



Съвет на
Европейския съюз

Брюксел, 6 декември 2022 г.
(OR. en)

15664/22

Междуетноститутуционално досие:
2021/0420(COD)

TRANS 772
CODEC 1934

РЕЗУЛТАТИ ОТ РАБОТАТА

От:	Генералния секретариат на Съвета
До:	Делегациите
№ предх. док.:	15058/22 + Addenda
№ док. Ком.:	ST 15109/21 + ADD 1 - 55
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 – Общ подход

Приложено се изпраща на делегациите текстът, по който Съветът (Транспорт, телекомуникации и енергетика) постигна общ подход по посоченото по-горе предложение на заседанието си от 5 декември 2022 г.

Общият подход включва и приложенията, съдържащи се в допълненията към док. ST 15058/22, които остават непроменени.

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)

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 ОВ С [...].

² ОВ С [...].

- 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. Съюзът да се превърне в неутрална по отношение на климата икономика, като се работи за осъществяване на амбицията за нулево замърсяване⁵.
- 3) В съобщението на Комисията относно 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 разстояние 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 града.

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).

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.

- 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 16 юни 2022 г. за гарантиране на справедлив преход към неутралност по отношение на климата⁷.
- 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 слабо населените 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.
- 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 [ST 9107/22], (ОВ С 243, 27.6.2022 г., стр. 35).

- 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) Проектите от общ интерес следва да допринасят за развитието на трансевропейската транспортна мрежа чрез изграждането на нова транспортна инфраструктура, поддръжката и модернизацията на съществуващата инфраструктура и чрез мерки, стимулиращи ефикасното използване на нейните ресурси. Проектите от общ интерес следва да имат европейска добавена стойност. Такива проекти следва също така да бъдат икономически жизнеспособни. Проектите в слабо населени райони, за които може да е трудно да се докаже икономическата жизнеспособност, тъй като ползите от социалното и териториалното сближаване може да имат по-висока стойност, следва поне да имат положителен принос за развитието на мрежата въз основа на социално-икономически анализ на разходите и ползите, като се вземат предвид специфичните характеристики и ограничения на съответния район.
- 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) заличено.

- 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, осъществяването на трансевропейската транспортна мрежа ще подкрепи принципа за ненанасяне на значителни вреди по смисъла на член 17 от Регламента за таксономията⁸.
- 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, 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, за проекти, за които процедурата за възлагане на обществена поръчка за екологична оценка не е започнала към датата на влизане в сила на настоящия регламент, оценката за ненанасяне на значителни вреди въз основа на най-новите налични насоки и най-добри практики.

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).

- 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 насоки. 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. Без да се засягат разпоредбите, предвидени в други актове на ЕС, по-специално актове за изпълнение относно условията за отпускане на финансова подкрепа от Съюза за проекти от общ интерес съгласно Регламент (ЕС) 2021/1153, изискването за осигуряване на климатична устойчивост следва да се прилага само за проекти, за които процедурата за възлагане на обществена поръчка за оценка на въздействието върху околната среда все още не е започнала към датата на влизане в сила на настоящия регламент.
- 15) Държавите членки и останалите изпълнители на проекти следва да извършват екологични оценки на плановете 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 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 по отношение на климата 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., освен ако в настоящия регламент не е посочено друго.
- 19) Към крайните срокове 2030 г. и 2050 г., които вече са въведени съгласно Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета⁹, 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. Изпълнението на изискванията, по-специално тези, произтичащи от нововъведените стандарти за железопътната инфраструктура, може да изисква значителни финансови инвестиции.
- 20) Трансевропейската транспортна 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 слабо населените райони, и която засилва социалното, икономическото и териториалното сближаване между тях. Следва да бъдат определени изискванията към инфраструктурата на трансевропейската транспортна мрежа, за да се насърчи развитието на висококачествена мрежа в целия Съюз.

⁹ 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).

- 21) Трансевропейската транспортна 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 със сроковете, определени в Регламент (ЕС) [...] на Европейския парламент и на Съвета [за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива]¹⁰.
- 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 чрез железопътен и/или автомобилен транспорт с трансевропейската транспортна мрежа, при условие че 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., освен ако в настоящия регламент не е посочено друго, следва да съставляват основата на устойчивата мултимодална транспортна мрежа, представляваща стратегически най-важните възли и връзки 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.

¹⁰ 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 [...]).

- 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 слабо населени райони, или в гъсто населени райони.
- 26а) Изолирана мрежа за целите на настоящия регламент следва да означава железопътна мрежа на държава членка или част от нея с междурелсие, различно от европейското стандартно номинално междурелсие. Налагането на определени стандарти и изисквания от настоящия регламент по отношение на тези мрежи или на части от тях не би било обосновано от гледна точка на икономическите разходи и ползи поради специфичния характер на тези мрежи, произтичащ от отдалечеността им от други мрежи с различно междурелсие. Поради това някои железопътни стандарти и изисквания не следва да се прилагат за тези 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 едно наистина устойчиво, интелигентно, безпроблемно и гъвкаво европейско морско пространство, което следва да се изпълнява в тясно сътрудничество с европейските макрорегионални стратегии и стратегиите за морските басейни, което следва да включва предходните „морски магистрали.“ То следва да обхваща всички компоненти на морската инфраструктура на трансевропейската транспортна мрежа.
- 28) заличено.

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

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).

- 30) Както е посочено в съобщението на Комисията относно стратегията за устойчива и интелигентна мобилност, необходимо е 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. В съответствие с тази цел Комисията се насърчава да приеме предложение, когато е целесъобразно, за своевременно преразглеждане на правилата за разпределяне на капацитета за железопътен товарен превоз, предвидени понастоящем в Регламент (ЕС) № 913/2010, за да се гарантира безпрепятственото функциониране на товарния транспорт по коридорите. 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.
- 30a) Следва да се прилагат нови оперативни изисквания по отношение на коридорите за железопътен товарен превоз, за да се гарантира високо качество на услугите. По-специално държавите членки следва да положат всички възможни усилия, за да гарантират, че времето за престой на товарните влакове, пресичащи граница между две държави членки, не надвишава средно 25 минути и че повечето влакове, пресичащи поне една граница на коридор за товарен превоз, пристигат на местоназначението си или на външната граница на Съюза по разписание или със закъснение от по-малко от 30 минути. Срокът на времето за престой не следва да се прилага при промяна на междурелсието. Той не следва да се прилага и на границите между две държави членки, в които контролът в изпълнение на Регламент (ЕС) 2016/399, който налага по-специално извършването на проверки на пътниците във влаковете и на железопътния персонал на пътнически и товарни влакове, преминаващи външните граници, все още не е отменен и когато проверките, извършвани във влаковете в изпълнение на посочения регламент, не позволяват спазването на този срок. Тези промени в междурелсието и проверки във влаковете могат да доведат до задръствания и по-дълго време за чакане на границата. Закъснения, възникнали във или дължащи се на трети държави, прекосявани от товарните влакове, също не следва да се вземат предвид.

- (30б) Съгласно Регламент (ЕС) № 913/2010 в първоначалната му редакция държавите членки, които имат железопътна мрежа с междурелсие, различно от това на основната железопътна мрежа в рамките на Съюза, не бяха задължени да участват в създаването на коридори за товарен превоз или в удължаването на съществуващи коридори съгласно посочения регламент. На тези държави членки следва да се разреши, за максимален временен период от 10 години, да решат, че управителят(ите) на инфраструктурата, отговарящ(и) за железопътната инфраструктура на тяхната територия, не участва(т) в управителния съвет на коридорите за товарен превоз на тяхната територия.
- (30в) Регламент (ЕС) № 913/2010 е насочен главно към организацията и управлението на международни железопътни коридори за конкурентоспособен железопътен товарен превоз. Предвид островния си характер Ирландия не е свързана с други държави членки с железопътен транспорт. Освен това съгласно посочения регламент, в първоначалната му редакция, държавите членки, които имат железопътна мрежа с междурелсие, различно от това на основната железопътна мрежа в рамките на Съюза, не бяха задължени да участват в създаването на коридори за товарен превоз или в удължаването на съществуващи коридори съгласно посочения регламент. Ирландия се възползва от тази възможност. Съответно на територията на Ирландия не е създаден нито един коридор за железопътен товарен превоз съгласно Регламент (ЕС) № 913/2010 в първоначалната му редакция. При тези обстоятелства, като се има предвид ограничената добавена стойност за ирландските органи и управителя(ите) на инфраструктурата в Ирландия от участие в ръководството на коридорите за товарен превоз съгласно Регламент (ЕС) № 913/2010, на Ирландия следва да се разреши да вземе решение представителите на нейните органи и управителят(ите) на инфраструктурата, отговарящ(и) за железопътната инфраструктура на нейна територия, да не участват в изпълнителния съвет и/или в управителния съвет на коридорите за товарен превоз на нейна територия.
- 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 пресичат граници, да бъдат мултимодални и отворени за включване на всички видове транспорт, обхванати в настоящия регламент.

- 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., освен ако в настоящия регламент не е посочено друго. За тази цел държавите членки следва да гарантират, че националните транспортни и инвестиционни планове са съгласувани с приоритетите, определени в настоящия регламент. Държавите членки следва също така да вземат предвид, наред с другото, приоритетите, посочени в работните планове на европейските координатори. Обхватът, методиката или графикът на националните планове и програми обаче остават единствено от компетентността на държавите членки.
- 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) заличено.
- 37) заличено.

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. Когато е целесъобразно, Съюзът следва да насърчава проекти от общ интерес с тези държави, като гарантира спазването на целите и на изискванията за оперативна съвместимост на трансевропейската транспортна мрежа. Тези проекти следва също така да бъдат приведени в съответствие с целта за постигане на неутралност по отношение на климата в ЕС до 2050 г. и да гарантират еднакви условия на конкуренция в транспорта, по-специално чрез предотвратяване на изместването на въглеродни емисии.

38a) Преместено от съображение 39a:

Пагубните последици от военната агресия на Русия срещу Украйна поставиха под въпрос и подложиха на изпитание устойчивостта на европейската транспортна мрежа. Нападението предефинира геополитическия пейзаж, като разкри уязвимостта на Съюза при непредвидени сътресения отвъд неговите граници. Мащабните последици за световните пазари, като например за световната продоволствена сигурност, подчертават факта, че вътрешният пазар на Съюза и неговата транспортна мрежа не могат да се разглеждат отделно от формирането на политиката на Съюза. Повече от всякога е необходима по-добра свързаност със съседните на Съюза държави партньори.

(38b) Преместено от съображение 39b:

Предвид този нов геополитически контекст, в съобщението на Комисията от 12 май 2022 г. относно коридорите на солидарността¹² бяха посочени няколко основни предизвикателства пред транспортната инфраструктура, които Съюзът и съседните му държави трябва да решат, ако искат да подкрепят икономиката и възстановяването на Украйна, да направят възможно селскостопанските и други стоки да достигат до Съюза и световните пазари и да гарантират една действително по-добра свързаност със Съюза както за износа, така и за вноса. За да се подсигури тази по-голяма свързаност със Съюза, в съобщението се съдържаха предложение да се направи оценка на разширяването на европейските транспортни коридори към Украйна и Република Молдова.

¹² COM(2022) 217 final.

(38в) Преместено от съображение 39в:

Поради агресивната война на Русия срещу Украйна и позицията на Беларус в този конфликт сътрудничеството между Съюза и Русия и Беларус в областта на политиката за TEN-T вече не се смята за уместно, нито в интерес на Съюза. Следователно мрежата TEN-T в тези две трети държави следва да бъде преустановена. В съответствие с гореизложеното подобряването на трансграничните връзки с Русия и Беларус вече не е първостепенен приоритет на територията на държавите членки. Понастоящем съществуват връзки между Финландия, Естония, Латвия, Литва и Полша с тези две трети държави. За да бъде отразен намаленият приоритет при изграждането и модернизирането на тези връзки, приоритетът на крайното местоназначение („последната миля“) на всички трансгранични връзки с Русия и Беларус, които понастоящем са включени в основната мрежа, следва да бъде понижен в картите, включени в настоящия регламент, и те да преминат от основната към широкообхватната мрежа, за която е предвиден по-късен срок за изпълнение – до 2050 г. В случай на демократичен преход в Беларус обаче изграждането и модернизирането на трансграничните връзки на страната с ЕС в съответствие с всеобхватния икономически план за демократична Беларус би било основен приоритет, включително чрез повторното включване на страната в регламента.

38г) Преместено от съображение 39а:

Новият геополитически контекст, произтичащ от агресивната война на Русия срещу Украйна, показва колко е важно транспортните връзки на територията на Съюза и със съседни трети държави да протичат гладко. Всяко междурелсие, различно от европейското стандартно номинално междурелсие от 1435 mm, пречи сериозно на оперативната съвместимост на железопътните мрежи в целия Съюз и се отразява дори върху конкурентоспособността на тези изолирани железопътни мрежи. Поради това новите железопътни линии на основната или разширената основна мрежа следва да се изграждат с европейско стандартно номинално междурелсие от 1435 mm. Освен това държавите членки с мрежа с различно междурелсие следва да направят оценка на преминаването на съществуващите линии от европейските транспортни коридори към въпросното междурелсие. Това задължение следва да не се прилага за островните и най-отдалечените региони, тъй като поради географското си положение тяхната мрежа е напълно отделена от сухоземните връзки на територията 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 линии, проектирани за скорост от най-малко 100 km/h. 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 линии, проектирани за скорост от най-малко 160 km/h, следва да доведе от своя страна до ползи за мрежата, по-съгласувана мрежа и увеличение на пътниците, използващи железопътен транспорт. Тези изисквания за проектираната скорост обаче следва да бъдат ограничени до определен процент от съответните железопътни участъци, за да се вземе предвид необходимостта от гъвкавост по отношение на железопътните участъци със специални характеристики в резултат на топографски, релефни или градоустройствени ограничения, към които скоростта трябва да бъде адаптирана във всеки отделен случай, включително, *inter alia*, свързващи линии, линии, минаващи през гари, достъп до терминали и обслужващи съоръжения или депа. Комисията следва да предоставя изключения по искане на държава членка, за да се даде възможност за допълнителна гъвкавост извън конкретните процентни стойности, определени в настоящия регламент, ако това е необходимо и обосновано. При модернизирането на инфраструктурата държавите членки се насърчават да проучат възможностите за проектиране на по-висока скорост, съгласно предвиденото в приложение I на Директива (ЕС) 2016/797.

39a) Преместено в съображение 38г.

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, 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.

40a) Интермодалният транспорт представлява около половината от тонкилометрите за железопътни товарни превози в Европа, като делът му нараства. За да се постигнат определените в съобщението на Комисията относно стратегията за устойчива и интелигентна мобилност цели за удвояване на частта от товарния железопътен превоз, следва да се обърне специално внимание на транспорта, който съчетава железопътния превоз за основната част от пътуването и превоз с камион за първата и последната миля. С цел да се допринесе за увеличаването на интермодалния транспорт, инфраструктурата следва да позволява движението на товарни влакове, превозващи стандартни полуремаркета с височина до 4 метра върху вагони с височина от най-малко 27 сантиметра. Спазването на това изискване обаче води до многобройни, понякога скъпи, адаптации. Поради това е важно да се намери балансиран подход към изпълнението на това изискване и да се гарантира, че неговото изпълнение се извършва по икономически ефективен начин. Във връзка с това държавите членки следва да гарантират, че изискването се изпълнява по такъв начин, че да се осигури поне една вътрешна пряка линия, една пряка железопътна линия за товарен превоз, свързваща със съседна(и) държава(и) членка(и), и една връзка с поне един железопътно-автомобилен терминал или мултимодален товарен терминал, разположен във или в близост до морско пристанище, което е част от европейския транспортен коридор на територията на държава членка. Освен това, ако една или повече крайни точки на даден коридор са разположени на територията на държава членка, следва да има поне една пряка линия, отговаряща на това изискване, до поне една от тези крайни точки. При избора на съответните линии държавите членки следва да вземат предвид настоящите и бъдещите железопътни товарни транспортни потоци. При оценяването на исканията за освобождаване от изискването, свързано с превоза на полуремаркета съгласно настоящия регламент, Комисията следва да взема предвид по-специално резултатите от социално-икономическия анализ на разходите и ползите, както и потенциалното прекъсване на услугите, причинено от необходимите работни дейности за изпълнението на този стандарт. Освен това, когато оценява исканията за освобождаване от изискванията, приложими за железопътната инфраструктура на разширената основна мрежа, Комисията следва да вземе предвид по-специално всяка голяма инвестиция, предприета от съответната държава членка по паралелна линия в непосредствена близост до тези, които ще бъдат новопостроени.

