообхватни и основни мрежи) в области като железопътна инфраструктура, алтернативни горива или градски възли.
Заключения относно ефективността	
Регламентът за TEN-T като цяло беше много ефективен	В предложението се запазва рамката за

Основни заключения от последващата оценка	Предложение
при определянето на хиляди проекти въз основа на единна рамка на политиката за цяла Европа.	определяне на проекти в мрежата.
Въпреки това продължават да съществуват проблеми със забавянето на редица проекти, причинени от сложни подготвителни процедури, продължаващи различия между договорените европейски цели и националната инфраструктура и инвестиционното планиране или ограничените инструменти за управление на равнището на ЕС.	В предложението се определят мерки за осигуряване на съответствие на националните интереси и отговорности с целите на TEN-T, като се зачита субсидиарността. ⁵
Реализацията на TEN-T може да бъде допълнително подобрена — по-специално в светлината на новите предизвикателства и цели (декарбонизация, цифровизация и нарастващи рискове от непредвидени кризисни събития).	В предложението се определят мерки за допълнително укрепване на съществуващите инструменти на ЕС (например коридори на основната мрежа, работни планове, решения за изпълнение на Комисията). В него се определят и мерки, насочени към подобряване на устойчивостта на мрежата.
Инструментът за коридорите на основната мрежа, както и за европейските координатори, се оказва както от голямо значение, така и ефективен.	В предложението се разработва допълнително и се разширява концепцията за коридорите и се засилва ролята на европейските координатори.
Заключения относно ефикасността	
По отношение на задълженията за докладване и наблюдение, определени в Регламента за TEN-T, има известна възможност за рационализиране и укрепване на тези инструменти.	В предложението се определят мерки за рационализиране на инструментите за наблюдение и улесняване на докладването.
Координацията между коридорите на основната мрежа и коридорите за железопътен товарен превоз доведе до известно повишаване на ефективността, но има неизползвани възможности за по-добро съгласуване между двата инструмента по отношение на инвестиционното планиране и определянето на проекти.	Предложението гарантира съгласуваността от географска гледна точка на двата инструмента за коридори в европейските транспортни коридори и допълнително укрепва координацията между тях.
Заключения относно съгласуваността и координацията	
За постигането на целите на Европейския зелен пакт е необходимо инфраструктурата на TEN-T да бъде приведена изцяло в съответствие с разпоредбите, произтичащи от другите инициативи на политиката в областта на алтернативните горива (РИАГ), инициативата FuelEU — сектор „Морско пространство“ (FuelEU Maritime) и инициативата ReFuelEU — сектор „Авиация“ (ReFuelEU Aviation).	В предложението се гарантира пълно съответствие с други инициативи на политиката относно алтернативните горива.
Необходимост от подобряване на съгласуваността с предизвикателствата на цифровия преход и други нови технологии	В предложението се гарантира пълно съответствие с други инициативи на политиката относно интелигентните транспортни системи.
Заключения относно добавената стойност от ЕС	

⁵ Въпросът за сложните и продължителни подготвителни процедури се разглежда и чрез Директива (ЕС) 2021/1187 на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2021 г. относно оптимизирането на мерките за постигане на напредък по осъществяването на трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T).

Основни заключения от последващата оценка	Предложение
Добавената стойност на политиката за TEN-T като цяло винаги е била категорично потвърждавана от държавите членки, регионите, градовете и заинтересованите страни от сектора. Политиката за TEN-T привлича все по-голям интерес извън ЕС, по-специално в съседните държави, но и в други региони на света, например във връзка с разширяването на сухопътните транспортни връзки към Азия.	Подходът към участието на трети и съседни държави се запазва. Визията на ЕС за разширяване на TEN-T към трети държава е разгледана в отделно съобщение на Комисията.
Осигуряването на обща и съгласувана в целия ЕС основа за определяне на „проекти от общ интерес“ и съответно за съгласуване на усилията на широк кръг от участници за планиране и изпълнение е ясно и широко признато и нямаше да бъде възможно без Регламент (ЕС) № 1315/2013.	Рамката на TEN-T за хармонизирано планиране и реализиране на мрежата е запазена и доразвита в предложението.

• Консултации със заинтересованите страни

По време на фазата на оценка бяха проведени следните консултации със заинтересованите страни:

Открита обществена консултация: като първа стъпка от официалния процес на преразглеждане между 24 април и 17 юли 2019 г. Комисията проведе открита обществена консултация. Въпросникът беше достъпен на всички официални езици на ЕС. В рамките на тази консултация бяха получени повече от 600 отговора от широк кръг от заинтересовани страни, сред които публични органи (от международни до местни), управители на инфраструктура, потребители на търговски транспорт, гражданско общество и граждани. Важно е, че повече от 150 заинтересовани страни — включително редица държави членки и ключови европейски асоциации — вече използваха тази първоначална стъпка, за да представят документи за изразяване на позиция, в които се подчертават силните и слабите страни на политиката и — по-конкретно — бъдещите възможности и потребности, свързани с нея. Резултатите от откритата обществена консултация бяха анализирани и включени в цялостния процес на оценка.

Целеви консултации със заинтересованите страни: подходът за консултации със заинтересованите страни, разработен от консултанта, се състоеше от три основни елемента: онлайн проучвания, интервюта и разглеждане на практически казуси по специфични въпроси. Идеята на целевите консултации беше да се съберат данни от конкретни групи заинтересовани страни на местно, национално и европейско равнище. Като цяло мненията на заинтересованите страни показват много сходно възприемане на гледните точки и не бяха установени съществени различия между различните групи заинтересовани страни, освен ако не е посочено друго в оценката.

Онлайн проучвания: В периода 20 януари—16 март 2020 г. беше представен въпросник за проучване с цел събиране на данни за възприемането на Регламента за TEN-T от заинтересованите страни и опита им с него, за неговото прилагане и резултатите до момента, както и за възгледите на заинтересованите страни относно препоръките за бъдещо развитие на политиката на ЕС в тази област. Като цяло, връзка за участие в онлайн проучванията беше осъществена с повече от 2000 заинтересовани страни с опит в засегнатите теми. Получени бяха общо 198 валидни отговора.

Интервюта: Общо 44 заинтересовани страни бяха интервюирани чрез представителен подбор на респондентите в проучването и представителите на съответните групи заинтересовани страни. Основната цел на тези полуструктурирани интервюта беше да се получи задълбочена представа за прилагането на Регламента за TEN-T, постигнатия напредък и факторите за успех/предизвикателствата от гледната точка на различните заинтересовани страни. Глобалните интервюта допълниха документното проучване, откритата обществена консултация и глобалното проучване, за да бъдат обяснени получените количествени данни и попълнени всички пропуски, както и да бъдат подкрепени разгледаните тематични практически казуси и анализирани ключовите въпроси, при които данните от други източници бяха неясни или се нуждаеха от допълнително обяснение.

Разглеждане на практически казуси: В допълнение към общата оценка на Регламента за TEN-T бяха разгледани девет тематични практически казуса от избрани области на политиката за TEN-T. Те бяха разгледани в области, в които от работата на Комисията по време на фазата на прилагане на Регламента за TEN-T бяха получени доказателства, че е вероятно да липсва целесъобразност, както в светлината на промените през последните години, така и на промените в обозримото бъдещо. Разработени и реализирани бяха три онлайн семинара със заинтересовани страни, включващи служители на ЕС, заинтересовани страни от областта на транспорта и социални партньори, за да бъдат потвърдени констатациите и обсъдени заключенията и препоръките от казусите, свързани с градската мобилност, (цифровизацията) и иновациите и новите технологии.

По време на фазата на оценка на въздействието бяха проведени следните консултации със заинтересованите страни:

По време на фазата на оценка на въздействието беше проведена **допълнителна открита обществена консултация**. Тя беше проведена между 10 февруари и 5 май 2021 г. на уебсайта на проучването на ЕС. Консултацията беше разделена на пет части, като започваше с общ въпрос относно регламента, последван от въпроси относно допълнителните мерки, които биха могли да бъдат предприети в изменен регламент, и потенциалния фокус на този изменен регламент. В рамките на консултацията бяха получени общо 496 отговора. Основните обхванати въпроси бяха:

- Мерки, позволяващи декарбонизация и намаляване на емисиите на замърсители във въздуха в транспортната система;
- Мерки, свързани с качеството и устойчивостта на инфраструктурата;
- Мерки, свързани с иновациите, цифровизацията и автоматизацията; както и
- Потенциални целеви области във връзка с вариантите на политиката.

Целият принос на заинтересованите страни беше използван в процеса на разработване на предложението. Докато приносът, получен по време на фазата на оценка, беше използван конкретно за определяне и прецизиране на различните мерки, които следва да бъдат допълнително анализирани в оценката на въздействието, то приносът, получен във фазата на оценка на въздействието, беше важен за потвърждаване на избраните мерки и варианти, а оттам и на подхода за преразглеждането на регламента.

- **Събиране и използване на експертни становища**

Сметна палата

Сметната палата извърши няколко одита и прегледи на политики, свързани с транспортната инфраструктура и TEN-T, по-специално по отношение на европейската високоскоростна железопътна мрежа, морския транспорт в ЕС, за железопътния товарен транспорт в ЕС, както и транспортната инфраструктура на ЕС⁶. Когато е приложимо и в съответствие с отговорите, които е дала на съответните доклади, Комисията взе предвид съответните препоръки при подготовката на настоящото предложение.

Оценка

Оценката на Регламент (ЕС) № 1315/2013 относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа започна през септември 2018 г. и се основава по-специално на допълнителното проучване за оценката на TEN-T, проведено от консултантите на Coffey⁷, и на допълнителното проучване за прегледа на политиката за TEN-T, проведено от Panteia⁸. Докато предмет на първото проучване беше изпълнението на Регламента за TEN-T в неговата цялост и събирането на информация от всички заинтересовани страни и видове транспорт, второто беше насочено главно към органите на държавите членки. Приложен бе стандартен подход на триангулация за разглеждане на въпросите за оценка под различни ъгли: документни проучвания, интервюта и анкети.

Оценка на въздействието

Оценката на въздействието се основава на изследвания и анализи, извършени от Комисията. Комисията сключи договор също така с външен, независим екип от консултанти (Ricardo Nederland BV като ръководител на групата заедно с Ricardo-AEA Limited, TRT Trasporti e Territorio srl (TRT) и M-Five GmbH (Мобилност, фючърси, иновации, икономика (M-FIVE), които да подпомогнат оценката на въздействието при конкретни задачи, т.е. оценка на вариантите на политиката, съпоставка на вариантите, оценка на административните разходи, както и анализ на откритата обществена консултация. Допълнителното външно проучване ще бъде публикувано заедно с настоящото предложение. В допълнение към това, базовият сценарий е разработен от E3Modelling с модела PRIMES-TREMOVE въз основа на сценария MIX, който е в основата на оценките на въздействието на пакета „Подготвени за цел 55“. Моделите ASTRA и TRUST са адаптирани по този базов сценарий съответно от M-FIVE и TRT.

- **Оценка на въздействието**

За да се отговори адекватно на общите цели на преразглеждането на TEN-T, беше направена оценка на три варианта на политиката (ВП) според тяхното икономическо, социално и екологично въздействие. ВП1 има за цел да се актуализират съществуващите изисквания и стандарти за качество на инфраструктурата на TEN-T и

⁶ Специален доклад 19/2018, специален доклад 23/2016, специален доклад 08/2016, специален доклад 10/2020, но вж. също преглед 09/2018 и специален доклад 19/2019.

⁷ Допълнително проучване за оценка на Регламент (ЕС) № 1315/2013 относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа. <https://op.europa.eu/bg/publication-detail/-/publication/1f938a68-4c20-11ec-91ac-01aa75ed71a1> (и свързаните с него практически казуси).

⁸ Допълнително проучване за прегледа на политиката за TEN-T, засягащо съответните национални планове и програми в държавите членки. <https://op.europa.eu/bg/publication-detail/-/publication/9beb4836-d55b-11eb-895a-01aa75ed71a1>

предвижда адекватна инфраструктурна основа за внедряване на алтернативни горива и интелигентни транспортни системи. Освен това този вариант включва мерки за хармонизиране и рационализиране на съществуващите инструменти за наблюдение и докладване по отношение на TEN-T. Що се отнася до мрежата TEN-T, той включва и преглед на транспортната мрежа и транспортните възли. ВП2, базиран на ВП1, представлява поетапна промяна чрез въвеждане на нови, по-амбициозни стандарти за всички видове транспорт, като има за цел да допринесе за декарбонизация, намаляване на замърсяването, цифровизация, устойчивост и безопасност на системата на транспортната инфраструктура. В допълнение към това, по-добрата интеграция на градските възли в TEN-T се осигурява чрез специфични изисквания за управление на движението на пътници и товари към/от градовете. С ВП3, който е предпочитан вариант, се ускорява завършването на TEN-T, като се скъсява срокът за завършване на определени стандарти и мрежови участъци от 2050 г. на 2040 г., и същевременно се запазват амбициозните стандарти и изисквания, въведени с ВП2. С него също така се осигурява широко и последователно развитие на мрежата, което се изразява в съществен преглед на структурата на мрежата TEN-T.

По отношение на резултатите ВП3 осигурява значителни икономически ползи, по-специално увеличение на БВП с 0,4 % през 2030 г., с 1,3 % през 2040 г. и с 2,4 % до 2050 г. въз основа на базовия сценарий. Това означава увеличение на БВП с 57 милиарда евро през 2030 г., с 229 милиарда евро през 2040 г. и с 467 милиарда евро през 2040 г. въз основа на базовия сценарий. С по-големите инвестиции в TEN-T също се създава заетост, което води до увеличение на заетостта въз основа на базовия сценарий с приблизително 0,1 % през 2030 г., с 0,3 % през 2040 г. и с 0,5 % до 2050 г., което се равнява на допълнително 200 000 заети лица през 2030 г., 561 000 през 2040 г. и 840 000 до 2050 г. Положителен аспект при ВП3 е и пренасочването на дейностите по превоз на товари и пътници към по-устойчиви видове транспорт. Предвижда се дейността на железопътния транспорт да нарасне в резултат на очакваното прилагане на нов стандарт за пътническия железопътен превоз (скорост по линията 160 km/h), въвеждането на товарния габарит P400 (който дава възможност за използване на полуремаркета върху железопътни вагони), както и разширяването на някои железопътни стандарти от основната към широкообхватната мрежа, съчетано с разширяването на широкообхватната мрежа. Това се отразява и в по-високия дял, който железопътният транспорт ще получи при разпределението на видовете транспорт за сметка на сектора на автомобилния транспорт. Въпреки че делът на транспорта по вътрешните водни пътища и морския транспорт остава като цяло стабилен, прилагането на нови стандарти позволява на сектора да поеме прогнозирания ръст на обема на трафика в ЕС-27 и на морския трафик в рамките на ЕС. Освен това се очаква преминаването от автомобилен транспорт към видове транспорт с по-малко емисии посредством пакета от мерки, включени във ВП3, да доведе до намаляване на емисиите на CO₂ и емисиите на замърсители на въздуха. Намалението на външните разходи за емисиите на CO₂, изразено като настояща стойност, се изчислява на около 387 милиона евро за периода 2021—2050 г. въз основа на базовия сценарий, а намалението на външните разходи, свързани със замърсяването на въздуха, на 420 милиона евро. В допълнение, пътната безопасност се подобрява чрез определяне на стандарти за качество и свързани с тях функции за безопасност във всички мрежови участъци над определен дневен праг на движението, с което ще бъде намален броят на загиналите и ранените лица. Намалението на външните разходи в резултат на инциденти се изчислява на около 3 930 милиона евро за периода 2021—2050 г. въз основа на базовия сценарий, изразено като настояща стойност. Намалението на външните разходи в

резултат на задръстванията по междуградските пътища се оценява на около 2 891 милиона евро за периода 2021—2050 г. въз основа на базовия сценарий.

По отношение на разходите с предпочитания вариант се постига най-добрият баланс между постигнатите цели и общите разходи за изпълнение. Инвестициите за изпълнение на всички мерки по ВПЗ се оценяват на 247,5 милиарда евро въз основа на базовия сценарий, изразени като настояща стойност за периода 2021—2050 г. Освен това административните разходи за частния сектор се оценяват на 8,6 милиона евро въз основа на базовия сценарий, изразени като настояща стойност за периода 2021—2050 г., а тези за публичните органи — на 25,4 милиона евро. Количественото определяне на други въздействия, свързани с шумови емисии и потенциална загуба на биологично разнообразие, беше трудно да се направи, тъй като шумовите въздействия са силнозависими от местната ситуация (местния трафик), а биологичното разнообразие — от специфичното местоположение и характеристиките на инфраструктурата.

Модернизирането на инфраструктурата за комбиниран железопътен транспорт и на терминалите е важен елемент, за да се гарантира, че интермодалният транспорт се осъществява предимно с железопътен транспорт, по вътрешноводни пътища или чрез корабоплаване на къси разстояния и че всички начални и/или крайни етапи, извършени чрез автомобилен транспорт, са възможно най-кратки. Чрез това обновяване на инфраструктурата ще се създадат възможности за малките и средните предприятия (МСП), въпреки че в някои сегменти съществуват и големи участници. Основни заинтересовани страни са железопътните предприятия на пазара на товарни превози, операторите на терминали за железопътен товарен превоз, дружествата за автомобилен превоз и операторите на пътнически терминали. В сектора на автомобилния транспорт подобряването на зоните за почивка и за паркиране на товарни автомобили за регионални превози и превози на дълги разстояния ще бъде от полза за големия брой малки дружества за превоз с камиони, собственост на водачите, които всъщност са сред най-малките предприятия в областта на транспорта, тъй като зависят от гъста и качествена мрежа от зони за паркиране.

С ВПЗ се добавя важно измерение към целта за сближаване на TEN-T чрез набелязване на градските възли и интегриране на пътническите/товарните терминали на цялата територия на ЕС, което играе решаваща роля за регионалната свързаност. С ВПЗ също така се стимулира най-добре устойчивостта и адаптирането на инфраструктурата на TEN-T към изменението на климата. И накрая, с ВПЗ се добавя важна стойност за гарантиране на съгласуваност с други политики, като се преразглежда структурата на мрежата TEN-T (например чрез създаването на европейски транспортни коридори, при което се заменят двата съществуващи типа коридори — коридори на основната мрежа и коридори за железопътен товарен превоз).

- **Пригодност и опростяване на законодателството**

Тази инициатива е част от работната програма на Комисията за 2021 г. съгласно приложение I (нови инициативи) и не е част от приложение II (инициативи по Програмата за пригодност и резултатност на регулаторната рамка (REFIT)).

С нея се подобрява функционирането на политиката за TEN-T чрез повишаване на ефективността на регулаторната рамка като цяло. В допълнение към това се изясняват определени изисквания и концепции. Например концепцията за морските магистрали, както е определена понастоящем в регламента, е призната за твърде сложна от голям брой експерти и изпълнители на проекти. В оценката на Регламента за TEN-T се

потвърждава, че опростяването и интегрирането в една всеобхватна и интегрирана концепция на TEN-T, която обхваща пристанища, корабоплаване и всички други елементи на морската инфраструктура, би било полезно за цялото „европейско морско пространство“. Друг пример е съгласуването на коридорите за железопътен товарен превоз с коридорите на основната мрежа, което ще позволи оптимизиране на инструментите и избягване на дублиране, например изискването за изготвяне на инвестиционни планове съгласно Регламента за коридорите за железопътен товарен превоз, което следва просто да бъде премахнато, тъй като такива инвестиционни планове се припокриват с работните планове, редовно изготвяни от европейските координатори на TEN-T.

Набелязани са две допълнителни опростявания, които ще доведат до потенциални икономии на разходи:

- автоматизирано въвеждане на данни в системата TENtec, чрез което може да се извършва обмен пряко от източника на данни (държава членка, управител на инфраструктура);
- замяна на двугодишните работни планове на европейските координатори и двугодишните доклади за напредъка по изпълнението на TEN-T от държавите членки с работен план, включващ приоритетите за развитието на съответния коридор на всеки четири години, с кратък годишен доклад за етапа на изграждане на коридорите, морските магистрали (в бъдещето европейско морско пространство) и Европейската система за управление на железопътния превоз (ERTMS).

Въпреки че в предложението се увеличават общите разходи на органите за изпълнението, то съдържа подобрения, по-специално икономически ползи и заетост и дава възможност за използване на по-устойчиви форми на транспорт, които ще компенсират в голяма степен увеличението на регулаторните разходи.

• Основни права

Чрез определяне на съответните инфраструктурни изисквания с предложението ще се повиши достъпността за всички потребители, като по този начин ще се подобри достъпността за лица с увреждания и с намалена подвижност и ще се допринесе за равенството между половете.

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

В оценката на въздействието административните разходи са оценени като умерени въз основа на базовия сценарий, по-специално в сравнение с амбициозните планове за преразглеждане по предпочитания вариант на политиката. Изразени като настояща стойност за периода 2021—2050 г., административните разходи на публичните органи са оценени на 25,4 милиона евро (т.е. 15,8 милиона евро за Европейската комисия⁹ и 9,6 милиона евро за публичните органи на държавите членки). Освен това, според предварителната оценка, най-голямата част от инвестициите ще бъде осигурена от публично финансиране (национални публични фондове, фондове на ЕС) и ще възлезе

⁹ Тези разходи представляват приблизителна оценка, направена в рамките на оценката на въздействието въз основа на минали разходи и опит. Те не трябва да се разбират като допълнителни разходи за Комисията. Всички бюджетни кредити, свързани с TEN-T, са изцяло заложили в бюджета на Механизма за свързване на Европа (Регламент (ЕС) 2021/1153).

на 244,2 милиарда евро , изразена като настояща стойност за периода 2021—2050 г., въз основа на базовия сценарий.

5. ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ

• Планове за изграждане и механизми за наблюдение, оценка и докладване

Комисията ще следи напредъка, въздействието и резултатите от тази инициатива чрез набор от инструменти за управление, базирани на управлението на TEN-T, като засилената роля на европейските координатори и техните работни планове. В преразгледания регламент наблюдението ще бъде допълнително подобро.

Европейските координатори имаха важна роля в това отношение, тъй като действат като посланици на политиката за TEN-T и посредници за всички съответни заинтересовани страни, които обединяват в така наречените форуми за коридорите. Тази работа ще бъде допълнително подпомогната чрез засилената роля на европейските координатори. Освен това всеки европейски транспортен коридор и двата хоризонтални приоритета ще бъдат подкрепени от специални проучвания, в които се наблюдава напредъкът, постигнат по отношение на изпълнението на стандартите, сроковете и определянето на приоритетите. Това например е установено при много внимателното наблюдение на всички планирани или текущи проекти по TEN-T (т.нар. анализ на „механизма за утвърждаване на проекти“ и шестмесечни „доклади за изпълнението на проектите“). По този начин проектите се оценяват от гледна точка на тяхната финансова зрялост, както и на техния статус по отношение на разрешения и обществени поръчки, така че евентуалните проблеми, например по отношение на забавянето, могат лесно да бъдат забелязани и да бъдат планират интервенции от Комисията и/или европейските координатори. Новият регламент също така ще включва повече възможности за допълване на актове за изпълнение, отколкото в миналото. С тях не само ще се насърчава определянето на приоритетите на национално равнище, но и ще се улеснява наблюдението на напредъка, постигнат по TEN-T спрямо етапи, които са определени и договорени в тези актове за изпълнение. Като такива те представляват и много солидна основа за наблюдение на тези проекти, тъй като напредъкът може да се проверява редовно за всеки етап и да се вземат подходящи мерки в случай на забавяне. При приемането на тези актове за изпълнение съответните държави членки се съгласяват също така да докладват редовно за постигнатия напредък. Що се отнася до наблюдението, напредъкът на TEN-T ще се наблюдава по отношение на техническото завършване на инфраструктурата на TEN-T спрямо определените за TEN-T стандарти и спрямо определените срокове — 2030 г., 2040 г. и 2050 г. По този начин стандартите и изискванията ще представляват ключовите показатели за ефективност, спрямо които ще се следи успехът на TEN-T (например процент дължина на електрифицираните участъци за товарния железопътен транспорт, за 22,5 t натоварване на колоос и дължина на влака от 740 m; брой морски пристанища с достъп до железопътна линия и др.). Освен това има постоянно наблюдение чрез т. нар. база данни на TENtec, мощна информационна система, чрез която в бъдеще ще може да се извършва своевременен автоматизиран обмен на данни пряко от източника на данни (държава членка, управител на инфраструктура).

• Подробно разяснение на специфичните разпоредби на предложението

Структурата на преразгледания регламент няма да бъде същата като структурата на настоящия регламент. Той вече няма да бъде организиран според нивата на мрежата (основна и широкообхватна), а според вида транспорт, което ще даде възможност за по-

добро разбиране на различните изисквания. Регламентът ще включва специфични изисквания и карти за европейските транспортни коридори и новия междинен срок 2040 г. В първите глави на регламента се обясняват общите цели на TEN-T и поэтапният подход за завършване на мрежата. Той ще се състои от следните основни глави:

Съображения

В съображенията ще се постави по-специално акцент върху приноса на TEN-T към Европейския зелен пакт и целите на Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност. В тях ще се описват също така подробно връзките на преразгледаната политика за TEN-T с други политики за транспорта при различните видове транспорт и с областите на политиката извън транспортния сектор, например политиката в областта на околната среда и климата, социалната политика, политиката на сближаване, външната политика и т.н. Освен това в съображенията се подчертават аспекти на планирането на инфраструктурата на равнище ЕС и на национално равнище, както и аспекти на финансирането.

Глава I: Общи принципи

В глава 1 се определят общите принципи на Регламента за TEN-T. В нея се определя предметът и приложното поле на регламента. Тя съдържа определенията на различните елементи на регламента и на терминологията, използвана в целия текст. Освен това в нея се въвеждат целите на регламента (сближаване, устойчивост, ефективност и ползи за потребителите) и как те трябва да бъдат постигнати. В тази глава също така се предвижда, че трансевропейската транспортна мрежа се планира, развива и експлоатира по ефективен от гледна точка на ресурсите начин, в съответствие с приложимите изисквания на ЕС и националните екологични изисквания. В следващите членове се описват географското измерение на мрежовата структура и европейските транспортни коридори (ЕТК). Накрая, в глава 1 се описват принципите на проектите от общ интерес и на сътрудничеството с трети държави.

Глава II: Общи разпоредби

Глава 2 съдържа общите разпоредби на регламента, в които се определя конкретно основната, разширената основна и широкообхватната мрежа, както и европейските транспортни коридори (ЕТК), и се приоритизират мерките за различните мрежи.

Глава III: Специфични разпоредби

Глава 3 съдържа специфичните разпоредби относно изискванията за всеки вид транспорт, предмет на регламента с оглед на:

- определянето на инфраструктурните компоненти;
- изискванията към транспортната инфраструктура на широкообхватната мрежа;
- изискванията към основната и разширената основна мрежа;
- допълнителните приоритети.

В допълнение, тази глава съдържа разпоредби относно изискванията на преразглеждането, приложими за мултимодални товарни терминали и градски възли.

Глава IV: Разпоредби за интелигентен и устойчив транспорт

Глава 4 съдържа допълнителни разпоредби по отношение на изискванията на регламента с оглед на ИКТ системите за транспорт, устойчивите услуги, новите технологии и иновациите, безопасната и сигурна инфраструктура, устойчивостта, инвестициите от трети държави, поддръжката и жизнения цикъл на проектите, както и достъпността за всички потребители.