41) заличено.

- 42) Държавите членки следва да гарантират, че Европейската система за управление на железопътното движение (ERTMS) ще бъде внедрена в широкообхватната мрежа до 2050 г., в разширената основна мрежа – до 2040 г., и в основната мрежа – до 2030 г. При внедряването на ERTMS в широкообхватната мрежа, по отношение на графика следва да се даде приоритет на линиите, които могат да допринесат за безопасния и ефикасен трансграничен международен железопътен транспорт. Тъй като внедряването на основана на радиосистема ERTMS допълнително допринася за премахването на националните правила, засягащи експлоатацията, държавите членки следва да гарантират, че от 2030 г. по новите линии се внедрява единствено основана на радиосистема ERTMS, а до 2050 г. цялата трансевропейска транспортна мрежа ще бъде оборудвана с основана на радиосистема ERTMS.
- 43) Преместено в съображение 42 (последно изречение).
- 44) Извеждането от експлоатация на системи от клас В води до значителни икономии за управителите на инфраструктура при поддръжката, като се имат предвид разходите и сложността на внедряването на ERTMS и поддържането на допълнителни системи по железопътната линия за продължителен период. Държавите членки следва да се стремят, когато е целесъобразно, към извеждане от експлоатация на системите от клас В по железопътната линия до 2050 г.
- 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. За тази цел следва да се определят референтни водни нива за всеки европейски транспортен коридор, воден път или участък от воден път. В процеса на определяне на референтните водни нива Комисията следва тясно да си сътрудничи със заинтересованите държави членки и съответните комисии за речно корабоплаване, създадени с международни споразумения, за да се гарантира съгласуван подход по отношение на изискванията за инфраструктурата на вътрешните водни пътища с оглед насърчаване на този вид транспорт.

- 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 могат да бъдат и портали за търговия, промишлени клъстери и енергийни центрове. Както се подчертава в плана RePowerEU, приет от Комисията, съществува необходимост от диверсификация на енергийните доставки и ускорено разгръщане на енергията от възобновяеми източници. Морските пристанища могат да допринесат за постигането на тази цел чрез внедряването на разположени в морето вятърни инсталации, производството на зелен водород и транспортирането и съхранението на втечнен природен газ. За да се засилят полезните взаимодействия между транспортния и енергийния сектор в усилията за декарбонизация на икономиката на Съюза, морските пристанища биха могли също така да играят роля в транспортирането на въглероден диоксид по тръбопроводи или други видове транспорт.
- 47) Морският транспорт на къси разстояния може да допринесе значително за декарбонизацията на транспорта, като превозва повече товари и пътници по море, наред с другото, за да се намалят задръстванията по пътищата на територията на Съюза и да се подобри достъпът до периферните и островните региони и държави. Необходимо е обаче морските връзки на къси разстояния, които представляват морското измерение на трансевропейската транспортна мрежа, да се интегрират по-добре със сухопътната мрежа и да се постави по-силен акцент върху цялата транспортна и логистична верига, както към морето, така и към хинтерланда. Новосъздадената всеобхватна концепция за европейско 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. Освен това, тази нова концепция следва да насърчава устойчиви морски връзки на къси разстояния с цел концентриране на товарните потоци по морските логистични маршрути по такъв начин, че да се подобрят съществуващите морски връзки или да се създадат нови жизнеспособни, редовни и чести морски връзки.
- 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 съобщението на Комисията относно стратегията за устойчива и интелигентна мобилност, съществува необходимост от подобряване на пътната инфраструктура от гледна точка на безопасността.

- 48a) Държавите членки следва да гарантират свързването на летищата на основната мрежа с определен обем на трафика с градските възли чрез железопътен транспорт, метро, полуметро или трамваи, за да се подобри свързаността и да се гарантират подходящ капацитет и удобство за потребителите, освен в случаите, когато такива връзки са възпрепятствани от специфични географски или значителни физически ограничения. По отношение на онези летища, които са световни центрове, държавите членки се насърчават да развиват или подобряват връзките с железопътния транспорт на дълги разстояния или високоскоростния железопътен транспорт, за да се осигурят алтернативи на полетите на къси разстояния.
- (48б) За да се насърчат иновациите в областта на въздушния транспорт, космодрумите следва да бъдат включени в списъка на компонентите на инфраструктурата за въздушен транспорт. Това включване обаче не следва да засяга компетентността на Съюза в областта на космическото пространство съгласно член 4, параграф 3 от ДФЕС и член 189 от ДФЕС, който изключва всякакво хармонизиране на законовите и подзаконовите разпоредби на държавите членки. Освен това включването на космодрумите в списъка на компонентите на инфраструктурата за въздушен транспорт съгласно настоящия регламент не следва да води до прилагането на съществуващото или бъдещото законодателство на ЕС, свързано с инфраструктурата за въздушен транспорт, към космодрумите, освен ако това не е изрично предвидено в това законодателство.
- 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.
- 49a) Държавите членки следва да извършват пазарен анализ и анализ на перспективите по отношение на мултимодалните товарни терминали на своята територия и да разработят план за действие за развитието на мрежа от мултимодални товарни терминали. За тази цел те могат да се позовават на съществуващи проучвания и планове. Планът за действие, изготвен от държавите членки, следва да насърчава развитието на мултимодални товарни терминали. Държавите членки обаче не следва да бъдат задължени да изпълняват плана за действие. Освен това планът за действие не следва да води до задължение за частния сектор да инвестира в терминали. Планът не следва да подлежи на стратегическа екологична оценка.

- 50) Градските възли играят важна роля в трансевропейската транспортна мрежа като начална точка или крайно местоназначение („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. Политиката за трансевропейската транспортна мрежа следва да се съсредоточи върху насърчаването на безпрепятствени потоци на движение от, до и през градските възли в мрежата. Местната свързаност в рамките на градските възли следва да бъде разгледана от компетентните местни, регионални или национални органи, по-специално чрез съответните мерки на ПУГМ.
- 51) Като ефективна единна рамка за справяне с предизвикателствата пред градската мобилност, за всеки градски възел следва да бъде приет План за устойчива градска мобилност (ПУГМ) — дългосрочен, всеобхватен интегриран план за мобилност на товари и пътници за цялата функционална градска зона. Той би могъл да включва общи цели, специфични цели и показатели, които са в основата на настоящите и бъдещите резултати на системата на градския транспорт.
- 52) Държавите членки следва да насърчават въвеждането на ПУГМ с цел подобряване на координацията между регионите, градовете и малките населени места. За тази цел държавите членки могат да подкрепят разработването от страна на местните органи на висококачествени ПУГМ и да се засили наблюдението и оценката на изпълнението на ПУГМ чрез всякакви подходящи мерки, насоки, изграждане на капацитет, помощ и евентуално финансова подкрепа.
- 52а) ПУГМ могат да бъдат включени в съществуващи планове, които може да бъдат доразвити, за да отговарят на насоките на ПУГМ, и/или в по-широкообхватни планове, които включват също планове за земеползването, например предвид взаимовръзките между земеползването и мобилността. В случаите на гъсто населени градски възли следва да бъдат разрешени няколко ПУГМ.
- 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 града. 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, обществения транспорт и активните видове придвижване като ходене и колоездене.
- 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]¹³. 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 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, 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.

¹³ 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 [...]).

- 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.
- 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 субекти¹⁴.

¹⁴ 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.

- 62) Като правят равносметка на опита по отношение на управлението на кризи по време на пандемията от COVID-19¹⁵ 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. Същевременно 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) 2019/452¹⁶ 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) 2019/452¹⁷.

¹⁵ 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 „Подобряване на зелените ленти за преминаване в помощ на икономиката в условията на новата вълна на пандемията от COVID-19“ (COM(2020)685 final).

¹⁶ 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).

¹⁷ Това съображение може да бъде допълнително коригирано, за да отрази промените в член 47.

- 64) Въпреки че поддръжката е и ще остане основна отговорност на държавите членки, и без да се засяга компетентността на държавите членки по отношение по-специално на финансирането и управлението на поддръжката, важно е трансевропейската транспортна мрежа – след като бъде изградена – да се поддържа правилно, за да се гарантира високо качество на услугите, като при планирането и възлагането на инфраструктурни проекти се следва подходът, основан на жизнения цикъл. По-специално държавите членки следва да положат всички възможни усилия, за да гарантират въвеждането на дългосрочно планиране на поддръжката на пътната инфраструктура и, когато е уместно, на инфраструктурата на вътрешните водни пътища.
- 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 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) За да се улесни координираното осъществяване на европейските транспортни коридори и на двата хоризонтални приоритета – ERTMS и европейското морско пространство, Комисията следва да определи европейски координатори със съгласието на засегнатите държави членки. Те следва да улеснят мерките за проектиране на правилната структура за управление и да гарантират съгласувано определяне на приоритетите при планирането на инфраструктурата и инвестициите 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 индикативни етапни цели за изграждането на основните липсващи връзки и трансграничните участъци и за премахване на участъците с недостатъчен капацитет.
- 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 взе предвид съобщението на Комисията относно плана за действие относно военната мобилност от март 2018 г.¹⁸, Комисията 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 бяха включени допълнителни пътища и железопътни линии, за да се засили взаимодействието между гражданските и военните транспортни мрежи.

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).

- 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.

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).

- 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 по-специално от действителното използване на определени елементи на транспортната инфраструктура, анализирани спрямо предварително определени количествени прагове, и за да се изменят направленията на европейските транспортни коридори в приложение III, 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, II и III. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище, и тези консултации да бъдат проведени в съответствие с принципите, заложи в Междунституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество²¹. По-специално, с цел осигуряване на равно 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.

²¹ Междунституционално 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.

- 77) С цел да се осигурят еднакви условия за прилагането на настоящия регламент, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия по отношение на предоставянето на освобождавания от някои изисквания на настоящия регламент, както и за приемането на актове за изпълнение, в които се конкретизират референтните водни нива, установява се методика за събиране на данни за градската мобилност от държавите членки, за приемането на актове за изпълнение за реализацията на трансгранични участъци на европейските транспортни коридори и за двата хоризонтални приоритета. Актове за изпълнение могат да се приемат и за специфични участъци на европейските транспортни коридори по искане на заинтересованите държави членки. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета²³.
- 77a) 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 мултимодалните товарни терминали, следва да не се прилагат за Кипър, Малта и най-отдалечените региони, докато на тяхна територия не бъде изградена железопътна система. Разпоредбите, свързани с безопасното и сигурно паркиране, също следва да не се прилагат за тези държави членки и региони, тъй като такива паркоместа не са от съществено значение при липсата на транзитен автомобилен превоз на товари на тяхна територия.
- 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.

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) Необходимо е Регламент (ЕС) 2021/1153 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) Необходимо е Регламент (ЕС) № 913/2010 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,

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, съгласно посоченото на картите в приложение I и списъците в приложение II. 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 и мултимодален транспорт, включително в градските 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 трета 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, класифициран съгласно Регламент (ЕО) № 1059/2003 за установяване на обща 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, включително инфраструктурата за активните видове транспорт;
- ж) „изолирана мрежа“ означава железопътната мрежа на държава членка или част от нея с междурелсие, различно от европейското стандартно номинално междурелсие (1435 mm).
- з) заличено;
- 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 [...] от Директива 2010/40/ЕС относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи²⁴;

²⁴ Директива XXX (ЕС)/... 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 [...]).

- 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 изискваните 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 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;
- 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 устойчиво подобряване на достъпността и мобилността в рамките на функционалната градска зона за хора, предприятия и стоки с оглед по-специално на по-добро качество на живот;
- п) „активни видове транспорт“ означава превозът на хора или стоки чрез безмоторни превозни средства, задвижвани чрез физическата дейност на хората, включително превоз с електрическо спомагателно задвижване съгласно посоченото в член 2, параграф 2, буква з) от Регламент (ЕС) № 168/2013;

- 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 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 или цифрови 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 контрол на движението на корабите и за информация“ (VTMIS) означава системи, създадени с Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета²⁶;
- 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;

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).

- ф) „единна европейска среда за морско информационно обслужване“ (EMSWe) означава правната и техническата рамка, определена 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 система за УВД/АНО съгласно определението в член 3, точка 7 от Регламент (ЕС) 2018/1139;
- ц) „Европейска система за управление на железопътното движение“ (ERTMS) означава системата, посочена в Директива (ЕС) 2016/797 и 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 морско пристанище съгласно определението в член 2, точка 16 от Регламент (ЕС) 2017/352;
- аа) „морски превози на къси разстояния“ означава придвижването на товари и пътници по море между пристанища, разположени в географските води на една или повече държави членки, или между пристанище, разположено във водите на държави членки, и пристанище, разположено във водите на съседна трета държава, която има брегова линия с моретата, граничещи с водите на една или повече държави членки;

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).

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).

- 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 системите, 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 укрепят стандартите за безопасност на въздушното движение, да допринесат за устойчивото развитие на системата на въздушния транспорт и да подобрят ефективността като цяло на управлението на въздушното движение и аеронавигационното обслужване на общото въздушно движение в Европа;
- аг) „вертипорт“ означава зона, използвана за излитане и кацане на въздухоплавателни средства, които излитат и кацат вертикално (VTOL);
- ад) „контактна местостоянка за въздухоплавателни средства“ означава местостоянка в определена зона от перона на летището, оборудвана с пътнически ръкав;

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).

- ае) „проект SESAR“ означава проект за модернизиране на управлението на въздушното движение в Европа, насочен към осигуряване за Съюза на високоефективна, стандартизирана и оперативна съвместима инфраструктура на управлението на въздушното движение, който се състои от иновационен цикъл, включващ етапа на определяне на SESAR, етапа на разработване на SESAR и етапа на внедряване на SESAR;
- (ае2) „космодрум“ означава съоръжение за изпитване и изстрелване на космически кораби;
- аж) „европейски железопътен проект“ означава проект на съвместното предприятие „Европейски железопътен транспорт“ или неговия предшественик Shift2Rail;
- аз) „европейски генерален план за УВД“ означава план, утвърден с Решение 2009/320/ЕО³⁶ на Съвета и последващите му изменения³⁷;
- аи) „ръководство на железопътния товарен превоз“ означава управляващите органи, посочени в член 8 от Регламент (ЕО) № 913/2010;
- ай) „поддръжка“ означава дейности, предназначени да поддържат състоянието и капацитета на съществуващата инфраструктура през целия ѝ жизнен цикъл;
- ак) „социално-икономически анализ на разходите и ползите“ означава основана на призната методика количествена предварителна оценка на стойността на даден проект, като се вземат предвид съответните социални, икономически, здравни, 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 Съвета³⁸;
- ал) „алтернативни горива“ означава алтернативни горива, както са определени в член 2, точка 3 от Регламент (ЕО) [...] [за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива];

³⁶ ОВ L 95, 9.4.2009 г., стр. 41.

³⁷ 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).

³⁸ 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).

- 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 на Европейския парламент и на Съвета³⁹ 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 Съвета⁴⁰.
- ао) „решение за разрешаване на проекта“ означава решението или съвкупността от решения, които могат да бъдат от административен характер, взети едновременно или последователно от орган или органи на държава членка, с изключение на органите за административно и съдебно обжалване, съгласно националния правен ред и националното административно право, с които се определя дали изпълнителят на даден проект има право да изпълнява проекта в съответния географски район по основната, разширената основна или широкообхватната мрежа, без да се засягат решенията, взети в рамките на производство за административно или съдебно обжалване.

Член 4

Цели на трансевропейската транспортна мрежа

1. Общата цел за развитието на трансевропейската транспортна мрежа е да се създаде една мултимодална мрежа за целия Съюз с високо качество.

³⁹ 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).

⁴⁰ 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).

2. Трансевропейската транспортна мрежа укрепва социалното, икономическото и териториалното сближаване на Съюза и допринася за създаването на единно европейско транспортно пространство, което е устойчиво, безопасно, 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 и ниски емисии в съответствие с актуалните цели на Съюза за намаляване на CO₂;
- ii) осигуряване на възможност за по-широко използване на по-устойчиви видове транспорт, по-специално чрез по-нататъшно развитие на мрежа за железопътен пътнически превоз на дълги разстояния, включително високоскоростен превоз, и оперативно съвместима мрежа за железопътен товарен превоз, надеждна мрежа за корабоплаване по вътрешните водни пътища и корабоплаване на къси разстояния в целия Съюз, както и чрез насърчаване на активните видове транспорт;
- iii) по-голяма защита за околната среда;
- iv) намаляване на отрицателните странични въздействия, включително свързаните с околната среда, здравеопазването, задръстванията и аварията;
- v) по-голяма енергийна сигурност;

б) сближаване чрез:

- i) достъпност и свързаност на всички региони на Съюза, включително най-отдалечените региони и други отдалечени, островни, периферни и планински региони, както и слаборазвитите райони;
- ii) намаляване на разликите в качеството на инфраструктурата между регионите и 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 пречките 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 за потребителите и удовлетворяване на потребностите им от мобилност и транспорт, 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 на острови;

- ii) осигуряване на норми за безопасност, сигурност и високо качество, включително качество на услугите за потребителите, за пътническите и товарните превози;
- iii) подкрепа на качеството, ефикасността и устойчивостта 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 улеснява 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.
- vii) подкрепа на активните видове мобилност чрез подобряване на достъпността и качеството на свързаната инфраструктура, като по този начин се подобряват безопасността и здравето за активните потребители на инфраструктурата и се стимулират екологичните ползи от тези видове мобилност.

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 и в съответствие с приложимите екологични изисквания на равнището на Съюза и на държавите членки, чрез:
 - a) 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, когато такова внедряване е икономически обосновано или необходимо за подобряване на безопасността и сигурността;
- д) оптимизиране на използването на инфраструктурата, по-специално чрез ефективно управление на капацитета и движението и преминаване към по-устойчиви модели на мобилност, включително развитието на устойчиви, привлекателни и ефикасни мултимодални транспортни услуги;
- е) вземане под внимание на възможните полезни взаимодействия с други мрежи, по-специално трансевропейските енергийни или телекомуникационни мрежи или мрежата с двойно предназначение, определена във „Военните изисквания за военна мобилност в рамките на ЕС и извън него“;
- ж) развитие на екологосъобразна, гъвкава и устойчива на климатичните изменения инфраструктура, предназначена да намали във възможно най-голяма степен 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-специално в трансграничните участъци, по отношение на променящия се климат, природните опасности и причинените от човека бедствия, както и смущенията, умишлени или не, включително за движението, с оглед справяне с тези предизвикателства;
- и) заличено.

2. При планирането и развитието на трансевропейската транспортна мрежа държавите членки могат да адаптират подробните направления на трасетата на участъците, 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. Това адаптиране не надхвърля позволеното от съответното решение за разрешаване на проекта.

3. Екологичната оценка на плановите и проектите се извършва в съответствие с Директива 92/43/ЕИО на Съвета⁴¹, директиви 2000/60/ЕО⁴², 2001/42/ЕО⁴³, 2002/49/ЕО⁴⁴, 2009/147/ЕО⁴⁵ и 2011/92 /ЕС на Европейския парламент и на Съвета⁴⁶. За проектите от общ интерес, за които процедурата за възлагане на обществена поръчка за екологична оценка все още не е започнала към датата на влизане в сила на настоящия регламент, следва да се оцени и спазването на принципа за ненанасяне на значителни вреди.

Член 6

Постепенно развитие на трансевропейската транспортна мрежа

1. Без да се засяга член 8, параграф 4а, трансевропейската транспортна мрежа 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., освен ако в настоящия регламент не е посочено друго. 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 мултимодални свързващи точки за движението на дълги разстояния и за регионалните и местните транспортни мрежи.

⁴¹ 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).

⁴² 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).

⁴³ 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).

⁴⁴ 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).

⁴⁵ 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).

⁴⁶ 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 частите на основната или разширената основна 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) имат европейска добавена стойност, като допринасят за постигане на целите, попадащи в обхвата на най-малко две от четирите категории, посочени в член 4; и

- б) са икономически жизнеспособни въз основа на социално-икономически анализ на разходите и ползите или, в случай на слабо населени райони, имат положителен принос за развитието на мрежата въз основа на социално-икономически анализ на разходите и ползите.
 - в) заличено.
- 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.
 - 4а. Изпълнението на проектите от общ интерес 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.
 - 5. Комисията може да препоръча на държавите членки да създадат единни субекти за координиране, изграждане и/или управление на трансгранични инфраструктурни проекти от общ интерес, особено за широкомащабни и сложни проекти. Съответният европейски координатор има статут на наблюдател в надзорния съвет, или в подобен ръководен орган на този единен субект.

Член 9

Сътрудничество с трети държави

- 1. Съюзът може да си сътрудничи с трети държави, за да свърже трансевропейската транспортна мрежа чрез проектите от общ интерес, когато е уместно, с техните инфраструктурни мрежи с оглед на засилване на устойчивия икономически растеж и конкурентоспособността, и по-специално за:

- а) насърчаване на разширяването към трети държави на политиката за трансевропейска транспортна мрежа заедно с други свързани политики на Съюза, по-специално в областта на околната среда и опазването на климата;
- б) обезпечаване на връзката между трансевропейската транспортна мрежа и транспортните мрежи на трети държави на гранично-пропускателни пунктове, включително на територията на третата държава, за да се гарантира безпрепятствено движение, гранични проверки, наблюдение на границите и други процедури за граничен контрол;
- ба) осигуряване на територията на третата държава на връзката между трансевропейската транспортна мрежа и транспортните мрежи на третите държави;
- 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, при условие че те не допринасят за изместването на въглеродни емисии;
- 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;
- и) насърчаване на декарбонизацията на транспорта, по-специално чрез разгръщане на инфраструктура за алтернативни горива в трети държави с оглед на създаването на непрекъсната мрежа, свързана с трансевропейската транспортна мрежа.

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.
3. Настоящият член не засяга каквото и да е финансово участие на Съюза в проекти в трети държави съгласно други правни актове на ЕС.

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 и транспортни възли (летища, морски пристанища, пристанища по вътрешните водни пътища, железопътно-автомобилни терминали и терминали по вътрешните водни пътища).
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. Деветте европейски транспортни коридора, а именно:
 - i. Атлантически;
 - ii. Балтийско море – Черно море – Егейско море;
 - iii. Балтийско море – Адриатическо море;
 - iv. Средиземноморски;
 - v. Северно море – Рейн – Средиземно море;
 - vi. Северно море – Балтийско море;
 - vii. Рейн – Дунав;
 - viii. Скандинавско – средиземноморски;
 - ix. Западни Балкани – Източно Средиземноморие,

са посочени 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, и до 31 декември 2040 г. за инфраструктурата си, която е част от разширената основна мрежа, освен ако не е посочено друго в настоящия регламент.
3. При спазване на член 172, параграф 2 от ДФЕС Комисията е оправомощена да приема делегирани актове в съответствие с член 60 от настоящия регламент за изменение, в рамките на член 7, на направленията на европейските транспортни коридори в приложение III към настоящия регламент, с цел да се вземе предвид развитието на основните търговски потоци и транспорт или съществените промени в мрежата. По отношение на измененията на направленията на коридорите, засягащи части от територията на съседни държави, тези делегирани актове се основават на споразумения на високо равнище относно транспортните инфраструктурни мрежи между Съюза и засегнатите съседни държави.

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 дела на по-устойчиви видове транспорт за превоз на товари и пътници, по-специално с оглед намаляване на емисиите на парникови газове и на замърсяването и увеличаване на социалните и икономическите ползи 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 оптимално интегриране на видовете транспорт и на оперативна съвместимост между видовете транспорт, включително активните видове мобилност в градските райони;

- г) изграждане на липсващите връзки и премахване на участъците с недостатъчен капацитет, по-специално по отношение на оперативната съвместимост и за трансграничните участъци;
- д) разгръщане на необходимата инфраструктура, която осигурява безпроблемно движение на превозни средства, кораби и въздухоплавателни средства с ниски и 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) подобряване на цифровизацията и развитие на автоматизацията, по-специално чрез въвеждане и внедряване на ИКТ системи за транспорта.

2. С цел допълване на мерките, посочени в параграф 1, се обръща особено внимание на мерките, необходими:

- а) за да се допринесе за смекчаване на излагането на градските зони на отрицателното въздействие на транзитния железопътен и автомобилен транспорт; и
- б) преместено в буква а);
- в) заличено;⁴⁷

⁴⁷ Този параграф, който се отнася до премахването на участъците с недостатъчен капацитет, по-специално по отношение на оперативната съвместимост, е обединен с параграф 1, буква г).

- г) за да се оптимизира използването на инфраструктурата, по-специално чрез ефективно управление на капацитета, управление на движението и по-голяма оперативна ефективност;
- д) за да се допринесе за положителното въздействие върху здравето и околната среда чрез насърчаване на използването на активни видове мобилност чрез разработване на съответната инфраструктура за колоездене и ходене.

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 оперативно съвместима и високоефективна железопътна мрежа за пътнически превоз, включително с висока скорост, свързваща градските възли в целия Съюз;
- в) развитието на ефикасна инфраструктура за въздушен транспорт и транспорт по вътрешните водни пътища и на морска транспортна инфраструктура, която е добре интегрирана в европейското морско пространство;
- 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) насърчаването на 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, кораби и въздухоплавателни средства с ниски и 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 в съответствие с насоките в приложение I, различни от пътническите гари, както са определени в член 3, параграф 11 от Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета⁴⁸, 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;

⁴⁸ 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).

- г) връзките за железопътни маршрути за достъп до мултимодални товарни терминали, свързани чрез железопътен транспорт, включително железопътните маршрути за достъп до мултимодални товарни терминали в пристанища по вътрешните водни пътища и морски пристанища и в летища, и железопътните маршрути за достъп до разпределителни гари съгласно определението в точка 2, буква в) от приложение II към Директива 2012/34/ЕС;
 - 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 Съвета⁴⁹ 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, без да се засягат изключенията, предвидени в член 7, параграф 1 от посочената директива;
 - в) заличено.

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).

2. Държавите членки гарантират, че до 31 декември 2050 г. железопътната инфраструктура на широкообхватната мрежа, с изключение на 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) заличено.
 - 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)). Изискването е спазено ако дневно на двуколовозните линии най-малко един влаков маршрут средно на един час и посока може да се разпределя на товарни влакове с дължина най-малко 740 m, ако това е поискано от железопътното предприятие.
 - д) заличено.

Изискванията, посочени в букви в) и г), се прилагат само за онези линии от широкообхватната мрежа, които:

- свързват мултимодален товарен терминал или морско пристанище или пристанище по вътрешните водни пътища с най-близкия му пропускателен пункт с основната или разширената основна мрежа за товарен превоз, или
- представляват линия за премаршрутиране на линия, която е част от основната или разширената основна мрежа за товарен превоз, или
- експлоатират средно над десет товарни влака на ден в двете посоки въз основа на данните за предходната година преди уведомяването.

Най-късно три години след влизането в сила на настоящия регламент държавите членки уведомяват Комисията за засегнатите линии. За трансграничните участъци това уведомяване се извършва в съгласие с другите засегнати държави членки.

2а. Държавите членки гарантират, че до 31 декември 2050 г. железопътната инфраструктура на широкообхватната мрежа по връзките, посочени в член 14, параграф 1, буква г), която е свързана с железопътни линии, използвани за товарен превоз, както е определено в член 15, параграф 2, отговаря на изискванията, посочени в параграф 2, букви в) и г), освен в случаите, когато по отношение на изискванията, посочени в параграф 2, буква г), Комисията е предоставила освобождаване от прилагането на член 37, параграф 3 съгласно член 37, параграф 5.

3. Изискванията, посочени в параграфи 2 и 2а, не се прилагат за изолирани мрежи.

б) заличено.

4. Без да се засяга параграф 3, по искане на държава членка, в надлежно обосновани случаи, чрез актове за изпълнение Комисията предоставя изключения по отношение на изискванията, посочени в настоящия член, на основание специфични географски или значителни физически ограничения, отрицателен резултат от социално-икономически анализ на разходите и ползите или потенциално отрицателно въздействие върху околната среда или биологичното разнообразие. Всяко такова искане се обосновава в достатъчна степен. Искането за освобождаване се координира със съседната(ите) държава(и) членка(и) в случай на трансгранични участъци. Съседната(ите) държава(и) членка(и) може (могат) да предостави(ят) становище на държавата членка, която иска освобождаването. Държавата членка прилага към искането си становището(ата) на съседната(ите) държава(и) членка(и). Държава членка може да поиска предоставянето на няколко освобождавания в едно искане.

Комисията оценява искането с оглед на предоставената обосновка, както и по отношение на значителното му въздействие върху оперативната съвместимост и непрекъснатостта на железопътната мрежа, когато е уместно. Комисията надлежно взема предвид становището(ата) на засегнатата(ите) съседна(и) държава(и) членка(и).

Комисията може да поиска допълнителна информация от държавата членка не по-късно от тридесет календарни дни след получаване на искането съгласно първа алинея. Ако Комисията счете, че предоставената информация е недостатъчна, тя може да поиска от държавата членка да допълни тази информация в срок от тридесет календарни дни от нейното получаване.

Комисията взема решение относно поисканото освобождаване не по-късно от 6 месеца след получаването на искането съгласно първа алинея или, в случай че засегнатите държави членки са предоставили допълнителна информация съгласно трета алинея, не по-късно от 4 месеца след последното получаване на такава информация, в зависимост от това коя от двете дати е по-късна. При липса на изрично решение на Комисията в рамките на тези срокове, освобождаването се счита за предоставено.

Комисията информира другите държави членки за изключенията, предоставени съгласно настоящия член.

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, с изключение на връзките, посочени в член 14, параграф 1, буква г), за линии, които са част от мрежата за товарен превоз:
 - а) отговаря на изискванията, посочени в член 15, параграф 2, букви а) и в);
 - б) 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:
 - і) на двуколовозните линии – най-малко един влаков маршрут на два часа и посока и не по-малко от 24 влакови маршрута дневно може да се разпределят за товарни влакове с дължина най-малко 740 m, ако това е поискано от железопътно предприятие;

- ii) на едноколовозните линии – най-малко един влаков маршрут на три часа и посока и не по-малко от 12 влакови маршрута дневно може да се разпределят за товарни влакове с дължина най-малко 740 m, ако това е поискано от железопътно предприятие;
 - в) за железопътни участъци, свързващи мултимодалните товарни терминали на два градски възела или мултимодалния товарен терминал на градски възел и граничен контролно-пропускателен пункт, над 75% от дължината на всеки железопътен участък е проектиран за скорост от най-малко 100 km/h за товарни влакове по товарните линии на разширената основна мрежа.
- 2а. Държавите членки гарантират, че до 31 декември 2040 г. железопътната инфраструктура на разширената основна мрежа, с изключение на връзките, посочени в член 14, параграф 1, буква г), за линии, които са част от мрежата за пътнически превоз:
- а) отговаря на изискванията, определени в член 15, параграф 2, буква а), за пътническите линии на разширената основна мрежа;
 - б) за железопътни участъци, свързващи мултимодалните пътнически центрове на два градски възела или мултимодалните пътнически центрове на градски възел и граничен контролно-пропускателен пункт, над 75% от дължината на всеки железопътен участък е проектирана за скорост от най-малко 160 km/h за пътнически влакове по пътническите линии на разширената основна мрежа.
- 2б. Държавите членки гарантират, че до 31 декември 2040 г. железопътната инфраструктура на разширената основна мрежа по връзките, посочени в член 14, параграф 1, буква г), отговаря на изискванията, посочени в член 15, параграф 2, буква в) и член 16, параграф 2, буква б), освен в случаите, когато по отношение на изискванията, посочени в член 16, параграф 2, буква б), Комисията е предоставила освобождаване от прилагането на член 37, параграф 3 съгласно член 37, параграф 5.
3. Държавите членки гарантират, че до 31 декември 2030 г. железопътната инфраструктура на основната мрежа, с изключение на връзките, посочени в член 14, параграф 1, буква г):
- а) за линии, които са част от мрежата за товарен превоз: отговаря на изискванията, посочени в член 16, параграф 2, букви а), б) и в);
 - б) за линии, които са част от мрежата за превоз на пътници: отговаря на изискванията, посочени в член 15, параграф 2, буква а).