Глава V: Прилагане на инструментите на европейските транспортни коридори и хоризонтални приоритети

Глава 5 се отнася до реализирането на европейските транспортни коридори и на хоризонталните приоритети (Европейска система за управление на железопътното движение и европейско морско пространство). В нея се описва инструментът на ЕТК и хоризонталните приоритети и се съдържат разпоредби за това как те трябва да бъдат координирани и управлявани. Освен това главата съдържа разпоредби относно инструментите за изпълнение, например работните планове на координаторите и актовете за изпълнение.

Глава VI: Общоприложими разпоредби

Глава 6 съдържа общоприложимите разпоредби на регламента по отношение на задълженията за докладване и наблюдение, процедурите за обновяване на мрежата и принципите за взаимодействие с публични и частни заинтересовани страни. Тя съдържа разпоредби относно привеждането на националните планове в съответствие с транспортната политика на ЕС. Освен това тя съдържа разпоредби относно делегирането, процедурата на комитет, прегледа на регламента, процедурите по отношение на забавянето при реализацията на мрежата и възможността за освобождаване от спазване на изискване. И накрая, в нея се очертава въздействието на регламента върху други законодателни актове с оглед на необходимостта от тяхното изменение.

Приложения:

Приложенията към регламента съдържат подробни карти на основната, разширената основна и широкообхватната мрежа, списъци на транспортните и градските възли, които попадат в приложното поле на настоящия регламент, както и определяне на направленията и карти на европейските транспортни коридори. Тази глава съдържа и примерни карти за съседните държави, както и спецификации за изискванията за разработване на планове за устойчива градска мобилност. В нея е включен и член за изменение на Регламент (ЕС) 2021/1153 и таблица на съответствието между Регламент (ЕС) № 1315/2013 и настоящия регламент.

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа, за изменение на регламенти (ЕС) 2021/1153 и (ЕС) № 913/2010 и за отмяна на Регламент (ЕС) 1315/2013

(Текст от значение за ЕИП)

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 комитет¹,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите²,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- (1) В съобщението на Комисията „Европейски зелен пакт“³ от декември 2019 г. се поставя цел за постигане на неутралност по отношение на климата, която трябва да бъде постигната от Съюза до 2050 г., както и ясна цел за намаляване на нетните емисии на парникови газове с най-малко 55 % до 2030 г. в сравнение с нивата от 1990 г. Тези цели са заложи в Регламент (ЕС) 2021/1119 на Европейския парламент и на Съвета⁴.
- (2) Емисиите от транспорта представляват около 25 % от общите емисии на парникови газове в Съюза и тези емисии са се увеличили през последните години. Ето защо в Европейския зелен пакт се отправя призив за намаляване на емисиите на парникови газове от транспорта с 90 %, за да може до 2050 г.

¹ ОВ С [...].

² ОВ С [...].

³ Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Европейския съвет, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите — Европейският зелен пакт (COM(2019) 640 final).

⁴ Регламент (ЕС) 2021/1119 на Европейския парламент и на Съвета от 30 юни 2021 г. за създаване на рамката за постигане на неутралност по отношение на климата и за изменение на регламенти (ЕО) № 401/2009 и (ЕС) 2018/1999 (ОВ L 243, 9.7.2021 г., стр. 1).

Съюзът да се превърне в неутрална по отношение на климата икономика, като се работи за осъществяване на амбицията за нулево замърсяване⁵.

- (3) В Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност⁶ се определят основните етапи, по които да бъдат постигнати целите за устойчива, интелигентна и гъвкава мобилност по отношение на европейската транспортна система. В нея се предвижда железопътният товарен транспорт да увеличи пазарния си дял с 50 % до 2030 г. и да го удвои до 2050 г.; транспортът по вътрешните водни пътища и морският транспорт на къси разстояния следва да увеличат пазарния си дял с 25 % до 2030 г. и с 50 % до 2050 г.; движението по високоскоростните железопътни линии следва да се удвои до 2030 г. и да се утрои до 2050 г.; до 2030 г. по пътищата на Съюза следва да се използват най-малко 30 милиона автомобила и 80 000 камиона с нулеви емисии, а почти всички леки автомобили, микробуси и автобуси и новите тежкотоварни превозни средства следва да бъдат с нулеви емисии до 2050 г.; до 2030 г. колективните пътувания по разписание на разстояния под 500 km в Съюза следва да бъдат въглеродно неутрални; до 2030 г. в Европа следва да има най-малко 100 неутрални по отношение на климата градове.
- (4) Реализацията на трансевропейската транспортна мрежа създава благоприятни условия по отношение на инфраструктурната база, като дава възможност всички видове транспорт да станат по-устойчиви, достъпни и приобщаващи, устойчивите алтернативи да се направят широко достъпни в мултимодална транспортна система и да се въведат правилните стимули за насърчаване на прехода, по-специално чрез осигуряване на справедлив преход, в съответствие с целите, представени в препоръката на Съвета (ЕС) [...] от [...] за гарантиране на справедлив преход към неутралност по отношение на климата.
- (5) Планирането, развитието и функционирането на трансевропейската транспортна мрежа следва да дадат възможност за използване на устойчиви форми на транспорт, за осигуряване на по-добри мултимодални и оперативно съвместими транспортни решения и по-голяма интермодална интеграция на цялата логистична верига, като по този начин се допринася за безпроблемното функциониране на вътрешния пазар чрез създаване на артериите, необходими за безпрепятствените потоци на пътническия и товарния транспорт в Съюза. Освен това следва да се полагат усилия мрежата да укрепи икономическото, социалното и териториалното сближаване чрез гарантиране на достъпност и свързаност за всички региони на Съюза, включително по-добра свързаност за най-отдалечените региони и други отдалечени, селски, островни, периферни и планински региони, както и за слабонаселените райони. Развитието на трансевропейската транспортна мрежа следва също така да даде възможност за безпрепятствена, безопасна и устойчива мобилност на стоки и хора в цялото им разнообразие и да допринесе за по-нататъшен икономически растеж и конкурентоспособност в глобална перспектива чрез установяване на взаимовръзки и оперативна съвместимост между националните транспортни мрежи по ефективен и устойчив от гледна точка на ресурсите начин.

⁵ Съобщение на Комисията „Път към здравословна планета за всички План за действие на ЕС: „Към нулево замърсяване на въздуха, водата и почвата“ от 12 май 2021 г. (COM(2021)400 final).

⁶ Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите: „Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност — подготвяне на европейския транспорт за бъдещето“ (COM(2020) 789 final).

- (6) Вследствие на увеличаването на движението нарасна натовареността на международния транспорт. За да се гарантира международната мобилност на пътници и стоки, следва да се оптимизира капацитетът на трансевропейската транспортна мрежа, както и неговото използване, и ако е необходимо, той следва да бъде разширен чрез премахване на инфраструктурните участъци с недостатъчен капацитет и изграждане на липсващите инфраструктурни връзки в държавите членки и между тях, и, когато е уместно, съседните държави, като се имат предвид и текущите преговори с държави, които са кандидатки или потенциални кандидатки за членство.
- (7) Трансевропейската транспортна мрежа се основава в голяма степен на съществуващата инфраструктура. За да се постигнат пълноценно целите на новата политика за трансевропейската транспортна мрежа, следва да се установят единни изисквания по отношение на инфраструктурата.
- (8) Трансевропейската транспортна мрежа следва да се развива и поддържа чрез изграждане на нова транспортна инфраструктура, чрез поддържане и подобряване на съществуващата инфраструктура и чрез мерки за насърчаване на ефикасното използване на ресурсите.
- (9) При изпълнението на проекти от общ интерес следва да се обърне дължимото внимание на конкретните обстоятелства, свързани със съответния отделен проект. По възможност следва да се използват взаимодействия с други политики, например с определени аспекти на туризма, като в строителни конструкции като мостове и тунели се включва велосипедна инфраструктура за велосипедни алеи, включително маршрутите EuroVelo, или с аспекти за сигурност, като се интегрират нови технологии като датчици в мостовете.
- (10) За да се постигне висококачествена и ефикасна транспортна инфраструктура за всички видове транспорт, в развитието на трансевропейската транспортна мрежа следва да се отчитат сигурността и безопасността при придвижването на пътници и товари, приносът във връзка с изменението на климата и въздействието на изменението на климата и на потенциалните природни и причинени от човека бедствия върху инфраструктурата и достъпността за всички потребители на транспорта, особено в региони, които са засегнати в значителна степен от отрицателните въздействия на изменението на климата.
- (11) Когато планират, възлагат и изпълняват проекти от общ интерес, държавите членки и други изпълнителни на проекти следва да вземат надлежно под внимание Директива (ЕС) 2021/1187 на Европейския парламент и на Съвета⁷.
- (12) При планирането на дадена инфраструктура държавите членки и останалите изпълнители на проекти следва да обръщат надлежно внимание на оценката на риска и мерките за приспособяване, насочени към подобряване на устойчивостта, например спрямо изменението на климата, природните опасности и причинените от човека бедствия. Чрез предоставяне на допълнителни стимули за развитие на устойчиви форми на транспорт и с прилагането на стандарти на високо ниво за зелена транспортна инфраструктура,

⁷ Директива (ЕС) 2021/1187 на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2021 г. относно оптимизирането на мерките за постигане на напредък по осъществяването на трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) (ОВ L 258, 20.7.2021 г., стр. 1).

осъществяването на трансевропейската транспортна мрежа ще подкрепи принципа за ненанасяне на значителни вреди.

- (13) Предвид развитието на инфраструктурните нужди на Съюза и целите за декарбонизация, заключенията на Европейския съвет от юли 2020 г., според които разходите на Съюза следва да бъдат в съответствие с целите на Парижкото споразумение и принципа за ненанасяне на значителни вреди по смисъла на член 17 от Регламента за таксономията⁸, проектите от общ интерес следва да бъдат оценени, за да се гарантира, че политиката за TEN-T е съгласувана с целите на политиката на Съюза в областта на транспорта, околната среда и климата. Държавите членки и останалите изпълнители на проекти следва да извършват екологични оценки на планове и проектите, които следва да включват оценка според принципа за ненанасяне на значителни вреди въз основа на най-новите налични насоки и най-добрите практики. В случаите, когато изпълнението на проект от общ интерес води до значителни вреди на цел в областта на околната среда или климата, следва да се обмислят разумни алтернативи.
- (14) Устойчивостта на инфраструктурните проекти съгласно Регламента за TEN-T спрямо потенциалните неблагоприятни въздействия на изменението на климата следва да се гарантира чрез оценка на уязвимостта и риска по отношение на климата, включително чрез подходящи мерки за адаптиране. Проектите, за които трябва да се извърши оценка на въздействието върху околната среда, следва да имат климатична устойчивост и да интегрират разходите за емисии на парникови газове и положителните ефекти от мерките за смекчаване на изменението на климата в анализа на разходите и ползите. Проверката за климатична устойчивост следва да се извърши въз основа на най-новите налични най-добри практики и насоки⁹. Това допринася в решенията за инвестиции и планиране в рамките на бюджета на Съюза да се включат свързаните с изменението на климата рискове и оценките на уязвимостта и адаптирането към изменението на климата.
- (15) Държавите членки и останалите изпълнители на проекти следва да извършват екологични оценки на планове и проектите съгласно съответното законодателство, така че да се избегне или, ако това не е възможно, да се смекчи или компенсира негативното въздействие върху околната среда, като разпокъсването на ландшафта, запечатването на почвите, замърсяването на въздуха и водата, както и шумовото замърсяване, и да бъде ефективно защитено биологичното разнообразие.
- (16) Интересите на регионалните и местните органи, както и обществеността, засегната от даден проект от общ интерес, следва да се вземат предвид по подходящ начин във фазата на планиране и изграждане на проектите.
- (17) Определянето на трансевропейската транспортна мрежа следва да се основава на обща и прозрачна методология и да представлява най-високото ниво на

⁸ Регламент (ЕС) 2020/852 на Европейския парламент и на Съвета от 18 юни 2020 г. за създаване на рамка за улесняване на устойчивите инвестиции и за изменение на Регламент (ЕС) 2019/2088 (Текст от значение за ЕИП) (ОВ L 198, 22.6.2020 г., стр. 13).

⁹ Известие на Комисията — Технически насоки за осигуряване на климатичната устойчивост на инфраструктурата през периода 2021—2027 г. (ОВ C 373, 16.9.2012 г., стр. 1).

инфраструктурно планиране в рамките на Съюза. Тази мрежа следва да бъде мултимодална, т.е. тя следва да включва всички видове транспорт и връзките между тях, както и съответните системи за управление на информацията за движението и пътуванията.

- (18) Трансевропейската транспортна мрежа следва да се развива постепенно в три стъпки с общата цел за реализиране на мултимодална и оперативно съвместима европейска мрежа по стандарти за високо качество, като същевременно се зачита цялостната неутралност и целите на Съюза по отношение на околната среда: завършване на основната мрежа до 2030 г., на разширената основна мрежа до 2040 г. и на широкообхватната мрежа до 2050 г.
- (19) Към крайните срокове 2030 г. и 2050 г., които вече са въведени съгласно Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета¹⁰, следва да се добави междинен срок — 2040 г., за постигане на съответствие на мрежата с настоящия регламент за разширената основна мрежа, която е част от европейските транспортни коридори. Същият междинен срок следва да се прилага и за новите стандарти за основната мрежа, които са въведени в допълнение към изискванията на Регламент (ЕС) № 1315/2013, за да могат необходимите инвестиции да бъдат осъществени своевременно.
- (20) Широкообхватната мрежа следва да бъде транспортна мрежа, която покрива цяла Европа и осигурява достъп и свързаност на всички региони в Съюза, включително най-отдалечените региони и други отдалечени, селски, островни, периферни и планински региони, както и слабонаселените райони, и която засилва социалното, икономическото и териториалното сближаване между тях. Следва да бъдат определени изискванията към инфраструктурата на широкообхватната мрежа, за да се насърчи развитието на висококачествена мрежа в целия Съюз.
- (21) Широкообхватната мрежа следва да разполага с достатъчно инфраструктура за алтернативни горива, за да се гарантира ефективното поддържане на прехода към мобилност с нулеви емисии, в съответствие с основните етапи, определени в Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност.
- (22) В допълнение към основната мрежа следва да се определи разширена основна мрежа на базата на приоритетни участъци от широкообхватната мрежа, които са част от европейските транспортни коридори.
- (23) Основната мрежа е определена въз основа на обективна методика на планиране. По тази методика са определени най-важните градски възли, пристанища и летища, както и гранични контролно-пропускателни пунктове. Когато е възможно, тези възли трябва да бъдат свързани с мултимодални връзки до 2030 г., ако са икономически жизнеспособни и осъществими. Посредством методиката бе осигурена взаимносвързаността на всички държави членки и интегрирането на главните острови в основната мрежа.
- (24) Основната мрежа с краен срок 2030 г. и разширената основна мрежа с краен срок 2040 г. следва да съставляват основата на устойчивата мултимодална транспортна мрежа, представляваща стратегически най-важните възли и връзки

¹⁰ 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).

на трансевропейската транспортна мрежа, в зависимост от нуждите на движението. Те следва да бъдат стимул за развитието на цялата всеобхватна мрежа и да създадат условия действията на Съюза да се концентрират върху компонентите на трансевропейската транспортна мрежа с най-висока европейска добавена стойност, по-специално трансграничните участъци, липсващите връзки, мултимодалните свързващи звена и основните участъци с недостатъчен капацитет.

- (25) Някои съществуващи стандарти на основната мрежа следва да бъдат разширени, за да обхванат разширената основна мрежа и широкообхватната мрежа, с цел да се извлекат всички предимства на мрежата, да се повиши оперативната съвместимост между видовете мрежи и да се даде възможност за повече действия чрез по-устойчиви форми на транспорт, включително чрез по-висока степен на цифровизация и други технологични решения.
- (26) Освобождаването от спазване на изискванията за инфраструктурата, приложими за основната, разширената основна и широкообхватната мрежа, следва да е възможно само в надлежно обосновани случаи и при определени условия. Това следва да включва случаи, когато инвестициите не могат да бъдат оправдани или когато има специфични географски или значителни физически ограничения, например в най-отдалечените региони и други отдалечени, островни, периферни и планински региони или в слабонаселени райони, или при изолирани или частично изолирани мрежи.
- (27) Сухопътната инфраструктурна мрежа, създадена чрез основната мрежа, разширената основна мрежа и широкообхватната мрежа, следва да се интегрира с морското измерение на трансевропейската транспортна мрежа. За тази цел следва да се създаде действително устойчиво, интелигентно, безпроблемно и гъвкаво европейско морско пространство. То трябва да обхваща всички компоненти на морската инфраструктура на трансевропейската транспортна мрежа.
- (28) Европейското морско пространство следва да се реализира в тясно сътрудничество с европейските макрорегионални стратегии и стратегиите за морските басейни, които осигуряват подходяща рамка за европейското териториално сътрудничество както на наднационалното ниво на Съюза, така и на трансгранично ниво с трети държави.
- (29) Коридорите за железопътен товарен превоз, създадени въз основа на Регламент (ЕС) № 913/2010 на Европейския парламент и на Съвета¹¹, и коридорите на основната мрежа, определени в Регламент (ЕС) № 1315/2013, са допълващи инструменти на политиката, с които се преследват тясно свързани цели, по-специално за насърчаване на устойчиви, ефективни и безопасни транспортни услуги. Въпреки че сътрудничеството е ползотворно по много аспекти, в някои случаи е установено припокриване на дейности и необходимост от по-добър обмен на информация. Освен това коридорите за железопътен товарен превоз и коридорите на основната мрежа не са напълно съгласувани от географска гледна точка, което ограничава възможността за координация, например по аспекти като разгръщането на инфраструктурните изисквания на

¹¹ Регламент (ЕС) № 913/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 22 септември 2010 г. относно европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз (ОВ L 276, 20.10.2010 г., стр. 22).

трансевропейската транспортна мрежа или подобряването на качеството на железопътните транспортни услуги. Следователно съществува голям неизползван потенциал за рационализиране, повишаване на ефективността и взаимодействие.

- (30) Както е посочено в Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност, е необходимо интегриране на коридорите на основната мрежа и на коридорите за железопътен товарен превоз в „европейски транспортни коридори“, за да се увеличи взаимодействието между планирането на инфраструктурата и функционирането на транспорта. Европейските транспортни коридори следва да се превърнат в инструмент за развитието на устойчиви и мултимодални потоци за товарен и пътнически транспорт в Европа и за развитието на оперативно съвместима висококачествена инфраструктура и оперативна ефективност. Като такъв инструмент те следва да представляват и средството за реализиране на идеята за създаване на силно конкурентна железопътна мрежа в целия Съюз.
- (31) Европейските транспортни коридори следва да обхващат най-важните транспортни потоци на дълги разстояния и да се състоят от ключова европейска транспортна мултимодална ос, базирана на части от трансевропейската транспортна мрежа, да бъдат мултимодални и отворени за включване на всички видове транспорт, обхванати в настоящия регламент, както и да пресичат най-малко две граници и да включват най-малко три вида транспорт.
- (32) За да бъде създадена трансевропейската транспортна мрежа по координиран и навременен начин, вследствие на което да се извлекат максималните ползи от мрежата, заинтересованите държави членки следва да гарантират, че са взети подходящи мерки за приключване на проектите от общ интерес за основната, разширената основна и широкообхватната мрежа към съответните крайни срокове 2030 г., 2040 г. и 2050 г. За тази цел държавите членки следва да гарантират, че националните транспортни и инвестиционни планове са съгласувани с приоритетите, определени в настоящия регламент и в работните планове на европейските координатори.
- (33) Необходимо е да се набележат проекти от общ интерес, които ще допринесат за реализирането на трансевропейската транспортна мрежа и които допринасят за постигане на целите и съответстват на приоритетите, заложи в настоящия регламент. Тяхното изпълнение следва да зависи от степента им на развитие, от спазването на националните законови процедури и на законовите процедури на Съюза, както и от наличието на финансови ресурси, без да се предопределя финансовият ангажимент на държава членка или на Съюза.
- (34) Проектите от общ интерес, насочени към развитие на трансевропейската транспортна мрежа в съответствие с изискванията, определени в настоящия регламент, имат европейска добавена стойност, тъй като допринасят за наличието на висококачествена, оперативно съвместима и мултимодална европейска мрежа, която повишава устойчивостта, сближаването, ефективността или ползите за потребителите. Европейската добавена стойност е по-висока, ако в допълнение към потенциалната стойност само за съответната държава членка, води до значителни подобрения на транспортните връзки или транспортните потоци между държавите членки или между държава членка и трета държава. Такива трансгранични проекти следва да бъдат обект на приоритетна намеса от страна на Съюза, за да се обезпечи тяхното реализиране.

- (35) Държавите членки и останалите изпълнители на проекти следва да направят необходимото оценките на проектите от общ интерес да се извършват ефективно, като се избягват ненужните забавяния.
- (36) За проектите от общ интерес, за които се търси финансиране от Съюза, следва да се изготвя социално-икономически анализ на разходите и ползите въз основа на призната методика, като се вземат предвид съответните социални, икономически, климатични и екологични ползи и разходи, както и основан на жизнения цикъл подход. Анализът на климатичните и екологичните разходи и ползи следва да се основава на оценка на въздействието върху околната среда, извършена съгласно Директива 2011/92/ЕС на Европейския парламент и на Съвета¹².
- (37) За да се допринесе за постигането на определените в Европейския зелен пакт цели за ограничаване на изменението на климата, а именно да се намалят с 90 % емисиите на парникови газове до 2050 г., следва да се анализират мерките за намаляване на въздействието на парниковите газове в рамките на проектите от общ интерес под формата на нови, разширени или модернизирани транспортни инфраструктури.
- (38) Сътрудничеството с трети държави, включително съседни държави, е необходимо, за да се гарантира връзката и оперативната съвместимост между инфраструктурните мрежи на Съюза и на тези държави. С оглед на това, когато е уместно, Съюзът следва да насърчава проектите от общ интерес със същите държави, като оценява и гарантира, че целите и изискванията на трансевропейската транспортна мрежа са спазени, така че да се обезпечи оперативната съвместимост на мрежата на Съюза.
- (39) За да бъде трансформиран транспортният сектор в действително мултимодална система от устойчиви и интелигентни услуги за мобилност, Съюзът следва да изгради висококачествена транспортна мрежа с железопътни услуги, които отговарят на минималната скорост по линията. Конкурентоспособният железопътен превоз на пътници има висок потенциал за декарбонизация на транспорта. Съществува необходимост от разработване на съгласувана и оперативно съвместима високоскоростна европейска железопътна мрежа, свързваща столиците и големите градове в мрежата. Допълването на съществуващите високоскоростни линии с пътнически линии с минимална скорост на линията от 160 km/h следва да доведе от своя страна до ползи за мрежата, по-съгласувана мрежа и увеличение на пътниците, използващи железопътен транспорт. Завършването на високопроизводителната мрежа ще улесни също разработването и въвеждането на нови или различни модели на разпределение на капацитета, например разписания за интервални услуги чрез инициативата за промяна на разписанието.
- (40) Следва да се създаде по-устойчива, гъвкава и надеждна железопътна мрежа за товарен превоз в цяла Европа, която да допринесе за конкурентоспособността на комбинирания транспорт. Модернизирането на инфраструктурата за комбиниран железопътен транспорт и на терминалите е важен елемент, за да се гарантира, че интермодалният транспорт се осъществява предимно с железопътен транспорт,

¹²

Директива 2011/92/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 13 декември 2011 г. относно оценката на въздействието на някои публични и частни проекти върху околната среда (ОВ L 26, 28.1.2012 г., стр. 1).

по вътрешните водни пътища или чрез корабоплаване на къси разстояния и че всички начални и/или крайни етапи, извършени чрез автомобилен транспорт, са възможно най-кратки.

- (41) Предвид факта, че внедряването на Европейската система за управление на железопътния превоз (ERTMS) в Европа се ускорява и няколко държави членки вече са приели планове за внедряване на ERTMS в своите национални железопътни мрежи до 2040 г., съществува необходимост да се вземе предвид тази промяна на парадигмата и да бъде зададен по-амбициозен краен срок за внедряване на ERTMS в широкообхватната мрежа.
- (42) ERTMS следва да се разгръща по непрекъснат начин не само в основната мрежа, разширената основна мрежа и широкообхватната мрежа, включително в градските възли, но и по маршрутите за достъп до мултимодални терминали. Така ще станат възможни операции само с ERTMS и ще бъде подкрепена бизнес обосновката на железопътните предприятия.
- (43) Тъй като внедряването на основана на радиосистема ERTMS допълнително допринася за премахването на националните правила, засягащи експлоатацията, държавите членки следва да гарантират, че от 2025 г. ще бъде въведена единствено основана на радиосистема ERTMS, а до 2050 г. цялата трансевропейска транспортна мрежа ще бъде оборудвана с основана на радиосистема ERTMS.
- (44) Разгръщането на ERTMS следва да бъде съчетано с регулаторен срок за извеждане от експлоатация на системите от клас В по железопътната линия, което превръща ERTMS единствената система за сигнализация, използвана в държавите членки. Извеждането от експлоатация на системите от клас В по железопътната линия ще доведе до значителни икономии за управителите на инфраструктура при поддръжката, тъй като внедряването на ERTMS и поддържането на допълнителни системи по железопътната линия за продължителен период е много скъпо и сложно. Системите от клас В следва да бъдат премахнати по координиран начин до 2040 г. с достатъчен преходен период, така че железопътните предприятия да могат да предвидят промяната и да приемат най-подходящата стратегия за прехвърляне. Тъй като е система, ERTMS се нуждае от синхронизирано внедряване както по железопътната линия, така и на борда на влаковете, а пълните предимства на системата се проявяват след оборудването както на влаковете, така и на железопътната линия.
- (45) Вътрешните водни пътища в Европа се характеризират с хетерогенна хидроморфология, която пречи на съгласуваната експлоатация на всички участъци на водния път. Вътрешните водни пътища, по-конкретно участъците на свободно течащите реки, могат да бъдат силно повлияни от климата и метеорологичните условия. За да се гарантира надежден международен превоз, като се спазва хидроморфологията и приложимото законодателство в областта на околната среда, в изискванията за TEN-T следва да се вземат предвид специфичната хидроморфология на всеки воден път (например свободно течащи или регулирани реки), както и целите на политиките за околната среда и биологичното разнообразие. Такъв подход следва да се разглежда на ниво речен басейн.
- (46) Като входни и изходни точки за сухопътната инфраструктура на трансевропейската транспортна мрежа, морските пристанища играят важна роля като трансгранични мултимодални възли, които служат не само като

транспортни центрове, но и като портали за търговия, промишлени клъстери и енергийни центрове, например по отношение на разполагането в морето на инсталации за вятърна енергия.