- За. Държавите членки гарантират, че до 31 декември 2040 г. железопътната инфраструктура, която е част от основната мрежа за превоз на пътници, с изключение на връзките, посочени в член 14, параграф 1, буква г), отговаря на изискването, посочено в член 16, параграф 2а, буква б).
- Заб. Държавите членки гарантират, че до 31 декември 2040 г. линиите за товарен превоз, които са част от железопътната инфраструктура на основната или разширената мрежа, включително връзките, посочени в член 14, параграф 1, буква г), позволяват движението на товарни влакове, превозващи стандартни полуремаркета с височина до 4 метра върху вагони с височина най-малко 27 сантиметра, по европейските транспортни коридори на тяхна територия.

Това изискване се счита за изпълнено, ако за всеки европейски транспортен коридор на територията на държавата членка са изпълнени най-малко следните условия:

- има поне една пряка линия, отговаряща на това изискване, която позволява непрекъсната експлоатация на влакове на територията на държава членка, както и по трансгранични линии с всяка съседна държава членка;
- има поне една пряка линия, отговаряща на това изискване, до поне един железопътно-автомобилен терминал или един мултимодален товарен терминал, разположен във или в съседство с морско пристанище, което е част от европейския транспортен коридор на територията на държава членка;
- ако една или повече крайни точки на даден коридор са разположени на територията на държава членка, има поне една пряка линия, отговаряща на това изискване, до поне една от тези крайни точки.

За трансграничните участъци определянето на съответните линии се извършва в съгласие със засегнатата(ите) съседна(и) държава(и) членка(и).

Най-късно три години след влизането в сила на настоящия регламент държавите членки уведомяват Комисията за засегнатите линии.

36. Държавите членки гарантират, че до 31 декември 2030 г. железопътната инфраструктура на основната мрежа по връзките, посочени в член 14, параграф 1, буква г), отговаря на изискванията, посочени в член 15, параграф 2, буква в) и член 16, параграф 2, буква б), освен в случаите, когато по отношение на изискванията, посочени в член 16, параграф 2, буква б), Комисията е предоставила освобождаване от прилагането на член 37, параграф 3 съгласно член 37, параграф 5.
4. Изискванията, посочени в параграфи 2 – 3б, не се прилагат за изолирани мрежи.
5. Без да се засяга параграф 4, по искане на държава членка, в надлежно обосновани случаи, чрез актове за изпълнение Комисията предоставя изключения по отношение на изискванията, посочени в настоящия член, на основание специфични географски или значителни физически ограничения, отрицателен резултат от социално-икономически анализ на разходите и ползите или потенциално отрицателно въздействие върху околната среда или биологичното разнообразие. Всяко такова искане се обосновава в достатъчна степен. Искането за освобождаване се координира със съседната(ите) държава(и) членка(и) в случай на трансгранични участъци. Съседната(ите) държава(и) членка(и) може (могат) да предостави(ят) становище на държавата членка, която иска освобождаването. Държавата членка прилага към искането си становището(ата) на съседната(ите) държава(и) членка(и). Държава членка може да поиска предоставянето на няколко освобождавания в едно искане.

Комисията оценява искането с оглед на предоставената обосновка, както и по отношение на значителното му въздействие върху оперативната съвместимост и непрекъснатостта на железопътната мрежа, когато е уместно. Комисията надлежно взема предвид становището(ата) на засегнатата(ите) съседна(и) държава(и) членка(и).

При оценяването на исканията за освобождаване от изискването, свързано с превоза на полуремаркета, посочено в параграф 3аб от настоящия член, Комисията взема предвид по-специално резултатите от социално-икономическия анализ на разходите и ползите, както и потенциалното прекъсване на услугите, причинено от необходимите работни дейности, необходими за изпълнението на това изискване.

Когато оценява исканията за освобождаване от изискванията, предвидени в настоящия член за разширената основна мрежа, Комисията вземе предвид по-специално всяка голяма инвестиция, предприета от съответната държава членка по паралелна линия в непосредствена близост до тези, които ще бъдат новопостроени.

Комисията може да поиска допълнителна информация от държавата членка не по-късно от тридесет календарни дни след получаване на искането съгласно първа алинея. Ако Комисията счете, че предоставената информация е недостатъчна, тя може да поиска от държавата членка да допълни тази информация в срок от тридесет календарни дни от нейното получаване.

Комисията взема решение относно поисканото освобождаване не по-късно от 6 месеца след получаването на искането съгласно първа алинея или, в случай че засегнатите държави членки са предоставили допълнителна информация съгласно трета алинея, не по-късно от 4 месеца след последното получаване на такава информация, в зависимост от това коя от двете дати е по-късна. При липса на изрично решение на Комисията в рамките на тези срокове, освобождаването се счита за предоставено.

Комисията информира другите държави членки за изключенията, предоставени съгласно настоящия член.

Член 16а

Европейско стандартно номинално междурелсие

1. Държавите членки гарантират, че всяка нова железопътна линия на разширената основна мрежа и основната мрежа, включително връзките, посочени в член 14, параграф 1, буква г), се предвижда да бъде изградена с европейско стандартно номинално междурелсие от 1435 mm. Това изискване се счита за изпълнено, когато влакове с междурелсие 1435 mm могат да се движат по инфраструктурата най-късно до 2030 г. за основната мрежа и до 2040 г. за разширената основна мрежа. За целите на настоящия член нова железопътна линия означава всяка линия, по която не са започнали строителни работи към датата на влизане в сила на настоящия регламент.

2. Чрез дерогация от параграф 1 държавите членки, на чиято територия към датата на влизане в сила на настоящия регламент не се планира свързване на нова железопътна линия към сухопътната граница на друга държава членка в съответствие с приложение I към настоящия регламент, изготвят план, определящ новата железопътна линия, която ще бъде изградена в съответствие с европейското стандартно номинално междурелсие от 1435 mm. Този план отчита въздействието върху оперативната съвместимост със съседната(ите) държава(и) членка(и), като взема предвид по-специално евентуалното преминаване към стандартно номинално междурелсие на съществуващите железопътни линии в съответствие с параграф 3. Планът включва социално-икономически анализ на разходите и ползите, обосноваващ решението на държавата членка, когато е уместно, да не изгражда нова железопътна инфраструктура с европейско стандартно номинално междурелсие от 1435 mm и оценка на въздействието върху оперативната съвместимост. Планът се представя на Комисията най-късно две години след датата на влизане в сила на настоящия регламент.
3. Държавите членки, чиято съществуваща железопътна мрежа или част от нея е с междурелсие, различно от европейското стандартно номинално междурелсие от 1435 mm, извършват най-късно до две години след датата на влизане в сила на настоящия регламент оценка, в която се посочват съществуващите железопътни линии, разположени по европейските транспортни коридори, с оглед евентуалното им преминаване към европейското стандартно номинално междурелсие от 1435 mm. Оценката се координира със съседната(ите) държава(и) членка(и) в случай на трансгранични участъци. Оценката включва социално-икономически анализ на разходите и ползите по отношение на осъществимостта на евентуалното преминаване към европейското стандартно номинално междурелсие и оценка на въздействието върху оперативната съвместимост.

Въз основа на оценката по първа алинея държавите членки изготвят план за преминаване към европейското стандартно номинално междурелсие, когато е целесъобразно, най-късно една година след приключването на оценката, в който се посочват съществуващите железопътни линии, разположени по европейските транспортни коридори, които ще преминат към европейското стандартно номинално междурелсие от 1435 mm, и се посочва графикът на преминаването.

Алинеи 1 и 2 се прилагат *mutatis mutandis* за железопътните линии, за които строителните работи са започнали към датата на влизане в сила на настоящия регламент.

4. Приоритетите за планирането на инфраструктурата и инвестициите, произтичащо от плановете, посочени в параграфи 2 и 3, се включват в първия работен план на европейския координатор за европейските транспортни коридори, от който са част товарните железопътни линии с междурелсие, различно от това на стандартното европейско номинално междурелсие, в съответствие с член 53.
5. По искане на държава членка, в надлежно обосновани случаи, чрез актове за изпълнение Комисията предоставя временно освобождаване от изискванията, посочени в параграф 1, за нови железопътни линии от основната и разширената основна мрежа или за част от нея въз основа на отрицателен резултат от социално-икономически анализ на разходите и ползите. Всяко искане за освобождаване се основава на достатъчна обосновка. В случай на трансгранични участъци исканията за освобождаване се координират със съседната държава членка. Съседната държава членка може да предостави становище на държавата членка, която иска освобождаването. Държавата членка прилага към искането си становището(ата) на съседната(ите) държава(и) членка(и). Държава членка може да поиска предоставянето на няколко освобождавания в едно искане.

Комисията оценява искането с оглед на предоставената обосновка, както и по отношение на значителното му въздействие върху оперативната съвместимост и непрекъснатостта на железопътната мрежа, когато е уместно. Комисията надлежно взема предвид становището(ата) на засегнатата(ите) съседна(и) държава(и) членка(и).

Комисията може да поиска допълнителна информация от държавата членка не по-късно от тридесет календарни дни след получаване на искането съгласно първа алинея. Ако Комисията счете, че предоставената информация е недостатъчна, тя може да поиска от държавата членка да допълни тази информация в срок от тридесет календарни дни от нейното получаване.

Комисията взема решение относно поисканото освобождаване не по-късно от 6 месеца след получаването на искането съгласно втора алинея или, в случай че засегнатите държави членки са предоставили допълнителна информация съгласно трета алинея, не по-късно от 4 месеца след последното получаване на такава информация, в зависимост от това коя от двете дати е по-късна. В решението се посочва срокът, за който е предоставено освобождаването.

Комисията информира другите държави членки за изключенията, предоставени съгласно четвърта алинея.

Член 17

Европейска система за управление на железопътното движение

1. Държавите членки гарантират, че:

- Железопътната инфраструктура на разширената основна мрежа е оборудвана с ERTMS до 31 декември 2040 г., а на широкообхватната мрежа – до 31 декември 2050 г., с изключение на връзките, посочени в член 14, параграф 1, буква г), като същевременно се гарантира синхронизирано и хармонизирано внедряване на ERTMS по железопътната линия и във влаковете;
- ERTMS се внедрява по връзките, посочени в член 14, параграф 1, буква г), от разширената основна мрежа до 31 декември 2040 г., и от широкообхватната мрежа до 31 декември 2050 г., когато такова оборудване се счита за необходимо от съответната държава членка в координация със съответните заинтересовани страни, по-специално управителя на инфраструктурата.

а) заличено.

б) заличено.

2. Държавите членки гарантират, че до 31 декември 2030 г.:

- железопътната инфраструктура на основната мрежа, с изключение на връзките, посочени в член 14, параграф 1, буква г), отговаря на изискванията, определени в параграф 1;
- ERTMS се внедрява по връзките, посочени в член 14, параграф 1, буква г) от основната мрежа, когато такова оборудване се счита за необходимо от съответната държава членка в координация със съответните заинтересовани страни, по-специално управителя на инфраструктурата.

2а. Държавите членки се стремят, когато е целесъобразно, към извеждане от експлоатация на системите от клас В до 31 декември 2050 г.

3. заличено.

4. Държавите членки гарантират, че до 31 декември 2050 г. железопътната инфраструктура на основната мрежа, разширената основна мрежа и широкообхватната мрежа са оборудвани с основана на радиосистема ERTMS.

5. Държавите членки гарантират, че от 31 декември 2030 г., в случай на строителство на нова линия, железопътната инфраструктура на основната мрежа, разширената основна мрежа и широкообхватната мрежа са оборудвани с основана на радиосистема ERTMS.

5а. Държавите членки гарантират, че основаната на радиосистема ERTMS се внедрява до 31 декември 2050 г. за връзките, посочени в член 14, параграф 1, буква г), на основната мрежа, разширената основна мрежа и широкообхватната мрежа, когато това оборудване се счита за необходимо от съответната държава членка в координация със съответните заинтересовани страни, по-специално управителя на инфраструктурата. В случай на изграждане на нова линия, внедряването се гарантира, считано от 31 декември 2030 г.

5б. Изискванията, посочени в параграфи 1 – 5а, не се прилагат за изолирани мрежи.

6. Без да се засяга параграф 5б, по искане на държава членка, в надлежно обосновани случаи, чрез актове за изпълнение Комисията предоставя освобождавания по отношение на изискванията, посочени в параграфи 1 – 5а. Всяко искане за освобождаване от спазване на изискване се основава на отрицателен резултат от социално-икономически анализ на разходите и ползите и оценка на въздействието върху оперативната съвместимост. Всяко такова искане се обосновава в достатъчна степен. Искането за освобождаване се координира със съседната(ите) държава(и) членка(и) в случай на трансгранични участъци. Съседната(ите) държава(и) членка(и) може (могат) да предостави(ят) становище на държавата членка, която иска освобождаването. Държавата членка прилага към искането си становището(ата) на съседната(ите) държава(и) членка(и). Държава членка може да поиска предоставянето на няколко освобождавания в едно искане. Поисканите освобождавания отговарят на изискванията на Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета⁵⁰.

Комисията оценява искането с оглед на обосновката, предоставена съгласно първа алинея, както и по отношение на значителното му въздействие върху оперативната съвместимост. Комисията надлежно взема предвид становището(ата) на засегнатата(ите) съседна(и) държава(и) членка(и).

Комисията може да поиска допълнителна информация от държавата членка не по-късно от тридесет календарни дни след получаване на искането съгласно първа алинея. Ако Комисията счете, че предоставената информация е недостатъчна, тя може да поиска от държавата членка да допълни тази информация в срок от тридесет календарни дни от нейното получаване.

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).

Комисията взема решение относно поисканото освобождаване не по-късно от 6 месеца след получаването на искането съгласно първа алинея или, в случай че засегнатите държави членки са предоставили допълнителна информация съгласно трета алинея, не по-късно от 4 месеца след последното получаване на такава информация, в зависимост от това коя от двете дати е по-късна. При липса на изрично решение на Комисията в рамките на тези срокове, освобождаването се счита за предоставено.

Комисията информира другите държави членки за изключенията, предоставени съгласно настоящия член.

Член 18

[Преместено в член 65.]

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) преминаването към европейското стандартно номинално междурелсие (1435 mm), когато е уместно;
- б) смекчаването на въздействието на шума и вибрациите, предизвикани от железопътния транспорт, по-специално чрез мерки за подвижния състав и инфраструктурата, включително шумозащитни екрани;
- в) подобряването на безопасността на железопътните прелези;
- г) където е приложимо, свързването на железопътната транспортна инфраструктура с пристанищната инфраструктура на вътрешните водни пътища;
- д) 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;

- е) 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;
- ж) при изграждане или обновяване на железопътната инфраструктура, обезпечаването на непрекъснатост и достъпност на пешеходни и велосипедни алеи и изграждането на места за паркиране на велосипеди в близост до гарите с цел насърчаване на активните видове транспорт;
- з) разработването на новаторски технологии за алтернативни горива за железниците, като водород за участъци, които са освободени от изискването за електрификация, и железопътни маршрути за достъп;
- и) за развитието на трансевропейската транспортна мрежа, осигуряването на стандарт за гарантиране на движението на товарни влакове, превозващи стандартни полуремаркета с височина до 4 метра върху стандартни вагони с височина 33 сантиметра, без да се изисква допълнително разрешение за извършване на услуги.

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 и лагуни;

- г) съответната инфраструктура като шлюзове, подедни 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, платформи, пресушаване на земя от морето, както и инфраструктурата, необходима за транспортни операции в пристанищната зона и извън нея;
- з) свързано оборудване, посочено в параграф 2;
- 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;
- 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, 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, което може да включва приемни съоръжения за отпадъци, 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 Регламент (ЕС) [...] [за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива].

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, посочени в параграф 3, буква а), и минималните изисквания за нивата на обслужване, посочени в параграф 3, букви б), в) и г) (добрите условия за корабоплаване).

Държавите членки предотвратяват влошаването на изпълнението на тези минимални изисквания или на някой от определените в тях основни критерии. В случай че мрежата на вътрешните водни пътища превиши тези минимални изисквания към датата на влизане в сила на настоящия регламент, държавите членки полагат всички възможни усилия за предотвратяване на влошаването на нейните условия.

3. До 31 декември 2030 г. държавите членки гарантират по-специално, че:
 - а) реките, каналите, езерата, лагуните, 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. След одобрение от заинтересованите държави членки в съответствие с член 172 от ДФЕС, Комисията приема актове за изпълнение, които се разработват в тясно сътрудничество с тези държави членки и, ако е приложимо, в консултация с комисиите за речно корабоплаване, създадени с международни споразумения, определящи референтните водни нива, посочени в предходната алинея, за всеки коридор, воден път или участък от воден път. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 59, параграф 3. Те са в съответствие с изискванията, определени в международните конвенции, в споразуменията, сключени между държавите членки, включително в правилата, приети от комисиите за речно корабоплаване, създадени с такива конвенции и споразумения.

- 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, езерата и лагуните 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.

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).

4. По искане на държава членка, в надлежно обосновани случаи, чрез актове за изпълнение Комисията предоставя изключения от минималните изисквания, посочени в параграф 3, буква а), за всеки воден път и, когато е целесъобразно, за участък от воден на основание специфични географски или значителни физически ограничения или отрицателен резултат от социално-икономически анализ на разходите и ползите или потенциално отрицателно въздействие върху околната среда или биологичното разнообразие, или върху културното наследство. Всяко такова искане се обосновава в достатъчна степен. Искането за освобождаване се координира със съседната(ите) държава(и) членка(и), когато е приложимо. Съседната(ите) държава(и) членка(и) може (могат) да предостави(ят) становище на държавата членка, която иска освобождаването. Държавата членка прилага към искането си становището(ата) на съседната(ите) държава(и) членка(и). Държава членка може да поиска предоставянето на няколко освобождавания в едно искане. Комисията оценява искането с оглед на обосновката, предоставена съгласно първа алинея. Комисията надлежно взема предвид становището(ата) на засегнатата(ите) съседна(и) държава(и) членка(и).
- Комисията може да поиска допълнителна информация от държавата членка не по-късно от тридесет календарни дни след получаване на искането съгласно първа алинея. Ако Комисията счете, че предоставената информация е недостатъчна, тя може да поиска от държавата членка да допълни тази информация в срок от тридесет календарни дни от нейното получаване.
- Комисията взема решение относно поисканото освобождаване не по-късно от 6 месеца след получаването на искането съгласно първа алинея или, в случай че засегнатите държави членки са предоставили допълнителна информация съгласно трета алинея, не по-късно от 4 месеца след последното получаване на такава информация, в зависимост от това коя от двете дати е по-късна. При липса на изрично решение на Комисията в рамките на тези срокове, освобождаването се счита за предоставено.
- Комисията информира другите държави членки за изключенията, предоставени съгласно настоящия член.

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.

- 4а. В случай на непреодолима сила държавите членки възстановяват условията за корабоплаване до предишното състояние веднага щом има възможност за това.
5. Комисията може да приема насоки за осигуряване на съгласуван подход относно прилагането на добри условия за корабоплаване в Съюза. Тези насоки могат да обхващат по-специално:
- а) допълнителни параметри за водните пътища, специфични за свободно течащи реки;
 - аа) допълнителни параметри за навигационна широчина на канала;
 - б) заличено.
 - в) заличено.
 - г) заличено.
 - д) разгръщане на алтернативна енергийна инфраструктура за осигуряване на достъп до алтернативни горива по целия коридор;
 - е) използване на 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.
6. заличено.

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) подобряване на процесите на цифровизация и автоматизация, по-специално с оглед на повишена безопасност, сигурност и устойчивост при транспорта по вътрешните водни пътища, включително в рамките на градските възли;
- г) модернизация и разширяване на капацитета на инфраструктурата, включително места за акостиране и почивка и техните услуги, необходими за мултимодални транспортни операции както в рамките на пристанищната зона, така и извън нея, и по протежение на водните пътища;
- 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;
- е) разработване и използване на кораби с плитко газене по вътрешните водни пътища, подходящи за ниски водни нива;
- ж) при изграждане или обновяване на инфраструктурата на вътрешните водни пътища, обезпечаването на непрекъснатост и достъпност на пешеходни и велосипедни алеи с цел насърчаване на активните видове транспорт;

- з) насърчаване на действия за предотвратяване на влошаването на изискванията за водните пътища.

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, с наземната мрежа чрез създаването или модернизирането на морските маршрути на къси разстояния и чрез развитието на морските пристанища на територията на държавите членки и техните връзки с хинтерланда, за да се осигури 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, включително свързаността на хинтерланда;
 - б) действия с по-широка полза, които не са свързани с конкретни пристанища и са от полза за европейското морско пространство и морската промишленост като цяло, например подкрепа за дейности, гарантиращи корабоплаване през цялата година (ледоразбиване), улесняване на прехода към устойчив морски транспорт, подобряване на полезните взаимодействия между транспорта и енергетиката, наред с другото чрез насърчаване на ролята на пристанищата като енергийни центрове и подпомагане на енергийния преход, както и ИКТ системи за транспорт и хидрографски проучвания;

в) насърчаване на устойчиви и издръжливи морски връзки на къси разстояния, по-специално тези, които концентрират товарните потоци, за да се намалят отрицателните външни последици, като например емисиите и задръстванията от автомобилния транспорт в рамките на Съюза, и тези, които подобряват достъпа до най-отдалечените и други отдалечени, островни и периферни региони чрез създаването или модернизирането на устойчиви, редовни и чести морски услуги.

г) заличено.

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, платформи, 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) връзките на пристанищата с трансевропейската транспортна мрежа;
- з) ИКТ системи за транспорта, включително единната европейска среда за морско информационно обслужване (EMSWe) и речните информационни услуги (VTMIS);
- и) инфраструктура, свързана с 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, включително за операции с нулеви отпадъци и мерки за кръгова икономика, 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) заличено.
- л) инфраструктура, улесняваща пристанищните дейности, свързани с разположени в морето вятърни паркове и енергия от възобновяеми източници.

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

- а) общият му годишен обем на пътничопотока надхвърля 0,1% от общия годишен обем на пътничопотока 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;
- ба) общият му годишен обем на товарите – за обработка на насипни и/или на пакетирани товари – надхвърля 500 000 тона годишно, а приносът му за диверсификацията на енергийните доставки на ЕС и за ускоряването на внедряването на възобновяеми енергийни източници е една от основните дейности на пристанището. 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 по смисъла на член 3 от Регламент (ЕО) № 1059/2003⁵²;
- 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 съответствие с 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, по-специално с приемни съоръжения за предаване на отпадъци от кораби в съответствие с Директива (ЕС) 2019/883 на Европейския парламент и на Съвета⁵³;
 - 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.

⁵² Регламент (ЕО) № 1059/2003 на Европейския парламент и на Съвета от 26 май 2003 г. за установяване на обща класификация на териториалните единици за статистически цели (NUTS).

⁵³ 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).

2. Държавите членки гарантират, че до 31 декември 2050 г.:

- а) морските пристанища от широкообхватната мрежа с общ годишен обем на товарите над 2 милиона тона са свързани с железопътната и пътната инфраструктура и, когато е възможно, с вътрешните водни пътища. Референтната стойност за този общ обем е най-актуалната налична тригодишна средна стойност, базирана на статистически данни, публикувани от Евростат;
- 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 недискриминационен начин, и което прилага прозрачни и недискриминационни такси;
- в) морските канали, фарватерите на пристанищата и устията, които свързват две морета или предоставят достъп от морето до морски пристанища, 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.

Задължението за осигуряване на връзката, посочено в първа алинея, буква а), не се прилага, когато такава връзка е възпрепятствана от специфични географски или значителни физически ограничения.

3. По искане на държава членка, в надлежно обосновани случаи, Комисията предоставя чрез актове за изпълнение изключения от минималните изисквания, посочени в параграф 2, първа алинея, на основание специфични географски или значителни физически ограничения или отрицателен резултат от социално-икономически анализ на разходите и ползите или потенциално отрицателно въздействие върху околната среда или биологичното разнообразие. Всяко такова искане се обосновава в достатъчна степен. Държава членка може да поиска предоставянето на няколко освобождавания в едно искане.

Комисията оценява искането с оглед на обосновката, предоставена съгласно първа алинея.

Комисията може да поиска допълнителна информация от държавата членка не по-късно от тридесет календарни дни след получаване на искането съгласно първа алинея. Ако Комисията счете, че предоставената информация е недостатъчна, тя може да поиска от държавата членка да допълни тази информация в срок от тридесет календарни дни от нейното получаване.

Комисията взема решение относно поисканото освобождаване не по-късно от 6 месеца след получаването на искането съгласно първа алинея или, в случай че засегнатите държави членки са предоставили допълнителна информация съгласно трета алинея, не по-късно от 4 месеца след последното получаване на такава информация, в зависимост от това коя от двете дати е по-късна. При липса на изрично решение на Комисията в рамките на тези срокове, освобождаването се счита за предоставено.

Комисията информира другите държави членки за изключенията, предоставени съгласно настоящия член.

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, Комисията предоставя чрез актове за изпълнение изключения от минималните изисквания, посочени в параграф 2, на основание специфични географски или значителни физически ограничения или отрицателен резултат от социално-икономически анализ на разходите и ползите или потенциално отрицателно въздействие върху околната среда или биологичното разнообразие. Всяко такова искане се обосновава в достатъчна степен. Държава членка може да поиска предоставянето на няколко освобождавания в едно искане.

Комисията оценява искането с оглед на обосновката, предоставена съгласно първа алинея.

Комисията може да поиска допълнителна информация от държавата членка не по-късно от тридесет календарни дни след получаване на искането съгласно първа алинея. Ако Комисията счете, че предоставената информация е недостатъчна, тя може да поиска от държавата членка да допълни тази информация в срок от тридесет календарни дни от нейното получаване.

Комисията взема решение относно поисканото освобождаване не по-късно от 6 месеца след получаването на искането съгласно първа алинея или, в случай че засегнатите държави членки са предоставили допълнителна информация съгласно трета алинея, не по-късно от 4 месеца след последното получаване на такава информация, в зависимост от това коя от двете дати е по-късна. При липса на изрично решение на Комисията в рамките на тези срокове, освобождаването се счита за предоставено.

Комисията информира другите държави членки за изключенията, предоставени съгласно настоящия член.

Допълнителни приоритети за развитието на морската инфраструктура и европейското морско пространство

При насърчаването на проекти от общ интерес, свързани с морската инфраструктура и европейското морско пространство, 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, платформи, кейове, докове, диги, насипи и пресушаване на земя от морето;
- ба) подобряването на междусистемната инфраструктура, оборудване и системи, определени в член 36;
- в) подобряване на процесите на цифровизация и автоматизация, по-специално с оглед на повишена безопасност, сигурност, ефикасност и устойчивост;
- г) въвеждане и насърчаване на нови технологии и иновации, както и на възобновяеми и нисковъглеродни горива;
- 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, включително използването на схеми за екостимули;

- з) действия, посочени в член 24, параграф 2, букви б) и в).

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) заличено;
 - viii) заличено;
 - ix) заличено;
 - х) инфраструктура, чрез която се смекчава въздействието върху околната среда;

- б) свързано оборудване, включително системи за претегляне в движение;
 - в) цифрова инфраструктура и ИКТ системи за транспорта;
 - г) маршрути за достъп до мултимодални товарни терминали;
 - д) връзки на товарните терминали и логистичните платформи с останалите видове транспорт в трансевропейската транспортна мрежа;
 - е) автогари;
 - ж) инфраструктура, свързана със съоръжения за алтернативни горива;
 - з) зони за паркиране и почивка, включително безопасни и сигурни зони за паркиране за превозни средства с търговско предназначение.
2. Пътищата, на които се прави позоваване в параграф 1, буква а) и които са посочени в приложение I, 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 Съвета⁵⁴;
- б) пътищата се проектират, изграждат или модернизират и поддържат при високо ниво на безопасност на движението;
- в) пътищата се проектират, изграждат или модернизират и поддържат при високо ниво на опазване на околната среда, включително, според случая, чрез мерки за намаляване на шума и събиране, пречистване и изпускане на водния отток;
- г) пътните тунели с дължина над 500 m са в съответствие с Директива 2004/54/ЕО на Европейския парламент и на Съвета⁵⁵;
- 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 Съвета⁵⁶ и с Регламент за прилагане C/2019/9080 на Комисията⁵⁷ и Делегиран регламент C/2019/8369 на Комисията⁵⁸;

⁵⁴ 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).

⁵⁵ 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).

⁵⁶ 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).

⁵⁷ 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).

⁵⁸ 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).

- 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 Съвета⁵⁹;
- 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 директива⁶⁰;
- з) инфраструктурата за алтернативни горива се разполага по пътната мрежа в съответствие с Регламент (ЕС) [...] [за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива].

2. Държавите членки гарантират, че до 31 декември 2050 г. пътищата, посочени в член 28, параграф 1, буква а) от широкообхватната мрежа, отговарят на следните изисквания:

- а) заличено.
- б) налични са зони за почивка на максимално разстояние от 100 km една от друга, като осигуряват достатъчно място за паркиране и подходящи съоръжения, включително санитарни помещения, които отговарят на нуждите на разнообразна работна сила;
- в) заличено.
- г) инсталирани са системи за претегляне в движение средно на всеки 300 km в мрежата на дадена държава членка. При внедряването на тези системи държавите членки могат да се съсредоточат върху пътни участъци с висока интензивност на товарния трафик. 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.

⁵⁹ 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).

⁶⁰ 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 [...]).

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, както е определено в Делегиран регламент 886/2013 на Комисията⁶¹:
- за съществуващата инфраструктура на широкообхватната мрежа – до 31 декември 2030 г.;
 - за новата инфраструктура на широкообхватната мрежа – до 31 декември 2050 г. или, в случай че пътният участък е завършен преди това, до датата на завършването му.
4. По искане на държава членка, в надлежно обосновани случаи, Комисията предоставя чрез актове за изпълнение изключения от изискването, посочено в параграф 2, когато гъстотата на движението не надвишава 10 000 превозни средства на ден в двете посоки и/или на основание специфични географски или значителни физически ограничения или отрицателен резултат от социално-икономически анализ на разходите и ползите или потенциално отрицателно въздействие върху околната среда или биологичното разнообразие. Всяко такова искане се обосновава в достатъчна степен. Искането за освобождаване се координира със съседната(ите) държава(и) членка(и), когато е приложимо. Съседните държави членки могат да предоставят становище на държавата членка, която иска освобождаването. Държавата членка прилага към искането си становищата на съседните държави членки. Държава членка може да поиска предоставянето на няколко освобождавания в едно искане.

Комисията оценява искането с оглед на обосновката, предоставена съгласно първа алинея. Комисията надлежно взема предвид становището(ата) на засегнатата(ите) съседна(и) държава(и) членка(и).

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).

Комисията може да поиска допълнителна информация от държавата членка не по-късно от тридесет календарни дни след получаване на искането съгласно първа алинея. Ако Комисията счете, че предоставената информация е недостатъчна, тя може да поиска от държавата членка да допълни тази информация в срок от тридесет календарни дни от нейното получаване.

Комисията взема решение относно поисканото освобождаване не по-късно от 6 месеца след получаването на искането съгласно първа алинея или, в случай че засегнатите държави членки са предоставили допълнителна информация съгласно трета алинея, не по-късно от 4 месеца след последното получаване на такава информация, в зависимост от това коя от двете дати е по-късна. При липса на изрично решение на Комисията в рамките на тези срокове, освобождаването се счита за предоставено.

Комисията информира другите държави членки за изключенията, предоставени съгласно настоящия член.

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.
- 1а. Държавите членки гарантират, че пътищата, посочени в член 28, параграф 1, буква а) отговарят на следните изисквания до 31 декември 2030 г. за пътната инфраструктура на основната мрежа и до 31 декември 2040 г. за пътната инфраструктура на разширената основна мрежа:
 - i) са снабдени, 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 чрез други средства, осигуряващи еквивалентно ниво на безопасност; и

ii) не се пресичат на едно ниво нито с друг път, нито с железопътна или трамвайна линия, нито с велосипедна алея или пешеходна алея.

iii) заличено.

2. Държавите членки гарантират, че до 31 декември 2040 г. пътната инфраструктура на основната мрежа и разширената основна мрежа са в съответствие със следното:

a) налични са зони за почивка по пътищата на основната мрежа и разширената основна мрежа на максимално разстояние от 60 km една от друга, които осигуряват достатъчно място за паркиране и подходящи съоръжения, включително санитарни помещения, които отговарят на нуждите на разнообразна работна сила;

б) заличено;

в) изпълнени са изискванията, посочени в член 29, параграф 2, буква г).