- (47) Морският транспорт на къси разстояния може да допринесе значително за декарбонизацията на транспорта, като превозва повече товари и пътници. Европейското морско пространство следва да се насърчава чрез създаване или модернизиране на маршрути за морски транспорт на къси разстояния и чрез развитие на морските пристанища и връзките им с хинтерланда, за да се осигури ефективна и устойчива интеграция с други видове транспорт.
- (48) Автомобилният транспорт в Съюза представлява три четвърти от общия вътрешен товарен транспорт (въз основа на реализирани тон-километри) и около 90 % от общия вътрешен пътнически транспорт (въз основа на общия брой пътник-километри). Предвид значението на автомобилния транспорт и ангажимента за подобряване на пътната безопасност в съответствие с крайгълния камък на Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност, съществува необходимост от подобряване на пътната инфраструктура от гледна точка на безопасността.
- (49) Трансевропейската транспортна мрежа следва да осигури ефикасна мултимодалност, за да се създадат условия за по-добър и по-устойчив модален избор за пътниците и товарите, а големите обеми товари да бъдат консолидирани за превоз на далечни разстояния. Мултимодалните терминали следва да играят ключова роля за постигането на тази цел.
- (50) Градските възли играят важна роля в трансевропейската транспортна мрежа като начална точка или крайна дестинация („последна миля“) за пътници и товари, движещи се по трансевропейската транспортна мрежа, и представляват точки на прехвърляне в рамките на различни видове транспорт или между тях. Следва да се гарантира, че свързаната с капацитета намалена пропускателна способност и недостатъчната мрежова свързаност в рамките на градските възли вече не пречат на мултимодалността по трансевропейската транспортна мрежа.
- (51) Като ефективна единна рамка за справяне с предизвикателствата пред градската мобилност, в рамките на градските възли следва да се разработи План за устойчива градска мобилност (ПУГМ) — дългосрочен, всеобхватен интегриран план за мобилност на товари и пътници за цялата функционална градска зона¹³. Като минимум той трябва да включва общи цели, специфични цели и показатели, които са в основата на настоящата и бъдещата ефективност на градската транспортна система, относно емисиите на парникови газове, задръстванията, злополуките и нараняванията, дела на различните видове транспорт и достъпа до услуги за мобилност, както и данни за замърсяването на въздуха и шумовото замърсяване в градовете.
- (52) Държавите членки следва да създадат национална програма за подкрепа на ПУГМ, насочена към насърчаване на въвеждането на ПУГМ и подобряване на координацията между регионите, градовете и малките населени места. Чрез тази програма следва да се подкрепя разработването от страна на регионите и градските райони на висококачествени ПУГМ и да се засили наблюдението и

¹³

Концепцията за ПУГМ беше предложена за първи път в пакета за градска мобилност на ЕС от 2013 г (COM(2013)913 final, приложение I).

оценката на изпълнението на ПУГМ чрез законодателни мерки, насоки, изграждане на капацитет, помощ и евентуално финансова подкрепа.

- (53) Мисията за неутрални по отношение на климата и интелигентни градове в рамките на новата програма „Хоризонт Европа“ има за цел до 2030 г. в Съюза да съществуват 100 неутрални по отношение на климата градове. Градовете, участващи в мисията, ще действат до 2050 г. като центрове за експерименти и иновации, чийто пример ще бъде следван от останалите.
- (54) Услугите за мултимодална цифрова мобилност помагат за подобряване на интеграцията на различните видове транспорт чрез комбиниране на няколко транспортни предложения в едно. По-нататъшното им развитие следва да допринесе за насочване на поведението към най-устойчивите видове транспорт, общественя транспорт и активните видове придвижване като ходене и колхозене.
- (55) Системите за информационни и комуникационни технологии (ИКТ) за транспорта са необходими, за да осигурят основата за оптимизация на движението и транспортните операции, както и на безопасността на движението, и за подобряване на свързаните с тях услуги. Информационните потоци в мрежата за транспорт и мобилност следва да бъдат улеснени, включително чрез внедряването на пространството на данни за мобилност на Съюза. Необходимо е да бъде налична информация за пътниците, включително информация за системите за продажба на билети и резервации.
- (56) Интелигентните транспортни системи и услуги, както и нововъзникващите технологии следва да служат като катализатор за внедряването на интелигентни транспортни системи и услуги по всички пътища на трансевропейската транспортна мрежа.
- (57) Необходимо е целесъобразно планиране на трансевропейската транспортна мрежа. Това включва също така прилагането на специфични изисквания в цялата мрежа по отношение на инфраструктура, ИКТ системи, оборудване и услуги, включително изискванията за внедряване на инфраструктурата за алтернативни горива, както е определено в Регламент (ЕС) [...] на Европейския парламент и на Съвета [за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива]¹⁴. Ето защо е необходимо да се осигури подходящо и съгласувано въвеждане на такива изисквания в рамките на Европа за всеки вид транспорт, както и за свързването на различните видове транспорт в трансевропейската транспортна мрежа и извън нея, така че да се оползотворят предимствата от ползите за мрежата и да се създадат условия за ефикасни трансевропейски превози на дълги разстояния. За да се гарантира внедряването на алтернативни горива в цялата пътна мрежа на трансевропейската транспортна мрежа в съответствие с целите, определени в Регламент (ЕС) [...] [за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива], препратките към „основна мрежа“ в Регламент (ЕС) [...] [за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива] следва да се тълкуват като препратки към „основна мрежа“, както е определена в настоящия регламент. Препратките към „широкообхватна мрежа“ в Регламент (ЕС) [...] [за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива] следва да се тълкуват

¹⁴ Регламент на Европейския парламент и на Съвета от [...] за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива и за отмяна на Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L [...]).

като препратки към „разширена основна мрежа“ и „широкообхватна мрежа“, както са определени в настоящия регламент.

- (58) Трансевропейската транспортна мрежа следва да осигури основата за широкомащабно внедряване на нови технологии и иновации, като инфраструктура за съобщителни мрежи от пето поколение (5G), която може да помогне за повишаване на цялостната ефективност на европейския транспортен сектор и на капацитета за обезпечаване на сигурни пътнически потоци с помощта на ефективни средства, за привличане на пътниците към обществения или по-екологичния транспорт и за намаляване на въглеродния отпечатък. Това ще допринесе за постигане на целите на Европейския зелен пакт, а същевременно и на целта за повишаване на енергийната сигурност на Съюза. За да бъдат постигнати тези цели следва да се подобри наличността на алтернативни горива и свързаната с тях инфраструктура по цялата трансевропейска транспортна мрежа.
- (59) В трансевропейската транспортна мрежа следва да бъдат разположени достатъчен брой и достъпни за обществеността точки за бързо зареждане с електроенергия за лекотоварни и тежкотоварни превозни средства. Тази цел следва да обезпечи пълна трансгранична свързаност и да създаде възможност за движение на електрическите превозни средства в целия Съюз. Основаните на разстояние цели за трансевропейската транспортна мрежа, както са определени в Регламент (ЕС) [...] [за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива], се състоят в осигуряването на минимално достатъчно покритие на зарядните точки по основните пътни мрежи на Съюза.
- (60) Обществено достъпната инфраструктура за зареждане с електроенергия по трансевропейската транспортна мрежа, както е определена в Регламент (ЕС) [...] [за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива], следва да бъде допълнена с изисквания за разгръщането на инфраструктура за зареждане с електроенергия в мултимодални терминали и мултимодални пътнически центрове, за осигуряване на възможности за зареждане с електроенергия на товарните автомобили, извършващи превози на дълги разстояния, когато те се товарят или разтоварват или когато водачът почива, или на автобуси в мултимодални пътнически центрове. За да се гарантира свободното движение, когато терминалите или пътническите центрове получават подкрепа от Съюза или публична подкрепа, достъпът за целите на зареждането с електроенергия следва да се основава на справедлив, прозрачен и недискриминационен принцип, така че да се избегне блокиране на пазара за конкретни предприятия или евентуално нарушаване на конкуренцията. Ценообразуването следва да се прави на прозрачна и недискриминационна основа за всички упълномощени предприятия или лица, когато инфраструктурата за зареждане с електроенергия е изградена с финансиране от Съюза или с публични средства.
- (61) Основен проблем за ефективността и функционирането на трансевропейската транспортна мрежа е недостатъчната безопасност, сигурност и надеждност на инфраструктурата, причинени от природни опасности, включително свързани с климата и други извънредни събития като пандемии, причинени от човека бедствия, като аварии, или смущенията, причинени от умишлени действия като тероризъм и кибератаки. Например аварията, причинени от няколко природни бедствия поради екстремни метеорологични явления, причиниха значително прекъсване на транспортните потоци през последните години. Ето защо устойчивостта на транспортната мрежа към изменението на климата,

природните опасности, бедствията, причинени от човека и други смущения, следва да се подобри, като се използва оценката на риска и мерките за повишаване на устойчивостта, предприети от критични за транспортния сектор субекти в съответствие с Директива [...] относно устойчивостта на критичните субекти¹⁵.

- (62) Като правят равностойна на опита по отношение на управлението на кризи по време на пандемията от Covid-19¹⁶ и за да се избегнат прекъсвания на движението и непредвидени ситуации в бъдеще, при планирането на инфраструктурата държавите членки следва да вземат предвид сигурността и устойчивостта на транспортната инфраструктура към изменението на климата, природните опасности, причинените от човека бедствия и други смущения, засягащи функционирането на транспортната система на Съюза. За тази цел европейските транспортни коридори следва да включват и важни заобиколни трасета, които могат да се използват в случай на задръствания или други проблеми по основните маршрути. Освен това, поради мултимодалния им характер, един вид транспорт може да замести друг в случай на спешни случаи.
- (63) Участието на предприятия, включително тези, които са притежавани или контролирани от физическо лице от трета държава, или предприятие от трета държава, включително тези, които са установени в трета държава, може да ускори реализацията на трансевропейската транспортна мрежа. Независимо от това, при определени обстоятелства участието или приносът на предприятия, притежавани или контролирани от физическо лице от трета държава или предприятие от трета държава, в проекти от общ интерес може да застраши сигурността и обществения ред в ЕС. Без да се засяга механизмът за сътрудничество съгласно Регламент (ЕС) 2019/452¹⁷ и в допълнение към него е необходима по-голяма осведоменост за такова участие или принос, за да могат публичните органи да се намесят, ако изглежда вероятно такива предприятия да засегнат сигурността или обществения ред в Съюза и участието или приносът не попадат в приложното поле на Регламент (ЕС) 2019/452.
- (64) Въпреки че поддръжката е и ще остане основна отговорност на държавите членки, важно е трансевропейската транспортна мрежа — след като бъде изградена — да се поддържа правилно, за да се гарантира високо качество на услугите. При планирането и възлагането на инфраструктурни проекти е необходимо да се следва подходът, основан на жизнения цикъл.
- (65) За изграждането на части от трансевропейската транспортна мрежа, които са с най-голяма стратегическа важност, в определения срок следва да се използва коридорен подход като инструмент за координиране на различни проекти на

¹⁵ Тази директива се позовава на предложението на Комисията за Директива на Европейския парламент и на Съвета относно устойчивостта на критичните субекти (COM/2020/829 final).

¹⁶ Съобщение относно прилагането на зелените ленти за преминаване, предвидени в Насоките за мерки за управление на границите с цел опазване на здравето и гарантиране на наличността на стоки и основни услуги (C(2020)1897 final) (ОВ С 96 I, 24.3.2020 г., стр. 1) и Съобщение от 28 октомври 2020 г. на Комисията до Европейския парламент, Европейския съвет и Съвета относно „Подобряване на зелените ленти за преминаване в помощ на икономиката в условията на новата вълна на пандемията от COVID-19“ (COM(2020)685 final).

¹⁷ Регламент (ЕС) 2019/452 на Европейския парламент и на Съвета от 19 март 2019 г. за създаване на рамка за скрининг на преки чуждестранни инвестиции в Съюза (ОВ L 79I, 21.3.2019 г., стр. 1).

транснационално равнище и за синхронизиране на развитието на коридора, което носи максимални ползи за мрежата.

- (66) Европейските транспортни коридори следва да спомагат за развитието на инфраструктурата на трансевропейската транспортна мрежа така, че да са насочени към участъците с недостатъчен капацитет, да се укрепват трансграничните връзки и да се подобряват ефективността и устойчивостта. Те следва да допринасят за сближаването чрез по-добро териториално сътрудничество. Те следва също да са ориентирани към по-общите цели на транспортната политика и да улесняват оперативната съвместимост, интегрирането на различните видове транспорт и мултимодалните операции. Коридорният подход следва да бъде прозрачен и ясен и управлението на тези коридори не следва да води до прекомерно увеличаване на административните тежести или разходи.
- (67) След договаряне със съответната държава членка, европейските координатори следва да улеснят координираното осъществяване на европейските транспортни коридори и по двата хоризонтални приоритета, на ERTMS и на европейското морско пространство. Те следва да улеснят мерките за проектиране на правилната структура за управление и за набелязване на приоритетните инвестиции по европейските транспортни коридори и по двата хоризонтални приоритета.
- (68) Европейските и националните рамки за планиране и изпълнение на транспортната инфраструктура, както и работните планове, създадени от европейските координатори, следва да допринесат за навременния график и своевременното планиране на инвестициите, необходими за постигане на целите на настоящия регламент.
- (69) Работните планове на европейските координатори следва да се използват за насърчаване на сътрудничеството между всички съответни заинтересовани страни, за засилване на взаимното допълване на действията на държавите членки и управителите на инфраструктура, и по-специално за определяне на основните етапи и приоритетите за инвестиране. Въз основа на работните планове Комисията следва да приеме актове за изпълнение, с които да бъдат определени приоритетите за планиране на инфраструктурата и за финансиране.
- (70) Техническата основа на картите, в които се уточнява трансевропейската транспортна мрежа, се осигурява от интерактивната система за географска и техническа информация за трансевропейската транспортна мрежа (TENtec).
- (71) Като вземе предвид плана за действие на Съюза относно военната мобилност от март 2018 г.¹⁸, Комисията следва да оцени необходимостта от адаптиране на трансевропейската транспортна мрежа, за да бъде възможно използването на инфраструктурата за военни цели. Въз основа на анализа на несъответствията между трансевропейската транспортна мрежа и военните изисквания¹⁹, в трансевропейската мрежа следва да бъдат включени допълнителни пътища и

¹⁸ Съвместно съобщение до Европейския парламент и Съвета относно план за действие за военната мобилност (JOIN(2018) 5 final).

¹⁹ Съвместен работен документ на службите на Комисията относно актуализирания анализ на несъответствията между военните изисквания и изискванията за трансевропейската транспортна мрежа, 17 юли 2020 г., (SWD(2020) 144 final).

железопътни линии, за да се засили взаимодействието между гражданските и военните транспортни мрежи.

- (72) С цел постигане на максимална съгласуваност между насоките и програмирането на финансовите инструменти, налични на равнището на Съюза, финансирането на трансевропейската транспортна мрежа следва да бъде в съответствие с настоящия регламент и да се основава по-специално на Регламент (ЕС) 2021/1153 на Европейския парламент и на Съвета²⁰. Освен това за финансирането на мрежата следва да се използват също средства и инструменти за финансиране, предоставени съгласно друго законодателство на Съюза, включително InvestEU, Механизма за възстановяване и устойчивост, Кохезионната политика, „Хоризонт Европа“ и други инструменти за финансиране, създадени от Европейската инвестиционна банка. За да могат да бъдат финансирани проекти от общ интерес, препратките към „мултимодални логистични платформи“, „морски магистрали“ и „телематични приложения“ в Регламент (ЕС) 2021/1153 следва да се тълкуват съответно като препратки към „мултимодални товарни терминали“, „европейско морско пространство“ и „ИКТ системи за транспорта“, както са определени в настоящия регламент. За същата цел препратките към „основната мрежа“ в Регламент (ЕС) 2021/1153 следва да се тълкуват като включващи „разширената основна мрежа“, както е определена в настоящия регламент.
- (73) За постигането на целите на трансевропейската транспортна мрежа, по-специално по отношение на декарбонизацията и цифровизацията на транспортната система в Съюза, е необходима стабилна регулаторна рамка. Държавите членки следва да осъществят амбициозни реформи, за да се справят с предизвикателствата пред устойчивия транспорт, както са посочени в Европейския семестър. С Механизма за възстановяване и устойчивост се подкрепят както реформите, така и инвестициите, за да стане транспортът по-устойчив, да бъдат намалени емисиите, да се подобрят безопасността и ефективността. Съответните мерки за тази цел са включени в одобрените планове за възстановяване и устойчивост.
- (74) За да се актуализират картите и списъкът на пристанищата, летищата, терминалите и градските възли, включени в приложения I и II, така че да се вземат предвид възможните промени, произтичащи от действителното използване на определени елементи на транспортната инфраструктура, анализирани спрямо предварително определени количествени прагове, на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз по отношение на измененията на приложения I и II. Особено важно е Комисията да проведе подходящи консултации по време на подготвителната си работа, включително на експертно равнище, и тези консултации да бъдат проведени в съответствие с принципите, заложи в Междуетноститутуционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро

²⁰

Регламент (ЕС) 2021/1153 на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2021 г. за създаване на Механизъм за свързване на Европа и за отмяна на регламенти (ЕС) № 1316/2013 и (ЕС) № 283/2014 (ОВ L 249, 14.7.2021 г., стр. 38).

законотворчество²¹. По-специално, с цел осигуряване на равноправно участие при подготовката на делегираните актове, Европейският парламент и Съветът получават всички документи едновременно с експертите от държавите членки, като техните експерти получават систематично достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с подготовката на делегираните актове.

- (75) Някои части от мрежата се управляват от субекти, различни от държавите членки. При все това държавите членки отговарят за осигуряване на правилното прилагане на правилата за управление на мрежата на тяхна територия.
- (76) За да се гарантира гладкото и ефективно изпълнение на задълженията, предвидени в настоящия регламент, Комисията подкрепя държавите членки чрез Инструмента за техническа подкрепа²², чрез който се осигурява съобразена с конкретните нужди експертна техническа помощ за проектиране и реализиране на реформи, включително за реформи, с които се насърчава развитието на трансевропейската транспортна мрежа.
- (77) С цел да се осигурят еднакви условия за прилагането на настоящия регламент, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия по отношение на актовете за изпълнение, в които се конкретизират референтните водни нива и минималните изисквания за речните басейни (добрите условия за корабоплаване), определя се единен субект за строителството и управлението на трансграничните инфраструктурни проекти от общ интерес, установява се методика за събиране на данни за градската мобилност от държавите членки, както и за актовете за изпълнение за всеки работен план на европейските транспортни коридори и двата хоризонтални приоритета, както и за изпълнението на конкретни участъци от европейския транспортен коридор или за изпълнение на специфични изисквания за транспортната инфраструктура на европейския транспортен коридор или на хоризонталните приоритети. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета²³.
- (78) Тъй като целите на настоящия регламент, и по-специално координираното определяне и развитие на трансевропейската транспортна мрежа не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите членки и следователно, поради необходимостта от координиране на тези цели, могат да бъдат постигнати по-добре на равнището на Съюза, Съюзът може да приема 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.

²¹ Междуинституционално споразумение между Европейския парламент, Съвета на Европейския съюз и Европейската комисия за по-добро законотворчество от 13 април 2016 г. (ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1).

²² Регламент (ЕС) 2021/240 на Европейския парламент и на Съвета от 10 февруари 2021 г. за създаване на Инструмент за техническа подкрепа.

²³ Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).

- (79) Регламент (ЕС) 2021/1153 е необходимо да се измени, за да се адаптират разпоредбите му с оглед на интегрирането на коридорите на основната мрежа в европейските транспортни коридори. Определението за европейските транспортни коридори и направленията на същите ще бъдат дадени в настоящия регламент и ще заменят коридорите на основната мрежа, както са определени в горепосочения регламент.
- (80) Регламент (ЕС) № 913/2010 е необходимо да се измени, за да се адаптират разпоредбите му с оглед на интегрирането на коридорите за железопътен товарен превоз в европейските транспортни коридори.
- (81) Регламент (ЕС) № 1315/2013 следва да бъде отменен,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

ГЛАВА I

ОБЩИ ПРИНЦИПИ

Член 1

Предмет

1. С настоящия регламент се определят насоките за развитие на трансевропейската транспортна мрежа, състояща се от широкообхватна мрежа и основна и разширена основна мрежа, като последните две са създадени въз основа на широкообхватната мрежа.
2. С настоящия регламент се определят:
 - а) европейските транспортни коридори с най-високо стратегическо значение на базата на приоритетни участъци от трансевропейската транспортна мрежа;
 - б) проектите от общ интерес и се конкретизират изискванията, които трябва да се спазват при развитието и изграждането на инфраструктурата на трансевропейската транспортна мрежа.
3. С настоящия регламент се установяват приоритетите за развитие на трансевропейска транспортна мрежа и се предвиждат мерки за реализирането на трансевропейската транспортна мрежа.

Член 2

Приложно поле

1. Настоящият регламент се прилага за трансевропейската транспортна мрежа, показана на картите в приложение I. Трансевропейската транспортна мрежа обхваща транспортна инфраструктура, включително инфраструктура за внедряване на алтернативни горива, ИКТ системи за транспорта, както и мерки за насърчаване на ефективното управление и използване на тази инфраструктура и даващи възможност за устойчиви и ефективни транспортни услуги.

2. Инфраструктурата на трансевропейската транспортна мрежа се състои от инфраструктура за железопътен транспорт, вътрешен воден транспорт, морски транспорт, автомобилен транспорт, въздушен транспорт, мултимодален транспорт и транспорт в градски възли, както е определено в съответните раздели на глави II, III и IV.

Член 3

Определения

За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

- а) „проект от общ интерес“ означава всеки проект, осъществен съгласно настоящия регламент;
- б) „съседна държава“ означава държава, която попада в обхвата на европейската политика за съседство, политиката за разширяване и Европейското икономическо пространство, Европейската асоциация за свободна търговия или Споразумението за търговия и сътрудничество между ЕС и Обединеното кралство;
- в) „регион по NUTS“ означава регион съгласно определението в общата класификация на териториалните единици за статистически цели;
- г) „трансграничен участък“ означава участък, който осигурява непрекъснатостта на проект от общ интерес от двете страни на границата, между най-близките градски възли до границата между две държави членки или между държава членка и съседна държава;
- д) „участък с недостатъчен капацитет“ означава физическа, техническа, функционална, оперативна или административна пречка, която води до прекъсване на системата, което засяга непрекъснатостта на потоците на движение на дълги разстояния или трансграничните потоци;
- е) „градски възел“ означава градска зона, в която елементите на транспортната инфраструктура на трансевропейската транспортна мрежа, например пристанищата, включително пътническите терминали, летищата, железопътните гари, автогарите, логистичните платформи и съоръжения и товарните терминали, разположени във или около градската зона, са свързани с други елементи на тази инфраструктура и с инфраструктурата за регионално и местно движение;
- ж) „изолирана мрежа“ означава железопътната мрежа на държава членка или част от нея с междурелсие, различно от европейското стандартно номинално междурелсие (1435 mm), за която определени големи инфраструктурни инвестиции не могат да се обосноват от гледна точка на икономическите разходи и ползи поради специфичния характер на тази мрежа, произтичащ от нейната географска отдалеченост или периферно местоположение;
- з) „управител на инфраструктура“ означава всеки орган или предприятие, отговарящи по-специално за изграждането или поддържането на транспортна инфраструктура, включително управлението на системите за контрол и безопасност на инфраструктурата;
- и) „мултимодален транспорт“ означава превоз на пътници или товари, или и на двете, с помощта на два или повече видове транспорт;

- й) „услуги за мултимодална цифрова мобилност“ означава услуги, както са определени в член 4 от Директива (ЕС) [...] относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи²⁴;
- к) „оперативна съвместимост“ означава способността, включително регулаторните, техническите и оперативните условия, на инфраструктурата, включително цифровата инфраструктура при даден вид транспорт или сегмент да дава възможност за безопасни и непрекъснати транспортни потоци и потоци информация, отговарящи на изискванията от този вид инфраструктура или сегмент равнища на ефективност;
- л) „мултимодален пътнически център“ означава точка на връзка между най-малко два вида пътнически транспорт, в който е осигурена информация за пътуване, достъп до обществен транспорт и прехвърляне между видовете транспорт, включително буферни паркинги и активни видове транспорт и който действа като интерфейс между градските възли и мрежите за транспорт на дълги разстояния;
- м) „мултимодален товарен терминал“ означава съоръжение, оборудвано за претоварване между най-малко два вида транспорт или между две различни железопътни системи и за временно складиране на товари, например терминали в пристанища по вътрешните водни пътища или морски пристанища, по вътрешните водни пътища, на летища, както и железопътно-автомобилни терминали, включително мултимодални логистични платформи, както е посочено в Регламент (ЕС) 2021/1153;
- н) „логистична платформа“ означава зона, която е пряко свързана с транспортната инфраструктура на трансевропейската транспортна мрежа, която включва най-малко един товарен терминал и дава възможност за извършване на логистични дейности;
- о) „план за устойчива градска мобилност (ПУГМ)“ означава документ за стратегическо планиране на мобилността, насочен към подобряване на достъпа и мобилността в рамките на функционалната градска зона (включително зоните за пътуване до работното място) за хора, предприятия и стоки;
- п) „активни видове транспорт“ означава превозът на хора или стоки чрез безмоторни превозни средства, задвижвани чрез физическата дейност на хората ;
- р) „ИКТ системи за транспорта“ означава системи и приложения за информационни и комуникационни технологии, използващи информационни, комуникационни, навигационни технологии или технологии за позициониране/локализация, които дават възможност да се обработват, съхраняват и обменят данните и информацията, необходими за ефективното управление на инфраструктурата, мобилността и движението в трансевропейската транспортна мрежа, да се съобщава съответната информация на органите и да се предоставят услуги с добавена стойност на

²⁴

Директива 2021/... за преразглеждане на Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2010 г. относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт] (ОВ L [...]).

гражданите, товароизпращачите и операторите, включително системи за устойчиво, безопасно, сигурно, екологосъобразно и ефективно по отношение на капацитета използване на мрежата. Те включват системите, технологиите и услугите, посочени в букви с)–ч), и могат също да включват бордови устройства със съответните инфраструктурни компоненти;

- с) „интелигентна транспортна система (ИТС)“ означава система, както е определена в член 4, параграф 1 от Директива (ЕС) 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2010 г. относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт²⁵;
- т) „системи за информация и наблюдение на движението на плавателните съдове (VTMIS)“ означава системи, въведени с цел наблюдение и управление на движението и морския транспорт, които използват информация от системи за автоматична идентификация на корабите (системи AIS), системи за разпознаване и проследяване на корабите на далечни разстояния (системи LRIT), брегови радарни системи и радиокомуникации, предвидени в Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета²⁶ и включва интегрирането на националните информационни системи за обмен на морска информация чрез SafeSeaNet;
- у) „речни информационни услуги (RIS)“ означава информационни и комуникационни технологии по вътрешните водни пътища, както са определени в член 3, буква а) от Директива 2005/44/ЕО на Европейския парламент и на Съвета²⁷;
- ф) „единна европейска среда за морско информационно обслужване (EMSWe)“ означава правната и техническата рамка за електронно предаване на данни във връзка със задълженията за докладване на данни за посещение на пристанище в Съюза, която се състои от мрежа от единни национални платформи за информационно морско обслужване с хармонизирани компоненти, както е предвидено в Регламент (ЕС) 2019/1239 на Европейския парламент и на Съвета²⁸;
- х) „система за управление на въздушното движение/аеронавигационно обслужване (система за УВД/АНО)“ означава системите и компонентите, използвани за предоставяне на управление на въздушното движение или на аеронавигационно обслужване, или и на двете;

²⁵ Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2010 г. относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт (ОВ L 207, 6.8.2010 г., стр. 1).

²⁶ Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 юни 2002 г. за създаване на система на Общността за контрол на движението на корабите и за информация и отменяща Директива 93/75/ЕИО на Съвета (ОВ L 208, 5.8.2002 г., стр. 10).

²⁷ Директива 2005/44/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 7 септември 2005 г. относно хармонизираните речни информационни услуги (RIS) относно вътрешните водни пътища на Общността (ОВ L 255, 30.9.2005 г., стр. 152).