3. Държавите членки полагат всички възможни усилия, за да гарантират развитието на безопасни и сигурни зони за паркиране, разположени по пътищата от основната и разширената основна мрежа или на разстояние до 3 km шофиране от най-близкия изход на пътя от трансевропейската транспортна мрежа, с разстояние от 150 km между две такива зони, които осигуряват достатъчно място за паркиране за превозни средства с търговско предназначение и отговарят на изискванията, посочени в член 8а, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 561/2006 до 31 декември 2040 г.⁶² Държавите членки могат да се съсредоточат върху пътни участъци с висока интензивност на товарния трафик.

⁶² 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, за изменение на Регламенти (ЕИО) № 3821/85 и (ЕО) № 2135/98 на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета (текст от значение за ЕИП) (*ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 1 – 14*).

4. Държавите членки гарантират, че пътната инфраструктура отговаря на изискванията, посочени в член 29, параграф 3:
- за съществуващата инфраструктура на основната мрежа – до 31 декември 2025 г., и за съществуващата инфраструктура на разширената основна мрежа – до 31 декември 2030 г.;
 - за новата инфраструктура на основната мрежа – до 31 декември 2030 г., и за новата инфраструктура на разширената основна мрежа – до 31 декември 2040 г. или, в случай че пътният участък е завършен преди това, до датата на завършването му.
5. По искане на държава членка, в надлежно обосновани случаи, Комисията предоставя чрез актове за изпълнение изключения от изискването, посочено в параграфи 1а и 2, когато гъстотата на движението не надвишава 10 000 превозни средства на ден в двете посоки и/или на основание специфични географски или значителни физически ограничения или отрицателен резултат от социално-икономически анализ на разходите и ползите или потенциално отрицателно въздействие върху околната среда или биологичното разнообразие. Всяко такова искане се обосновава в достатъчна степен. Искането за освобождаване се координира със съседната(ите) държава(и) членка(и), когато е приложимо. Съседната(ите) държава(и) членка(и) може (могат) да предостави(ят) становище на държавата членка, която иска освобождаването. Държавата членка прилага към искането си становището(ата) на съседната(ите) държава(и) членка(и). Държава членка може да поиска предоставянето на няколко освобождавания в едно искане.
- Комисията оценява искането с оглед на обосновката, предоставена съгласно първа алинея. Комисията надлежно взема предвид становището(ата) на засегнатата(ите) съседна(и) държава(и) членка(и).
- Комисията може да поиска допълнителна информация от държавата членка не по-късно от тридесет календарни дни след получаване на искането съгласно първа алинея. Ако Комисията счете, че предоставената информация е недостатъчна, тя може да поиска от държавата членка да допълни тази информация в срок от тридесет календарни дни от нейното получаване.

Комисията взема решение относно поисканото освобождаване не по-късно от 6 месеца след получаването на искането съгласно първа алинея или, в случай че засегнатите държави членки са предоставили допълнителна информация съгласно трета алинея, не по-късно от 4 месеца след последното получаване на такава информация, в зависимост от това коя от двете дати е по-късна. При липса на изрично решение на Комисията в рамките на тези срокове, освобождаването се счита за предоставено.

Комисията информира другите държави членки за изключенията, предоставени съгласно настоящия член.

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) подобряване на процесите на цифровизация и автоматизация, 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 комуникационна инфраструктура;

- г) при изграждане или обновяване на пътната инфраструктура, обезпечаване на непрекъснатост и достъпност на пешеходни и велосипедни алеи с цел насърчаване на активните видове транспорт;
- д) разработване на безопасни и сигурни зони за паркиране, осигуряващи достатъчно място за паркиране за превозни средства с търговско предназначение и отговарящи на изискванията, посочени в член 8а, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 561/2006⁶³ относно широкообхватната мрежа.

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, и вертипортовете;
 - 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;

⁶³ 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, за изменение на Регламенти (ЕИО) № 3821/85 и (ЕО) № 2135/98 на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета (текст от значение за ЕИП) (*ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 1 – 14*).

- д) инфраструктура, свързана с алтернативни горива, и електрозахранване на спрели въздухоплавателни средства;
- 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;
- з) космодруми.

2. Летище е част от широкообхватната мрежа, когато отговаря на поне 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 пътничкопотока е най-малко 0,1% от общия годишен обем на пътничкопотока 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 пътничкопотока и общият годишен обем на товарите се основава на най-актуалната тригодишна средна стойност, базирана на статистически данни, публикувани от Евростат.

Член 33

Изисквания към транспортната инфраструктура на основната и широкообхватната мрежа

1. Държавите членки гарантират, че:

- а) летищата на основната мрежа с общ годишен обем на пътничкопотока над четири милиона пътници са свързани към трансевропейската железопътна мрежа и към съответните градски възли, както е посочено в приложение II, с железопътен транспорт, метро, полуметро или трамваи до 31 декември 2040 г., освен когато такива връзки са възпрепятствани от специфични географски или значителни физически ограничения;
- б) заличено.
- 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 в съответствие с Директива (ЕО) № 2009/12⁶⁴;
- 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 Съвета⁶⁵;
- 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) в летищата се разполага инфраструктура за алтернативни горива в съответствие с Регламент (ЕС) [...] [за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива];

⁶⁴ Директива 2009/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 г. относно летищните такси (ОВ L 70, 14.3.2009 г., стр. 11).

⁶⁵ 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).

ж) летищата на основната и на широкообхватната мрежа с общ годишен обем на пътничкопотока над четири милиона пътници осигуряват инфраструктура за предварително кондициониран въздух на спрели въздухоплавателни средства на контактни местостоянки за въздухоплавателни средства, използвани за търговски транспортни операции, до 31 декември 2030 г. за летищата на основната мрежа и до 31 декември 2040 г. за летищата на широкообхватната мрежа.

2. По искане на държава членка Комисията предоставя, в надлежно обосновани случаи, изключения чрез актове за изпълнение по отношение на изискванията, посочени в параграф 1, букви а) и ж), на основание специфични географски или значителни физически ограничения, включително липсата на железопътна система на територията или отрицателен резултат от социално-икономически анализ на разходите и ползите или потенциалните отрицателни въздействия върху околната среда или биологичното разнообразие. Всяко такова искане се обосновава в достатъчна степен. Държава членка може да поиска предоставянето на няколко освобождавания в едно искане.

Комисията оценява искането с оглед на обосновката, предоставена съгласно първа алинея.

Комисията може да поиска допълнителна информация от държавата членка не по-късно от тридесет календарни дни след получаване на искането съгласно първа алинея. Ако Комисията счете, че предоставената информация е недостатъчна, тя може да поиска от държавата членка да допълни тази информация в срок от тридесет календарни дни от нейното получаване.

Комисията взема решение относно поисканото освобождаване не по-късно от 6 месеца след получаването на искането съгласно първа алинея или, в случай че засегнатите държави членки са предоставили допълнителна информация съгласно трета алинея, не по-късно от 4 месеца след последното получаване на такава информация, в зависимост от това коя от двете дати е по-късна. При липса на изрично решение на Комисията в рамките на тези срокове, освобождаването се счита за предоставено.

Комисията информира другите държави членки за изключенията, предоставени съгласно настоящия член.

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 съвместимите системи, по-специално на разработените по проекта SESAR в съответствие с Европейския генерален план за УВД, включително тези, които имат за цел да гарантират безопасно и пълно интегриране на нови, пилотирани или безпилотни въздухоплавателни средства.
- 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.
- е) свързването на летищата на широкообхватната мрежа и на основната мрежа с общ годишен обем на пътничопотока под четири милиона пътници с мрежата и със съответните градски възли, както е посочено в приложение II, с железопътна линия, метро, полуметро или трамваи.
- ж) инфраструктура, осигуряваща предварително кондициониран въздух за спрели въздухоплавателни средства на перонни местостоянки или на контактни местостоянки в летищата от трансевропейската транспортна мрежа с общ годишен пътничопоток под четири милиона пътници.

РАЗДЕЛ 6

ИНФРАСТРУКТУРА ЗА МУЛТИМОДАЛНИ ТОВАРНИ ТЕРМИНАЛИ

Член 35

Определяне на мултимодалните товарни терминали

1. Мултимодалните товарни терминали на трансевропейската транспортна мрежа са терминали, които са отворени за всички оператори и ползватели по недискриминационен начин и са:
 - а) разположени във или в близост до морските пристанища на трансевропейската транспортна мрежа, както са посочени в приложение II;
 - б) разположени във или в близост до пристанища по вътрешните водни пътища на трансевропейската транспортна мрежа, както са посочени в приложение II;
 - ба) разположени в летищата на трансевропейската транспортна мрежа, както са посочени в приложение II; или
 - в) заличено.
 - г) класифицирани като железопътно-автомобилни терминали или като терминали по вътрешните водни пътища на трансевропейската транспортна мрежа, както са посочени в приложение II.
2. Държавите членки полагат всички възможни усилия, за да гарантират, че са налице мултимодални товарни терминали с достатъчен капацитет, които обслужват трансевропейската транспортна мрежа, като вземат предвид настоящите и бъдещите транспортни потоци, по-специално потоците, обслужващи градски възли, индустриални центрове, пристанища и логистични центрове.

3. В рамките на три 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.

Държавите членки уведомяват Комисията за резултатите от анализа без забавяне.

4. В случай че анализът по параграф 3 установи необходимостта от нови мултимодални товарни терминали или допълнителен капацитет за претоварване в съществуващите терминали, държавите членки изготвят план за действие за развитието на мрежа от мултимодални товарни терминали, включително местата, където са установени такива нужди.

4а. Планът за действие се съобщава на Комисията не по-късно от дванадесет месеца след финализиране на анализа по параграф 3.

4б. Въз основа на този план за действие държавите членки съобщават на Комисията списък на железопътно-автомобилните терминали и терминалите по вътрешните водни пътища, които предлагат да бъдат добавени към приложения I и II.

5. За да бъде част от трансевропейската транспортна мрежа и да бъде включен в списъка в приложение II, даден железопътно-автомобилен терминал или терминал по вътрешните водни пътища отговаря на 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) предлага се той да бъде добавен в приложения I и II 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 за алтернативни горива.

Изисквания към транспортната инфраструктура

1. Държавите членки полагат всички възможни усилия, за да гарантират по справедлив и недискриминационен начин, че всички мултимодални товарни терминали, които са отворени за всички оператори и ползватели по недискриминационен начин и прилагат прозрачни и недискриминационни такси в морските пристанища и пристанищата по вътрешните водни пътища, както са посочени в приложение II, и във всички железопътно-автомобилни терминали и терминали по вътрешните водни пътища, посочени в приложение I и изброени в приложение II, отговарят на следните изисквания:
 - а) свързани са с поне два налични в района видове транспорт;
 - б) оборудвани са в терминала или на разстояние до 3 km от терминала с поне една зарядна станция, както е определено в член 2, точка 43 от Регламент (ЕС) [...] [за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива], предназначена за обслужване на тежкотоварни превозни средства, до 31 декември 2030 г.;
 - в) оборудвани са с цифрови инструменти, до 31 декември 2030 г., които позволяват:
 - i) ефективни операции на терминала като например, когато е целесъобразно, 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, позволяващи обмен на информация с отворените и оперативно съвместими системи.
2. Държавите членки полагат всички възможни усилия, за да гарантират по справедлив и недискриминационен начин, че до 31 декември 2030 г. мултимодалните товарни терминали, посочени в член 37, параграф 1, които са свързани с железопътната мрежа и които извършват вертикално претоварване, са приведени в състояние да обработват следните видове подвижни интермодални товарни единици: контейнер, сменяема каросерия или полуремарке, подходящи за интермодален транспорт.

3. Държавите членки полагат всички възможни усилия, за да гарантират по справедлив и недискриминационен начин, че мултимодалните товарни терминали, посочени в член 37, параграф 1, които са свързани с железопътната мрежа, са приведени до 31 декември 2040 г. в състояние да приемат влакове с дължина 740 m.

Настоящият параграф не се прилага за мултимодални товарни терминали, които са свързани само с изолирани железопътни мрежи.

4. заличено.

5. По искане на държава членка, в надлежно обосновани случаи, Комисията предоставя чрез актове за изпълнение изключения от разпоредбите по параграфи 1 до 3, на основание специфични географски или значителни физически ограничения, по-специално когато терминалът се намира в пространствено ограничена зона, или отрицателен резултат от социално-икономически анализ на разходите и ползите или потенциално отрицателно въздействие върху околната среда или биологичното разнообразие. Всяко такова искане се обосновава в достатъчна степен. Държава членка може да поиска предоставянето на няколко освобождавания в едно искане.

Комисията оценява искането с оглед на обосновката, предоставена съгласно първа алинея.

Комисията може да поиска допълнителна информация от държавата членка не по-късно от тридесет календарни дни след получаване на искането съгласно първа алинея. Ако Комисията счете, че предоставената информация е недостатъчна, тя може да поиска от държавата членка да допълни тази информация в срок от тридесет календарни дни от нейното получаване.

Комисията взема решение относно поисканото освобождаване не по-късно от 6 месеца след получаването на искането съгласно първа алинея или, в случай че засегнатите държави членки са предоставили допълнителна информация съгласно трета алинея, не по-късно от 4 месеца след последното получаване на такава информация, в зависимост от това коя от двете дати е по-късна. При липса на изрично решение на Комисията в рамките на тези срокове, освобождаването се счита за предоставено.

Комисията информира другите държави членки за изключенията, предоставени съгласно настоящия член.

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 страничните коловози и мултимодалните товарни терминали на трансевропейската транспортна мрежа да обработват влакове с дължина 740 m без манипулация;
- е) разширяване и електрифициране на страничните коловози за заминаващите и пристигащите влакове, модифициране на системите за сигнализация и подобрения в конфигурацията на коловозите;
- ж) насърчаване, когато е целесъобразно, на преминаването на страничните коловози към европейското стандартно номинално междурелсие.

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;
 - б) точките за достъп до трансевропейската транспортна мрежа, по-специално железопътните гари и автогарите, мултимодални товарни терминали, пристанища или летища;
 - в) заличено
2. Градовете в центъра на всеки градски възел на трансевропейската транспортна мрежа са посочени в приложение II. За да бъде част от трансевропейската транспортна мрежа и да бъде включен в списъка в приложение II, градският възел има население от 100 000 или повече жители или, когато такъв градски възел не съществува в регион по NUTS 2, това е основният възел на този регион по NUTS 2.

Член 40

Изисквания по отношение на градските възли

1. 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 в съответствие с Регламент (ЕС) [...] [за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива];
- б) до 31 декември 2027 г.:
 - i) приемане и мониторинг на ПУГМ за всеки градски възел, който включва, наред с другото, мерки за интегриране на различните видове транспорт и преминаване към устойчива мобилност, за насърчаване на ефективна мобилност с нулеви и ниски емисии, включително градска логистика, за намаляване на замърсяването на въздуха и на шума;
 - ii) събиране и предаване на Комисията на показатели за градската мобилност, както е определено в параграф 2 от настоящия член, за всеки градски възел;
- в) до 31 декември 2030 г. – 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 разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива], предназначени за обслужване на градските и междуградските автобуси;
- г) до 31 декември 2040 г. — разработване, когато това е икономически осъществимо, на поне един мултимодален товарен терминал, ако такъв терминал все още не съществува, който дава възможност за достатъчен капацитет за претоварване в рамките на или в близост до градския възел.

Един мултимодален товарен терминал може да обслужва няколко градски възела и да се намира в самия градски възел или в близост до него. Държавите членки информират съответно Комисията.

- 1а. При приемането и мониторинга на ПУГМ местните органи, в сътрудничество с националните органи, когато е целесъобразно, полагат всички възможни усилия, за да гарантират, че ПУГМ са в съответствие с насоките в приложение V, като същевременно вземат предвид трансевропейските транспортни потоци на дълги разстояния.
2. Не по-късно от една година след влизането в сила на настоящия регламент Комисията приема акт за изпълнение, в който се определят ограничен брой показатели, свързани с устойчивостта и безопасността на транспорта, посочени в параграф 1, буква б). В този акт за изпълнение се посочват и отделни срокове за представяне на всеки показател. Тези срокове се определят от 3 до 5 години. При изготвянето на подробния набор от показатели се вземат предвид наличието и достъпността на данните на регионално и местно равнище. Този акт за изпълнение се приема в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 59, параграф 3.
3. Комисията също така създава, не по-късно от една година след влизането в сила на настоящия регламент, интернет интерфейс, който позволява на съответните органи да представят ПУГМ и показателите, посочени в параграф 1, буква б), и позволява на държавите членки да гарантират, че ПУГМ и показателите са представени.

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) връзките в началната точка и крайното местоназначение (от „последната миля“) между и към точките за достъп до трансевропейската транспортна мрежа, посочени в член 39, параграф 1, буква б), с цел повишаване на ефективността на трансевропейската транспортна мрежа, като например метрото или трамваите;

- б) безпроблемна взаимовръзка между инфраструктурата на трансевропейската транспортна мрежа и инфраструктурата за регионален и местен устойчив транспорт. Тя може да включва, за пътниците, възможността да имат достъп до информация, да правят резервации, да плащат пътуванията си и да получават билетите си чрез услуги за мултимодална цифрова мобилност, а за товарите – градски логистични съоръжения, за да се засили консолидирането на доставките в градските райони, като например микроцентровете и велосипедните логистични центрове, по-специално свързаните с железопътната и водната транспортна инфраструктура;
- ба) устойчива, безпроблемна и безопасна взаимовръзка на пътническата транспортна инфраструктура между железопътния, автомобилния, активните видове транспорт и, според случая, вътрешните водни пътища, въздушния и морския транспорт;
- бб) устойчива, безпроблемна и безопасна взаимовръзка на товарната транспортна инфраструктура между железопътния, автомобилния транспорт и, според случая, вътрешните водни пътища, въздушния и морския транспорт, както и подходящи връзки с логистични платформи и съоръжения;
- в) смекчаване на излагането на градските зони на отрицателното въздействие на транзитния железопътен и автомобилен транспорт;
- г) насърчаване на ефективен транспорт и ефективна мобилност с ниски шумови нива и нулеви емисии, включително екологизиране на градските автомобилни паркове за пътници и товари;
- д) увеличаване на дела на обществения транспорт и на активните видове транспорт, както и мерки за ориентиране преди всичко на мобилността на пътниците в полза на тези видове транспорт;
- е) заличено;
- ж) насърчаване на ефективните доставки на товари за градските зони с ниски нива на шум и на въглеродни емисии.

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. Следните ИКТ системи за транспорта се разполагат в съответствие със и в рамките на специалните разпоредби, предвидени в правото на Съюза, в целия Съюз, за да се гарантира наличието на набор от оперативно съвместими основни функционалности във всички държави членки:
 - а) за железопътните линии: ERTMS, телематични приложения за товарни и пътнически услуги, както е посочено в Техническата спецификация за оперативна съвместимост, по-специално резултати от „Shift2Rail“ и съвместното предприятие „Европейски железопътен транспорт“;
 - б) за вътрешните водни пътища: речни информационни услуги;
 - в) за автомобилния транспорт и неговите интерфейси с останалите видове 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.

3. заличено.

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 парникови газове и на други негативни социално-икономически последици и последици за околната среда, и които имат за 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 в рамките на европейското морско пространство, 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;
 - 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; или
 - 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 слабопоселените райони, като се насърчават редовните и чести услуги.
2. заличено.

Нови технологии и иновации

За да може трансевропейската транспортна мрежа да не изостава от най-новото в областта на новаторските технологии и внедрявания, целта по-специално е:

- а) подкрепа и насърчаване на 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 по хармонизиран и координиран начин;
- б) засилване на 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 се осигури съответната инфраструктура, когато е възможно чрез полезни взаимодействия с TEN-E. 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 с цел свързване на местното производство на чиста енергия с приложения за мобилност с нулеви емисии. Транспортната инфраструктура може също така да допринесе за внедряването на други технологии, ускоряващи декарбонизацията на икономиката.
- в) подкрепа на възприемането и внедряването на нови цифрови технологии, по-специално насърчаване на обмена на данни и инфраструктура за свързаност с непрекъснато покритие в мрежата, за да се гарантира най-високо ниво и ефективност на цифровата инфраструктура и да се достигнат по-високи нива на автоматизация;
- г) подобряване на безопасността и устойчивостта на движението на хора и превоза на стоки;

- д) подобряване на функционирането, управлението, достъпността, оперативната съвместимост, мултимодалността и ефективността на мрежата, включително чрез разработването на услуги за мултимодална цифрова мобилност;
- е) насърчаване на ефективни начини за предоставяне на достъпна и разбираема информация на всички потребители и доставчици на транспортни услуги по отношение на взаимносвързаността, оперативната съвместимост и мултимодалността и по отношение на въздействието върху околната среда от техния избор на транспорт;
- ж) заличено.
- з) насърчаване на мерки за намаляване на отрицателните странични въздействия като задръстванията, увреждането на здравето и всички видове замърсяване, включително шумовото, както и емисиите;
- и) въвеждане на технология за сигурност;
- й) подобряване на устойчивостта на транспортната инфраструктура срещу смущения и изменение на климата чрез модернизиране и проектиране на инфраструктурата, както 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 се напредне допълнително 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

заличено.

Устойчивост на инфраструктурата

1. Държавите членки полагат всички възможни усилия, за да гарантират, че при планирането и изпълнението на проекти от общ интерес се вземат предвид сигурността и устойчивостта на инфраструктурата по отношение на изменението на климата, природните опасности, причинените от човека бедствия, произшествията и оперативните прекъсвания, както и умишлените смущения, засягащи функционирането на транспортната система на Съюза. По-специално се обръща надлежно внимание на:
 - 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, като се отчитат 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. Без да се засягат разпоредбите, предвидени в други актове на ЕС, това изискване не се прилага за проекти, за които процедурата за възлагане на обществена поръчка за оценка на въздействието върху околната среда е започнала преди влизането в сила на настоящия регламент.

Член 47

Рискове за сигурността или обществения ред

1. Държавите членки полагат всички възможни усилия, за да гарантират, че трансевропейската транспортна мрежа е защитена срещу потенциални рискове за сигурността или обществения ред, произтичащи от участие или принос на каквото и да е предприятие от трета държава в проект от общ интерес.
2. Без да се засяга Регламент (ЕС) 2019/452, както и това, че всяка държава членка носи изключителната отговорност за националната си сигурност, както е предвидено в член 4, параграф 2 от ДЕС, и правото на всяка държава членка да защитава основните си интереси в областта на сигурността в съответствие с член 346 от ДФЕС, когато държава членка 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, държавата членка информира Комисията за всички подходящи мерки, приети за смекчаване на този риск.

Член 48

Поддръжка и жизнен цикъл на проектите

1. Без да се засяга отговорността на държавите членки по отношение на планирането на поддръжката на инфраструктурата и тяхната компетентност по отношение на управлението и финансирането на поддръжката на инфраструктурата, както и принципът на ежегодност на бюджета, когато е приложимо, държавите членки полагат всички възможни усилия, за да гарантират:

- а) че инфраструктурата на трансевропейската транспортна мрежа се поддържа по такъв начин, че да осигурява през целия си жизнен цикъл високо ниво на обслужване и безопасност, адаптирано към потока на движение, и подобрява устойчивостта си, както и че потребностите от превантивна поддръжка и прогнозните разходи през целия жизнен цикъл на трансевропейската транспортна инфраструктура се вземат предвид във фазата на планиране на изграждането или модернизирането;
- б) дългосрочно планиране на поддръжката на пътищата и, когато е целесъобразно, на инфраструктурата на вътрешните водни пътища;
- в) заличено.
- г) съгласуваност между потребностите от поддръжка и обновяване, когато става въпрос за железопътната инфраструктура, във връзка с развитието на трансевропейската транспортна мрежа, и индикативната стратегия за развитие на железопътната инфраструктура, посочена в член 8, параграф 1 от Директива 2012/34/ЕС, и договорното споразумение, посочено в член 30 от Директива 2012/34/ЕС.

Член 49

Достъпност за всички потребители

Трансевропейската транспортна инфраструктура дава възможност за безпроблемна мобилност и достъпност за всички ползватели, по-специално:

- за хора в уязвимо положение, включително лица с увреждания или с намалена подвижност; и
- за 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 основната и разширената основна трансевропейска транспортна мрежа и са предназначени по-специално за подобряване на трансграничните връзки, за завършване на липсващите връзки и за 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 оперативно съвместима система за железопътен товарен превоз, както и на ефективна, включително 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 и оперативна съвместимост на транспорта.
 - д) насърчаване на разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива.

3. Европейските транспортни коридори дават възможност на държавите членки да постигнат координиран и синхронизиран подход по отношение на инвестициите в инфраструктура.
4. ERTMS и европейското морско пространство са двата хоризонтални приоритета за реализирането на трансевропейската транспортна мрежа. Инструментите, създадени в съответствие с настоящата глава, улесняват навременното внедряване на ERTMS и интегрирането на морската транспортна инфраструктура и услуги 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) представят на Европейския парламент, Съвета, Комисията и заинтересованите държави членки годишен доклад за напредъка относно постигнатия напредък при реализирането 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 може да се предлагат потенциални решения.

6. Без да се засяга компетентността на ръководството на железопътния товарен превоз съгласно Регламент (ЕС) № 913/2010 и компетентността на държавите членки по отношение на управлението и финансирането на инфраструктурата, европейските координатори на европейските транспортни коридори:

- а) си сътрудничат тясно с ръководството на железопътния товарен превоз и със заинтересованите държави членки, за да спомогнат за определянето на приоритетите и нуждите от инвестиции за железопътния товарен превоз по линиите за железопътен товарен превоз на европейските транспортни коридори;
- б) наблюдават ефективността на услугите за железопътен товарен превоз, в тясно сътрудничество с ръководството на железопътния товарен превоз и, ако е целесъобразно, установяват потенциални пречки, като например технически и оперативни пречки, и отправят препоръки в това отношение.

7. Европейските координатори на европейските транспортни коридори:

- а) си сътрудничат тясно със заинтересованите държави членки, за да спомогнат за определянето на приоритетите и нуждите от инвестиции за линиите за железопътен пътнически превоз на европейските транспортни коридори;
- б) в тясно сътрудничество с управителите на инфраструктура наблюдават ефективността на услугите за железопътен пътнически превоз.

8. Съгласно член 14, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2021/1153, Комисията иска консултативното становище 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, след консултация със заинтересованите държави членки, да прекрати този мандат и да назначи нов европейски координатор в съответствие с процедурата, посочена в параграф 1.

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 хоризонталния приоритет“, 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 технологии и инфраструктура;
 - б) координираното развитие и реализирането на инфраструктурни проекти в трансграничните участъци;
 - в) трансграничните услуги за пътнически превоз с железопътен транспорт;
 - г) оперативните затруднения;
 - д) градските възли;
 - е) сътрудничеството с трети държави;
 - ж) други теми, 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 хоризонталния приоритет се учредява и председателства от европейския координатор. В него могат да участват заинтересованите държави членки и, когато е целесъобразно, след договаряне с държавите членки, представители на съответните сектори. Държавите членки определят представител, 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 хоризонталния приоритет 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 планове и програми, които допринасят за развитието на трансевропейската транспортна мрежа.
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 съответните заинтересовани страни. 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.

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 хоризонталния приоритет. 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, по-специално на трансграничните участъци;
 - 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, включително оперативните пречки, възпрепятстващи развитието и изграждането на коридора, по-специално в трансграничните участъци;

- 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, по-специално на трансграничните участъци;
- д) описание на възможните решения за справяне с потребностите от инвестиции и участъците с недостатъчен капацитет, по-специално за линиите и връзките на коридора за превоз на пътници и товари;
- е) план, който може да съдържа междинни необвързващи ключови етапи 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.

При анализа на инвестициите и изготвянето на плана, европейският координатор:

- си сътрудничи с изпълнителния съвет и управителния съвет на коридора, посочени в член 11 от Регламент (ЕС) № 913/2010, по отношение на аспектите, свързани с железопътния товарен превоз;
- взема предвид елементите на анализа, свързани с коридора, планове за действие, разработени от държавите членки в съответствие с член 35, параграф 4, и списъка, посочен в член 18, буква б) от Регламент (ЕС) № 913/2010, по отношение на аспектите, свързани с мултимодалните товарни терминали.
- взема предвид резултатите от наблюдението, извършено в съответствие с член 51, параграф 7, буква б), по отношение на аспекта, свързан с пътническите услуги.

- ж) резултатите от наблюдението на ефективността на железопътния товарен превоз, извършено от ръководството на железопътния товарен превоз в съответствие с член 19, параграф 2 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, в сътрудничество със заинтересованите държави членки и съответните местни органи, които могат да допринесат за ефективното функциониране на товарния и пътническия транспорт по коридора и за постигането на целите на трансевропейската транспортна мрежа, като същевременно са съгласувани със съответните ПУГМ.
- и) определяне, съвместно със заинтересованите държави членки, 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 странични въздействия.

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

- а) по искане на заинтересованите държави членки, определянето на приоритетите в националното планиране, чрез съдействие за идентифициране на проблемите и пречките при реализацията, включително оперативните въпроси, за всеки коридор или за всеки хоризонтален приоритет;
- б) по искане на заинтересованите държави членки, 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) работата в надзорния орган или подобен ръководен орган на единен субект, когато е целесъобразно, за координирането, изграждането и/или управлението на трансгранични инфраструктурни проекти, в съответствие с разпоредбите на член 8, параграф 5.

Член 54

Актове за изпълнение

1. заличено.
2. Без да се засяга член 8, параграф 4а и след одобрение от заинтересованите държави членки в съответствие с член 172 от ДФЕС, Комисията може да приема актове за изпълнение за реализацията на трансгранични участъци от европейските транспортни коридори или за изпълнението на хоризонталните приоритети. По искане на заинтересованата(ите) държава(и) членка(и) Комисията може също така да приема актове за изпълнение за изграждане на други конкретни участъци от европейските транспортни коридори в заинтересованите държави членки, за да се гарантира съгласувано определяне на приоритетите при планирането на инфраструктурата и инвестициите чрез определяне на индикативни етапни цели за изграждането на съответните основни липсващи връзки и за премахването на участъци с недостатъчен капацитет. Актовете за изпълнение се разработват в тясно сътрудничество със заинтересованите държави членки и се актуализират на всеки четири години или по искане на държавите членки.
3. Актовете за изпълнение, посочени в параграфи 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, за да вземе предвид постигнатия напредък, евентуално забавяне или актуализираните национални програми.
4. До пълното изпълнение на мерките, предвидени в акта за изпълнение и освен ако не е предвидено друго в акта за изпълнение, заинтересованите държави членки представят на Комисията на всеки две години доклад за постигнатия напредък, като посочват по-специално финансовите ангажименти, поети в националния бюджетен план. Докладът може да се позовава на информацията, събрана в съответствие с член 55.

ГЛАВА VI

ОБЩОПРИЛОЖИМИ РАЗПОРЕДБИ

Член 55

Докладване и наблюдение

1. Държавите членки информират Комисията редовно, изчерпателно и по прозрачен начин за постигнатия напредък в завършването на трансевропейската транспортна мрежа чрез изпълнението на проектите от общ интерес и направените за тази цел инвестиции.
- 1а. Тази информация включва ежегодни технически данни, свързани с изискванията за транспортната инфраструктура, определени в глава III от настоящия регламент, освен в случаите, когато такава информация вече е събрана на равнището на трансевропейската транспортна мрежа за целите на други приложения или бази данни на Съюза.
- 1б. Предаването на информацията се осигурява по автоматизиран начин чрез интерактивната система за географска и техническа информация за трансевропейската транспортна мрежа (TENtec). Докато функцията за автоматизиран обмен на данни в TENtec стане напълно оперативна, това предаване се осигурява на всеки две години.
- 1в. По отношение на инвестициите, свързани с проекти от общ интерес, на всеки две години държавите членки предават финансови данни под формата на годишни обобщени данни по вид транспорт и по мрежа (основна, разширена основна и широкообхватна).
- 1г. Чрез актове за изпълнение, приети в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 59, параграф 3, Комисията определя списъка на техническите данни, които трябва да бъдат предадени съгласно параграф 1а.

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 е поверителна или която може да засегне или неправомерно да повлияе на свързан с обществените поръчки процес в дадена държава членка.

3. Комисията и държавите членки полагат всички възможни усилия, за да гарантират качеството, пълнотата и последователността на данните в информационната система TENtec. Те си сътрудничат с оглед да бъде възможен автоматизираният обмен на данни между националните системи и източниците на данни и TENtec.