²⁸ Регламент (ЕС) 2019/1239 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 г. за създаване на единна европейска среда за морско информационно обслужване и за отмяна на Директива 2010/65/ЕС (ОВ L 198, 25.7.2019 г., стр. 64).

- ц) „Европейска система за управление на железопътното движение (ERTMS)“ означава системата, определена в точка 2.2 от приложението към Регламент (ЕС) 2016/919 на Комисията²⁹;
- ч) „основана на радиосистема ERTMS“ означава ERTMS от ниво 2 или ниво 3, която използва радиосистема за изпращане на разрешения за движение към влака съгласно Регламент (ЕС) 2016/919 на Комисията³⁰;
- ш) „системи от клас В“ означава заварени системи за влакова защита и гласови радиовръзки, както са определени в точка 2.2 от приложението към Регламент (ЕС) 2016/919 на Комисията;
- щ) „морско пристанище“ означава наземно и морско пространство, състоящо се от инфраструктура и оборудване, позволяващи главно приемане, товарене и разтоварване на кораби, складиране, получаване и предаване на стоки, както и качване и слизване от борда на пътници, екипаж и други лица и всяка друга инфраструктура, необходима за транспортните оператори в рамките на пристанищната зона;
- аа) „морски превози на къси разстояния“ означава придвижването на товари и пътници по море между пристанища, разположени в географските води на държавите членки, или между пристанище, разположено във водите на държави членки, и пристанище, разположено във водите на съседна трета държава, която има брегова линия със затворените морски басейни, граничещи с водите на Съюза;
- аб) „електронна информация за товарни превози (eFTI)“ означава обмен по електронен път на регулаторна информация между икономическите оператори и компетентните органи в съответствие с Регламент (ЕС) 2020/1056 на Европейския парламент и на Съвета³¹;
- ав) „Единно европейско небе (ЕЕН)“ означава процедурите, установени съгласно регламенти (ЕО) № 549/2004³², (ЕО) 550/2004³³, (ЕО) № 551/2004³⁴ и (ЕС) 2018/1139³⁵ на Европейския парламент и на Съвета, които имат за цел да бъдат укрепени стандартите за безопасност на въздушното движение, да допринесат за устойчивото развитие на системата на въздушния транспорт и да

²⁹ Регламент (ЕС) 2016/919 на Комисията от 27 май 2016 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост на подсистемите „Контрол, управление и сигнализация“ на железопътната система в Европейския съюз (ОВ L 158, 15.6.2016 г., стр. 1).

³⁰ Регламент (ЕС) 2016/919 на Комисията от 27 май 2016 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост на подсистемите „Контрол, управление и сигнализация“ на железопътната система в Европейския съюз (ОВ L 158, 15.6.2016 г., стр. 1).

³¹ Регламент (ЕС) 2020/1056 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2020 г. относно електронната информация за товарни превози (ОВ L 249, 31.7.2020 г., стр. 33).

³² Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. за определяне на рамката за създаването на Единно европейско небе (ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 1).

³³ Регламент (ЕО) № 550/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. за осигуряването на аеронавигационно обслужване в единното европейско небе (ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 10).

³⁴ Регламент (ЕО) № 551/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. относно организацията и използването на въздушното пространство в единното европейско небе (ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 20).

³⁵ Регламент (ЕС) 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета от 4 юли 2018 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаването на Агенция за авиационна безопасност на Европейския съюз (ОВ L 212, 22.8.2018 г., стр. 1).

се подобри ефективността като цяло на управлението на въздушното движение и аеронавигационното обслужване на общото въздушно движение;

- аг) „вертипорт“ означава зона, използвана за кацане и излитане на въздухоплавателни средства, които излитат и кацат вертикално (VTOL);
- ад) „космодрум“ означава съоръжение за изпитване и изстрелване на космически кораби;
- ае) „проект SESAR“ означава проект на програмата за изследване на управлението на въздушното движение (УВД) в единното европейско небе, технологичният стълб на европейската рамка за Единно европейско небе (ЕЕН);
- аж) „европейски железопътен проект“ означава проект на съвместното предприятие „Европейски железопътен транспорт“ или неговия предшественик Shift2Rail;
- аз) „Европейски генерален план за управление на въздушното движение (УВД)“ означава основният инструмент за планиране на модернизацията на УВД, в който се определят приоритетите за развитие и разгръщане, необходими за реализиране на проекта за изследване на управлението на въздушното движение в единното европейско небе (SESAR), както е одобрен с Решение 2009/320/ЕО на Съвета³⁶;
- аи) „ръководство на железопътния товарен превоз“ означава управляващите органи, посочени в член 8 от Регламент (ЕС) № 913/2010;
- ай) „поддръжка“ означава дейности, които трябва да се извършват рутинно, периодично или в извънредни ситуации, за да може активът да се използва през неговия очакван цикъл на експлоатация с еднакво ниво на обслужване и безопасност, в съответствие с настоящия регламент;
- ак) „социално-икономически анализ на разходите и ползите“ означава основана на призната методика количествена последваща оценка на стойността на даден проект, като се вземат предвид съответните социални, икономически, климатични и екологични ползи и разходи. Анализът на климатичните и екологичните ползи и разходи следва да се основава на оценката на въздействието върху околната среда, извършена съгласно Директива 2011/92/ЕС на Европейския парламент и на Съвета³⁷;
- ал) „алтернативни горива“ означава алтернативни горива, както са определени в член 2, параграф 3 от Регламент (ЕС) [...] [за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива];
- ам) „безопасна и сигурна зона за паркиране“ означава зона за паркиране, достъпна за водачите, извършващи автомобилен превоз на товари и пътници, която отговаря на изискванията на член 8а, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 561/2006

³⁶ Решение 2009/320/ЕО на Съвета от 30 март 2009 г. за одобрение на Европейския генерален план за управление на въздушното движение на проекта за изследване на управлението на въздушното движение в единното европейско небе (SESAR) (ОВ L 95, 9.4.2009 г., стр. 41).

³⁷ Директива 2011/92/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 13 декември 2011 г. относно оценката на въздействието на някои публични и частни проекти върху околната среда (ОВ L 26, 28.1.2002 г., стр. 1).

на Европейския парламент и на Съвета³⁸ и която е сертифицирана по стандартите и процедурите на Съюза в съответствие с член 8а, параграф 2 от посочения регламент;

- ан) „система за претегляне в движение“ означава автоматична система, създадена на пътната инфраструктура с цел идентифициране на превозни средства или комбинации от превозни средства в движение, които е вероятно да са надвишили съответните ограничения за тегло, в съответствие с Директива 96/53/ЕО на Съвета³⁹.

Член 4

Цели на трансевропейската транспортна мрежа

1. Общата цел за развитието на трансевропейската мрежа е да се създаде една мултимодална мрежа за целия Съюз с висококачествени стандарти.
2. Трансевропейската транспортна мрежа укрепва социалното, икономическото и териториалното сближаване на Съюза и допринася за създаването на единно европейско транспортно пространство, което е устойчиво, ефикасно и гъвкаво и което увеличава ползите за своите потребители и подкрепя приобщаващия растеж. Тя е израз на европейската добавена стойност посредством приноса ѝ към целите, обособени в следните четири категории:
 - а) устойчивост чрез:
 - i) насърчаване на мобилност с нулеви емисии в съответствие със актуалните цели на Съюза за намаляване на CO₂;
 - ii) осигуряване на възможност за по-широко използване на по-устойчиви видове транспорт, включително чрез по-нататъшно развитие на високоскоростна мрежа за железопътен пътнически превоз на дълги разстояния и напълно оперативно съвместима мрежа за железопътен товарен превоз, надеждна мрежа за корабоплаване по вътрешните водни пътища и корабоплаване на къси разстояния в целия Съюз;
 - iii) по-голяма защита за околната среда;
 - iv) намаляване на външните разходи, включително разходите, свързани с околната среда, здравеопазването, задръстванията и аварията;
 - v) по-голяма енергийна сигурност;
 - б) сближаване чрез:

³⁸ Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 г. за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт (ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 1).

³⁹ Директива 96/53/ЕО на Съвета от 25 юли 1996 г. относно максимално допустимите размери в националния и международен трафик на някои пътни превозни средства, които се движат на територията на Общността, както и максимално допустимите маси в международния трафик (ОВ L 235, 17.9.1996 г., стр. 59).

- i) достъпност и свързаност на всички региони на Съюза, включително най-отдалечените региони и други отдалечени, островни, периферни и планински региони, както и слабонаселените райони;
 - ii) намаляване на разликите в качеството на инфраструктурата между държавите членки;
 - iii) за движението на пътници и товари — ефективна координация и взаимносвързаност между транспортната инфраструктура за движението на дълги разстояния, от една страна, и регионалното и местното движение и транспортните услуги в градските възли, от друга страна;
 - iv) транспортна инфраструктура, която отразява характерното положение в различни части на Съюза и осигурява балансирано покритие на всички европейски региони;
- в) ефикасност чрез:
- i) премахване на инфраструктурните участъци с недостатъчен капацитет и изграждане на липсващите връзки в рамките на транспортните инфраструктури и при свързващите звена между тях, на териториите на държавите членки и между тях;
 - ii) премахване на функционалните, административните, техническите и оперативните пречки за оперативната съвместимост, включително пропуските в цифровизацията;
 - iii) оперативна съвместимост на национални, регионални и местни транспортни мрежи;
 - iv) оптимална интеграция и взаимносвързаност на всички видове транспорт, включително в градските възли;
 - v) насърчаване на икономически ефикасен, висококачествен транспорт, допринасящ за по-нататъшния икономически растеж и конкурентоспособността;
 - vi) по-ефективно използване на новите и съществуващите инфраструктури, които са в експлоатация;
 - vii) икономически ефективно прилагане на новаторски технологични и оперативни концепции;
- г) увеличаване на ползите за потребителите на мрежата чрез:
- i) осигуряване на достъпност и удовлетворяване на потребностите от мобилност и транспорт на потребителите, като се вземат предвид по-специално потребностите на хората в уязвимо положение, включително лица с увреждания или с намалена подвижност и хора, живеещи в отдалечени региони, включително в най-отдалечените региони и острови;
 - ii) осигуряване на норми за безопасност, сигурност и високо качество, включително качество на услугите за потребителите, за пътническите и товарните превози;
 - iii) създаване на изисквания за инфраструктурата, по-специално в областта на оперативната съвместимост, безопасността и

сигурността, които да осигурят качество, ефикасност и устойчивост на транспортните услуги, които са достъпни, включително и във финансово отношение;

- iv) подкрепа на мобилността, която е подходяща за променящия се климат и устойчива на природни опасности и причинени от човека бедствия, и обезпечава ефективното и бързо разгръщане на услуги за бърза помощ и спасителни услуги, включително за лица с увреждания или с намалена подвижност;
- v) осигуряване на устойчивост на инфраструктурата, по-специално на трансграничните участъци;
- vi) предлагане на алтернативни транспортни решения, включително при други видове транспорт, в случай на смущения в мрежата.

Член 5

Мрежа с ефективно използване на ресурсите и опазване на околната среда

1. Трансевропейската транспортна мрежа се планира, развива и експлоатира по ефективен от гледна точка на ресурсите начин, в съответствие с приложимите изисквания на Съюза и националните екологични изисквания, чрез:
 - а) развитие на нова инфраструктура, подобряване и поддръжка на съществуващата транспортна инфраструктура, по-специално чрез включване на поддръжка през целия жизнен цикъл на инфраструктурата във фазата на планиране на изграждането или подобряването на инфраструктурата и чрез поддържане на инфраструктурата в експлоатация;
 - б) оптимизиране на интеграцията и взаимносвързаността на инфраструктурата;
 - в) внедряване на инфраструктура за презареждане и зареждане с алтернативни горива;
 - г) внедряване на нови технологии и ИКТ системи за транспорта с цел запазване или подобряване на работата на инфраструктурата;
 - д) оптимизиране на използването на инфраструктурата, по-специално чрез ефективно управление на капацитета и движението;
 - е) вземане под внимание на възможните полезни взаимодействия с други мрежи, по-специално трансевропейските енергийни или телекомуникационни мрежи;
 - ж) развитие на екологосъобразна, гъвкава и устойчива на климатичните изменения инфраструктура, предназначена да сведе до минимум отрицателното въздействие върху здравето на гражданите, живеещи около мрежата, върху околната среда и върху влошаването на състоянието на екосистемите;

- з) подходящ анализ на устойчивостта на транспортната мрежа и нейната инфраструктура по отношение на променящия се климат, природните опасности и причинените от човека бедствия, както и умишлените смущения с оглед справяне с тези предизвикателства;
 - и) устойчивост на инфраструктурата, по-специално в трансграничните участъци, за да се гарантира бързо реагиране и възстановяване при смущения на движението.
2. При планирането и развитието на трансевропейската транспортна мрежа държавите членки могат да адаптират подробните направления на трасетата на участъците в границите, посочени в член 56, параграф 1, буква д), като вземат предвид специфичните обстоятелства в различните части на Съюза, като топографски характеристики на съответните региони и екологични съображения, като същевременно гарантират съответствие с настоящия регламент.
3. Екологичната оценка на плановете и проектите се извършва в съответствие с Директива 92/43/ЕЕС на Съвета⁴⁰, директиви 2000/60/ЕО⁴¹, 2001/42/ЕО⁴², 2002/49/ЕО⁴³, 2009/147/ЕО⁴⁴ и 2011/92 /ЕС на Европейския парламент и на Съвета⁴⁵. По отношение на проектите от общ интерес, за които все още не е извършена екологична оценка към датата на влизане в сила на настоящия регламент, тя следва да включва и оценка на съответствието с принципа за ненанасяне на значителни вреди.

Член 6

Постепенно развитие на трансевропейската транспортна мрежа

1. Трансевропейската транспортна мрежа ще се развива постепенно в три стъпки: завършване на основната мрежа до 31 декември 2030 г., на разширената основна мрежа до 31 декември 2040 г. и на широкообхватната мрежа до 31 декември 2050 г. Това се постига по-специално чрез прилагане на структура за тази мрежа със съгласуван и прозрачен методологичен подход, включваща широкообхватната мрежа, както и основната и разширената основна мрежа, с транспортни и градски възли като свързващи точки за движението на дълги разстояния и за регионалните и местните транспортни мрежи.

⁴⁰ Директива 92/43/ЕИО на Съвета от 21 май 1992 г. за опазване на естествените местообитания и на дивата флора и фауна (ОВ L 206, 22.7.1992 г., стр. 7).

⁴¹ Директива 2000/60/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2000 г. за установяване на рамка за действията на Общността в областта на политиката за водите (ОВ L 327, 22.12.2000 г., стр. 1).

⁴² Директива 2001/42/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 юни 2001 г. относно оценката на последиците на някои планове и програми върху околната среда (ОВ L 197, 21.7.2001 г., стр. 30).

⁴³ Директива 2002/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 25 юни 2002 г. относно оценката и управлението на шума в околната среда (ОВ L 189, 18.7.2002 г., стр. 12).

⁴⁴ Директива 2009/147/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 30 ноември 2009 г. относно опазването на дивите птици (ОВ L 20, 26.1.2010 г., стр. 7).

⁴⁵ Директива 2011/92/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 13 декември 2011 г. относно оценката на въздействието на някои публични и частни проекти върху околната среда (ОВ L 26, 28.1.2012 г., стр. 1).

2. Широкообхватната мрежа се състои от всички съществуващи и планирани транспортни инфраструктури на трансевропейската транспортна мрежа, както и от мерки за насърчаване на ефективно, социално и екологично устойчиво използване на тези инфраструктури.
3. Основната и разширената основна мрежа се състоят от онези части на трансевропейската транспортна мрежа, които ще бъдат развити приоритетно за постигането на целите за развитие на трансевропейската транспортна мрежа.

Член 7

Европейски транспортни коридори

Европейските транспортни коридори се състоят от тези части на трансевропейската транспортна мрежа, които са от най-голямо стратегическо значение за развитието на устойчиви и мултимодални потоци за товарен и пътнически транспорт в Европа и за развитието на оперативно съвместима висококачествена инфраструктура и оперативна ефективност.

Член 8

Проекти от общ интерес

1. Проектите от общ интерес допринасят за развитието на трансевропейската транспортна мрежа чрез изграждането на нова транспортна инфраструктура, чрез модернизацията на съществуващата транспортна инфраструктура или чрез мерки, насърчаващи ефикасното използване на ресурсите на мрежата.
2. Проектите от общ интерес:
 - а) допринасят за постигане на целите, попадащи в обхвата на най-малко две от четирите категории, посочени в член 4;
 - б) са икономически целесъобразни въз основа на социално-икономически анализ на разходите и ползите;
 - в) имат европейска добавена стойност.
3. Проектите от общ интерес обхващат цялостния цикъл на реализиране, включително проучванията за осъществимост и процедурите за издаване на разрешения, строителство, експлоатация и оценка.
4. Държавите членки вземат всички необходими мерки, за да гарантират, че проектите се осъществяват съгласно съответното право на Съюза и националното право, по-конкретно в съответствие с правните актове на Съюза в областта на околната среда, опазването на климата, безопасността, сигурността, конкуренцията, държавната помощ, обществените поръчки, общественото здравеопазване и достъпността, както и законодателството относно недискриминацията.
5. Комисията може да изиска от държавите членки чрез акт за изпълнение да създадат единен субект за изграждане и управление на трансгранични инфраструктурни проекти от общ интерес. Съответният европейски координатор има статут на наблюдател в управителния или надзорния съвет, или и в двата органа на този единен субект.

Член 9

Сътрудничество с трети държави

1. Съюзът може да си сътрудничи със съседни държави, за да свърже трансевропейската транспортна мрежа с техните инфраструктурни мрежи с оглед засилване на икономическия растеж и конкурентоспособността, и по-специално за:
 - а) насърчаване на разширяването на политиката за трансевропейска транспортна мрежа на територията на трети държави;
 - б) обезпечаване на връзката между трансевропейската транспортна мрежа и транспортните мрежи на трети държави на гранично-пропускателни пунктове, за да се гарантира безпрепятствено движение, гранични проверки, наблюдение на границите и други процедури за граничен контрол;
 - в) завършване на транспортната инфраструктура в трети държави, която е необходима за свързване на части от трансевропейската транспортна мрежа в Съюза;
 - г) насърчаване на оперативната съвместимост между трансевропейската транспортна мрежа и мрежите на трети държави;
 - д) улесняване на морския транспорт и насърчаване на маршрутите за морски транспорт на къси разстояния с трети държави;
 - е) улесняване на транспорта по вътрешните водни пътища с трети държави;
 - ж) улесняване на въздушните транспортни връзки с трети държави за стимулиране на ефикасен и устойчив икономически растеж и конкурентоспособност, включително разширяване на Единното европейско небе и подобряване на сътрудничеството в областта на управлението на въздушното движение;
 - з) свързване и прилагане на ИКТ системи за транспорта в тези страни.
2. В приложение IV са посочени примерни карти на трансевропейската транспортна мрежа, разширена до конкретни съседни държави, като се посочва, когато е приложимо, основната и широкообхватната мрежа съгласно критериите на настоящия регламент.

ГЛАВА II

ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

Член 10

Общи разпоредби относно основната мрежа, разширената основна мрежа и широкообхватната мрежа

1. Основната мрежа, разширената основна мрежа и широкообхватната мрежа:
 - а) са описани на картите в приложение I и в списъците в приложение II;

- б) се определят допълнително чрез описанието на инфраструктурните компоненти;
 - в) отговарят на изискванията за транспортната инфраструктура, посочени в настоящата глава и в глави III и IV;
 - г) представляват основата за определянето на проектите от общ интерес.
2. Основната мрежа и разширената основна мрежа се състоят от онези части на широкообхватната мрежа, които ще бъдат развити приоритетно за постигането на целите на политиката за трансевропейската транспортна мрежа. Препратките към „основната мрежа“ в Регламент (ЕС) 2021/1153 се тълкуват като включващи „разширената основна мрежа“, както е определена в настоящия регламент. Препратките към „основната мрежа“ в Регламент (ЕС) [...] [за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива] се тълкуват като препратки към „основната мрежа“, както е определена в настоящия регламент. Препратките към „широкообхватната мрежа“ в Регламент (ЕС) [...] [за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива] се тълкуват като препратки към „разширената основна мрежа“ и „широкообхватната мрежа“, както са определени в настоящия регламент.
3. Възлите на мрежата са посочени в приложение II и включват градски възли, летища, морски пристанища и пристанища по вътрешните водни пътища и железопътно-автомобилни терминали.
4. Държавите членки предприемат необходимите мерки за основната мрежа, разширената основна мрежа и широкообхватната мрежа, които трябва да бъдат разработени, за да бъдат спазени съответните разпоредби на настоящия регламент до датите, посочени в член 6, параграф 1, освен ако не е посочено друго в настоящия регламент.

Член 11

Общи разпоредби относно европейските транспортни коридори

1. Европейските транспортни коридори са описани в картите в приложение III.
2. Държавите членки предприемат необходимите мерки за разработването на европейските транспортни коридори, за да спазят разпоредбите на настоящия регламент, до 31 декември 2030 г. за инфраструктурата си, която е част от основната мрежа, освен ако не е посочено друго, и до 31 декември 2040 г. за инфраструктурата си, която е част от разширената основна мрежа, освен ако не е посочено друго.
3. Комисията е оправомощена да приема делегирани актове в съответствие с член 60 от настоящия регламент за изменение на направленията на европейските транспортни коридори в приложение III към настоящия регламент, с цел да се вземе предвид, по-специално, развитието на основните търговски потоци и транспорт или съществените промени в мрежата.

Член 12

Общи приоритети по отношение на основната, разширената основна и широкообхватната мрежа

1. При разработването на основната, разширената основна и широкообхватната мрежа се дава общ приоритет на мерките, необходими за:
 - а) увеличаване на дейностите по превоз на товари и пътници с по-устойчивите видове транспорт с оглед намаляване на емисиите на парникови газове от транспорта;
 - б) осигуряване на по-добра достъпност и свързаност за всички региони на Съюза, като се взема предвид териториалното и социалното сближаване, както и специфичният случай на най-отдалечените региони и други отдалечени, островни, периферни и планински региони, както и слабонаселените райони;
 - в) осигуряване на оптимална интеграция и оперативна съвместимост между видовете транспорт;
 - г) изграждане на липсващите връзки и отстраняване на участъците с недостатъчен капацитет, по-специално по трансграничните участъци;
 - д) разгръщане на необходимата инфраструктура, която осигурява безпроблемно движение на превозни средства с нулеви емисии;
 - е) насърчаване на ефективното и устойчиво използване на инфраструктурата и, при необходимост, увеличаване на капацитета;
 - ж) поддържане на функционирането на съществуващата инфраструктура и подобряване или поддържане на нейното качество по отношение на безопасността, сигурността, ефективността на транспортната система и транспортните операции, устойчивостта спрямо изменението на климата и бедствията, екологичните показатели и непрекъснатостта на транспортните потоци;
 - з) подобряване на качеството на услугите и социалните условия за транспортните работници, достъпността за всички потребители, включително за лица с увреждания или с намалена подвижност и други хора в уязвимо положение;
 - и) внедряване и разгръщане на ИКТ системи за транспорта.
2. С цел допълване на мерките, посочени в параграф 1, се обръща особено внимание на мерките, необходими за:
 - а) намаляване на емисиите от транспорта и повишаване на енергийната сигурност чрез насърчаване на използването на превозни средства и кораби с нулеви емисии и задвижвани с възобновяеми и нисковъглеродни горива чрез разгръщане на съответната инфраструктура за алтернативни горива;
 - б) смекчаване на излагането на градските зони на отрицателното въздействие на транзитния железопътен и автомобилен транспорт;
 - в) премахване на административните, техническите и оперативните пречки, по-специално пред оперативната съвместимост на трансевропейската транспортна мрежа;
 - г) оптимизиране на използването на инфраструктурата, по-специално чрез ефективно управление на капацитета, управление на движението и по-голяма оперативна ефективност.

Член 13

Общи приоритети по отношение на европейските транспортни коридори

При разработването на европейските транспортни коридори се дава общ приоритет на мерките, необходими за:

- а) развитието на високоефективна и напълно оперативно съвместима мрежа за железопътен товарен превоз в целия Съюз;
- б) развитието на високоефективна железопътна мрежа за пътнически превоз, напълно оперативно съвместима и с висока скорост, свързваща градските възли в целия Съюз;
- в) развитието на гладко функционираща инфраструктурна система за вътрешните водни пътища, авиацията и морския транспорт;
- г) развитието на безопасна и сигурна пътна мрежа, с достатъчна инфраструктура за алтернативни горива;
- д) разработването на подобрени мултимодални и оперативно съвместими транспортни решения;
- е) интермодалната интеграция на цялата логистична верига, която осигурява връзки по ефективен начин в транспортните и градските възли;
- ж) разгръщането на необходимата инфраструктура, която осигурява безпроблемно движение на превозни средства с нулеви емисии.

ГЛАВА III

СПЕЦИФИЧНИ РАЗПОРЕДБИ

РАЗДЕЛ I

Железопътна транспортна инфраструктура

Член 14

Инфраструктурни компоненти

1. Железопътната транспортна инфраструктура обхваща по-специално:
 - а) железопътните линии, включително:
 - i) коловози;
 - ii) железопътни стрелки;
 - iii) железопътни прелези;
 - iv) странични коловози;
 - v) тунели;
 - vi) мостове;

- vii) инфраструктура, чрез която се смекчава въздействието върху околната среда;
 - б) гари по линиите, посочени в приложение I, за прехвърляне на пътници в рамките на железопътния транспорт и от железопътен към други видове транспорт;
 - в) съоръжения за железопътни услуги, различни от пътническите гари, както са определени в член 3, параграф 11 от Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета⁴⁶, по-специално разпределителни гари, съоръжения за композиране на влакове, съоръжения за маневриране, странични коловози за гариране, съоръжения за поддръжка, други технически съоръжения като съоръжения за почистване и измиване, съоръжения за осигуряване на техническа помощ и съоръжения за зареждане на гориво; тя включва също съоръжения за автоматична промяна на междурелсието на железопътната линия;
 - г) железопътните маршрути за достъп и железопътните връзки от „последната миля“ с мултимодални товарни терминали, свързани чрез железопътен транспорт, включително в пристанища по вътрешните водни пътища и морски пристанища и летища, както и съоръжения за железопътни услуги;
 - д) сигнализация за контрол и управление по железопътната линия;
 - е) енергийна инфраструктура по железопътната линия;
 - ж) съответното оборудване;
 - з) ИКТ системи за транспорта.
2. Техническото оборудване, свързано с железопътните линии, може да включва системи за електрификация, оборудване за качването и слизането на пътниците и за товарене и разтоварване на товари на гарите и терминалите, както и новаторски технологии в етапа на тяхното внедряване.

Член 15

Изисквания към транспортната инфраструктура на широкообхватната мрежа

1. Държавите членки гарантират, че железопътната инфраструктура на широкообхватната мрежа:
- а) е в съответствие с Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета⁴⁷ и с мерките за нейното прилагане с цел постигане на оперативна съвместимост на широкообхватната мрежа;
 - б) отговаря на изискванията на техническите спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС), приети в съответствие с членове 4 и 5 от Директива (ЕС) 2016/797, съгласно процедурата, предвидена в член 7, параграф 1, букви б), в), г) и д) от посочената директива;

⁴⁶ Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 г. за създаване на единно европейско железопътно пространство (ОВ L 343, 14.12.2012 г., стр. 32).

⁴⁷ Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз (ОВ L 138, 26.5.2016 г., стр. 44).

- в) отговаря на изискванията, определени в Регламент (ЕС) [...] [за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива].
2. Държавите членки гарантират, че до 31 декември 2050 г. железопътната инфраструктура на широкообхватната мрежа, в т.ч. връзките, посочени в член 14, параграф 1, буква г):
- а) е напълно електрифицирана по отношение на железопътните линии и, доколкото е необходимо за експлоатацията на електрическите влакове — по отношение на страничните коловози;
 - б) осигурява номинално междурелсие за нови железопътни линии 1 435 mm освен когато новата линия представлява продължение на мрежа с различно междурелсие, която е различна и отделена от основните железопътни линии в Съюза;
 - в) дава възможност, без специално разрешение, за натоварване на колоос от най-малко 22,5 тона;
 - г) дава възможност, без специално разрешение, за експлоатацията на товарни влакове с дължина на влака най-малко 740 m (включително локомотива(ите)). Това изискване е изпълнено, ако са спазени поне следните условия:
 - i) на двуколовозните линии — най-малко 50 % от влаковите маршрути за товарни влакове и не по-малко от два влакови маршрута на час и посока могат да бъдат разпределени за товарни влакове с дължина най-малко 740 m;
 - ii) на едноколовозните линии — най-малко един влаков маршрут на два часа и посока може да се разпредели на товарни влакове с дължина най-малко 740 m;
 - д) осигурява стандарт от най-малко P400 в съответствие с точка 1.1.1.1.3.5 от таблица 1 в приложението към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/777 на Комисията⁴⁸, без допълнително изискване за специално разрешение за извършване на услуги.
3. Прилагат се следните освобождавания:
- а) изолираните мрежи са освободени от изискванията по параграф 2, букви а), в), г) и д);
 - б) по искане на държава членка, в надлежно обосновани случаи, чрез актове за изпълнение Комисията може да предостави други видове освобождаване от спазване на изискване по отношение на изискванията, посочени в параграф 2. Всяко искане за освобождаване от спазване на изискване се основава на социално-икономически анализ на разходите и ползите и оценка на въздействието върху оперативната съвместимост. Освобождаването от спазване на изискване трябва да отговаря на изискванията на Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на

⁴⁸ Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/777 на Комисията от 16 май 2019 г. относно общите спецификации на регистъра на железопътната инфраструктура и за отмяна на Решение за изпълнение 2014/880/ЕС (ОВ L 139I, 27.5.2019 г., стр. 312).

Съвета⁴⁹, да бъде координирано и съгласувано със съседната(ите) държава(и), когато е приложимо.

Член 16

Изисквания към транспортната инфраструктура на основната и разширената основна мрежа

1. Държавите членки гарантират, че железопътната инфраструктура на основната мрежа и разширената основна мрежа е в съответствие с член 15, параграф 1.
2. Държавите членки гарантират, че до 31 декември 2040 г. железопътната инфраструктура на разширената основна мрежа, включително връзките, посочени в член 14, параграф 1, буква г):
 - а) отговаря на изискванията, определени в член 15, параграф 2, букви а) — д), и на преобладаваща минимална експлоатационна скорост по линията от 100 km/h за товарни влакове по товарните линии на разширената основна мрежа;
 - б) отговаря на изискванията, определени в член 15, параграф 2, букви а) и б), за пътническите линии на разширената основна мрежа;
 - в) позволява преобладаваща минимална скорост по линията от 160 km/h за пътнически влакове по пътническите линии на разширената основна мрежа;

Когато изграждат или модернизират пътническа линия от разширената основна мрежа или нейни участъци, държавите членки извършват проучване, за да анализират осъществимостта и икономическата значимост на по-високите скорости, и изграждат или модернизират линията за движение с по-висока скорост, когато е доказана осъществимостта и икономическата значимост на такава скорост.
3. Държавите членки гарантират, че до 31 декември 2030 г. железопътната инфраструктура на основната мрежа, включително връзките, посочени в член 14, параграф 1, буква г):
 - а) отговаря на изискванията, определени в член 15, параграф 2, букви а) — д), и на преобладаваща минимална експлоатационна скорост по линията от 100 km/h за товарни влакове по товарните линии на основната мрежа;
 - б) отговаря на изискванията, определени в член 15, параграф 2, букви а) и б), за пътническите линии на основната мрежа.
4. Държавите членки гарантират, че до 31 декември 2040 г. железопътната инфраструктура на основната мрежа, включително връзките, посочени в член 14, параграф 1, буква г):
 - а) отговаря на изискването, определено в член 15, параграф 2, буква д), за товарните линии на основната мрежа;

⁴⁹ Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз (ОВ L 138, 26.5.2016 г., стр. 44).

- б) отговаря на изискването, определено в параграф 2, буква в), за пътническите линии на основната мрежа.
5. Прилагат се следните освобождавания:
- а) изолираните мрежи са освободени от изискванията по параграфи 2, 3 и 4;
- б) по искане на държава членка, в надлежно обосновани случаи, чрез актове за изпълнение Комисията може да предостави други видове освобождаване от спазване на изискване по отношение на изискванията, посочени в параграфи 2—4. Всяко освобождаване от спазване на изискване се основава на социално-икономически анализ на разходите и ползите и оценка на въздействието върху оперативната съвместимост. Освобождаването от спазване на изискване трябва да отговаря на изискванията на Директива (ЕС) 2016/797, да бъде координирано и съгласувано със съседната(ите) държава(и), когато е приложимо.

Член 17

Европейска система за управление на железопътното движение

1. Държавите членки гарантират, че до 31 декември 2040 г. в железопътната инфраструктура на разширената основна мрежа и широкообхватната мрежа, включително връзките, посочени в член 14, параграф 1, буква г):
- а) е внедрена ERTMS;
- б) системите от клас В са изведени от експлоатация.
2. Държавите членки гарантират, че до 31 декември 2030 г. железопътната инфраструктура на основната мрежа, включително връзките, посочени в член 14, параграф 1, буква г), отговарят на изискванията, определени в параграф 1, буква а).
3. Държавите членки гарантират, че до 31 декември 2040 г. железопътната инфраструктура на основната мрежа, включително връзките, посочени в член 14, параграф 1, буква г), отговарят на изискванията, определени в параграф 1, буква б).
4. Държавите членки гарантират, че до 31 декември 2050 г. железопътната инфраструктура на основната мрежа, разширената основна мрежа и широкообхватната мрежа, включително връзките, посочени в член 14, параграф 1, буква г), са оборудвани с основана на радиосистема ERTMS.
5. Държавите членки гарантират, че от 31 декември 2025 г., в случай на строителство на нова линия или модернизиране на системата за сигнализация, железопътната инфраструктура на основната мрежа, разширената основна мрежа и широкообхватната мрежа, включително връзките, посочени в член 14, параграф 1, буква г), са оборудвани с основана на радиосистема ERTMS.
6. По искане на държава членка, в надлежно обосновани случаи, чрез актове за изпълнение Комисията може да предостави освобождаване от спазване на изискване по отношение на изискванията, посочени в параграфи 1—5. Всяко искане за освобождаване от спазване на изискване се основава на социално-икономически анализ на разходите и ползите и оценка на въздействието върху оперативната съвместимост. Освобождаването от спазване на изискване трябва да отговаря на изискванията на Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския

парламент и на Съвета⁵⁰, да бъде координирано и съгласувано със съседната(ите) държава(и), когато е приложимо.

Член 18

Оперативни изисквания по отношение на европейските транспортни коридори

1. Държавите членки гарантират, че до 31 декември 2030 г. качеството на услугите, предоставяни от управителите на инфраструктура на железопътните предприятия, техническите и оперативните изисквания за използване на инфраструктурата и процедурите, свързани с граничния контрол, не възпрепятстват оперативната ефективност на услугите за железопътен товарен превоз по линиите за железопътен товарен превоз на европейските транспортни коридори при постигането на следните целеви стойности:
 - а) за всеки вътрешен трансграничен участък на Съюза времето за престой на всички товарни влакове, пресичащи границата, не надвишава средно 15 минути. Времето за престой на влака в трансграничен участък означава общото допълнително време за преминаване, което може да се дължи на съществуването на граничния пункт, независимо от причини като полицейски граничен контрол и процедури или съображения от инфраструктурно, оперативно, техническо и административно естество, без да се отчита времето, което не се дължи на граничния пункт, като оперативни процедури, извършвани в съоръжения, разположени в близост до граничния пункт, които обаче не са тясно свързани с него;
 - б) най-малко 90 % от товарните влакове, пресичащи поне една граница на европейски транспортен коридор, пристигат на местоназначението си или до външната граница на Съюза, ако местоназначението им е извън Съюза, в определеното им време по график или със закъснение от по-малко от 30 минути.
2. Държавите членки променят, по целесъобразност, договорните споразумения, посочени в член 30 от Директива 2012/34/ЕС, и предприемат подходящи мерки в съответствие с Регламент (ЕС) № 913/2010, за да постигнат целевите стойности, определени в първи параграф, букви а) и б).

Член 19

Допълнителни приоритети за развитието на железопътната инфраструктура

При насърчаването на проекти от общ интерес, свързани с железопътната инфраструктура, и в допълнение към общите приоритети, посочени в членове 12 и 13, приоритет има следното:

- а) смекчаването на въздействието на шума и вибрациите, предизвикани от железопътния транспорт, по-специално чрез мерки за подвижния състав и инфраструктурата, включително шумозащитни екрани;

⁵⁰

Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз (ОВ L 138, 26.5.2016 г., стр. 44).

- б) подобряването на безопасността на железопътните прелези;
- в) където е приложимо, свързването на железопътната транспортна инфраструктура с пристанищната инфраструктура на вътрешните водни пътища;
- г) след извършване на социално-икономически анализ на разходите и ползите, разработването на инфраструктура за дължина на влаковете над 740 m и до 1 500 m и 25,0 t натоварване на колоос при изграждането и модернизацията на железопътни линии, подходящи за товарен превоз;
- д) разработването и внедряването на новаторски технологии за железопътния транспорт, като се използва по-специално дейността на съвместното предприятие „Shift2Rail“ и съвместното предприятие „Европейски железопътен транспорт“, по-специално автоматичната експлоатация на влаковете, усъвършенстваното управление на движението и цифровата свързаност за пътници чрез ERTMS и цифровото автоматично скачване, както и свързаността чрез 5G;
- е) при изграждане или обновяване на железопътната инфраструктура, обезпечаването на непрекъснатост и достъпност на пешеходни и велосипедни алеи с цел насърчаване на активните видове транспорт;
- ж) разработването на новаторски технологии за алтернативни горива за железниците, като водород за участъци, които са освободени от изискването за електрификация.

РАЗДЕЛ 2

ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА ПО ВЪТРЕШНИТЕ ВОДНИ ПЪТИЩА

Член 20

Инфраструктурни компоненти

1. Инфраструктурата на вътрешните водни пътища обхваща по-специално:
 - а) реки;
 - б) канали;
 - в) езера;
 - г) съответната инфраструктура като шлюзове, подемни съоръжения, мостове, водохранилища и свързаните с тях мерки за предотвратяване и смекчаване на въздействието на наводнения и засушавания, които могат да окажат положително въздействие върху корабоплаването по вътрешните водни пътища;
 - д) водни пътища за достъп и връзки от „последната миля“ с мултимодални товарни терминали, свързани с вътрешни водни пътища, по-специално в пристанища по вътрешните водни пътища и морски пристанища;
 - е) места за акостиране и почивка;

- ж) пристанища по вътрешните водни пътища, включително основна пристанищна инфраструктура под формата на вътрешни басейни, кейови стени, котвени стоянки, кейове, докове, диги, насипи, пресушаване на земя от морето, както и инфраструктурата, необходима за транспортни операции в пристанищната зона и извън нея;
 - з) съответното оборудване;
 - и) ИКТ системи за транспорта, включително речни информационни услуги (RIS);
 - й) връзки на пристанищата по вътрешните водни пътища с останалите видове транспорт в трансевропейската транспортна мрежа;
 - к) инфраструктура, свързана със съоръжения за алтернативни горива, определена в Регламент (ЕС) [...] [за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива];
 - л) инфраструктура, необходима за операции с нулеви отпадъци и мерки за кръгова икономика.
2. Оборудването, свързано с инфраструктурата на вътрешните водни пътища, може да включва оборудване за товарене и разтоварване на товари и съхранение на стоки в пристанищата по вътрешните водни пътища. Свързаното оборудване може да включва по-специално задвижващи и операционни системи, които намаляват замърсяването, като замърсяването на водата и въздуха, енергопотреблението и въглеродната интензивност. То може да включва и приемни съоръжения за отпадъци, брегови съоръжения за електроснабдяване и друга инфраструктура за алтернативни горива за доставка и генериране и съоръжения за събиране на използвани масла, както и съоръжения за разбиване на лед, хидроложки изследвания, както и за драгажни работи по фарватера, пристанището и на подходите към него, за да се осигури корабоплаване през цялата година.
3. Пристанище по вътрешните водни пътища е част от широкообхватната мрежа, когато отговаря на следните условия:
- а) има над 500 000 тона годишен обем на претоварените товари. Общият годишен обем на претоварените товари се основава на най-актуалната тригодишна средна стойност, базирана на статистически данни, публикувани от Евростат;
 - б) намира се в мрежата на вътрешните водни пътища на трансевропейската транспортна мрежа.

Член 21

Изисквания към транспортната инфраструктура на широкообхватната мрежа

1. Държавите членки гарантират, че пристанищата по вътрешните водни пътища от широкообхватната мрежа до 31 декември 2050 г.:
- а) ще бъдат свързани с пътната или железопътната инфраструктура;
 - б) предлагат поне един мултимодален товарен терминал, отворен за всички оператори и потребители по недискриминационен начин, и които прилагат прозрачни и недискриминационни такси;

- в) са оборудвани със съоръжения за подобряване на екологичните показатели на корабите в пристанищата, включително приемните съоръжения, съоръжения за обезгазяване, мерки за намаляване на шума, мерки за намаляване на замърсяването на въздуха и водата.
2. Държавите членки гарантират, че в пристанищата по вътрешните водни пътища е разгърната инфраструктура за алтернативни горива в съответствие с изискванията на Регламент (ЕС) [...] [за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива].

Член 22

Изисквания към транспортната инфраструктура на основната мрежа

1. Държавите членки гарантират, че пристанищата по вътрешните водни пътища от основната мрежа отговарят на изискванията, определени в член 21, параграф 1, букви а) и б), до 31 декември 2030 г., както и тези в член 21, параграф 1, буква в) — до 31 декември 2040 г.
2. Държавите членки гарантират, че мрежата на вътрешните водни пътища, включително връзките, посочени в член 20, параграф 1, буква д), се поддържа, за да се обезпечи ефикасно, надеждно и безопасно корабоплаване за потребителите, като се гарантира изпълнението на минималните изисквания за водните пътища и нивата на обслужване и като не се допуска влошаване на изпълнението на тези минимални изисквания или на някой от определените основни критерии (добрите условия за корабоплаване).
3. По-специално държавите членки следва да осигурят следното:
- а) реките, каналите, езерата, пристанищата по вътрешните водни пътища и маршрутите за достъп до тях имат дълбочина на плавателния канал от най-малко 2,5 m и минимална височина под неотваряеми мостове от най-малко 5,25 m при определени референтни водни нива, които се превишават в определен средностатистически брой дни в годината.
- Референтните водни нива се установяват въз основа на броя дни в годината, в които действителното водно ниво е надвишило определеното референтно водно ниво. Комисията приема актове за изпълнение, в които се определят референтните водни нива, посочени в предходната алинея, за всеки речен басейн. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 59, параграф 3.
- При определяне на референтните водни нива Комисията взема предвид изискванията, определени в международни конвенции и в споразумения, сключени между държавите членки.
- б) Държавите членки публикуват на уебсайт, който е достъпен за обществеността, броя дни в годината, както е посочен в буква а), през които действителното водно ниво надвишава или не достига определеното референтно водно ниво за дълбочината на навигационния канал, както и средния период на чакане при всеки шлюз;
 - в) операторите на шлюзове гарантират, че шлюзовете се управляват и поддържат по такъв начин, че времето за чакане да е сведено до минимум;

- г) реките, каналите и езерата са оборудвани с RIS за всички услуги съгласно Директива 2005/44/ЕО⁵¹, така че да се предоставя информация в реално време на потребителите зад граница.
4. По искане на държава членка, в надлежно обосновани случаи, чрез актове за изпълнение Комисията може да предостави освобождаване от спазване на минималните изисквания, посочени в параграф 3), буква а). Всяко искане за освобождаване от спазване на изискване се основава на социално-икономически анализ на разходите и ползите, оценка на специфични географски или значителни физически ограничения и/или на потенциални отрицателни въздействия върху околната среда и биологичното разнообразие.
- Влошаването на изпълнението на минималните изисквания в резултат на пряко човешко действие или липса на старание при поддръжката на мрежата по вътрешните водни пътища, не се счита за случай, при който се оправдава предоставянето на освобождаване от спазване на изискване.
- На държавите членки може да бъде предоставено освобождаване от спазване на изискване в случай на непреодолима сила. Държавите членки възстановяват условията за корабоплаване до предишното състояние веднага щом има възможност за това.
- Всяко искане за освобождаване от спазване на изискване се координира и съгласува със съседната(ите) държава(и) членка(и), когато е приложимо.
5. Комисията приема актове за изпълнение за всеки речен басейн, с които се определят изисквания, допълващи минималните изисквания, установени в съответствие с параграф 3), буква а), втора алинея. Тези изисквания могат да бъдат свързани по-специално с:
- а) допълнителни параметри за водните пътища, специфични за свободно течащи реки;
 - б) спецификации за инфраструктурата по вътрешните водни пътища;
 - в) спецификации за инфраструктурата на пристанищата по вътрешните водни пътища;
 - г) подходящи места за акостиране и услуги за търговски потребители;
 - д) разгръщане на алтернативна енергийна инфраструктура за осигуряване на достъп до алтернативни горива по целия коридор;
 - е) изисквания за цифрови приложения на мрежата и процеси за автоматизация;
 - ж) устойчивост на инфраструктурата към изменението на климата, природни опасности и причинени от човека бедствия или умишлени смущения;
 - з) въвеждане и популяризиране на нови технологии и иновации за енергийни горива и задвижващи системи с нулеви емисии на въглерод.

⁵¹ Директива 2005/44/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 7 септември 2005 г. относно хармонизираните речни информационни услуги (RIS) относно вътрешните водни пътища на Общността (ОВ L 255, 30.9.2005 г., стр. 152).

Актовете за изпълнение, посочени в първа алинея, се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 59, параграф 3.

6. Комисията гарантира съгласуван подход относно прилагането на добри условия за корабоплаване в Съюза и може да приеме насоки за това. Когато установява минимални изисквания за параграфи д) и е), Комисията се уверява, че оперативната съвместимост между речните басейни не е нарушена.

Член 23

Допълнителни приоритети за развитие на инфраструктурата по вътрешните водни пътища

При насърчаването на проекти от общ интерес, свързани с инфраструктурата по вътрешните водни пътища, и в допълнение към общите приоритети, посочени в членове 12 и 13, приоритет има следното:

- а) където е приложимо, постигане на по-високи стандарти за модернизиране на съществуващи водни пътища и за създаване на нови водни пътища с цел да се задоволи търсенето на пазара;
- б) мерки за предотвратяване и смекчаване на въздействието на наводнения и суши;
- в) насърчаване на устойчив, безопасен и сигурен транспорт по вътрешните водни пътища, включително в рамките на градските възли;
- г) модернизиране и разширяване на капацитета на необходимата инфраструктура за операции по превоз в пристанищната зона и извън нея;
- д) насърчаване и разработване на мерки за подобряване на екологичните показатели на транспорта и транспортната инфраструктура по вътрешните водни пътища, включително кораби с нулеви и ниски емисии и мерки за смекчаване на въздействията върху водните обекти и зависимото от водата биологично разнообразие, в съответствие с приложимите изисквания съгласно правото на Съюза или съответните международни споразумения.

РАЗДЕЛ 3

ИНФРАСТРУКТУРА ЗА МОРСКИ ТРАНСПОРТ И ЕВРОПЕЙСКОТО МОРСКО ПРОСТРАНСТВО

Член 24

Инфраструктурни компоненти

1. Европейското морско пространство свързва и интегрира морските компоненти, описани в параграф 2, със сухопътната мрежа чрез създаване или надграждане на маршрути за морски транспорт на къси разстояния между две или повече морски пристанища на територията на Съюза или между едно или повече пристанища на територията на Съюза и пристанище на територията на съседна

трета държава, която има брегова линия със затворените морски басейни, граничещи с водите на Съюза, и чрез развитието на морските пристанища на територията на Съюза и връзките им с хинтерланда за осигуряване на ефективна, жизнеспособна и устойчива интеграция с други видове транспорт.

2. Европейското морско пространство се състои от:

- а) инфраструктурата за морски транспорт в рамките на пристанищната зона на основната и широкообхватната мрежа;
- б) действия с по-големи ползи, които не са свързани с конкретни пристанища и които са от полза за европейското морско пространство и морския сектор като цяло, като подкрепа за дейности по осигуряване на корабоплаване през цялата година (ледоразбиване), ИКТ системи за транспорта и хидрографски проучвания.

3. Инфраструктурата за морски транспорт, посочена в параграф 2, буква а), включва по-специално:

- а) морски пристанища, включително инфраструктурата, необходима за транспортни операции в пристанищната зона;
- б) основна пристанищна инфраструктура като вътрешни басейни, кейови стени, котвени стоянки, кейове, докове, диги, насипи и пресушаване на земя от морето;
- в) морски канали;
- г) навигационни съоръжения;
- д) подходи към пристанища, фарватери и шлюзове;
- е) вълноломи;
- ж) връзки на пристанищата с трансевропейската транспортна мрежа на другите видове транспорт;
- з) ИКТ системи за транспорта, включително единната европейска среда за морско информационно обслужване (EMSWе) и речните информационни услуги (VTMIS);
- и) инфраструктура, свързана със съоръжения за алтернативни горива, определена в Регламент (ЕС) [...] [за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива];
- й) свързаното оборудване, което може да включва по-специално оборудване за управление на движението и товарите, за намаляване на отрицателното въздействие върху околната среда, за подобряване на енергийната ефективност, за намаляване на шума и за използване на алтернативни горива, както и оборудване, което да осигурява корабоплаване през цялата година, включително за ледоразбиване, за хидроложки проучвания, и за капитално драгиране и опазване на пристанището и на подходите към него;
- к) инфраструктура, необходима за операции с нулеви отпадъци и мерки за кръгова икономика.

4. Морско пристанище е част от широкообхватната мрежа, когато отговаря най-малко на едно от следните условия:

- а) общият му годишен обем на пътничекотока надхвърля 0,1 % от общия годишен обем на пътничекотока на всички морски пристанища на територията на Съюза. Референтната стойност за този общ обем е най-актуалната налична тригодишна средна стойност, базирана на статистически данни, публикувани от Евростат;
- б) общият му годишен обем на товарите за обработка както на насипни, така и на пакетирани товари — надхвърля 0,1 % от съответния общ годишен обем на товара, обработен във всички морски пристанища на територията на Съюза. Референтната стойност за този общ обем е най-актуалната налична тригодишна средна стойност, базирана на статистически данни, публикувани от Евростат;
- в) намира се на остров и осигурява единствената точка за достъп до регион по NUTS 3 в широкообхватната мрежа;
- г) намира се в най-отдалечен регион или периферна зона, извън радиус от 200 km от най-близката друга точка от широкообхватната мрежа.

Член 25

Изисквания към транспортната инфраструктура на широкообхватната мрежа

1. Държавите членки гарантират, че:
 - а) инфраструктурата за алтернативни горива е разположена в морските пристанища от широкообхватната мрежа в пълно съответствие с изискванията на Регламент (ЕС) [...] [за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива];
 - б) морските пристанища от широкообхватната мрежа са оборудвани с необходимата инфраструктура за подобряване на екологичните характеристики на корабите в пристанищата, наред с другото, приемни съоръжения за предаване на отпадъци от кораби в съответствие с Директива (ЕС) 2019/883 на Европейския парламент и на Съвета⁵²;
 - в) VTMISS и SafeSeaNet са внедрени в съответствие с Директива 2002/59/ЕО;
 - г) единната национална среда за морско информационно обслужване се реализира в съответствие с Регламент (ЕС) 2019/1239.
2. Държавите членки гарантират, че до 31 декември 2050 г.:
 - а) морските пристанища от широкообхватната мрежа ще бъдат свързани с железопътната и пътната инфраструктура и, където е възможно, с вътрешните водни пътища, освен когато специфични географски или значителни физически ограничения възпрепятстват такава връзка;
 - б) всяко морско пристанище от широкообхватната мрежа, което обслужва превоз на товари, предлага най-малко един мултимодален товарен терминал, отворен за всички оператори и потребители по

⁵² Директива (ЕС) 2019/883 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2019 г. относно пристанищните приемни съоръжения за предаване на отпадъци от кораби, за изменение на Директива 2010/65/ЕС и за отмяна на Директива 2000/59/ЕО (ОВ L 151, 7.6.2019 г., стр. 116).

недискриминационен начин, и което прилага прозрачни и недискриминационни такси;

- в) морските канали, фарватерите на пристанищата и устията свързват две морета или предоставят достъп от морето до морски пристанища и съответстват най-малко на вътрешни водни пътища, които отговарят на изискванията на член 22;
 - г) морските пристанища от широкообхватната мрежа, свързани с вътрешните водни пътища, разполагат със специален капацитет за обработка на кораби, плаващи по вътрешните водни пътища.
3. По искане на държава членка, в надлежно обосновани случаи, чрез актове за изпълнение Комисията може да предостави освобождаване от спазването на минималните изисквания, посочени в параграф 2). Всяко искане за освобождаване от спазване на изискване се основава на социално-икономически анализ на разходите и ползите, оценка на специфични географски или значителни физически ограничения и/или на потенциални отрицателни въздействия върху околната среда и биологичното разнообразие.

Член 26

Изисквания към транспортната инфраструктура на основната мрежа

- 1. Държавите членки гарантират, че инфраструктурата за морски транспорт на основната мрежа е в съответствие с член 25, параграф 1.
- 2. Държавите членки гарантират, че до 31 декември 2030 г. инфраструктурата за морски транспорт на основната мрежа отговаря на изискванията, посочени в член 25, параграф 2.
- 3. По искане на държава членка, в надлежно обосновани случаи, чрез актове за изпълнение Комисията може да предостави освобождаване от спазването на минималните изисквания, посочени в параграф 2. Всяко искане за освобождаване от спазване на изискване се основава на социално-икономически анализ на разходите и ползите, оценка на специфични географски или значителни физически ограничения и/или на потенциални отрицателни въздействия върху околната среда и биологичното разнообразие.

Член 27

Допълнителни приоритети за развитието на морската инфраструктура

При насърчаването на проекти от общ интерес, свързани с морската инфраструктура, и в допълнение към приоритетите, посочени в членове 12 и 13, приоритет има следното:

- а) подобряване на достъпа по море, като вълноломи, морски канали, фарватери, шлюзове, капитално драгиране и навигационни съоръжения;
- б) изграждане или модернизиране на основна пристанищна инфраструктура като вътрешни басейни, кейови стени, котвени стоянки, кейове, докове, диги, насипи и пресушаване на земя от морето;

- в) подобряване на процесите на цифровизация и автоматизация, по-специално с оглед на повишена безопасност, сигурност и устойчивост;
- г) въвеждане и популяризиране на нови технологии и иновации за енергийни горива и задвижващи системи с нулеви и ниски емисии на въглерод;
- д) подобряване на устойчивостта на логистичните вериги и международната морска търговия, включително във връзка с адаптирането към изменението на климата;
- е) мерки за намаляване на шума и за енергийна ефективност;
- ж) насърчаване на кораби с нулеви и ниски емисии, обслужващи и експлоатиращи морски връзки на къси разстояния, и разработване на мерки за подобряване на екологичните показатели на морския транспорт за оптимизиране на посещенията на пристанища или веригата на доставките в съответствие с приложимите изисквания съгласно правото на Съюза или съответните международни споразумения.