Член 56

Модернизиране на мрежата

1. След одобрение от заинтересованата държава членка в съответствие с член 172, втора алинея от ДФЕС, на Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 60 за изменение на приложения I и II, за да:
- а) бъдат взети под внимание промените, произтичащи от количествените прагове, определени в член 20, параграф 3, буква а), член 24, параграф 4, букви а) и б) и член 32, параграф 2, и от количествените прагове и изискванията за качество, посочени в член 24, параграф 4, буква ба). В това отношение Комисията:
 - i) 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;
 - ii) 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 или по искане на заинтересованата държава членка;

- б) включва в трансевропейската транспортна мрежа градски възли, ако е доказано, че те отговарят на изискванията, посочени в член 39, параграф 2, или да изключва градски възли от трансевропейската транспортна мрежа по искане на съответната държава членка;
- в) включва в трансевропейската транспортна мрежа железопътно-автомобилни терминали и терминали по вътрешните водни пътища, определени от държавата членка съгласно член 35, параграф 5, изключва железопътно-автомобилни терминали от трансевропейската транспортна мрежа по искане на заинтересованата държава членка или изключва мултимодалните товарни терминали, посочени в член 35, параграф 1, букви а), б) и ба) по искане на заинтересованата държава членка;
- г) коригира, въз основа на информацията, предоставена от заинтересованата държава членка в съответствие с член 55, параграф 1, 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 съответното решение за разрешаване на проекта.

Адаптирането, посочено в букви а) и б) 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.

1а. С делегирания акт, включващ градски възел в приложение II съгласно параграф 1, буква б):

- а) се удължават сроковете, предвидени в член 40, параграф 1, букви б) и в), с 3 години, съответно до 31 декември 2030 г. и 31 декември 2033 г.; за градските възли, включени в приложение II, след изтичането на сроковете, предвидени в член 40, параграф 1, буква б) или в), тези срокове се удължават с 3 години след влизането в сила на посочения делегиран акт.
- б) се удължава приложимият краен срок за изпълнение на изискванията по член 40, параграф 1, буква г) с 5 години, до 31 декември 2045 г.; за градските възли, включени в приложение II, след изтичането на срока, предвиден в член 40, параграф 1, буква г), този срок се удължава с 5 години след влизането в сила на посочения делегиран акт.

16. С делегирания акт, включващ железопътно-автомобилен терминал в приложения I и II съгласно параграф 1, буква в):

- а) се удължават сроковете, предвидени в член 37, параграф 1, буква в), с 3 години, до 31 декември 2033 г.; за железопътно-автомобилните терминали, включени в приложения I и II, след изтичането на сроковете, предвидени в член 37, параграф 1, буква в) и член 37, параграф 2, тези срокове се удължават с 3 години след влизането в сила на посочения делегиран акт.
- б) се удължава срокът, предвиден в член 37, параграф 3, с 5 години, съответно до 31 декември 2045 г.; за железопътно-автомобилните терминали, включени в приложения I и II, след изтичането на срока, предвиден в член 37, параграф 3, този срок се удължава с 5 години след влизането в сила на посочения делегиран акт.

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 посочения делегиран акт.

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. Тези делегирани актове се основават на споразумения на високо равнище относно транспортните инфраструктурни мрежи между Съюза и заинтересованите съседни страни.

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 планове и програми, допринасящи за развитието на трансевропейската транспортна мрежа, са съгласувани с транспортната политика на Съюза, с приоритетите и сроковете, определени в настоящия регламент. Те също така отчитат, наред с другото, приоритетите, определени в работните планове за съответните коридори и хоризонталните приоритети за заинтересованите държави членки.
2. заличено.
3. Държавите членки предоставят на Комисията съответния(те) проект(и) на национален(ни) план(ове) или програма(и), допринасящи(и) за развитието на трансевропейската транспортна мрежа, или резюме от тях, както и всяко съществено изменение на тези планове или програми във възможно най-кратък срок след започването на обществена консултация по този план или програма. Държавите членки също така предоставят на Комисията окончателния(те) национален(ни) план(ове) или програма(и) след като бъдат приети.

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, параграф 3 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.

Член 60

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 [датата на влизане в сила на настоящия регламент]. 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.

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).

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.
- 3а. Преди приемането на делегиран акт Комисията се консултира с експерти, определени от всяка държава членка в съответствие с принципите, залегнали в Междуетноститутуционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество.
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. Посоченият срок може да се удължи с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

Член 61

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) съответствието 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.

Забавяне 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 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 подпомагане на държавите членки в разрешаването на проблема.
3. Без да се засяга процедурата, предвидена в член 258 от ДФЕС и член 8, параграф 4а, Комисията може, след като разгледа причините, изложени от заинтересованата държава членка или заинтересованите държави членки съгласно първа алинея, в случай че значителното забавяне при започването или завършването на работата по основната мрежа, разширената основна мрежа или широкообхватната мрежа може да се вмени на държавата членка или държавите членки, без обективна обосновка, да предостави на съответната(ите) държава(и) членка(и) необвързващи препоръки с оглед на премахването на това забавяне и/или предотвратяването или намаляването на по-нататъшни забавяния.
4. заличено.

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 мултимодалните товарни терминали, не се прилагат за Кипър, Малта и най-отдалечените региони, докато на тяхна територия не бъде изградена железопътна система. Разпоредбите, свързани с безопасното и сигурно паркиране, не се прилагат за тези държави членки и региони.

Разпоредбите, свързани с европейското стандартно номинално междурелсие за железопътни линии в член 16а, не се прилагат за островите и най-отдалечените региони.

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) Член 1 се заменя със следното:

„Член 1

Цел и приложно поле

1. С настоящия регламент се определят правилата за организацията, ръководството 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. Настоящият регламент се прилага за ръководството, управлението и ползването на железопътната инфраструктура, включена в коридорите за товарен превоз, без да се засягат отговорностите на държавите членки по отношение на планирането и финансирането на тази инфраструктура“.

1а) „В член 2, параграф 1 позоваването на „член 2 от Директива 2001/14/ЕО“ се заменя с позоваване на „член 3 от Директива 2012/34/ЕС“

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 ТЕН-Т]* и приложение III към този регламент, включително железопътната инфраструктура и нейното оборудване и съответните железопътни услуги в съответствие с Директива 2012/34/ЕС;
- 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 РЪКОВОДСТВО НА КОРИДОРИТЕ ЗА ТОВАРЕН ПРЕВОЗ“

- 4) Член 3 се заменя със следното:

„Член 3

Организация и ръководство на коридорите за товарен превоз

1. заличено.
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 ръководството на коридора за товарен превоз в рамките на 18 месеца от датата на промяната. В надлежно обосновани случаи и след съгласието на Комисията срокът може да бъде удължен на 24 месеца. Изпълнителният съвет и управителният съвет на коридора за товарен превоз приемат необходимите мерки за адаптиране на организацията и управлението на коридора в съответствие с членове 9 – 19 към новата съгласуваност от географска гледна точка.
3. Изпълнителният съвет на коридора за товарен превоз може да реши да разгледа административните аспекти, оперативните аспекти и аспектите на оперативната съвместимост на международните услуги за железопътен пътнически превоз по коридора. Разпоредбите, посочени в членове 11 и 14, не се прилагат за тези услуги.“
- 5) Членове 4 – 7 се заличават.

б) 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).“;

аб) в параграф 2 позоваването на „член 14, параграф 2 от Директива 2001/14/ЕО“ се заменя с позоваване на „член 7, параграф 2 от Директива 2012/34/ЕС“.

ав) добавя се следният параграф 2а:

Държава членка, която е приложила член 5, параграф 4 от настоящия регламент в неговата първоначална редакция, може да реши, че за период, не по-дълъг от 10 години от [датата на влизане в сила на преразгледания Регламент за TEN-T], управителят(ите) на инфраструктурата, отговарящ(и) за железопътната инфраструктура на нейната територия, не участва(т) в управителния съвет, създаден съгласно параграф 2 от настоящия член. Съответната държава членка уведомява без забавяне Комисията и другите държави членки, участващи в съответния коридор за товарен превоз, за своето решение.

В този случай държавата членка и съответният управител на инфраструктура си сътрудничат с управителния съвет, когато това е необходимо за изпълнението на функциите на посочения съвет.

Държава членка, която е приложила първа алинея от настоящия параграф, може по всяко време след това през посочения в нея 10-годишен период да реши управителят(ите) на инфраструктурата, отговарящ(и) за железопътната инфраструктура на нейна територия, да участва(т) в управителния съвет, създаден съгласно параграф 2 от настоящия член. Тя уведомява без забавяне Комисията и другите държави членки, участващи в съответния коридор за товарен превоз, за своето решение.

аг) добавя се следният параграф 2а:

Ирландия може да реши представителите на нейните органи и управителят(ите) на инфраструктурата, отговарящ(и) за железопътната инфраструктура на нейна територия, да не участва(т) в изпълнителния съвет и/или в управителния съвет, създаден съгласно параграфи 1 и 2 от настоящия член. Ирландия уведомява без забавяне Комисията и другите държави членки, участващи в съответния коридор за товарен превоз, за своето решение.

В този случай органите и съответният(те) управител(и) на инфраструктура си сътрудничат с изпълнителния съвет и управителния съвет, когато това е необходимо за изпълнението на функциите на тези съвети.

Ирландия може, по всяко време след това, да реши представителите на нейните органи и управителят(ите) на инфраструктурата, отговарящ(и) за железопътната инфраструктура на нейна територия, да участват в изпълнителния съвет и/или управителния съвет, създаден съгласно параграфи 1 и 2 от настоящия член. Тя уведомява без забавяне Комисията и другите държави членки, участващи в съответния коридор за товарен превоз, за своето решение.

ад) параграф 4 се заменя със следното:

Изпълнителният съвет взема решенията си по взаимно съгласие на представителите на органите на съответните държави членки, участващи в посочения съвет.

ае) параграф 5 се заменя със следното:

„5. Управителният съвет взема решенията си, включително решенията относно правния си статус, създаването на собствената си организационна структура, ресурси и персонал, по взаимно съгласие на съответните управители на инфраструктурата, участващи в посочения съвет. Управителният съвет може да бъде независим правен субект. Той може да бъде създаден като европейско обединение по икономически интереси по смисъла на Регламент (ЕИО) № 2137/85 от 25 юли 1985 г. относно Европейското обединение по икономически интереси (ЕОИИ).“

аж) в параграф 6 позоваването на „член 4, параграф 2 от Директива 91/440/ЕИО“ се заменя с позоваване на „член 4, параграф 2 от Директива 2012/34/ЕС“.

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 мненията на управителния съвет и на консултативната група последната може да се обърне към изпълнителния съвет. Изпълнителният съвет информира съответния европейски координатор и действа като посредник, като своевременно дава становище по въпроса. Съответният европейски координатор също може своевременно да даде становище по въпроса. Окончателното решение обаче се взема от управителния съвет.“;

в) в параграф 8 се добавя следното изречение:

„При различия в мненията на управителния съвет и на консултативната група последната може да се обърне към изпълнителния съвет. Изпълнителният съвет информира европейския координатор и регулаторните органи, посочени в член 55 от Директива 2012/34, под чиято отговорност попада коридорът за товарен превоз. Изпълнителният съвет действа като посредник и своевременно дава становище по въпроса. Съответният европейски координатор също може своевременно да даде становище по въпроса. 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 12а от настоящия регламент;
- 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 планове 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. Становищата на консултативните групи относно инвестициите се мотивират с достатъчна обосновка. 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, по-специално по отношение на товарни влакове с дължина, не по-малка от 740 m, 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];
 - в) потребност от целенасочени инвестиции за премахване на участъците с недостатъчен капацитет на местно ниво, подобрения на възли и железопътни маршрути за достъп или техническо оборудване, подобряващо оперативната ефективност“.

8а) Добавя се нов член 12а:

„Член 12а

Оперативни изисквания по отношение на коридорите за железопътен товарен превоз

1. Изпълнителният съвет, в тясно сътрудничество с управителния съвет, полага всички възможни усилия, за да гарантира, че до 31 декември 2030 г. качеството на услугите, предоставяни на железопътните предприятия и техническите и оперативните изисквания за използване на инфраструктурата не възпрепятстват оперативната ефективност на услугите за железопътен товарен превоз по коридорите за товарен превоз при постигането на следните целеви стойности:
 - а) за всеки вътрешен трансграничен участък времето за престой на всички товарни влакове, пресичащи границата между две държави членки, не надвишава средно 25 минути, с изключение на участъците, в които се извършва промяна на междурелсието или когато проверките на границата, извършвани където контролът във влаковете все още не е премахнат в изпълнение на точка 1.2 от приложение VI към Регламент (ЕС) 2016/399⁶⁷, не позволяват спазването на този срок. 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 процедурите или съображенията от инфраструктурно, оперативно, техническо и административно естество. Времето за престой не включва 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;

⁶⁷ Регламент (ЕС) 2016/399 на Европейския парламент и на Съвета от 9 март 2016 г. относно Кодекс на Съюза за режима на движение на лица през границите (Кодекс на шенгенските граници) (ОВ L 77, 23.3.2016 г., стр. 1 – 52).

- б) най-малко 75% от товарните влакове, пресичащи поне една граница на коридор за товарен превоз, 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 по причини, дължащи се на управителя(ите) на инфраструктурата на Съюза. Закъснения, възникнали във и дължащи се на трети държави, прекосявани от товарните влакове, не се вземат предвид.

2. заличено.

8б) Член 13 се изменя, както следва:

а) в параграф 3 позоваването на „Директива 2001/14/ЕО“ се заменя с позоваване на „Директива 2012/34/ЕС“

б) в параграф 4:

– позоваването на „член 14, параграф 2 от Директива 2001/14/ЕО“ се заменя с позоваване на „член 7, параграф 2 от Директива 2012/34/ЕС“;

– позоваването на „член 13 и глава III от посочената директива“ се заменя с позоваване на „член 38 и глава IV, раздел 3 от посочената директива“.

8в) Член 14 се изменя, както следва:

а) в параграф 1 позоваването на „член 14, параграф 1 от Директива 2001/14/ЕО“ се заменя с позоваване на „член 39 от Директива 2012/34/ЕС“

б) в параграф 3:

– позоваването на „член 15 от Директива 2001/14/ЕО“ се заменя с позоваване на „член 40 от Директива 2012/34/ЕС“;

– позоваването на „приложение III от Директива 2001/14/ЕО“ се заменя с позоваване на „приложение VII от Директива 2012/34/ЕС“;

в) в параграф 5 позоваването на „член 23 от Директива 2001/14/ЕО“ се заменя с позоваване на „член 48 от Директива 2012/34/ЕС“.

г) в параграф 8 позоваването на „член 19, параграф 1 от Директива 2001/14/ЕО“ се заменя с позоваване на „член 44, параграф 1 от Директива 2012/34/ЕС“;

д) в параграф 10 позоваването на „член 14, параграф 2 от Директива 2001/14/ЕО“ се заменя с позоваване на „член 7, параграф 2 от Директива 2012/34/ЕС“.

8в) В член 15:

– позоваването на „член 16, параграф 1 от Директива 2001/14/ЕО“ се заменя с позоваване на „член 41, параграф 1 от Директива 2012/34/ЕС“;

– позоваването на „член 10, параграф 5 от Директива 91/440/ЕИО“ се заменя с позоваване на „член 28 от Директива 2012/34/ЕС“;

8г) В член 17, параграф 2 позоваването на „член 3 от Директива 2001/14/ЕО“ се заменя с позоваване на „член 27 от Директива 2012/34/ЕС“.

8д) В член 18, буква а) позоваването на „член 3 от Директива 2001/14/ЕО“ се заменя с позоваване на „член 27 от Директива 2012/34/ЕС“.

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 12а.
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“.

9а) Член 20 се изменя, както следва:

а) В параграф 1:

– позоваването на „член 30 от Директива 2001/14/ЕО“ се заменя с позоваване на „член 55 от Директива 2012/34/ЕС“;

– второто изречение се заменя със следното: „По-специално, те осигуряват недискриминационен достъп до коридора и са отговорните органи, пред които може да се подаде жалба съгласно предвиденото по член 56, параграф 1 от посочената директива.“

б) В параграф 6 позоваването на „член 15, параграф 1 от Директива 2001/14/ЕО“ се заменя с позоваване на „член 40, параграфи 1 и 2 от Директива 2012/34/ЕС“.

9б) Член 21 се заличава.

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 62 от Директива 2012/34.“

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 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