РАЗДЕЛ 4

ПЪТНА ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Член 28

Инфраструктурни компоненти

1. Пътната транспортна инфраструктура обхваща по-специално:
 - а) пътища, в това число:
 - i) мостове;
 - ii) тунели;
 - iii) кръстовища;
 - iv) железопътни кръстовища;
 - v) пътни възли;
 - vi) твърди банкети;
 - vii) зони за паркиране и почивка, включително безопасни и сигурни зони за паркиране за превозни средства с търговско предназначение;
 - viii) системи за претегляне в движение;
 - ix) инфраструктура, свързана със съоръжения за алтернативни горива, които са в пълно съответствие с изискванията на Регламент (ЕС) [...] [за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива];
 - x) инфраструктура, чрез която се смекчава въздействието върху околната среда;
 - б) съответното оборудване;

- в) ИКТ системи за транспорта;
 - г) маршрути за достъп и връзка от „последната миля“ с мултимодални товарни терминали;
 - д) връзки на товарните терминали и логистичните платформи с останалите видове транспорт в трансевропейската транспортна мрежа;
 - е) автогари.
2. Пътищата, посочени в параграф 1, буква а), са пътища, които играят важна роля в пътническия и товарния транспорт на далечни разстояния, интегрират основните градски и икономически центрове и осигуряват взаимносвързаност с други видове транспорт.
3. Оборудването, свързано с пътищата, може да включва по-специално оборудване за управление на движението, за информация и пътна навигация, за налагане на такси за изминато разстояние или за ползване на пътя, за безопасност, за ограничаване на отрицателните последици за околната среда, за презареждане с гориво, а на превозните средства с алтернативно задвижване — със съответната електроенергия, и за безопасни и сигурни зони за паркиране на превозни средства с търговско предназначение.

Член 29

Изисквания към транспортната инфраструктура на широкообхватната мрежа

1. Държавите членки гарантират, че:
- а) безопасността на пътната транспортна инфраструктура се гарантира, контролира и, при необходимост, се подобрява в съответствие с Директива 2008/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета⁵³;
 - б) пътищата са проектирани, изградени или модернизирани и поддържани при най-високо ниво на безопасност на движението, по-специално чрез внедряване на най-новите технологии;
 - в) пътищата са проектирани, изградени или модернизирани и поддържани при най-високо ниво на опазване на околната среда, включително, според случая, с пътни настилки с ниски нива на излъчван шум и събиране, пречистване и изпускане на водния отток;
 - г) пътните тунели с дължина над 500 m да са в съответствие с Директива 2004/54/ЕО на Европейския парламент и на Съвета⁵⁴;
 - д) когато е приложимо, оперативната съвместимост на системите за електронно събиране на такси се осигурява в съответствие с Директива (ЕС) 2019/520 на Европейския парламент и на Съвета⁵⁵ и с Регламент за

⁵³ Директива 2008/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 ноември 2008 г. относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури (ОВ L 319, 29.11.2008 г., стр. 59).

⁵⁴ Директива 2004/54/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. относно минималните изисквания за безопасност за тунелите на трансевропейската пътна мрежа (ОВ L 167, 30.4.2004 г., стр. 39).

⁵⁵ Директива (ЕС) 2019/520 на Европейския парламент и на Съвета от 19 март 2019 г. за оперативната съвместимост на електронни системи за пътно таксуване и за улесняване на трансграничния обмен на информация за неплащане на пътни такси в Съюза (ОВ L 91, 29.3.2019 г., стр. 45).

прилагане C/2019/9080 на Комисията⁵⁶ и Делегиран регламент C/2019/8369 на Комисията⁵⁷;

- е) когато е приложимо, такси за изминато разстояние или такси за правото на ползване се начисляват в съответствие с Директива 1999/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета⁵⁸;
- ж) всяка интелигентна транспортна система в пътната транспортна инфраструктура е в съответствие с Директива (ЕС) [...] относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи и се разполага по начин, съвместим с делегираните актове, приети съгласно тази директива⁵⁹;
- з) инфраструктурата за алтернативни горива се разполага по пътната мрежа в пълно съответствие с изискванията на Регламент (ЕС) [...] [за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива].

2. Държавите членки гарантират, че до 31 декември 2050 г. пътната инфраструктура на широкообхватната мрежа отговаря на следните изисквания:

- а) пътят е специално проектиран, изграден или модернизиран за движение на автомобили и:
 - i) е снабден, с изключение на специални места или на временни решения, с отделни пътни платна за двете посоки на движение, отделени едно от друго или чрез разделителна ивица, която не е предназначена за движение, или, по изключение, чрез други средства;
 - ii) не се пресича на едно ниво нито с друг път, нито с железопътна или трамвайна линия, нито с велосипедна алея или пешеходна алея; както и
 - iii) не обслужва граничеши с него имоти.
- б) зони за почивка са налични на максимално разстояние от 60 км една от друга, като осигуряват достатъчно място за паркиране, оборудване за безопасност и сигурност и подходящи съоръжения, включително санитарни помещения, които отговарят на нуждите на разнообразна работна сила;

⁵⁶ Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/204 на Комисията от 28 ноември 2019 г. относно подробните задължения на доставчиците на Европейската услуга за електронно пътно таксуване, минималното съдържание на заявлението за област на Европейската услуга за електронно пътно таксуване, електронните интерфейси, изискванията за съставните елементи на оперативната съвместимост и за отмяна на Решение 2009/750/ЕО (ОВ L 43, 17.2.2020 г., стр. 49).

⁵⁷ Делегиран регламент (ЕС) 2020/203 на Комисията от 28 ноември 2019 г. за класифицирането на превозните средства, задълженията на ползвателите на европейската услуга за електронно пътно таксуване, изискванията за съставните елементи на оперативната съвместимост и минималните критерии за допустимост на нотифицираните органи (ОВ L 43, 17.2.2020 г., стр. 41).

⁵⁸ Директива 1999/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 1999 г. относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури (ОВ L 187, 20.7.1999 г., стр. 42).

⁵⁹ Директива 2021/... за преразглеждане на Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2010 г. относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт] (ОВ L [...]).

- в) безопасни и сигурни зони за паркиране са налични на максимално разстояние от 100 km една от друга, които осигуряват достатъчно място за паркиране на превозни средства с търговско предназначение и които отговарят на изискванията, посочени в член 8, параграф 1, буква а) от Регламент (ЕС) 2020/1054⁶⁰;
 - г) системите за претегляне в движение са инсталирани на максимално разстояние от 300 km една от друга. Чрез системите за претегляне в движение е възможно идентифицирането на превозни средства и комбинации от превозни средства, които е вероятно да са надвишили максималното разрешено тегло, определено в Директива 96/53/ЕО.
3. Държавите членки гарантират разполагането или използването на средствата за откриване на събития или условия, свързани с безопасността, и събирането на съответните данни за пътното движение с цел предоставяне на обща минимална информация за движението, свързана с безопасността, до 31 декември 2030 г., както е определено в Делегиран регламент 886/2013 на Комисията⁶¹.
4. По искане на държава членка, в надлежно обосновани случаи, чрез актове за изпълнение Комисията може да предостави освобождаване от спазването на изискването, посочено в параграф 2, буква а), по-специално когато гъстотата на движението не надвишава 10 000 превозни средства на ден в двете посоки или когато са налице специфични географски или значителни физически ограничения, ако е осигурено подходящо ниво на безопасност. Всяко искане за освобождаване от спазване на изискване се основава на социално-икономически анализ на разходите и ползите, оценка на специфични географски или значителни физически ограничения и/или на потенциални отрицателни въздействия на инвестициите върху околната среда и биологичното разнообразие.

Член 30

Изисквания към транспортната инфраструктура на основната и разширената основна мрежа

1. Държавите членки гарантират, че пътната инфраструктура на основната мрежа и разширената основна мрежа са в съответствие с член 29, параграф 1.
2. Държавите членки гарантират, че до 31 декември 2040 г. пътната инфраструктура на основната мрежа и разширената основна мрежа отговаря на изискванията, посочени в член 29, параграф 2, букви а), в) и г).

⁶⁰ Регламент (ЕС) 2020/1054 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2020 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 по отношение на минималните изисквания за максималното дневно и седмично време на управление, минималните прекъсвания и дневните и седмичните почивки, и на Регламент (ЕС) № 165/2014 по отношение на установяването на местоположението чрез тахографи (ОВ L 249, 31.7.2020 г., стр. 1).

⁶¹ Делегиран регламент (ЕС) № 886/2013 на Комисията от 15 май 2013 г. за допълване на Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета по отношение на данните и процедурите за предоставяне, когато това е възможно, на безплатна за потребителите обща минимална информация за движението, свързана с безопасността (ОВ L 247, 18.9.2013 г., стр. 6).

3. Държавите членки гарантират, че до 31 декември 2030 г. пътната инфраструктура на основната мрежа и разширената основна мрежа отговаря на изискванията, посочени в член 29, параграф 2, буква б).
4. Държавите членки гарантират, че до 31 декември 2025 г. пътната инфраструктура на основната мрежа отговаря на изискванията, посочени в член 29, параграф 3.
5. По искане на държава членка, в надлежно обосновани случаи, чрез актове за изпълнение Комисията може да предостави освобождаване от спазването на изискването, посочено в член 29, параграф 2, буква а), по-специално когато гъстотата на движението не надвишава 10 000 превозни средства на ден в двете посоки или когато са налице специфични географски или значителни физически ограничения, ако е осигурено подходящо ниво на безопасност. Всяко искане за освобождаване от спазване на изискване се основава на социално-икономически анализ на разходите и ползите, оценка на специфични географски или значителни физически ограничения и/или на потенциални отрицателни въздействия на инвестициите върху околната среда и биологичното разнообразие.

Член 31

Допълнителни приоритети за развитието на пътната инфраструктура

При насърчаването на проекти от общ интерес, свързани с пътната инфраструктура, и в допълнение към общите приоритети, посочени в членове 12 и 13, приоритет има следното:

- а) подобряване и насърчаване на пътната безопасност, като се вземат предвид потребностите на уязвимите потребители и потребителите на пътища в цялото им разнообразие, по-специално лицата с намалена подвижност;
- б) смекчаване на задръстванията по съществуващите пътища, по-специално чрез интелигентно управление на движението, включително динамични такси при задръствания или такси за изминато разстояние, които се различават в зависимост от времето на деня, седмицата или сезона;
- в) въвеждане на новаторски технологии за подобряване на контрола на спазването на правната рамка на Съюза за автомобилния транспорт, включително интелигентни и автоматизирани инструменти за правоприлагане и инфраструктура за съобщителни мрежи от пето поколение (5G);
- г) при изграждане или обновяване на пътната инфраструктура, обезпечаването на непрекъснатост и достъпност на пешеходни и велосипедни алеи с цел насърчаване на активните видове транспорт.

РАЗДЕЛ 5

ИНФРАСТРУКТУРА ЗА ВЪЗДУШНИЯ ТРАНСПОРТ

Член 32

Инфраструктурни компоненти

1. Инфраструктурата за въздушния транспорт обхваща по-специално:
 - а) въздушното пространство, маршрутите и въздушните пътища;
 - б) летищата, включително инфраструктурата и оборудването, необходими за наземни и транспортни операции в района на летището, вертипортове и космодруми;
 - в) връзките на летищата с останалите видове транспорт в трансевропейската транспортна мрежа;
 - г) системите за УВД/АНО и свързаното с тях оборудване, включително космическо оборудване;
 - д) инфраструктурата, свързана с алтернативни горива, и електрозахранване за спрели въздухоплавателни средства, както е определено в Регламент (ЕС) [...] [за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива];
 - е) инфраструктурата за производство на алтернативни горива на място и подобряване на енергийната ефективност и намаляване на емисиите, които оказват въздействие върху климата, околната среда, и шумовите емисии от летищата или свързаните с тях летищни операции, като наземно обслужване, експлоатация на въздухоплавателни средства и наземен пътнически транспорт;
 - ж) инфраструктурата, използвана за разделно събиране на отпадъци, предотвратяване на отпадъците и дейности в областта на кръговата икономика.
2. Летището е част от широкообхватната мрежа, когато отговаря най-малко на едно от следните условия:
 - а) за товарни летища общият годишен обем на товарите е най-малко 0,2 % от общия годишен обем на товарите на всички летища на територията на Съюза;
 - б) за пътнически летища общият годишен обем на пътничепотока е най-малко 0,1 % от общия годишен обем на пътничепотока на всички летища на територията на Съюза, освен ако летището се намира извън радиус от 100 km от най-близкото летище на широкообхватната мрежа или извън радиус от 200 km, когато в региона, където то се намира, е налице високоскоростна железопътна линия.

Общият годишен обем на пътничепотока и общият годишен обем на товарите се основава на най-актуалната тригодишна средна стойност, базирана на статистически данни, публикувани от Евростат.

Изисквания към транспортната инфраструктура на основната и широкообхватната мрежа

1. Държавите членки гарантират, че:

- а) летищата на основната мрежа са свързани с железопътната мрежа за превоз на дълги разстояния, включително високоскоростната железопътна мрежа, и пътната транспортна инфраструктура на трансевропейската транспортна мрежа до 31 декември 2030 г., освен когато специфични географски или значителни физически ограничения възпрепятстват такива връзки;
- б) летищата на широкообхватната мрежа с общ годишен обем на пътничопотока над четири милиона пътници са свързани с железопътната мрежа за превоз на дълги разстояния, включително високоскоростната железопътна мрежа, и пътната транспортна инфраструктура на трансевропейската транспортна мрежа до 31 декември 2050 г., освен когато специфични географски или значителни физически ограничения възпрепятстват такива връзки;
- в) всяко летище на тяхна територия предлага най-малко един терминал, отворен за всички оператори и ползватели по недискриминационен начин, който прилага прозрачни и недискриминационни такси;
- г) към инфраструктурата за въздушен транспорт се прилагат общи основни стандарти за защита на гражданското въздухоплаване от актове на незаконна намеса, приети от Съюза в съответствие с Регламент (ЕО) № 300/2008 на Европейския парламент и на Съвета⁶²;
- д) за подобряване на ефективността и устойчивостта на европейската система на въздухоплаването, на правилата за прилагане и на спецификациите на Съюза, инфраструктурата за управление на въздушното движение създава възможности за прилагането на Единното европейско небе в съответствие с Регламент (ЕО) № 549/2004, Регламент (ЕО) № 550/2004, Регламент (ЕО) № 551/2004 и Регламент (ЕС) 2018/1139, както и на дейностите по въздушен транспорт;
- е) на летищата е разгърната инфраструктура за алтернативни горива в пълно съответствие с изискванията, определени в Регламент (ЕС) [...] [за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива];
- ж) инфраструктурата за въздушен транспорт осигурява предварително кондициониран въздух за спрели въздухоплавателни средства.

2. По искане на държава членка, в надлежно обосновани случаи, чрез актове за изпълнение Комисията може да предостави освобождаване от спазване на изискване по отношение на изискванията, посочени в параграф 1, букви а), б), в) и ж). Всяко искане за освобождаване от спазване на изискване се основава на социално-икономически анализ на разходите и ползите или е свързано със

⁶² Регламент (ЕО) № 300/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2008 г. относно общите правила в областта на сигурността на гражданското въздухоплаване и за отмяна на Регламент (ЕО) № 2320/2002 (ОВ L 97, 9.4.2008 г., стр. 72).

специфични географски или значителни физически ограничения, включително липсата на железопътна система на територията.

Член 34

Допълнителни приоритети за развитието на инфраструктурата за въздушен транспорт

При насърчаването на проекти от общ интерес, свързани с инфраструктурата за въздушен транспорт, и в допълнение към приоритетите, посочени в членове 12 и 13, приоритет има следното:

- а) повишаването на енергийната и оперативната ефективност на летището;
- б) подкрепата за прилагането на Единното европейско небе и на оперативно съвместими системи, по-специално системите, разработени по проекта SESAR в съответствие с Европейския генерален план за УВД;
- в) подобряването на процесите на цифровизация и автоматизация, по-специално с оглед на повишената безопасност и сигурност;
- г) подобряването на мултимодалните взаимовръзки на летищата с инфраструктурата за други видове транспорт и на летищата с градските възли, където е целесъобразно;
- д) подобряването на устойчивостта и смекчаване на въздействието върху климата и околната среда, както и въздействието на шума, по-специално чрез въвеждане на нови технологии и иновации, алтернативни горива, въздухоплавателни средства с нулеви и ниски емисии и инфраструктура с нулеви и ниски въглеродни емисии.

РАЗДЕЛ 6

ИНФРАСТРУКТУРА ЗА МУЛТИМОДАЛНИ ТОВАРНИ ТЕРМИНАЛИ

Член 35

Определяне на мултимодалните товарни терминали

1. Мултимодалните товарни терминали на трансевропейската транспортна мрежа представляват терминали, които са:
 - а) разположени в морските пристанища на трансевропейската транспортна мрежа, както са посочени в приложение II;
 - б) разположени в пристанища по вътрешните водни пътища на трансевропейската транспортна мрежа, както са посочени в приложение II;
 - в) разположени в рамките на градския възел или в близост до него;
 - г) класифицирани като железопътно-автомобилни терминали на трансевропейската транспортна мрежа, както са посочени в приложение II.

2. Държавите членки гарантират, че са налице мултимодални товарни терминали с достатъчен капацитет, които обслужват трансевропейската транспортна мрежа според изискванията на настоящите и бъдещите транспортни потоци, по-специално потоците, обслужващи градски възли, индустриални центрове, пристанища и логистични центрове.
3. В рамките на две години след влизането в сила на настоящия регламент държавите членки извършват пазарен анализ и анализ на перспективите по отношение на мултимодалните товарни терминали на своята територия. В този анализ като минимум се извършва следното:
 - а) изследват се настоящите и бъдещите транспортни потоци на товари, включително транспортните потоци на товари, превозвани по шосе;
 - б) идентифицират се съществуващите мултимодални товарни терминали на трансевропейската транспортна мрежа на тяхна територия и се оценява необходимостта от нови мултимодални товарни терминали или допълнителен капацитет за претоварване в съществуващите терминали;
 - в) анализира се как да се осигури адекватно разпределение на мултимодалните товарни терминали с достатъчен капацитет за претоварване, за да бъдат посрещнати потребностите, определени в буква б). При този анализ се вземат предвид терминалите, разположени в граничните райони на съседни държави членки.

Държавите членки се консултират с товароизпращачите, транспортните и логистичните оператори, които оперират на тяхна територия. Те вземат предвид резултатите от консултацията в своя анализ.

4. Въз основа на анализа по параграф 3 държавите членки разработват план за действие за развитието на мрежа от мултимодални товарни терминали. Резултатите от анализа и планът за действие се представят на Комисията не по-късно от шест месеца след приключването на анализа, заедно със списък на железопътно-автомобилните терминали, които държавата членка предлага да бъдат добавени в приложения I и II.
5. Железопътно-автомобилният терминал е част от трансевропейската транспортна мрежа и е посочен в приложения I и II, когато е изпълнено поне едно от следните условия:
 - а) неговият годишен претоварен обем за пакетирани товари надхвърля 800 000 тона или за насипни товари — 0,1 % от съответния общ годишен обем на товарите, обработени във всички морски пристанища на територията на Съюза;
 - б) това е главният железопътно-автомобилен терминал, определен от държавата членка за регион по NUTS 2, в който липсва железопътно-автомобилен терминал, отговарящ на условието по буква а) в този регион по NUTS 2;
 - в) той се предлага от държавата членка в съответствие с параграф 4.

Член 36

Инфраструктурни компоненти

Мултимодалните товарни терминали включват по-специално:

- а) инфраструктура, свързваща различни видове транспорт в зоната на терминала и в близост до него;
- б) оборудване като кранове, транспортни ленти или други устройства за претоварване за преместване на товари между различни видове транспорт, както и за поместването и складирането на товари;
- в) специални зони, като портална зона, междинна буферна зона и зона за изчакване, зона за претоварване и ленти за шофиране или товарене;
- г) ИКТ системи, подходящи за осигуряване на ефективни операции на терминала, като системи, които улесняват планирането на капацитета на инфраструктурата, транспортните операции, връзките между видовете транспорт и претоварването;
- д) инфраструктура, свързана със съоръжения за алтернативни горива.

Член 37

Изисквания към транспортната инфраструктура

1. Държавите членки гарантират по справедлив и недискриминационен начин, че мултимодалните товарни терминали, посочени в член 35, параграф 1:
 - а) са свързани с наличните в района видове транспорт, когато това е възможно, освен ако това е неоправдано от гледна точка на социално-икономическите разходи и ползи;
 - б) са оборудвани с поне една зарядна станция, както е определено в член 2, точка 43 от Регламент (ЕС) [...] [за разполагането на инфраструктура за алтернативни горива], предназначена за обслужване на тежкотоварни превозни средства, до 31 декември 2030 г.;
 - в) са оборудвани с цифрови инструменти, за да се гарантират до 31 декември 2030 г.:
 - i) ефективни операции на терминала като система от датчици тип „фотогейт“, система за управление на терминала, регистриране на влизането/напускането на водачите чрез цифрови средства, камери или други датчици на оборудването за претоварване, както и системи от камери на железопътния транспорт;
 - ii) предоставяне на информационни потоци в рамките на терминала и между видовете транспорт по логистичната верига и терминала.
2. Държавите членки гарантират по справедлив и недискриминационен начин, че мултимодалните товарни терминали, посочени в член 35, параграф 1, които са свързани към железопътната мрежа, са приведени до 31 декември 2030 г. в състояние да обработват всички видове интермодални товарни единици, ако са класифицирани като интермодални терминали и ако извършват вертикално претоварване.
3. Държавите членки гарантират по справедлив и недискриминационен начин, че мултимодалните товарни терминали, посочени в член 35, параграф 1, които са свързани към железопътната мрежа, са приведени до 31 декември 2040 г. в състояние да приемат влакове с дължина 740 m без манипулация или, ако това

не е икономически целесъобразно, се предприемат адекватни мерки за подобряване на оперативната ефективност с цел приемане на влакове с дължина 740 m, като разширяване и електрифициране на страничните коловози за заминаващите и пристигащите влакове, модифициране на системите за сигнализация и подобрения в конфигурацията на коловозите.

4. Държавите членки гарантират по справедлив и недискриминационен начин, че мултимодалните товарни терминали, посочени в член 35, параграф 1, които са свързани към железопътната мрежа, са приведени до 31 декември 2050 г. в състояние да обработват всеки влак с дължина 740 m без манипулация.
5. По искане на държава членка, в надлежно обосновани случаи, чрез актове за изпълнение Комисията може да предостави освобождаване от спазване на задълженията по параграфи 1—4, когато инвестициите в инфраструктура не могат да бъдат оправдани от гледна точка на социално-икономическите разходи и ползи, по-специално когато терминалът се намира в пространствено ограничена зона.

Член 38

Допълнителни приоритети за развитието на инфраструктурата за мултимодален транспорт

При насърчаването на проекти от общ интерес, свързани с инфраструктурата за мултимодален транспорт, и в допълнение към общите приоритети, посочени в членове 12 и 13, приоритет има следното:

- а) улесняване на взаимовръзките между различните видове транспорт;
- б) премахване на основните технически и административни пречки пред мултимодалния транспорт, включително чрез осъществяване на eFTI;
- в) разработване на плавен поток от информация, която позволява осъществяването на транспортни услуги в трансевропейската транспортна система;
- г) улесняване на оперативната съвместимост за споделяне на данни, достъп до данни и повторно използване на данни в рамките на различните видове транспорт и между тях;
- д) насърчаване, когато е уместно, на възможността частните странични коловози на трансевропейската транспортна мрежа да обработват влакове с дължина 740 m без манипулация.

РАЗДЕЛ 7

ГРАДСКИ ВЪЗЛИ

Член 39

Компоненти на градските възли

1. Градският възел включва по-конкретно:

- а) транспортната инфраструктура в градския възел, която е част от трансевропейската транспортна мрежа, включително обходни пътища, и която повишава ефективността на трансевропейската транспортна мрежа;
 - б) точките за достъп до трансевропейската транспортна мрежа, по-специално мултимодални железопътни гари, мултимодални товарни терминали, пристанища или летища;
 - в) връзките в началната точка и крайното местоназначение (от „последната миля“) между тези точки за достъп и към тях.
2. Градските възли на трансевропейската транспортна мрежа са посочени в приложение II.

Член 40

Изисквания по отношение на градските възли

При разработването на трансевропейската транспортна мрежа в градските възли, с цел да се гарантира ефективното функциониране на цялата мрежа, без участъци с недостатъчен капацитет, държавите членки гарантират:

- а) наличие на инфраструктура за зареждане с електроенергия и презареждане с алтернативни горива, включително в логистичните платформи и за обществения транспорт в пълно съответствие с изискванията на Регламент (ЕС) [...] [за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива];
- б) до 31 декември 2025 г.:
 - i) приемане на план за устойчива градска мобилност (ПУГМ) в съответствие с приложение V, който включва по-специално мерки за интегриране на различните видове транспорт, за насърчаване на ефективна мобилност с нулеви емисии, включително устойчива градска логистика с нулеви емисии, за намаляване на замърсяването на въздуха и на шума, и в който се вземат предвид трансевропейските транспортни потоци на дълги разстояния;
 - ii) събиране и предаване на Комисията на данни за градската мобилност за всеки градски възел, които обхващат като минимум емисиите на парникови газове, задръстванията, злополуките и нараняванията, дела на различните видове транспорт и достъпа до услуги за мобилност, както и данни за замърсяването на въздуха и шумовото замърсяване. след това тези данни се предоставят всяка година;
- в) до 31 декември 2030 г.:
 - i) за пътническия транспорт: устойчива, безпроблемна и безопасна взаимовръзка между железопътния, автомобилния, въздушния транспорт, активните видове транспорт и, според случая, вътрешните водни пътища и морската инфраструктура;
 - ii) за пътническия транспорт: възможност пътниците да имат достъп до информация, да правят резервации, да плащат пътуванията си и да получават билетите си чрез услуги за мултимодална цифрова мобилност;

- iii) за товарния транспорт: устойчива, безпроблемна и безопасна взаимовръзка между железопътна, пътна инфраструктура и, при необходимост, инфраструктура на вътрешните водни пътища, въздушна и морска инфраструктура, както и подходящи връзки с логистични платформи и съоръжения;
- iv) развитие на мултимодални пътнически центрове за улесняване на връзките в началната точка и крайното местоназначение (от „последната миля“), които са оборудвани с поне една зарядна станция, както е определено в член 2, точка 43 от Регламент (ЕС) [...] [за разполагането на инфраструктура за алтернативни горива], предназначени за обслужване на тежкотоварни превозни средства;
- г) до 31 декември 2040 г.: развитие на поне един мултимодален товарен терминал, който разполага с достатъчен капацитет за претоварване в рамките на градския възел или в близост до него.

Не по-късно от една година след влизането в сила на настоящия регламент Комисията приема акт за изпълнение, с който се установява методика за събирането на данни от държавите членки, посочени в буква б), подточка ii). Този акт за изпълнение се приема в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 59, параграф 3.

Член 41

Допълнителни приоритети за градските възли

При насърчаването на проекти от общ интерес, свързани с градските възли, и в допълнение към общите приоритети, посочени в членове 12 и 13, приоритет има следното:

- а) безпроблемна взаимовръзка между инфраструктурата на трансевропейската транспортна мрежа и инфраструктурата за регионален и местен транспорт;
- б) намаляване на излагането на градските зони на отрицателното въздействие на транзитния железопътен и автомобилен транспорт, което може да включва обходни пътища;
- в) насърчаване на ефективен транспорт и ефективна мобилност с ниски шумови нива и нулеви емисии, включително екологизиране на градските автомобилни паркове;
- г) увеличаване на дела на обществения транспорт и на активните видове транспорт;
- д) цифров обмен на информация за транспорта и движението между центровете за управление на градското и извънградското движение и субектите, предоставящи информационни услуги, в съответствие със стандартите на ISO/CEN.

ГЛАВА IV

РАЗПОРЕДБИ ЗА ИНТЕЛИГЕНТЕН И УСТОЙЧИВ ТРАНСПОРТ

Член 42

ИКТ системи за транспорта

1. ИКТ системите за транспорта осигуряват условия за управление на капацитета и движението и, по отношение на мултимодалните транспортни операции, обмен на информация в рамките на видовете транспорт и между тях, и услуги с добавена стойност, свързани с транспорта, подобряването на устойчивостта, безопасността, сигурността, задръстванията и оперативните и екологичните показатели, както и опростени административни процедури. ИКТ системите за транспорта трябва да улесняват и безпроблемната връзка между инфраструктурата и мобилните активи.
2. ИКТ системите за транспорта се разполагат в целия Съюз, за да се гарантира наличието на набор от оперативно съвместими основни функционалности във всички държави членки.
3. ИКТ системите за транспорта, посочени в настоящия член, включват:
 - а) за железопътните линии: ERTMS, телематични приложения за товарни и пътнически услуги, както е посочено в Техническата спецификация за оперативна съвместимост, и други подобрения в цифровизацията, по-специално резултати от „Shift2Rail“ и съвместното предприятие „Европейски железопътен транспорт“;
 - б) за вътрешните водни пътища: RIS;
 - в) за автомобилния транспорт: ИТС;
 - г) за морския транспорт: за услуги по управление на движението на плавателните съдове — VTMISS и за обмен на информация — единната европейска среда за морско информационно обслужване (EMSWe);
 - д) за въздушния транспорт: системи за УВД/АНО, по-специално системите, които са резултат от проекта SESAR;
 - е) за мултимодалния транспорт: eFTI, пространството на ЕС на данни за мобилност и рамките, улесняващи обмена на данни между отделните дружества с цел прозрачност и оптимизиране на веригата на доставките.

Член 43

Услуги за устойчив товарен превоз

1. Държавите членки насърчават проектите от общ интерес, осигуряващи ефикасни услуги за товарен превоз, чрез които се използва инфраструктурата на трансевропейската транспортна мрежа и които допринасят за намаляването на емисиите на въглероден диоксид и на други негативни последици за околната среда с цел:
 - а) подобряване на устойчивото използване на транспортната инфраструктура, включително нейното ефикасно управление;

- б) насърчаване на внедряването на новаторски транспортни услуги, включително морски връзки на къси разстояния, ИКТ системи за транспорта и развитието на спомагателна инфраструктура, необходима за постигане най-вече на онези цели на услугите, свързани с околната среда и безопасността, както и създаването на съответните структури за управление;
 - в) улесняване на операциите за мултимодални транспортни услуги, включително на необходимите съпътстващи информационни потоци, и подобряване на сътрудничеството между участниците в логистичната верига, включително товароизпращачи, оператори, доставчици на услуги и техните клиенти;
 - г) стимулиране на ефикасността по отношение на ресурсите и операциите с нулеви и ниски емисии, по-специално в областта на технологиите, операциите, тяговата система, системите за управление/разход на гориво на превозните средства, планирането на системи и операции;
 - д) подобряване на връзките с най-уязвимите и изолирани части на Съюза, по-специално най-отдалечените региони и други отдалечени, островни, периферни и планински региони, както и слаборазвитите райони.
2. Държавите членки насърчават внедряването на новаторски транспортни услуги, включително посредством европейското морско пространство, ИКТ системи и развитието на спомагателна инфраструктура, необходима за постигане на онези цели на услугите, свързани с околната среда и безопасността, както и създаването на съответните структури за управление.

Член 44

Нови технологии и иновации

За да може трансевропейската транспортна мрежа да не изостава от най-новото в областта на новаторските технологии и внедрявания, държавите членки се стремят по-специално:

- а) да подкрепят и насърчават декарбонизацията на транспорта чрез преминаване към превозни средства, кораби и въздухоплавателни средства с нулеви и ниски емисии и други новаторски и устойчиви транспортни и мрежови технологии, като Hyperloop;
- б) да направят възможна декарбонизацията на всички видове транспорт чрез стимулиране на енергийната ефективност, въвеждане на решения с нулеви и ниски емисии, включително системи за доставка на водород и електричество, както и други нови решения, като устойчиви горива, и да осигурят съответната инфраструктура. Тази инфраструктура може да включва достъп до мрежи и други съоръжения, необходими за снабдяването с енергия, да отчита взаимодействието инфраструктура—превозно средство и да включва ИКТ системи за транспорта; Транспортната инфраструктура може да служи като енергиен център за обслужване на различни видове транспорт;
- в) да подкрепят възприемането и внедряването на нови цифрови технологии, по-специално да насърчават инфраструктура за свързаност с непрекъснато покритие в европейските транспортни коридори, за да се

гарантира най-високо ниво и ефективност на цифровата инфраструктура и да се достигнат по-високи нива на автоматизация;

- г) да подобряват безопасността и устойчивостта на движението на хора и превоза на стоки;
- д) да подобряват работата, управлението, достъпността, оперативната съвместимост, мултимодалността и ефективността на мрежата, включително чрез разработването на услуги за мултимодална цифрова мобилност и развитието на инфраструктура, която позволява безпрепятствена мултимодалност, като високоскоростни железопътни и градски връзки с влак/трамвай в летищата;
- е) да насърчават ефективни начини за осигуряване на достъпна и разбираема информация на всички потребители и доставчици на транспортни услуги по отношение на взаимносвързаността, оперативната съвместимост и мултимодалността;
- ж) да насърчават ефективни начини за предоставяне на достъпна и изчерпателна информация на всички потребители и доставчици на транспортни услуги по отношение на въздействието върху околната среда от техния избор на транспорт;
- з) да насърчават мерки за намаляване на външните разходи като задръстванията, увреждането на здравето и всички видове замърсяване, включително шумовото, както и емисиите;
- и) да въведат технология за сигурност и съвместими с нея стандарти за идентифициране в мрежите;
- й) да подобряват устойчивостта на транспортната инфраструктура срещу смущения и изменение на климата чрез модернизиране и проектиране на инфраструктурата и чрез сигурни от кибернетична гледна точка цифрови решения, насочени към защита на мрежата в контекста на природни и причинени от човека бедствия;
- к) да продължат напредъка в разработването и внедряването на ИКТ системи и нови технологии за транспорта в рамките на отделните видове транспорт и между тях.

Член 45

Безопасна и сигурна инфраструктура

Държавите членки гарантират, че транспортната инфраструктура осигурява безопасно и сигурно движение на пътниците и товарите.

Член 46

Устойчивост на инфраструктурата

1. Когато планират инфраструктурата, държавите членки подобряват сигурността и устойчивостта на транспортната инфраструктура по отношение на изменението на климата, природните опасности, причинените от човека бедствия, както и умишлените смущения, засягащи функционирането на транспортната система на Съюза. Когато изпълняват проекти от общ интерес, държавите членки вземат предвид:

- а) взаимозависимости, връзки и каскадни взаимодействия с други мрежи като телекомуникационната и електрическата мрежа;
 - б) безопасност, сигурност и ефективност при наличие на множество опасности;
 - в) структурно качество на инфраструктурата през целия ѝ жизнен цикъл, като се обръща специално внимание на прогнозираните климатични условия в бъдеще;
 - г) необходимостта гражданската защита да реагира при смущения;
 - д) киберсигурност и устойчивост на инфраструктурата, като се обръща специално внимание на трансграничната инфраструктура.
2. На проектите от общ интерес, за които трябва да се извърши оценка на въздействието върху околната среда в съответствие с Директива 2011/92/ЕС, се извършва проверка на климатичната устойчивост. Проверката на климатичната устойчивост се извършва въз основа на най-новите налични и най-добри практики и насоки, за да се гарантира, че транспортните инфраструктури са устойчиви на неблагоприятните въздействия на изменението на климата, чрез оценка на уязвимостта от изменението на климата и риска, включително чрез съответните мерки за адаптиране и чрез интегриране на разходите на емисиите на парникови газове в анализа на разходите и ползите. Това изискване не се прилага за проекти, за които оценката на въздействието върху околната среда е завършена преди влизането в сила на настоящия регламент.

Член 47

Рискове за сигурността или обществения ред

1. Държавите членки уведомяват Комисията за всеки проект от общ интерес, реализиран на тяхна територия с участие или принос от какъвто и да е вид от страна на физическо лице или предприятие от трета държава, с оглед да бъде възможно извършването на оценка на въздействието му върху сигурността или обществения ред в Съюза. Това задължение не се прилага за преки чуждестранни инвестиции, за които са уведомени Комисията и други държави членки съгласно член 6, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2019/452.
2. Държавите членки гарантират, че информацията, съобщена съгласно параграф 1, се предоставя най-малко дванадесет месеца преди окончателното решение относно изпълнението на проекта от общ интерес. Информацията включва по-специално:
- а) структурата на собствеността на предприятието от трета държава и, когато е приложимо, на предприятието, в което се планира участието или приносът, включително информация за крайния действителен собственик и участието в капитала;
 - б) приблизителната стойност на участието или приноса на физическото лице или предприятието от трета държава в проекта от общ интерес и описание на формата и условията на това участие или принос;
 - в) продуктите, услугите и бизнес операциите на физическото лице или предприятието от трета държава и, когато е приложимо, на

предприятието, в което се планира участието или приносът, засягащ трансевропейската мрежа;

- г) държавите членки, в които физическото лице или предприятието от трета държава и, когато е приложимо, предприятието, в което се планира участието или приносът, извършват съответните бизнес операции, засягащи трансевропейската транспортна мрежа;
- д) финансирането на приноса или участието и неговия източник, въз основа на най-добрата информация, с която разполага държавата членка;
- е) датата, на която се планира участието да влезе в сила или се планира приносът да бъде завършен.

Освен това държавите членки се стремят да предоставят всяка налична информация, която има отношение към оценката, предприета от Комисията съгласно параграф 5, втора алинея, букви а), б) и в).

3. Не по-късно от тридесет календарни дни след получаването на информацията съгласно параграф 1 Комисията може да поиска допълнителна информация от държавата членка, в която е планиран проектът от общ интерес. Всяко искане на допълнителна информация е надлежно обосновано, ограничено до необходимата информация за извършването на оценка съгласно параграф 5, пропорционално на целите на искането и не е прекалено обременяващо за държавата членка, в която е планиран проектът от общ интерес.

Държавата членка, в която е планиран проектът от общ интерес, гарантира, че допълнителната информация, поискана от Комисията, се предоставя на Комисията без ненужно забавяне.

Държавата членка, в която е планиран проектът от общ интерес, може да поиска от физическото лице или предприятието от трета държава да предостави информацията, посочена в параграфи 2 и 3. Физическото лице от трета държава или предприятието от засегнатата трета държава предоставят исканата информация без ненужно забавяне.

4. Когато Комисията прецени, че участието или приносът от какъвто и да е вид от страна на физическо лице или предприятие от трета държава има вероятност да засегне критичната инфраструктура в трансевропейската транспортна мрежа с оглед на сигурността или обществения ред, или разполага с важна информация относно това участие или принос или съответния проект от общ интерес, Комисията може да издаде становище, адресирано до държавата членка, в която е планиран проектът от общ интерес.

Критичната инфраструктура представлява актив, система или част от система, използвана за транспортни цели и разположена в държави членки, която е от основно значение за поддържането на жизненоважни функции на обществото, здравеопазването, безопасността, сигурността, икономическото или социалното благоденствие на хората и чието прекъсване или разрушаване би оказало съществено въздействие върху дадена държава членка в резултат на неспособност тези функции да се поддържат.

5. При определянето на това дали има вероятност участието на физическо лице или на предприятие от трета държава да засегне критична инфраструктура с оглед на сигурността или обществения ред, Комисията може да разгледа потенциалните му ефекти, между другото, върху:

- а) критична инфраструктура и съоръжения, които са от критично значение за функционирането на такава инфраструктура, както и земя и недвижими имоти, които са от критично значение за използването ѝ;
- б) технологии и предмети с двойна употреба, както са определени в член 2, точка 1 от Регламент (ЕС) 2021/821⁶³, които са от съществено значение за функционирането на критичната инфраструктура;
- в) доставка на материали, необходими за изграждането, експлоатацията и поддръжката на критична инфраструктура;
- г) достъп до чувствителна информация, включително лични данни, или възможност да се контролира такава информация във връзка с изграждането, експлоатацията и поддръжката на критична инфраструктура.

Когато определя дали чуждо участие или принос има вероятност да засегне сигурността или обществения ред, Комисията може освен това да вземе предвид следното:

- а) дали предприятието от трета държава е пряко или косвено контролирано от правителството, включително от държавните органи или въоръжените сили на трета държава, включително чрез структурата на собствеността или значително финансиране;
- б) дали физическото лице от трета държава или предприятието от трета държава вече са участвали в дейности, засягащи сигурността или обществения ред в държава членка; или
- в) дали съществува сериозен риск физическото лице от трета държава или предприятието от трета държава да участват в незаконни или престъпни дейности.

6. Комисията може да предостави становище съгласно параграф 4 не по-късно от три месеца след получаване на информацията съгласно параграф 3. Становището на Комисията се изпраща до държавата членка, в която е планиран проектът от общ интерес, и се разпраща до другите държави членки. В случай че участието или приносът от какъвто и да е вид от страна на физическо лице или предприятие от трета държава представлява пряка чуждестранна инвестиция, както е определено в член 2, точка 1 от Регламент (ЕС) 2019/452, която не е подложена на скрининг от държавата членка, в която е планирана или завършена пряката чуждестранна инвестиция, Комисията издава такова становище, когато е обосновано, съгласно член 8 от Регламент (ЕС) 2019/452.
7. Държавата членка, в която проектът от общ интерес се планира да бъде осъществен чрез или с участие или принос от какъвто и да е вид от физическо лице или предприятие от трета държава, отчита в максимална степен становището на Комисията и предоставя обяснение на Комисията, ако нейното становище не бъде взето под внимание, не по-късно от три месеца след издаването му.

⁶³ Регламент (ЕС) 2021/821 на Европейския парламент и на Съвета от 20 май 2021 г. за въвеждане на режим на Съюза за контрол на износа, брокерската дейност, техническата помощ, транзита и трансфера на изделия с двойна употреба (преработен текст) (ОВ L 206, 11.6.2021 г., стр. 1).

8. Всяка държава членка и Комисията установяват звено за контакт за прилагането на настоящия член. Държавите членки и Комисията ангажират тези звена за контакт по всички въпроси, свързани с прилагането на настоящия член.
9. Комисията осигурява защитена и криптирана система с цел подкрепа на прякото сътрудничество и обмена на информация между звената за контакт.
10. Държавите членки и Комисията гарантират защитата на поверителната информация, получена при прилагането на настоящия член в съответствие с правото на Съюза и относимото национално право.
11. Държавите членки и Комисията гарантират, че не се понижава нивото на класификация или декласифицира класифицираната информация, предоставена или обменена съгласно настоящия член, без предварителното писмено съгласие на създателя на информацията.
12. Всяко обработване на лични данни съгласно настоящия член се извършва в съответствие с регламенти (ЕС) 2016/679⁶⁴ и (ЕС) 2018/1725⁶⁵ и само доколкото е необходимо за скрининга на участието или приноса за съответния проект от общ интерес с цел гарантиране на ефективността на сътрудничеството, предвидено в настоящия член. Личните данни, свързани с прилагането на настоящия член, се съхраняват само за времето, необходимо за постигане на целите, за които са били събрани.

Член 48

Поддръжка и жизнен цикъл на проектите

Държавите членки гарантират, че:

- а) инфраструктурата на трансевропейската транспортна мрежа се поддържа по начин, който осигурява еднакво ниво на обслужване и безопасност през целия ѝ жизнен цикъл;
- б) са изготвени дългосрочни планове за поддръжка, включващи информация за финансовите ресурси, необходими за покриване на дългосрочните разходи за поддръжка на съществуващата и планираната инфраструктура;
- в) потребностите от поддръжка и разходите по време на жизнения цикъл на инфраструктурата се вземат предвид на етапа на планиране на изграждането или модернизирването;
- г) в случай на железопътна инфраструктура се осигурява съгласуваност между потребностите от поддръжка и обновяване, свързани с развитието

⁶⁴ Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета от 27 април 2016 г. относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни и относно свободното движение на такива данни и за отмяна на Директива 95/46/ЕО (Общ регламент относно защитата на данните) (ОВ L 119, 4.5.2016 г., стр. 1).

⁶⁵ Регламент (ЕС) 2018/1725 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2018 г. относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни от институциите, органите, службите и агенциите на Съюза и относно свободното движение на такива данни и за отмяна на Регламент (ЕО) № 45/2001 и Решение № 1247/2002/ЕО (ОВ L 295, 21.11.2018 г., стр. 39).

на трансевропейската транспортна мрежа, и тя е отразена в индикативната стратегия за развитие на железопътната инфраструктура, посочена в член 8, параграф 1 от Директива 2012/34/ЕС, в бизнес плана на съответните управители на инфраструктура, посочен в член 8, параграф 3 от Директива 2012/34/ЕС, и в договорното споразумение между компетентния орган и управителя на инфраструктура, посочено в член 30 от Директива 2012/34/ЕС.

Член 49

Достъпност за всички потребители

Транспортната инфраструктура дава възможност за безпрепятствена мобилност и достъпност за всички ползватели, по-специално за хора в уязвимо положение, включително лица с увреждания или с намалена подвижност, както и хора, живеещи в най-отдалечените региони и други отдалечени, селски, островни, периферни и планински региони, както и в слабонаселени райони.

ГЛАВА V

ПРИЛАГАНЕ НА ИНСТРУМЕНТИТЕ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ТРАНСПОРТНИ КОРИДОРИ И ХОРИЗОНТАЛНИ ПРИОРИТЕТИ

Член 50

Инструменти на европейските транспортни коридори и хоризонтални приоритети

1. Европейските транспортни коридори са инструмент за улесняване на координираното осъществяване на части от трансевропейската транспортна мрежа и са предназначени по-специално за подобряване на трансграничните връзки и премахване на участъците с недостатъчен капацитет в рамките на Съюза.
2. За да се стигне до мултимодален транспорт с ефикасно използване на ресурсите и да се допринесе за сближаване чрез по-добро териториално сътрудничество, при европейските транспортни коридори се акцентира върху следното:
 - а) интеграцията на различни видове транспорт с цел по-специално да бъдат укрепени най-екологосъобразните видове транспорт, по-конкретно железопътният транспорт, транспортът по вътрешните водни пътища и корабоплаването на къси разстояния;
 - б) оперативната съвместимост;
 - в) координираното развитие на инфраструктурата, по-конкретно в трансграничните участъци, с оглед разработването на напълно оперативно съвместима система за железопътен товарен превоз, както и на високоскоростна мрежа за железопътен пътнически превоз на дълги разстояния в целия Съюз;

- г) подпомагане на координираното и интегрирано развитие и внедряване на новаторски решения за цифровизация на транспорта.
- 3. Европейските транспортни коридори дават възможност на държавите членки да постигнат координиран и синхронизиран подход по отношение на инвестициите в инфраструктура.
- 4. Европейската система за управление на железопътното движение (ERTMS) и европейското морско пространство са хоризонталните приоритети за реализирането на трансевропейската транспортна мрежа. Чрез тях се осигуряват навременното внедряване на ERTMS в цялата мрежа и интегрирането на морските връзки в трансевропейската транспортна мрежа.

Член 51

Координация на европейските транспортни коридори и хоризонталните приоритети

- 1. За да се улесни координираното осъществяване на европейските транспортни коридори, на ERTMS и на европейското морско пространство, в съгласие със заинтересованите държави членки и след консултация с Европейския парламент и Съвета, Комисията назначава един европейски координатор за всеки коридор и за всеки хоризонтален приоритет.
- 2. Европейският координатор се избира по-специално въз основа на познанията по въпросите, свързани с транспорта и/или финансирането и/или социално-икономическата и екологична оценка на големи проекти, както и на опита във връзка с изготвянето на политики на Съюза. Европейският координатор се избира за мандат от максимум четири години, с възможност за подновяването му. Компетентността на европейския координатор се отнася до осъществяването на единен коридор или хоризонтален приоритет.
- 3. В решението на Комисията за назначаване на европейски координатор се посочва по какъв начин ще се изпълняват задачите, посочени в параграфи 5, 6 и 7.
- 4. Европейският координатор действа от името на Комисията, която осигурява необходимото административно подпомагане.
- 5. Европейските координатори:
 - а) подкрепят координираното осъществяване на съответния европейски транспортен коридор или хоризонтален приоритет;
 - б) изготвят работен план съвместно със заинтересованите държави членки и наблюдават неговото изпълнение в съответствие с член 53;
 - в) се консултират съответно с Форума за коридора или консултативния форум за хоризонталните приоритети във връзка с този работен план и неговото изпълнение и редовно информират форума за изпълнението му;
 - г) докладват на държавите членки, на Комисията и, по целесъобразност, на всички други субекти, пряко ангажирани в развитието на европейския транспортен коридор или хоризонталния приоритет, относно всички срещнати трудности, и по-специално когато развитието на коридора или хоризонталния приоритет е възпрепятствано, с цел да се допринесе за намирането на подходящи решения;

- д) изготвят годишен доклад за напредъка, постигнат при осъществяването на европейските транспортни коридори и хоризонталните приоритети. В този годишен доклад за напредъка се акцентира върху постигнатия напредък по ключови приоритети и инвестиции, описва се естеството на проблемите, възникнали при тяхното изпълнение, и се предлагат решения.
6. Европейските координатори на европейските транспортни коридори:
- а) си сътрудничат тясно с ръководството на железопътния товарен превоз с цел набелязване и приоритизиране на потребностите от инвестиции за железопътния товарен превоз по линиите за железопътен товарен превоз на европейските транспортни коридори;
 - б) наблюдават административните аспекти, оперативните аспекти и аспектите на оперативната съвместимост на превоза на товари по линиите за железопътен товарен превоз на европейските транспортни коридори, както и ефективността на услугите за железопътен товарен превоз, в тясно сътрудничество с ръководството на железопътния товарен превоз.
7. Европейските координатори на европейските транспортни коридори:
- а) набелязват и приоритизират потребностите от инвестиции за линиите на железопътния пътнически превоз на европейските транспортни коридори;
 - б) наблюдават административните аспекти, оперативните аспекти и аспектите на оперативната съвместимост на пътникопотока по линиите за железопътен пътнически превоз на европейските транспортни коридори, както и ефективността на услугите за железопътен пътнически превоз.
8. Съгласно член 14, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2021/1153, Комисията иска становището на европейския координатор при разглеждането на заявленията за финансиране от Съюза по линия на Механизма за свързване на Европа (МСЕ) за европейски транспортни коридори или хоризонтални приоритети в сферата на компетентност на европейския координатор, за да се гарантира последователността и напредъкът при всеки коридор или хоризонтален приоритет. Европейският координатор проверява дали проектите, предложени от държавите членки за съфинансиране по линия на МСЕ, са в съответствие с приоритетите на работния план.
9. В случай че европейският координатор не може да изпълнява мандата си удовлетворително и в съответствие с изискванията на настоящия член, Комисията може по всяко време да прекрати този мандат и да назначи нов европейски координатор в съответствие с процедурата, посочена в параграф 1.

Член 52

Управление на европейските транспортни коридори и хоризонталните приоритети

1. Съответният европейски координатор се подпомага в изпълнението на своите задачи във връзка с работния план и неговото изпълнение от секретариат и от консултативен форум, съответно „Форум за коридора“ и „Консултативен форум за хоризонталните приоритети“, по отношение на всеки европейски транспортен коридор и хоризонтален приоритет.

2. „Форумът за коридора“ се учредява официално и негов председател е европейският координатор. Заинтересованите държави членки се споразумяват за членския състав на Форума за коридора за тяхната съответна част от европейския транспортен коридор и осигуряват представителство на ръководството на железопътния товарен превоз.
3. Със съгласието на заинтересованите държави членки европейският координатор може да сформира и председателства работни групи, отговарящи за съответния коридор, които съсредоточават работата си върху:
- а) оперативната съвместимост и внедряването на нови цифрови технологии и инфраструктура;
 - б) координираното развитие и реализирането на инфраструктурни проекти в трансграничните участъци;
 - в) трансгранични услуги за пътнически превоз с железопътен транспорт;
 - г) оперативните затруднения;
 - д) градските възли;
 - е) сътрудничеството с трети държави;
 - ж) други *ad-hoc* работни групи, които е преценено, че са необходими.
- Когато е целесъобразно, европейският координатор си сътрудничи и координира с ръководството на железопътния товарен превоз дейностите на работните групи, за да се избегне дублиране на работата.
4. Консултативният форум за хоризонталните приоритети се учредява и председателства от европейския координатор. В него могат да участват заинтересованите държави членки и, когато е целесъобразно, представители на съответните сектори. Държавите членки определят национален координатор за ERTMS, който да участва в Консултативния форум за ERTMS. Европейският координатор може също така да създаде *ad-hoc* работни групи.
5. Заинтересованите държави членки си сътрудничат с европейския координатор, участват във Форума за коридора и Консултативния форум за хоризонталните приоритети и предоставят на европейския координатор информацията, необходима за изпълнението на задачите, посочени в настоящия член, включително информация за развитието на коридорите във всички съответни национални инфраструктурни планове.
6. Във връзка с работния план и неговото изпълнение европейският координатор може да се консултира с регионални и местни органи, управители на инфраструктура, транспортни оператори, по-специално с тези, които са членове на ръководството на железопътния товарен превоз, сектора за доставки, потребители на транспорта и представители на гражданското общество. Освен това европейският координатор, който отговаря за ERTMS, си сътрудничи тясно с Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз и съвместното предприятие „Европейски железопътен транспорт“, а европейският координатор за европейското морско пространство — с Европейската агенция по морска безопасност.

Член 53

Работен план на европейския координатор

1. Всеки европейски координатор на европейските транспортни коридори и двата хоризонтални приоритета най-късно две години след влизането в сила на настоящия регламент и след това на всеки четири години изготвя работен план, в който предоставя подробен анализ на етапа на изграждане на коридора или хоризонталния приоритет, който е в рамките на неговата компетентност, и спазването на изискванията на настоящия регламент, както и приоритетите за бъдещото му развитие.
2. Работният план се изготвя в тясно сътрудничество със заинтересованите държави членки и след консултация с Форума за коридора и ръководството на железопътния товарен превоз или Консултативния форум за хоризонталните приоритети. Работният план на европейските транспортни коридори се одобрява от заинтересованите държави членки. Комисията представя работния план на Европейския парламент и на Съвета с информативна цел.

При изготвянето на работния план европейският координатор взема предвид плана за изграждане, както е посочено в член 9 от Регламент (ЕС) № 913/2010.
3. Работният план за европейския транспортен коридор съдържа подробен анализ на етапа на изграждане на съответния коридор, който включва по-специално:
 - а) описание на характеристиките на коридора;
 - б) анализ на съответствието на коридора с изискванията за транспортна инфраструктура на настоящия регламент и постигнатия напредък в тази насока;
 - в) идентифициране на липсващите връзки и участъците с недостатъчен капацитет, възпрепятстващи развитието на коридора;
 - г) анализ на необходимите инвестиции, включително различните източници на финансиране, които са ангажирани и/или предвидени за реализация на проектите, необходими за развитие и завършване на коридора;
 - д) описание на възможните решения за справяне с потребностите от инвестиции и участъците с недостатъчен капацитет, по-специално за линиите на коридора за превоз на пътници и товари;
 - е) план с включени междинни цели за отстраняване на физическите, техническите, цифровите, оперативните и административните пречки в рамките на видовете транспорт и между тях и за увеличаването на ефикасния мултимодален транспорт, като се обърне специално внимание на трансграничните участъци и липсващите национални връзки;

За анализа на инвестициите и изготвянето на плана с междинни цели, свързани с железопътния товарен превоз, европейският координатор си сътрудничи с изпълнителния съвет и управителния съвет на коридора, посочен в член 11 от Регламент (ЕС) № 913/2010.

При анализа на инвестициите и изготвянето на плана с междинни цели, свързани с мултимодалните товарни терминали, европейският координатор взема предвид елементите на анализа, свързани с коридора, плановите за действие, разработени от държавите членки в съответствие с член 35, параграф 4, и списъка, посочен в член 19, буква б) от Регламент (ЕС) № 913/2010.

При анализа на инвестициите и изготвянето на плана с междинни цели, свързани с пътническите услуги, европейският координатор взема предвид резултатите от наблюдението, извършено в съответствие с член 51, параграф 7, буква б).

- ж) резултатите от наблюдението на ефективността на железопътния товарен превоз, извършено от ръководството на железопътния товарен превоз в съответствие с член 19 от Регламент (ЕС) № 913/2010, и списъка с общи и специфични цели и мерки за коридора, определени в съответствие с член 9, параграф 1 от Регламент (ЕС) № 913/2010, като средство за постигане на оперативните изисквания на член 18 от настоящия регламент;
- з) идентифициране на мерки в градските възли, които са важни за ефективното функциониране на коридора и постигането на целите на трансевропейската транспортна мрежа;
- и) определяне на приоритетите за развитие на коридора;
- й) анализ на възможното въздействие на изменението на климата върху инфраструктурата и, когато е целесъобразно, предлагане на мерки за увеличаване на издръжливостта спрямо изменението на климата;
- к) мерки, които да бъдат взети за намаляване на емисиите на парникови газове, на шума и, ако е целесъобразно, на други отрицателни последици за околната среда.

4. Европейският координатор подкрепя държавите членки при изпълнението на работния план, по-специално по отношение на:

- а) определянето на приоритетите в националното планиране чрез идентифициране на проблемите и пречките при реализацията, включително оперативните въпроси, за всеки коридор или за всеки хоризонтален приоритет;
- б) планирането на проекта и инвестициите, свързаните с тях разходи и график за изпълнение, предвидени за реализацията на европейските транспортни коридори или за хоризонтален приоритет;
- в) създаването на единен субект за изграждане и управление на трансгранични инфраструктурни проекти.

Член 54

Актове за изпълнение

1. Въз основа на първия работен план на европейските координатори, Комисията приема акт за изпълнение за всеки работен план за европейските транспортни коридори и двата хоризонтални приоритета. В този акт за изпълнение се определят приоритетите за инфраструктурното и инвестиционното планиране и за финансирането.
2. Комисията може да приема актове за изпълнение за реализацията на конкретни участъци от европейския транспортен коридор, по-специално за реализацията на сложни трансгранични участъци или за изпълнението на специфични изисквания за транспортната инфраструктура на европейския транспортен коридор или на хоризонталните приоритети.

3. Актовете за изпълнение, посочени в параграфи 1 и 2, се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 59, параграф 3. Комисията изменя актовете за изпълнение в съответствие със същата процедура всеки път, когато работният план се преразглежда от европейския координатор, или за да вземе предвид постигнатия напредък, евентуално забавяне или актуализираните национални програми.
4. До пълното изпълнение на мерките, предвидени в акта за изпълнение, заинтересованите държави членки представят на Комисията годишен доклад за постигнатия напредък, като посочват по-специално финансовите ангажименти, поети в националния бюджетен план.

ГЛАВА VI

ОБЩОПРИЛОЖИМИ РАЗПОРЕДБИ

Член 55

Докладване и наблюдение

1. Държавите членки информират Комисията редовно, изчерпателно и по прозрачен начин за постигнатия напредък в изпълнението на проектите от общ интерес и направените за тази цел инвестиции. Тази информация включва ежегодното предаване на данни чрез интерактивната система за географска и техническа информация за трансевропейската транспортна мрежа (TENtec). Тя включва технически и финансови данни относно проекти от общ интерес за трансевропейската транспортна мрежа, както и данни за нейното завършване.
2. Комисията гарантира, че TENtec е публично и лесно достъпна и чрез нея може да се извършва автоматизиран обмен на данни с националните системи и други актуални приложения и източници на данни на Съюза. TENtec съдържа актуална информация за всеки проект относно формите и размера на съфинансиране от Съюза, както и за напредъка по всеки проект.

Комисията гарантира също така, че TENtec не оповестява публично информация, която представлява търговска тайна или която може да засегне или неправомерно да повлияе на свързан с обществените поръчки процес в дадена държава членка.
3. Държавите членки гарантират качеството, пълнотата и последователността на данните в информационната система TENtec. Националните системи и източници на данни дават възможност да се извършва автоматизиран обмен на данни с TENtec.

Член 56

Модернизиране на мрежата

1. При спазване на член 172, втора алинея от ДФЕС Комисията е оправомощена да приема делегирани актове в съответствие с член 60 за изменение на приложения I и II, за да бъдат взети под внимание по-специално евентуалните

промени, произтичащи от количествените прагове, определени в членове 20, 24 и 32. При адаптирането на посочените приложения Комисията:

- а) включва пристанища по вътрешните водни пътища, морски пристанища и летища от широкообхватната мрежа, ако се докаже, че най-актуалната тригодишна средна стойност на обема на техния трафик превишава съответния праг;
- б) изключва от широкообхватната мрежа морски пристанища и летища, ако се докаже, че средната стойност на обема на техния трафик през последните шест години е под 85 % от съответния праг;
- в) включва градските възли в трансевропейската транспортна мрежа, ако се докаже, че броят на жителите надвишава 100 000;
- г) включва в трансевропейската транспортна мрежа мултимодалните товарни терминали, посочени от държавата членка съгласно член 35, параграф 4;
- д) коригира картите за пътната, железопътната и вътрешноводната инфраструктура, като строго се ограничава до отразяването на напредъка при завършването на мрежата. При коригирането на тези карти Комисията не допуска никаква корекция в направленията на трасетата отвъд позволеното съгласно съответната процедура за разрешаване на проекта.

Адаптирането, посочено в букви а)–в) от първата алинея, се основава на най-актуалните налични статистически данни, публикувани от Евростат, или ако няма такива — от националните статистически служби на държавите членки. Адаптирането, посочено в буква г) от първата алинея, се основава на плана за действие, посочен в член 35, параграф 4. Адаптирането, посочено в буква д) от първата алинея, се извършва въз основа на информацията, предоставена от заинтересованите държави членки в съответствие с член 55, параграф 1.

2. Проект от общ интерес, засягащ нова инфраструктура в трансевропейската транспортна мрежа, включена чрез делегиран акт, приет съгласно параграф 1, отговаря на условията за финансова помощ от Съюза по инструментите, налични за трансевропейската транспортна мрежа, от датата на влизане в сила на съответните делегирани актове.

Проектите от общ интерес, засягащи инфраструктура, която е била изключена от трансевропейската транспортна мрежа, не отговарят повече на условията от датата на влизане в сила на делегираните актове приети съгласно параграф 1 от настоящия член. Неотговарянето на условията не засяга решения за финансиране или решения за предоставяне на безвъзмездни средства, взети от Комисията преди тази дата.

3. При спазване на член 172, параграф 2 от ДФЕС Комисията се оправомощава да приема делегирани актове в съответствие с член 60 за изменение на приложение IV, с цел да бъдат включени или адаптирани примерните карти на транспортни инфраструктурни мрежи на съседни държави.

Член 57

Отношения с обществени и частни заинтересовани страни

Ако е необходимо, в етапа на проектиране и изграждане на даден проект се спазват националните процедури относно участието и консултирането с регионалните и местните органи и гражданското общество, засегнати от проект от общ интерес. Комисията насърчава обмена на добри практики в това отношение, по-специално по отношение на консултирането и включването на хора в уязвимо положение.

Член 58

Съгласуване на националните планове с транспортната политика на Съюза

1. Държавите членки гарантират, че националните транспортни и инвестиционни планове са съгласувани с транспортната политика на Съюза, с приоритетите и сроковете, определени в настоящия регламент, и с приоритетите, определени в работните планове за съответните коридори и хоризонталните приоритети за съответните държави членки, както и с актовете за изпълнение, приети в съответствие с член 54, параграф 1.
2. Националните планове за инвестиции включват всички проекти от общ интерес и свързаните с тях инвестиции, необходими за навременното завършване на мрежата.
3. Държавите членки уведомяват Комисията за проектите на национални планове и програми или всяка промяна в тях с оглед развитието на трансевропейската транспортна мрежа най-малко дванадесет месеца преди тяхното приемане. Комисията може да издаде становище не по-късно от шест месеца след уведомлението от държавата членка относно съгласуваността на проектите на национални планове и програми с приоритетите, определени в настоящия регламент, и с приоритетите, определени в работните планове за съответния(ите) коридор(и) и за хоризонталните приоритети, както и в актовете за изпълнение, приети в съответствие с член 54, параграф 1. Държавите членки информират Комисията не по-късно от два месеца след съобщаването на становището, относно мерките, приети за изпълнение на препоръките, изложени в становището.

Член 59

Процедура на комитет

1. Комисията се подпомага от комитет. Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.
2. За целите на член 22, параграфи 3 и 5 Комисията се подпомага от комитета, учреден съгласно член 7 от Директива 91/672/ЕИО на Съвета⁶⁶.
3. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011. Ако комитетът не даде становище, Комисията не приема проекта за акт за изпълнение и се прилага член 5, параграф 4, трета алинея от Регламент (ЕС) № 182/2011.

⁶⁶ Директива 91/672/ЕИО на Съвета от 16 декември 1991 г. относно взаимното признаване на национални свидетелства за капитани на речни кораби за превоз на стоки и пътници по вътрешни водни пътища (ОВ L 373, 31.12.1991 г., стр. 29).

Упражняване на делегирането

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.
2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 11, параграф 3, член 56, параграфи 1 и 3, се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от [...] г. Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия не по-късно от девет месеца преди изтичането на петгодишния срок. Делегирането на правомощия се продължава мълчаливо за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възразят срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.
3. Делегирането на правомощия, посочено в член 11, параграф 3 и член 56, параграфи 1 и 3, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. Оттеглянето поражда действие в деня след публикуването на решението в *Официален вестник на Европейския съюз* или на по-късна дата, посочена в решението. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.
4. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и на Съвета.
5. Делегиран акт, приет съгласно член 11, параграф 3 и член 56, параграфи 1 и 3, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на акта на Европейския парламент и Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Този срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

Преглед

1. До 31 декември 2033 г. Комисията, след като се консултира по целесъобразност с държавите членки и подпомагана от европейските координатори, прави оценка на реализирането на основната мрежа, като оценява по-специално съответствието ѝ с изискванията на настоящия регламент.

В оценката се взема предвид годишният доклад за напредъка и работните планове, изготвени от европейските координатори съответно съгласно член 51, параграф 5, буква д) и член 53, параграф 1.
2. До 31 декември 2033 г. Комисията, след като се консултира по целесъобразност с държавите членки и подпомагана от европейските координатори, прави преглед на реализирането на разширената основна мрежа и широкообхватната мрежа, като оценява:
 - а) съответствие с настоящия регламент;
 - б) напредъка при изпълнението на настоящия регламент;
 - в) промените в потоците на пътническия и товарния превоз;

- г) развитието по отношение на националните инвестиции в транспортната инфраструктура;
- д) необходимостта от изменение на настоящия регламент.

При оценката се взема предвид и въздействието на променящите се характеристики на трафика, както и съответното развитие в планове за инвестиции в инфраструктурата.

3. При извършването на посочения преглед Комисията прави оценка дали разширената основна мрежа и широкообхватната мрежа, както са предвидени в настоящия регламент, е вероятно да бъдат в съответствие с разпоредбите на глави II, III и IV до крайните срокове 31 декември 2040 г. и 31 декември 2050 г. според тяхната приложимост, като се вземат предвид икономическото и бюджетното положение в Съюза и в отделните държави членки. Комисията също преценява, в консултация с държавите членки, дали разширената основна мрежа и широкообхватната мрежа следва да бъдат изменени, като се отчитат развитието на транспортните потоци и планирането на националните инвестиции.

Член 62

Закъснение при завършването на разширената основна мрежа и широкообхватната мрежа

1. В случай на значително забавяне при започване или завършване на работата по основната мрежа, разширената основна мрежа и по широкообхватната мрежа в сравнение с първоначалния график, определен в актове за изпълнение в съответствие с член 54 или в национални планове за транспорта и инвестициите или друга съответна проектна документация, Комисията може да поиска от съответната държава членка или държави членки да изложат причините за забавянето. Държавата членка или държавите членки посочват причините в рамките на три месеца след получаване на искането. Въз основа на предоставения отговор Комисията се консултира със заинтересованата държава членка или заинтересованите държави членки, за да разреши проблема, водещ до забавянето.
2. В случай че засегнатият от забавяне участък е част от европейски транспортен коридор, европейският координатор се включва с оглед на разрешаването на проблема.
3. След като разгледа причините, изложени от заинтересованата държава членка или заинтересованите държави членки съгласно първа алинея, Комисията може да приеме решение, адресирано до съответната държава членка или държави членки, когато установи, че значителното забавяне при започването или завършването на работата по основната мрежа, разширената основна мрежа или широкообхватната мрежа може да се случи на държавата членка или държавите членки, без обективна обосновка. Комисията предоставя на съответната държава членка или държави членки 6 месеца за отстраняване на значителното забавяне.

В случай че засегнатият от забавяне участък се отнася до проект, подкрепен със средства на Съюза под пряко управление, може да започне намаляване на размера на безвъзмездните средства и/или изменение или прекратяване на

споразумението за отпускане на безвъзмездни средства в съответствие с приложимите правила.

Член 63

Освобождаване от спазване на изискване

Разпоредбите, отнасящи се за железопътните линии, и по-специално всяко изискване за свързване на летищата и пристанищата с железопътния транспорт, както и разпоредбите, свързани с безопасното и сигурно паркиране и мултимодалните товарни терминали, не се прилагат за Кипър, Малта и най-отдалечените региони, докато на тяхна територия не бъде изградена железопътна система.

Член 64

Изменения на Регламент (ЕС) 2021/1153

Приложението към Регламент (ЕС) 2021/1153 се изменя в съответствие с приложение VI към настоящия регламент.

Член 65

Изменения на Регламент (ЕС) № 913/2010

Регламент (ЕС) № 913/2010 се изменя, както следва:

(1) В член 1 параграф 1 се заменя със следното:

„1. С настоящия регламент се определят правилата за организацията и управлението на международните железопътни коридори за конкурентоспособен товарен превоз с оглед развитието на европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз. В него се определят правилата за организацията, управлението и индикативното инвестиционно планиране за коридорите за товарен превоз.“

(2) В член 2 параграф 2 се заменя със следното:

„2. Следните определения се прилагат в допълнение към посочените в параграф 1:

- а) „коридор за товарен превоз“ означава железопътните линии на европейския транспортен коридор, както са определени в член 11, параграф 1 от Регламент [... новия регламент за TEN-T]* и приложение III към този регламент, включително железопътната инфраструктура и нейното оборудване и съответните железопътни услуги в съответствие с член 5 от Директива 2001/14/ЕО;
- б) „план за изграждане“ означава документът, в който се представят средствата, стратегията и мерките, които заинтересованите страни възнамеряват да осъществят и които са необходими и достатъчни за организиране и управление на коридора за товарен превоз;
- в) „терминал“ означава разположено по протежението на коридора за товарен превоз съоръжение, специално пригодено за товарене на стоки на товарни влакове и/или за разтоварването им от тези влакове, както и за интегриране на услугите за железопътен товарен превоз и услугите в областта на автомобилния, морския, речния и въздушния транспорт, и за образуване или промяна на композиции от товарни влакове; а когато е необходимо — за провеждане на гранични процедури на границите с трети европейски държави;

- г) „европейски координатор“ означава координаторът, посочен в член 51 от Регламент [... новия регламент за TEN-T].

*Регламент [...];

- (3) заглавието на глава II се заменя със следното:

„ОРГАНИЗАЦИЯ И УПРАВЛЕНИЕ НА КОРИДОРИТЕ ЗА ТОВАРЕН ПРЕВОЗ“

- (4) Член 3 се заменя със следното:

„Член 3

Организация и управление на коридорите за товарен превоз

1. Организацията и управлението на коридорите за товарен превоз се подчиняват на правилата за управление, планирането на инвестициите, разпределението на капацитета на железопътната инфраструктура и управлението на движението в съответствие с настоящия регламент.
 2. От датата на влизане в сила на регламента [... новия регламент за TEN-T] или в случай на изменение на направленията на даден европейски транспортен коридор съгласно член 11, параграф 3 от посочения регламент, държавите членки и управителите на инфраструктура, отговорни за частта на коридора за товарен превоз на този европейски транспортен коридор, коригират организацията и управлението на коридора за товарен превоз в рамките на 12 месеца от датата на промяната.“;
- (5) Членове 4—7 се заличават.
- (6) Член 8 се изменя, както следва:

- а) в параграф 1 се добавя следното изречение:

„Изпълнителният съвет извършва редовно оценка на съгласуваността между общите цели и целите, определени от управителния съвет в съответствие с член 9, параграф 1, буква в).“;

- б) параграф 7 се заменя със следното:

„7. Управителният съвет създава консултативна група, съставена от управителите и собствениците на терминалите на коридора за товарен превоз, включително, при необходимост, на морски пристанища и пристанища по вътрешните водни пътища. Консултативната група може да приема становище по всяко предложение на управителния съвет, което има преки последици за инвестициите в терминалите и управлението на терминалите. Тя може също така да приема становища по собствена инициатива. Управителният съвет взема под внимание всяко едно от тези становища. При различия в становищата на управителния съвет и на консултативната група последната може да се обърне към изпълнителния съвет и европейския координатор, под чиято отговорност попада коридорът за товарен превоз. Изпълнителният съвет и европейският координатор, под чиято отговорност попада коридорът за товарен превоз, действат като посредници и предоставят своето становище своевременно. Окончателното решение обаче се взема от управителния съвет.“;

- в) в параграф 8 се добавя следното изречение:

„При различия в становищата на управителния съвет и на консултативната група последната може да се обърне към изпълнителния съвет и европейския координатор, под чиято отговорност попада коридорът за товарен превоз. Изпълнителният съвет или европейският координатор, под чиято отговорност попада коридорът за товарен превоз, действат като посредници и представят своето становище своевременно. Окончателното решение се взема от управителния съвет.“;

г) добавя се следният параграф 10:

„10. Изпълнителният съвет и управителният съвет си сътрудничат с европейския координатор, под чиято отговорност попада коридорът за товарен превоз, за да подкрепят развитието на железопътния товарен превоз по коридора“.

(7) Член 9 се заменя със следното:

„Член 9

Мерки за разработването на коридор за товарен превоз

1. Управителният съвет изготвя и публикува план за изграждане най-късно шест месеца преди въвеждането в експлоатация на коридора за товарен превоз. Управителният съвет се консултира с консултативните групи, посочени в член 8, параграфи 7 и 8, относно проекта на плана за изграждане. Управителният съвет представя плана за изграждане за одобрение от изпълнителния съвет.

Този план включва:

- а) описание на характеристиките на коридора за товарен превоз, включително участъците с недостатъчен капацитет, както и на програмата, съдържаща мерки, необходими за неговата организация и управление;
- б) основните елементи на посоченото в параграф 3 проучване;
- в) общите цели на коридорите за товарен превоз, по-специално по отношение на ефективността на даден коридор за товарен превоз, изразена чрез качеството на обслужването и капацитета на коридора, в съответствие с разпоредбите на член 19 от настоящия регламент, и, когато е приложимо, количествените или качествените цели, свързани с тези общи цели. В целите и задачите се отчитат изискванията, посочени в член 18 от Регламент [...новия регламент за TEN-T];
- г) мерките за прилагане на разпоредбите на членове 12—19 и мерките за подобряване на работата на коридора за товарен превоз, основани на резултатите от оценката, посочена в член 19, параграф 3, с оглед постигане на общите и специфичните цели, посочени в буква в);
- д) становищата и оценката на консултативните групи, посочени в член 8, параграфи 7 и 8, по отношение на развитието на коридорите;
- е) обобщение на сътрудничеството и резултатите от консултацията, посочена в член 11, включително становищата на консултативните групи, посочени в член 8, параграфи 7 и 8, и обобщение на отговорите на други заинтересовани страни.

При изготвянето на плана за изграждане управителният съвет взема предвид целите и мерките, съдържащи се в работния план на европейския координатор, посочен в член 53 от Регламент [...новия регламент за TEN-T]. Планът за изграждане включва позоваване на елементите на работния план, които са от значение за железопътния товарен превоз по коридора.

Управителният съвет редовно преразглежда и коригира целите, посочени в буква в), и мерките, посочени в буква г), въз основа на оценката, посочена в член 19, параграф 3, след консултация с консултативните групи, посочени в член 8, параграфи 7 и 8, и с европейския координатор.

2. Управителният съвет прави периодичен преглед на плана за изграждане поне на всеки четири години, като взема предвид напредъка по изпълнението му, развитието на пазара за железопътен товарен превоз по протежението на коридора за товарен превоз и резултатите, постигнати по отношение посочените в параграф 1, буква в) цели.
3. Управителният съвет провежда и периодично актуализира проучване на транспортния пазар, отнасящо се до установените и очакваните промени в движението по коридора за товарен превоз и обхващащо различните видове превози, както по отношение на превоза на товари, така и по отношение на превоза на пътници. В това проучване следва също така да се разгледа, при необходимост, балансът между социално-икономическите разходи и ползи, произтичащи от развитието на коридора за товарен превоз.
4. В плана за изграждане се взема предвид развитието на терминалите, включително пазарният анализ и анализът на перспективите по отношение на мултимодалните товарни терминали, както и плановете за действие на държавите членки на коридора за товарен превоз, посочени в член 35, параграфи 3 и 4 от Регламент [... новия регламент за TEN-T].
5. Ако е целесъобразно, управителният съвет взема мерки с цел осъществяване на сътрудничество с регионалните и/или местните администрации във връзка с плана за изграждане“.

(8) Член 11 се заменя със следното:

„Член 11

Планиране на инвестициите

1. Изпълнителният съвет и управителният съвет на коридора за товарен превоз си сътрудничат с европейския координатор, под чиято отговорност попада коридорът за товарен превоз, по отношение на потребностите от инфраструктура и инвестиции, произтичащи от железопътния товарен превоз, за да подпомогнат изготвянето на работния план, посочен в член 53 от Регламент (ЕС) [... новия регламент за TEN-T].
2. Управителният съвет се консултира с консултативните групи, посочени в член 8, параграфи 7 и 8, относно развитието на инфраструктурата и потребностите от инвестиции. Консултацията се основава на подходяща, актуална документация за планирането на инфраструктурата на ниво коридор и на национално ниво. Изпълнителният съвет осигурява подходяща координация между тези консултативни дейности и механизмите за координация на национално ниво, както е определено в член 7д от Директива 2012/34/ЕС.

3. Сътрудничеството и консултацията се отнасят по-специално до:
- а) потребностите от капацитет на железопътния товарен транспорт, свързани с планирането на инфраструктурата и инвестициите, като се отчита необходимостта от капацитет съгласно член 14, параграф 2 и всяка инфраструктура, обявена за претоварена съгласно член 47 от Директива 2012/34/ЕС;
 - б) Изисквания към инфраструктурата на TEN-T, приложими за железопътния товарен транспорт, както са определени в глави II и III от Регламент (ЕС) [... новия регламент за TEN-T], по-специално по отношение на потребностите от капацитет за товарни влакове с дължина, не по-малка от 740 m;
 - в) потребност от целенасочени инвестиции за премахване на участъците с недостатъчен капацитет на местно ниво, напр. странични коловози, подобрения на възли и инфраструктура в крайното местоназначение (от „последната миля“) или техническо оборудване, подобряващо оперативната ефективност“.
- (9) Член 19 се заменя със следното:

„Член 19

Качество на обслужването по коридора за товарен превоз

1. Управителният съвет на коридора за товарен превоз насърчава съвместимостта между експлоатационните схеми по протежението на коридора за товарен превоз, посочени в член 35 от Директива 2012/34/ЕО.
 2. Управителният съвет наблюдава изпълнението на услугите, предоставяни от управителите на инфраструктура на заявителите в изпълнение на основните им функции, доколкото попадат в приложното поле на членове 12—18, и на услугите за железопътен товарен превоз по коридора за товарен превоз. Наблюдението на изпълнението се извършва в качествен и количествен аспект, когато е целесъобразно, въз основа на показатели за ефективност, свързани с общите и специфичните цели на коридора за товарен превоз, определени в съответствие с член 9, параграф 1, буква в). Управителният съвет се консултира с консултативните групи, посочени в член 8, параграфи 7 и 8, и с европейския координатор относно съответните показатели за ефективност.
 3. Управителният съвет оценява резултатите от наблюдението на изпълнението по отношение на общите и специфичните цели, определени в съответствие с член 9, параграф 1, буква в), и оперативните изисквания, посочени в член 18 от Регламент [... новия регламент за TEN-T].
 4. Управителният съвет изготвя и публикува годишен доклад, в който се представят резултатите от извършените дейности по настоящия член. В специален раздел от доклада се представят гледните точки и оценката на ефективността от консултативните групи, посочени в член 8, параграфи 7 и 8. Управителният съвет представя годишния отчет за одобрение от изпълнителния съвет“.
- (10) Членове 22 и 23 се заменят със следното:

„Член 22

Наблюдение на изпълнението

На всеки две години от създаването на даден коридор за товарен превоз изпълнителният съвет, посочен в член 8, параграф 1, представя на Комисията резултатите от изпълнението на плана за изграждане на съответния коридор. Комисията ги анализира и информира за този анализ комитета, посочен в член 21.

Член 23

Доклад

Комисията прави периодичен преглед на прилагането на настоящия регламент. Тя представя доклад на Европейския парламент и на Съвета най-късно две години след влизането в сила на настоящия регламент и на всеки четири години след това“.

(11) Заличава се приложението към този регламент.

Член 66

Отмяна

Регламент (ЕС) № 1315/2013 се отменя, считано от [датата на влизане в сила на настоящия регламент].

Позоваванията на Регламент (ЕС) № 1315/2013 се считат за позовавания на настоящия регламент и се четат съгласно таблицата на съответствието в приложение VII.

Член 67

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 Страсбург на [...] година.

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател