



# ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ

ЕВРОПЕЙСКИ ПАРЛАМЕНТ

СЪВЕТ

Брюксел, 22 ноември 2013 г.  
(OR. en)

2011/0294 (COD)

PE-CONS 42/13

TRANS 316  
ECOFIN 533  
ENV 546  
RECH 265  
CODEC 1403

## ЗАКОНОДАТЕЛНИ АКТОВЕ И ДРУГИ ПРАВНИ ИНСТРУМЕНТИ

Относно: РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА  
относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската  
транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС

**РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № .../2013  
НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**

**от**

**относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа  
и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС**

**(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 комитет<sup>1</sup>,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите<sup>2</sup>,

в съответствие с обикновената законодателна процедура<sup>3</sup>,

---

<sup>1</sup> ОВ С 143, 22.5.2012 г., стр. 130.

<sup>2</sup> ОВ С 225, 22.7.2012 г., стр. 150.

<sup>3</sup> Позиция на Европейския парламент от ... (все още непубликувана в Официален вестник) и решение на Съвета от ...

като имат предвид, че:

- (1) Решение № 1692/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета<sup>1</sup> беше преработено от съображения за яснота с Решение № 661/2010/ЕС на Европейския парламент и на Съвета<sup>2</sup>.
- (2) Планирането, развитието и експлоатацията на трансевропейските транспортни мрежи допринасят за постигането на основни цели на Съюза, заложили, наред с другото, в стратегията „Европа 2020“ и в Бялата книга на Комисията, озаглавена „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“ („Бяла книга“), като гладкото функциониране на вътрешния пазар и засилването на икономическото, социалното и териториалното сближаване. Техните конкретни цели включват и създаването на условия за безпрепятствена, безопасна и устойчива мобилност на хора и стоки, осигуряването на достъпността и свързаността на всички региони на Съюза и допринасянето за по-нататъшния икономически растеж и конкурентоспособността в световен план. Тези конкретни цели следва да се постигат чрез създаване на взаимовръзки и оперативна съвместимост между националните транспортни мрежи при ефикасно и устойчиво използване на ресурсите. Например оперативната съвместимост на железопътните мрежи може да бъде подобрена чрез новаторски решения за подобряване на съвместимостта между системите, например на бордовото оборудване и различните междурелсия.

---

<sup>1</sup> Решение № 1692/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 юли 1996 г. относно общностните насоки за развитието на трансевропейска транспортна мрежа (ОВ L 228, 9.9.1996 г., стр.1).

<sup>2</sup> Решение № 661/2010/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2010 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа (ОВ L 204, 5.8.2010 г., стр.1).

- (3) Вследствие на увеличаването на трафика 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 тесните места в инфраструктурата и изграждане на липсващите инфраструктурни връзки в държавите-членки и между държавите-членки, и когато е уместно, съседните държави и като се имат предвид текущите преговори със страни, които са кандидатки или потенциални кандидатки за членство.
- (4) Както се посочва в Бялата книга, ефикасността и ефективността на транспорта могат да се подобрят значително като се осигури по-добро модално интегриране в цялата мрежа по отношение на инфраструктурата, информационните потоци и процедурите.
- (5) В Бялата книга се призовава за въвеждане на информационна и комуникационна технология, свързана с транспорта, така че да се осигури подобро и интегрирано управление на трафика и да се опростят административните процедури чрез подобрена логистика на превоза на товари, проследяване и откриване на товари и оптимизирани разписания и транспортни потоци. Тъй като такива мерки биха насърчили ефикасното управление и използване на транспортната инфраструктура, те следва да попаднат в обхвата на настоящия регламент.

- (6) В политиката за трансевропейската транспортна мрежа трябва да бъдат отчетени развитието на транспортната политика и отношенията на собственост в областта на инфраструктурата. Държавите-членки все още са основният субект, отговарящ за създаването и поддържането на транспортната инфраструктура. И други субекти обаче, включително партньори от частния сектор, придобиха значение за осъществяването на мултимодалната трансевропейска транспортна мрежа, и свързаните с това инвестиции, включително регионалните и местните органи, управителите на инфраструктура, концесионерите или пристанищните и летищните органи.
- (7) Трансевропейската транспортна мрежа се основава в голяма степен на съществуващата инфраструктура. За да се постигнат изцяло целите на новата политика за трансевропейска транспортна мрежа, посредством регламент следва да се установят единни изисквания по отношение на инфраструктурата, на които да отговаря инфраструктурата на трансевропейската транспортна мрежа.
- (8) Трансевропейската транспортна мрежа следва да се развива чрез изграждане на нова транспортна инфраструктура, чрез рехабилитация и подобряване на съществуващата инфраструктура и чрез мерки за насърчаване на ефикасното използване на ресурсите. В конкретни случаи поради липсата на редовна поддръжка в миналото е необходима рехабилитация на железопътната инфраструктура. Рехабилитацията е процес, който води до възстановяване на проектните параметри на съществуващите съоръжения на железопътната инфраструктура, в комбинация с дългосрочен план се подобрява на нейното качество в сравнение с текущото ѝ състояние в съответствие с изискванията и разпоредбите на настоящия регламент.

- (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 за дълги разстояния като маршрутите EuroVelo.
- (10) Най-добре е трансевропейската транспортна мрежа да се развива въз основа на обща и прозрачна методология чрез структура с две нива, предвиждаща широкообхватна мрежа и основна мрежа, като тези две нива представляват най-високото равнище на планиране на инфраструктура в рамките на Съюза.
- (11) Широкообхватната мрежа следва да бъде транспортна мрежа, покриваща цяла Европа, осигуряваща достъп и свързаност на всички региони в Съюза, включително периферните, островните и най-отдалечените региони, което е предмет и на интегрираната морска политика, установена с Регламент (ЕС) № 1255/2011 на Европейския парламент и на Съвета<sup>1</sup>, и засилваща социалното и икономическото сближаване между тях. В насоките, установени с настоящия регламент („насоките“) следва да се определят изискванията за инфраструктурата на широкообхватната мрежа с оглед насърчаване на развитието на висококачествена мрежа в целия Съюз до 2050 г.

---

<sup>1</sup> Регламент (ЕС) № 1255/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 30 ноември 2011 г. за установяване на програма за подпомагане на по-нататъшното развитие на интегрираната морска политика (ОВ L 321, 5.12.2011 г., стр.1).

- (12) В Бялата книга се изтъква още, че по отношение на транспортната инфраструктура между източните и западните части на Съюза продължава да има съществени разлики. Тези разлики трябва да бъдат отстранени, за да се постигне напълно интегрирана инфраструктура на европейската транспортна мрежа.
- (13) Следва да се идентифицира основната мрежа и до 2030 г. приоритетно да се предприемат подходящи мерки за нейното развитие в рамките на широкообхватната мрежа. Основната мрежа следва да представлява основата за развитието на устойчива мултимодална транспортна мрежа и да стимулира развитието на цялата широкообхватна мрежа. Тя следва да създаде условия за съсредоточаване на действията на Съюза върху компонентите на трансевропейската транспортна мрежа с най-висока добавена стойност за Европа, и по-специално трансгранични участъци, липсващи връзки, пунктове за мултимодални връзки и основни тесни места съгласно целта, определена в Бялата книга, за намаляване с 60 % на емисиите на парникови газове до 2050 г. спрямо нивата от 1990 г.
- (14) Освобождаването от изискванията, приложими за инфраструктурата на основната мрежа следва да е възможно в надлежно обосновани случаи. Това следва да включва случаи, в които инвестициите не могат да се обосноват, например в рядко населени райони.
- (15) Следва да се отчете специфичното положение на изолираните или частично изолираните железопътни мрежи, като те бъдат освободени от определени изисквания, свързани с инфраструктурата.

- (16) При извършването на прегледа на осъществяването на основната мрежа до 2023 г. Комисията следва да вземе предвид националните планове за изпълнение и бъдещите разширявания.
- (17) Трансевропейската транспортна мрежа обхваща само част от съществуващите транспортни мрежи. В рамките на прегледа на изпълнението на основната мрежа до 2023 г. Комисията, в сътрудничество със заинтересованите държави-членки, следва да извърши оценка на това дали други части, като някои вътрешноводни пътища от клас III, следва да бъдат включени в мрежата. В рамките на този преглед Комисията следва да направи оценка и на напредъка на проектите, и ако е необходимо, следва да бъде в състояние да преразгледа сроковете, като се отчитат всички събития, които могат да се отразят на тяхното спазване.
- (18) При извършване на прегледа на изпълнението на основната мрежа до 2023 г. Комисията следва да прецени, след като се консултира с държавите-членки, дали да включи други части в мрежата, особено приоритетните проекти, включени в Решение № 661/2010/ЕС.
- (19) С оглед на координираното и своевременно създаване на основната мрежа, с което ще се осигури извличането на максимални ползи от нея, съответните държави-членки следва да гарантират предприемането на подходящи мерки за завършване на проектите от общ интерес до 2030 г. Що се отнася до широкообхватната мрежа, държавите-членки следва да положат всички възможни усилия за нейното завършване при спазване на съответните разпоредби на тези насоки до 2050 г.

- (20) Необходимо е да се определят проекти от общ интерес, които ще допринесат за реализирането на трансевропейската транспортна мрежа и които допринасят за целите и да съответстват на приоритетите, определени в насоките. Тяхното изпълнение следва да зависи от степента им на развитие, от спазването на националните законови процедури и на законовите процедури на Съюза и наличието на финансови ресурси, без да се предрешава финансовият ангажимент на държава-членка или на Съюза.
- (21) Проектите от общ интерес следва да имат европейска добавена стойност. Обичайно трансграничните проекти имат висока европейска добавена стойност, но могат да имат по-слабо пряк икономически ефект в сравнение с чисто националните проекти. Тези трансгранични проекти следва да бъдат обект на приоритетна намеса от страна на Съюза, за да се осигури тяхното реализиране.
- (22) За проектите от общ интерес, за които се търси финансиране от Съюза, следва да се изготвя социално-икономически анализ „Разходи-ползи“ въз основа на призната методология, като се вземат предвид съответните социални, икономически, климатични и екологични ползи и разходи. Анализът на климатичните и екологичните ползи и разходи следва да се основава на оценка на въздействието върху околната среда, извършвана съгласно Директива 2011/92/ЕС на Европейския парламент и на Съвета<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> 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).

- (23) За да се допринесе за постигането на определените в Бялата книга за транспорта цели за ограничаване на изменението на климата, а именно да се намалят с 60 % емисиите на парникови газове до 2050 г. спрямо нивата от 1990 г., следва да се извърши оценка на въздействието на парниковите газове в рамките на проектите от общ интерес под формата на нови, разширени или преустроени транспортни инфраструктури.
- (24) Някои части от мрежата се управляват от други 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. Тъй като развитието и осъществяването на трансевропейската транспортна мрежа изисква общо прилагане на настоящия регламент, всички части на мрежата следва да са предмет на правата и задълженията, предвидени в настоящия регламент, както и в други съответни актове на правото на Съюза и на националното право.
- (25) За осигуряване на свързаността и оперативната съвместимост между съответните инфраструктурни мрежи е необходимо сътрудничество със съседни и трети държави. Поради това, когато е целесъобразно, Съюзът следва да поощрява проекти от общ интерес с тези държави.

- (26) За да се постигне интеграция на различните видове транспорт в цялата мрежа е необходимо адекватно планиране на трансевропейската транспортна мрежа. Това също така води до прилагане в цялата мрежа на специални изисквания по отношение на инфраструктурата, телематичните приложения, съоръженията и услугите. 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 мрежовия ефект и да се създадат условия за ефикасни трансевропейски превози на дълги разстояния.
- (27) За да се определят съществуващи и планирани транспортни инфраструктури за широкообхватната и основната мрежа, следва да се предоставят карти, които да се актуализират във времето с оглед на развитието на транспортните потоци. Техническата основа на картите се осигурява от интерактивна географска и техническа информационна система за трансевропейската транспортна мрежа (TENtec), която съдържа подробна информация за трансевропейската транспортна инфраструктура.
- (28) В насоките следва да се набележат приоритети с цел да се осигури развитието на трансевропейската транспортна мрежа в рамките на определените срокове.

- (29) Телематичните приложения са необходими за предоставяне на основата за оптимизация на трафика и транспортните операции, на безопасността на движението и за подобряване на свързаните с тях услуги. Информацията за пътниците, включително информацията за системите за издаване на билети и за резервации, следва да се предоставя в съответствие с Регламент (ЕС) № 454/2011 на Комисията<sup>1</sup>.
- (30) В насоките следва да се предвижда развитието на широкообхватната мрежа в градските възли в съответствие с целите на Съюза по отношение на устойчивата градска мобилност, доколкото тези възли са начална точка или крайна дестинация („last mile“) за пътниците и товарите, които се придвижват по трансевропейската транспортна мрежа, и представляват места за прехвърляне в рамките на или между различни видове транспорт.
- (31) Благодарение на големите си мащаби трансевропейската транспортна мрежа следва да предостави основата за широкообхватно въвеждане на нови технологии и иновации, които могат да спомогнат например за повишаване на общата ефикасност на европейския транспортен сектор и за намаляване на въглеродния му отпечатък (парникови газове). Това ще допринесе за постигане на целите на стратегията „Европа 2020“ и на целта на Бялата книга за намаляване с 60 % на емисиите на парникови газове до 2050 г. (спрямо нивата от 1990 г.) и същевременно ще допринесе за постигане на целта за повишаване на сигурността на Съюза по отношение на горивата. За да се постигнат тези цели следва да се подобри възможността за намиране на алтернативни чисти горива по цялата трансевропейска транспортна мрежа. Наличието на алтернативни чисти горива следва да се основава на тяхното търсене, като не се изисква осигуряването на достъп до всички алтернативни чисти горива на всяка бензиностанция.

---

<sup>1</sup> Регламент (ЕС) № 454/2011 на Комисията от 5 май 2011 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост на подсистемата „Телематични приложения за пътнически услуги“ на трансевропейската железопътна система (ОВ L 123, 12.5.2011 г., стр. 11).

- (32) Трансевропейската транспортна мрежа трябва 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. Това ще направи мултимодалността икономически по-привлекателна за пътниците, потребителите и спедиторите.
- (33) 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.
- (34) 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, които по подходящ начин подобряват устойчивостта спрямо изменението на климата и екологичните катастрофи.

- (35) Държавите-членки и другите изпълнители на проекти следва да правят екологична оценка на плановете и проектите, както е предвидено в Директива 92/43/ЕИО на Съвета<sup>1</sup>, Директива 2000/60/ЕО на Европейския парламент и на Съвета<sup>2</sup>, Директива 2001/42/ЕО на Европейския парламент и на Съвета<sup>3</sup>, Директива 2009/147/ЕО на Европейския парламент и на Съвета<sup>4</sup> и Директива 2011/92/ЕС, 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 почвата, замърсяването на въздуха и водите, както и шумът, и да бъде ефективно защитено биоразнообразието.
- (36) Опазването на околната среда и биологичното разнообразие, както и стратегическите изисквания на транспорта по вътрешноводни пътища следва да бъдат взети предвид.
- (37) Държавите-членки и останалите изпълнители на проекти следва да направят необходимите оценки на проектите от общ интерес да се извършват ефективно, като се избягват ненужните забавяния.

---

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> 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).

<sup>3</sup> 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).

<sup>4</sup> 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).

- (38) Транспортната инфраструктура следва да създава условия за безпрепятствена мобилност и достъпност за всички потребители, особено за възрастните, за лицата с ограничена подвижност и за пътниците с увреждания.
- (39) Държавите-членки следва да извършват предварителни оценки на достъпността на инфраструктурата и на свързаните с нея услуги.
- (40) Основната мрежа следва да е подразделение на широкообхватната мрежа, която я покрива. Тя следва да представлява стратегически най-важните възли и връзки на трансевропейската транспортна мрежа в съответствие с нуждите на трафика. 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 трафика и информацията.
- (41) Основната мрежа е определена въз основа на обективна методология на планиране. С тази методология са определени най-важните градски възли, пристанища и летища, както и гранични контролно-пропускателни пунктове. Когато е възможно, тези възли са свързвани с мултимодални връзки, доколкото те са икономически жизнеспособни, екологично устойчиви и изпълними в срок до 2030 г. Методологията осигурява връзката на всички държави-членки и включването на главните острови в основната мрежа.

- (42) За изграждане на основната мрежа в определения срок може 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. Този инструмент следва да не се разглежда като основа за даване на приоритет на определени проекти по основната мрежа. Коридорите на основната мрежа следва да спомагат за развитието на инфраструктурата на основната мрежа така, че да са насочени към тесните места, да се укрепват трансграничните връзки и да се подобряват ефективността и устойчивостта. Те следва да допринасят за сближаването чрез по-добро териториално сътрудничество.
- (43) Коридорите на основната мрежа 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. Това следва да създаде условия за създаването на специални коридори, които са оптимизирани по отношение на емисиите, като по този начин се свежда до минимум въздействието върху околната среда и се повишава конкурентоспособността, и които са привлекателни със своята надеждност, ограниченост на задръстванията и ниски оперативни и административни разходи. 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.

- (44) Съгласувано със заинтересованите държави-членки европейските координатори, предвидени в настоящия регламент, следва да улесняват проектирането на правилната управленска структура и определянето на източниците на финансиране — както частни, така и публични, за комплексни трансгранични проекти за всеки коридор от основната мрежа. Европейските координатори следва да улеснят съгласуваното осъществяване на коридорите на основната мрежа.
- (45) Ролята на европейските координатори е от особена важност за развитието на коридорите и за сътрудничество по протежението им.
- (46) Коридорите на основната мрежа-следва да бъдат съобразени с коридорите за железопътен товарен превоз, установени съгласно Регламент (ЕС) № 913/2010 на Европейския парламент и на Съвета<sup>1</sup> както и-Европейския план за внедряване на Европейска система за управление на железопътния трафик (ERTMS), предвиден в Решение 2009/561/ЕО на Комисията<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Регламент (ЕС) № 913/2010 от 22 септември 2010 г. на Европейския парламент и на Съвета относно европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз (ОВ L 276, 20.10.2010 г., стр. 22).

<sup>2</sup> Решение 2009/561/ЕО на Комисията от 22 юли 2009 г. за изменение на Решение 2006/679/ЕО по отношение на прилагането на техническата спецификация за оперативна съвместимост, свързана с подсистемата „Контрол, управление и сигнализация“ на трансевропейската конвенционална железопътна система (ОВ L 194, 25.7.2009 г., стр. 60).

(47) 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) № .../2013\* на Европейския парламент и на Съвета<sup>1</sup>. Съответно то следва да бъде насочено към съгласуване и съчетаване на финансиране от подходящи вътрешни и външни инструменти, като структурните и кохезионните фондове, Инструмента за инвестиции в рамките на ЕПС, Инструмента за предприсъединителна помощ (ИПП)<sup>2</sup>, както и финансиране от Европейската инвестиционна банка, Европейската банка за възстановяване и развитие и други финансови институции.

---

\* ОВ: въведете номера на регламента в документ re-cons 76/13 и попълнете бележка под линия 1.

<sup>1</sup> Регламент (ЕС) № .../2013 на Европейския парламент и на Съвета от ... за създаване на Механизъм за свързване на Европа, за изменение на Регламент (ЕС) № 913/2010 и за отмяна на Регламенти (ЕО) № 680/2007 и (ЕО) № 67/2010 (ОВ L...).

<sup>2</sup> Регламент (ЕО) № 1085/2006 на Съвета от 17 юли 2006 г. за създаване на Инструмент за предприсъединителна помощ (ИПП) (ОВ L 210, 31.7.2006 г., стр. 82).

- (48) С цел актуализиране на картите в приложение I, за да бъдат взети под внимание възможните промени, произтичащи от действителното използване на някои елементи на транспортната инфраструктура, анализирани спрямо предварително установените количествени прагове, на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз („ДФЕС“), при спазване на член 172 от него, във връзка с измененията на приложения I и II. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище. При подготовката и изготвянето на делегираните актове Комисията следва да осигури едновременното и своевременно предаване на съответните документи по подходящ начин на Европейския парламент и на Съвета.
- (49) Интересите на регионалните и местните власти, както и на местното гражданско общество, засегнати от даден проект от общ интерес, следва да се вземат предвид по подходящ начин във фазата на планиране и изграждане на проектите.
- (50) Европейските и националните рамки за планиране и реализиране на транспортни инфраструктури, както и за предоставяне на транспортни услуги, дават на заинтересованите страни възможности да допринасят за постигане целите на настоящия регламент. Новият инструмент за реализирането на трансевропейската транспортна мрежа, а именно — коридорите на основната мрежа — е мощно средство за разгръщане на съответния потенциал на заинтересованите страни, за насърчаване на сътрудничеството между тях и за укрепване на взаимното допълване с действията на държавите-членки.

- (51) С цел да се осигурят еднакви условия за прилагането на настоящия регламент, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета<sup>1</sup>.
- (52) 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 по-добре постигнати 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.
- (53) Решение № 661/2010/ЕС следва да бъде отменено.
- (54) Настоящият регламент следва да влезе в сила в деня след публикуването му в Официален вестник на Европейския съюз, за да бъдат своевременно приети делегираните актове и актовете за изпълнение, предвидени в настоящия регламент,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

---

<sup>1</sup> 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).

# ГЛАВА I

## ОБЩИ ПРИНЦИПИ

### *Член 1*

#### *Предмет*

1. С настоящия регламент се определят насоките за развитие на трансевропейската транспортна мрежа, съставляваща структура на две нива — широкообхватна мрежа и основна мрежа, създадена въз основа на широкообхватната мрежа.
2. В настоящия регламент се посочват проекти от общ интерес и се определят изискванията, които трябва да се спазват при управлението на инфраструктурата на трансевропейската транспортна мрежа.
3. С настоящия регламент се установяват приоритетите за развитие на трансевропейска транспортна мрежа.
4. Настоящият регламент предвижда мерки за изграждането на трансевропейската транспортна мрежа. Изпълнението на проектите от общ интерес зависи от степента им на зрялост, от спазването на националните законови процедури и на законовите процедури на Съюза и наличието на финансови ресурси, без да се предрешава финансовият ангажимент на държава-членка или на Съюза.

## *Член 2*

### *Обхват*

1. Настоящият регламент се прилага за трансевропейската транспортна мрежа, съдържаща се в приложение I. Трансевропейската транспортна мрежа обхваща транспортна инфраструктура и телематични приложения, 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, транспорт по вътрешните водни пътища, автомобилен транспорт,, морски транспорт,, въздушен транспорт-и мултимодален транспорт, както са определени в съответните раздели на глава II.

## *Член 3*

### *Определения*

За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

- (a) „проект от общ интерес“ означава всеки проект, осъществяван съгласно изискванията и в съответствие с разпоредбите на настоящия регламент;

- (б) „съседна държава“ означава всяка държава, попадаща в обхвата на Европейската политика за съседство, включително стратегическото партньорство, политиката на разширяване и Европейското икономическо пространство или Европейската асоциация за свободна търговия;
- в) „трета държава“ означава всяка съседна държава или която и да е друга държава, с която Съюзът може да си сътрудничи за постигането на целите, предвидени в настоящия регламент;
- г) „европейска добавена стойност“ означава стойността на даден проект, която в допълнение към потенциалната стойност за съответната държава-членка сама по себе си води до значително подобрение или на транспортните връзки, или на транспортните потоци между държавите-членки, което може да бъде демонстрирано посредством подобрения в сферата на ефективността, устойчивостта, конкурентоспособността или сближаването, в съответствие с целите, посочени в член 4;
- д) „управител на инфраструктура“ означава всеки орган или предприятие, отговарящо по-специално за изграждането или поддържането на транспортна инфраструктура. Това може също така да включва управлението на системите за контрол и безопасност на инфраструктурата;

- е) „телематични приложения (ТА)“<sup>1</sup> означава системи, използващи информационни, комуникационни или навигационни технологии, или технологии за позициониране/локализиране с цел ефективно управление на инфраструктурата, мобилността и трафика в трансевропейската транспортна мрежа и с цел осигуряване на услуги с добавена стойност за гражданите и операторите, включително за безопасна, сигурна, съобразена с околната среда и с ефикасното използване на капацитета експлоатация на мрежата. Те могат да включват също бордови устройства, при условие че съставляват неделима система със съответните инфраструктурни компоненти. Сред тях са системи, технологии и услуги, посочени в букви ж)–л);
- ж) „интелигентна транспортна система (ИТС)“ означава система, както е определена в Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета<sup>1</sup>;
- з) „система за управление на въздушното движение“ означава система, както е определена в Регламент (ЕО) № 552/2004 на Европейския парламент и на Съвета<sup>2</sup> и в Европейския генерален план за управление на въздушното движение (УВД), определен в Регламент (ЕО) № 219/2007 на Съвета<sup>3</sup>;

---

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> Регламент (ЕО) № 552/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. относно оперативната съвместимост на европейската мрежа за управление на въздушното движение (Регламент за оперативната съвместимост) (ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 26).

<sup>3</sup> Регламент (ЕО) № 219/2007 от 27 февруари 2007 г. за създаване на Съвместно предприятие за разработване на ново поколение Европейска система за управление на въздушното движение (SESAR) (ОВ L 64, 2.3.2007 г., стр. 1).

- и) „системи за информация и наблюдение на движението на плавателните съдове“ (VTMIS) означава системи, въведени с цел наблюдение и управление на трафика и морския транспорт, които използват информация от системи за автоматична идентификация на корабите (системи AIS), системи за идентификация и проследяване на корабите на далечни разстояния (системи LRIT), брегови радарни системи и радиокомуникации, предвидени в Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета<sup>1</sup> и включва интегрирането на националните информационни системи за обмен на морска информация чрез SafeSeaNet;
- й) „речни информационни услуги (RIS)“ означава информационни и комуникационни технологии по вътрешните водни пътища, както са определени в Директива 2005/44/ЕО на Европейския парламент и на Съвета<sup>2</sup>;
- к) „електронни морски услуги“ означава услуги, използващи модерни и оперативно съвместими информационни технологии в сектора на морския транспорт за опростяване на административните процедури и за улесняване на товарооборота по море и в пристанищните зони, включително услугите на едно гише като интегрираните морски услуги на едно гише съгласно предвиденото в Директива 2010/65/ЕС на Европейския парламент и на Съвета<sup>3</sup>, общностните пристанищни системи и съответните митнически информационни системи;

---

<sup>1</sup> 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 за отмяна на Директива 93/75/ЕИО на Съвета (ОВ L 208, 5.8.2002 г., стр. 10).

<sup>2</sup> 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).

<sup>3</sup> Директива 2010/65/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 20 октомври 2010 г. относно формалностите за даване на сведения за кораби, пристигащи във и/или напускащи пристанищата на държавите-членки и за отмяна на Директива 2002/6/ЕО Текст от значение за ЕИП (ОВ L 283, 29.10.2010 г., стр. 1).

- л) „Европейска система за управление на железопътното движение (ERTMS)“ означава системата, определена в Решение 2006/679/ЕО на Комисията<sup>1</sup> и Решение 2006/860/ЕО на Комисията<sup>2</sup>;
- м) „трансграничен участък“ означава участък, който осигурява непрекъснатостта на проект от общ интерес между най-близките градски възли от двете страни на границата между две държави-членки или между държава-членка и съседна страна;
- н) „мултимодален транспорт“ означава превоз на пътници или товари, или на двете, с помощта на два или повече видове транспорт;
- о) „оперативна съвместимост“ означава способността, включително регулаторните, техническите и оперативните условия, на инфраструктурата при даден вид транспорт да дава възможност за безопасни и непрекъснати транспортни потоци, отговарящи на изискваните от тази инфраструктура или вид транспорт равнища на ефективност;

---

<sup>1</sup> Решение 2006/679/ЕО на Комисията от 28 март 2006 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост във връзка с подсистемата за „Контрол, управление и сигнализация“ на трансевропейската конвенционална железопътна система (ОВ L 284, 16.10.2006 г., стр. 1).

<sup>2</sup> Решение 2006/860/ЕО на Комисията от 7 ноември 2006 г. относно техническа спецификация за оперативна съвместимост на подсистемата за контрол, управление и сигнализация на трансевропейската високоскоростна железопътна система и за изменение на приложение А към Решение 2006/679/ЕО относно техническата спецификация за оперативна съвместимост във връзка с подсистемата за контрол, управление и сигнализация на трансевропейската конвенционална железопътна система (ОВ L 342, 7.12.2006 г., стр. 1).

- п) „градски възел“ означава градска зона, в която транспортната инфраструктура на трансевропейската транспортна мрежа, напр. пристанищата, включително пътните терминали, летищата, железопътните гари, логистичните платформи, товарните терминали, разположена във или около градска зона и е свързана с други части от тази инфраструктура и с инфраструктурата за регионален и локален трафик;
- р) „тясно място“ означава физическа, техническа или функционална пречка, която води до неефективност на системата, засягаща непрекъснатостта на потоците на дълги разстояния или на трансграничните потоци и която може да бъде преодоляна чрез изграждане на нова инфраструктура или съществено преустройство на съществуващата инфраструктура, което би могло да доведе до значителни подобрения, които ще премахнат ограниченията, наложени от тясното място;
- с) „логистична платформа“ означава зона, която е пряко свързана с транспортната инфраструктура на трансевропейската транспортна мрежа, включваща най-малко един товарен терминал и която дава възможност за извършване на логистични дейности;
- т) „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 пристанища, вътрешни пристанища, летища или железопътни-автомобилни терминали;

- у) „анализ на социално-икономическата ефективност“ означава основана на призната методология количествена последваща оценка на стойността на даден проект, като се вземат предвид съответните социални, икономически, климатични и екологични ползи и разходи. Анализът на климатичните и екологичните ползи и разходи се основава на оценка на въздействието върху околната среда, извършена съгласно Директива 2011/92/ЕС;
- ф) „изолирана мрежа“ означава железопътната мрежа на държава-членка или част от нея с междурелсие, различно от европейското стандартно номинално междурелсие (1435 mm), за която определени големи инфраструктурни инвестиции не могат да се обосноват от гледна точка на икономическите разходи и ползи поради специфичния характер на тази мрежа, произтичащ от нейната географска отдалеченост или периферно местоположение;
- х) „регион по NUTS“ означава регион-съгласно определението в общата класификация на териториалните единици за статистически цели;
- ц) „алтернативни чисти горива“ означава горива като електричество, водород, биогорива (течни), синтетични горива, метан (природен газ (CNG и LNG) и биометан) и втечен нефтен газ (LPG), които заместват, поне частично, изкопаемите петролни източници в енергоснабдяването на транспорта, допринасят за неговата декарбонизация и засилват екологичните показатели на транспортния сектор.

#### Член 4

##### *Цели на трансевропейската транспортна мрежа*

Трансевропейската транспортна мрежа-укрепва социалното, икономическото и териториалното сближаване-на Съюза и допринася за създаването на единно европейско транспортно пространство, което е ефикасно и устойчиво, увеличава ползите за своите потребители и подкрепя приобщаващия растеж. Тя е израз на европейска добавена стойност посредством приноса си към целите, обособени в следните четири категории:

- a) сближаване чрез:
  - i) достъпност и свързаност на всички региони на Съюза, включително отдалечените, най-отдалечените, островните, периферните и планинските райони, както и рядко населените райони;
  - ii) намаляване на разликите в качеството на инфраструктурата между държавите-членки;
  - iii) за движението на пътници и товари, взаимосвързаност между транспортната инфраструктура за движението на дълги разстояния, от една страна, и регионалното и местното движение, от друга страна;
  - iv) транспортна инфраструктура, която отразява характерното положение в различни части на Съюза и осигурява балансирано покритие на всички европейски региони;

- б) ефикасност чрез:
- i) премахване на тесните места 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) взаимосвързаност и оперативна съвместимост на националните транспортни мрежи;
  - iii) оптимална интеграция и взаимосвързаност на всички видове транспорт;
  - iv) насърчаване на икономически ефикасен, висококачествен транспорт, допринасящ за по-нататъшния икономически растеж и конкурентоспособността;
  - v) ефективно използване на новите и съществуващите инфраструктури;
  - vi) икономически ефективно прилагане на иновационни технологически и оперативни концепции;
- в) устойчивост чрез:
- i) развитие на всички видове транспорт по начин, съвместим с осигуряването на устойчив и икономически ефективен транспорт в дългосрочен план;
  - ii) принос към целите за ниски емисии на парникови газове, нисковъглероден и чист транспорт, сигурност на горивата, намаляване на външните разходи и опазване на околната среда;
  - iii) насърчаване на нисковъглеродния транспорт с цел до 2050 г. да бъде постигнато значително намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> в съответствие с целите на Съюза за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub>;

- г) увеличаване на ползите за потребителите на мрежата чрез:
- i) задоволяване нуждите на нейните потребители от мобилност и транспорт в рамките на Съюза и във връзките с трети страни;
  - ii) осигуряване на норми за безопасност, сигурност и високо качество за пътническите и товарните превози;
  - iii) оказване на подкрепа за мобилността, дори в случаи на природни или причинени от човека бедствия, и осигуряване на достъп до услугите на спешната помощ и спасителните служби;
  - iv) създаване на изисквания за инфраструктурата, по-специално в областта на оперативната съвместимост, безопасността и сигурността, които да осигурят качество, ефикасност и устойчивост на транспортните услуги;
  - v) достъпност за възрастните, за лицата с ограничена подвижност и за пътниците с увреждания.

#### *Член 5*

##### *Мрежа с ефективно използване на ресурсите*

1. Планирането, развитието и експлоатацията на трансевропейската транспортна мрежа се осъществява при ефективно използване на ресурсите чрез:
  - а) развитие, подобряване и поддръжка на съществуващата транспортна инфраструктура;
  - б) оптимизиране на интеграцията и взаимосвързаността на инфраструктурата;

- в) внедряване на нови технологии и-телематични приложения, когато внедряването е икономически обосновано;
- г) вземане под внимание на възможни полезни взаимодействия с други мрежи, по-специално трансевропейски енергийни или телекомуникационни мрежи;
- д) оценка на стратегическото въздействие върху околната среда, със създаване на подходящи планове и програми, както и оценка на въздействието върху смекчаването на последиците от изменението на климата;
- е) мерки за планиране и разширяване на капацитета на инфраструктурата, когато е необходимо;
- ж) подходящ анализ на уязвимостта на транспортната инфраструктура по отношение на изменението на климата, както и в резултат на природните или причинените от човека бедствия, с оглед справянето с тези предизвикателства;

2. При планирането и развитието на трансевропейската транспортна мрежа държавите-членки вземат предвид конкретните обстоятелства в различните части на Съюза, като например, по-специално, туристическите аспекти и топографските характеристики на съответните региони. Те могат да приспособят подробните проекции на трасетата на участъците в границите, посочени в член 49, параграф 4, буква в), като същевременно осигуряват спазване на изискванията, предвидени в него.

## Член 6

### *Структура от две нива на трансевропейската транспортна мрежа*

1. Постепенното развитие на трансевропейската транспортна мрежа се постига преди всичко чрез реализирането на структура от две нива за тази мрежа, която се основава на последователен и прозрачен методологичен подход и се състои от широкообхватна и основна мрежа.
2. Широкообхватната мрежа се състои от всички съществуващи и планирани транспортни инфраструктури на трансевропейската транспортна мрежа, както и от мерките за насърчаване на ефективното и социално и екологично устойчиво използване на тези инфраструктури. Тя се определя и развива в съответствие с глава II.
3. Основната мрежа се състои от тези части на широкообхватната мрежа, които са от най-голямо стратегическо значение за постигането на целите за развитие на трансевропейската транспортна мрежа. Тя се определя и развива в съответствие с глава III.

## Член 7

### Проекти от общ интерес

1. Проектите от общ интерес допринасят за развитието на трансевропейската транспортна мрежа чрез изграждането на нова транспортна инфраструктура, възстановяването и модернизацията на съществуващата транспортна инфраструктура и чрез мерки, стимулиращи ефикасното използване на ресурсите на мрежата.
2. Проектите от общ интерес:
  - а) допринасят за постигане на целите, попадащи в обхвата на най-малко две от четирите категории, посочени в член 4;
  - б) са в съответствие с глава II, и освен това, ако засягат основната мрежа, са в съответствие с глава III;
  - в) са икономически целесъобразни въз основа на социално-икономически анализ „разходи-ползи“;
  - г) имат европейска добавена стойност.
3. Проектите от общ интерес могат да обхващат цялостния цикъл на реализиране, включително предпроектни проучвания и процедури за издаване на разрешения, изпълнение 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.
5. Проектите от общ интерес отговарят на условията за финансова помощ от Съюза по линия на наличните инструменти за трансевропейската транспортна мрежа.

#### *Член 8*

#### *Сътрудничество с трети държави*

1. Съюзът може да подкрепи, включително финансово, проекти от общ интерес, за да свърже трансевропейската транспортна мрежа с инфраструктурните мрежи на съседни държави, доколкото такива проекти:
  - а) свързват основната мрежа при граничните контролно-пропускателни пунктове и се отнасят до инфраструктурата, необходима за осигуряване на безпрепятствения поток на движение, граничните проверки, наблюдението на границата и другите процедури, свързани с граничния контрол;
  - б) осигуряват връзките между основната мрежа и транспортните мрежи на трети държави с цел засилване на икономическия растеж и конкурентоспособността;
  - в) завършват транспортната инфраструктура в трети държави, която е необходима за свързване на части от основната мрежа в Съюза;

- г) внедряват системи за управление на трафика в тези държави;
- д) насърчават морския транспорт и морските магистрали, като се изключи финансовата подкрепа за пристанища на трети държави.
- е) улесняват транспорта по вътрешноводни пътища с трети държави.

Такива проекти-увеличават капацитета на трансевропейската транспортна мрежа в една или повече държави-членки или ползата от нея.

2. Без да се засяга параграф 1 Съюзът може да сътрудничи с трети държави за насърчаване на други проекти, без да предоставя финансова подкрепа, доколкото целта на такива проекти е:

- а) насърчаване на оперативната съвместимост между трансевропейската транспортна мрежа и мрежите на трети държави;
- б) насърчаване на разширяването на политиката за трансевропейска транспортна мрежа на територията на трети държави;
- в) 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;
- г) улесняване на морския транспорт и насърчаване на морските магистрали с трети държави.

3. Проектите по параграф 2, букви а) и г) са в съответствие с приложимите разпоредби на глава II.
4. Приложение III съдържа примерни карти на трансевропейската транспортна мрежа, разширена до определени съседни държави.
5. За насърчаване на проекти от общ интерес Съюзът може да използва съществуващите инструменти за координиране и финансиране за съседните държави, като например Инструмента за инвестиции в рамките на ЕПС (NIF) или Инструмента за предприсъединителна помощ (ИПП), или да създаде и използва нови инструменти.
6. Разпоредбите на настоящия член подлежат на съответните процедури, свързани с международните споразумения, както се посочва в член 218 от ДФЕС.

## ГЛАВА II

# ШИРОКООБХВАТНАТА МРЕЖА

### *Член 9*

#### *Общи разпоредби*

1. Широкообхватната мрежа:
  - а) е описана на картите и в списъците в приложение I и приложение II, част 2;
  - б) се определя допълнително чрез описанието на инфраструктурните компоненти;
  - в) отговаря на изискванията за транспортната инфраструктура, посочени в настоящата глава;
  - г) представлява основата за определянето на проектите от общ интерес;
  - д) отразява физическите ограничения и топографските особености на транспортната инфраструктура на държавите-членки съгласно определеното в (ТСОС).
  
2. Държавите-членки полагат всички възможни усилия за завършване на изграждането на широкообхватната мрежа и за спазване на съответните разпоредби на настоящата глава до 31 декември 2050 г.

*Член 10*  
*Общи приоритети*

1. При разработването на широкообхватната мрежа се дава общ приоритет на мерките, необходими за:
  - а) осигуряване на по-добър достъп и свързаност на всички региони на Съюза при отчитане особеностите на островите, изолираните мрежи и рядко населените, отдалечените и най-отдалечените райони;
  - б) осигуряване на оптимална интеграция и оперативна съвместимост в рамките на видовете транспорт;
  - в) изграждане на липсващите връзки и отстраняване на тесните места, по-специално по трансграничните участъци;
  - г) насърчаване на ефективното и устойчиво използване на инфраструктурата и, при необходимост, увеличаване на капацитета;
  - д) подобряване или поддържане на качеството на инфраструктурата от гледна точка на нейната-безопасност, сигурност, ефикасност, устойчивост на климатични условия и при необходимост — на бедствия, екологични характеристики, социални условия, достъпност за всички потребители, включително възрастните хора, лицата с ограничена подвижност и пътниците с увреждания, както и качеството на услугите и непрекъснатостта на транспортните потоци;

е) въвеждане и разгръщане на телематичните приложения, както и насърчаване разработването на иновативни технологии.

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

а) гарантиране на сигурност по отношение на горивата чрез повишена енергийна ефективност и чрез насърчаване използването на алтернативни и по-специално на нисковъглеродни или невъглеродни източници на енергия и задвижващи системи;

б) смекчаване на излагането на градските зони на отрицателните последици от транзитния железопътен и автомобилен транспорт;

в) премахване на административните и техническите пречки, по-специално пред оперативната съвместимост на трансевропейската транспортна мрежа и пред конкуренцията.

**РАЗДЕЛ 1**  
**ЖЕЛЕЗОПЪТНА ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА**

*Член 11*

*Инфраструктурни компоненти*

1. Железопътната транспортна инфраструктура обхваща по-специално:
  - а) високоскоростни и конвенционални железопътни линии, в това число:
    - i) запасни коловози;
    - ii) тунели;
    - iii) мостове;
  - б) товарни терминали и логистични платформи за претоварване на стоки в рамките на железопътния транспорт и от железопътен към други видове транспорт;
  - в) гари по линиите, посочени в приложение I, за прехвърляне на пътници в рамките на железопътния транспорт и от железопътен към други видове транспорт;
  - г) връзките на гарите, товарните терминали и логистичните платформи с останалите видове транспорт в трансевропейската транспортна мрежа;

- д) съответното оборудване;
- е) телематични приложения.

2. Железопътните линии приемат една от следните форми:

- а) железопътни линии за високоскоростен транспорт, които са:
  - i) специално изградени високоскоростни линии, оборудвани за скорости, равни на или по-високи от 250 km/h;
  - ii) конвенционални линии, специално преустроени за скорости от порядъка на 200 km/h;
  - iii) специално преустроени високоскоростни линии, които имат специфични характеристики в резултат на трудности от топографски, релефен или градоустройствен характер, по които скоростта трябва да се адаптира според всеки отделен случай. Тази категория включва, *inter alia*, и свързващи линии между мрежата за високоскоростни влакове и конвенционалната мрежа, линии, минаващи през гари, подстъпи към терминали, депа и пр., по които „високоскоростен“ подвижен състав се движи с конвенционална скорост.
- б) железопътни линии за конвенционален превоз.

3. 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, логистичните платформи и товарните терминали. То може да включва всички съоръжения, като например автоматични съоръжения за смяна на междурелсието, за гарантиране на безопасна, сигурна и ефективна работа на превозните средства, включително ограничаване на въздействието им върху околната среда и подобряване на оперативната съвместимост.

#### *Член 12*

#### *Изисквания към транспортната инфраструктура*

1. Товарните терминали следва да са свързани с пътната инфраструктура или, когато е възможно, с инфраструктурата на вътрешните водни пътища на широкообхватната мрежа.
2. Държавите-членки осигуряват железопътната инфраструктура:
  - а) с изключение на изолираните мрежи, да е оборудвана с ERTMS;
  - б) да е в съответствие с Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета<sup>1</sup> и с мерките за нейното прилагане с цел постигане на оперативна съвместимост на широкообхватната мрежа;

---

<sup>1</sup> Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 2008 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността (ОВ L 191, 18.7.2008, стр. 1).

- в) да отговаря на изискванията на ТСОС, приета в съответствие с член 6 от Директива 2008/57/ЕО, освен-когато това се допуска от приложимата ТСОС или съгласно процедурата, предвидена в член 9 от Директива 2008/57/ЕО;
  - г) с изключение на изолираните мрежи, да е напълно електрифицирана по отношение на железопътните линии и, доколкото е необходимо за експлоатацията на електрическите влакове — по отношение на страничните коловози;
  - д) да отговаря на изискванията, предвидени в Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета<sup>1</sup>, по отношение на достъпа до товарните терминали.
3. Що се отнася до ERTMS и електрификацията, по искане на държава-членка, в надлежно обосновани случаи Комисията предоставя дерогации от изискванията, надхвърлящи изискванията на Директива 2008/57/ЕО.

### Член 13

#### *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 член 10, приоритет има следното:

- а) внедряването на ERTMS;
- б) преминаването към номинално междурелсие от 1 435 mm;

---

<sup>1</sup> 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).

- в) смекчаването на въздействието на шума и вибрациите, предизвикани от железопътния транспорт, по-специално чрез мерки за подвижния състав и инфраструктурата, включително шумозащитни екрани;
- г) спазване на изискванията относно инфраструктурата и увеличаване на оперативната съвместимост;
- д) подобряването на безопасността на железопътните прелези;
- е) където е приложимо, свързването на железопътната транспортна инфраструктура с пристанищната инфраструктура на вътрешните водни пътища,

## РАЗДЕЛ 2

### ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА ПО ВЪТРЕШНИТЕ ВОДНИ ПЪТИЩА

#### *Член 14*

#### *Инфраструктурни компоненти*

1. Инфраструктурата на вътрешните водни пътища обхваща по-специално:
  - а) реките;
  - б) каналите;
  - в) езерата;

- г) съответната инфраструктура като шлюзове, подедни съоръжения, мостове, водохранилища и свързаните с тях мерки за предотвратяване на наводнения, които могат да окажат положително въздействие върху корабоплаването по вътрешните водни пътища;
- д) вътрешноводните пристанища, в това число необходимата инфраструктура за транспортни операции в зоната на пристанището;
- е) съответното оборудване;
- ж) телематичните приложения, включително RIS;
- з) връзки на вътрешноводните пристанища с останалите видове транспорт в трансевропейската транспортна мрежа.

2. За да бъдат включени в широкообхватната мрежа, вътрешноводните пристанища трябва да имат над 500 000 тона годишен обем на обработените товари. Общият годишен обем на обработените товари се основава на най-актуалната тригодишна средна стойност според статистиката на Евростат.

3. Оборудването, свързано с инфраструктурата на вътрешните водни пътища, може да включва оборудване за товарене и разтоварване на товари във вътрешноводните пристанища. 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 съоръжения за събиране на използвани масла, както и съоръжения за разбиване на лед, хидроложки изследвания, и за дейности по драгиране на пристанището и на подходите към него, за да се осигури корабоплаване през цялата година.

### *Член 15*

#### *Изисквания към транспортната инфраструктура*

1. Държавите-членки осигуряват свързването на вътрешноводните пристанища с автомобилната и железопътната инфраструктура.
2. Вътрешноводните пристанища предлагат най-малко един товарен терминал, отворен за всички оператори по недискриминационен начин, и прилагат прозрачни такси.

3. Държавите-членки осигуряват:

- а) реките, каналите и езерата да отговарят на минималните изисквания за водни пътища клас IV, определени в новата класификация на вътрешните водни пътища, установена от Европейска конференция на министрите на транспорта (ЕСМТ), и да осигуряват постоянно свободно пространство за преминаване под мостовете, без да се засягат членове 35 и 36 от настоящия регламент.

По искане на държава-членка, в надлежно обосновани случаи, Комисията предоставя дерогации от минималните изисквания за газене (по-малка от 2,50 m) и за минимална височина под мостовете (по-малка от 5,25 m);

- б) реките, каналите и езерата да се поддържат с цел да се запазят добрите условия за корабоплаване при спазване на приложимото право в областта на околната среда;
- в) реките, каналите и езерата са оборудвани с RIS.

## Член 16

### *Приоритети за развитие на инфраструктурата по вътрешните водни пътища*

При насърчаването на проекти от общ интерес, свързани с инфраструктурата на вътрешните водни пътища, и в допълнение към общите приоритети, посочени в член 10, приоритет има следното:

- а) за съществуващите вътрешноводни пътища — прилагане на необходимите мерки за достигане на стандартите за вътрешноводни пътища клас IV;
- б) където е приложимо, постигане на по-високи стандарти за модернизиране на съществуващи водни пътища и за създаване на нови водни пътища в съответствие с техническите аспекти на инфраструктурата на ЕСМТс цел да се задоволи търсенето на пазара;
- в) внедряване на телематични приложения, включително RIS;
- г) свързване на инфраструктурата на вътрешните пристанища с железопътната инфраструктура за товарни превози и пътната транспортна инфраструктура.
- д) обръщане на особено внимание на свободно течащите реки, близки до естественото си състояние и които по тази причина могат да бъдат обект на специални мерки;
- е) насърчаване на устойчивото корабоплаването по вътрешните водни пътища;
- ж) модернизиране и разширяване на капацитета на необходимата инфраструктура за операции по превоз в зоната на пристанището.

**РАЗДЕЛ 3**  
**ПЪТНА ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА**

*Член 17*

*Инфраструктурни компоненти*

1. Пътната транспортна инфраструктура обхваща по-специално:
  - а) висококачествени пътища, в това число:
    - i) мостове;
    - ii) тунели;
    - iii) кръстовища;
    - iv) железопътни кръстовища;
    - v) пътни възли;
    - vi) твърди банкети.
  - б) зони за паркинг и почивка;
  - в) съответното оборудване;

- г) телематични приложения, включително ИТС;
- д) товарни терминали и логистични платформи;
- е) връзки на товарните терминали и логистичните платформи с останалите видове транспорт в трансевропейската транспортна мрежа;
- ж) автогари.

2. Висококачествените пътища, посочени в параграф 1, буква а), са пътища, които играят важна роля в пътническият и товарния транспорт на далечни разстояния, интегрират основните градски и икономически центрове, осигуряват взаимосвързаност с други видове транспорт и свързват планински, отдалечени, изолирани и периферни региони по NUTS 2 с централни региони на Съюза. Тези пътища се поддържат по подходящ начин с цел безопасност и сигурност на движението.

3. Висококачествените пътища са проектирани и изградени специално за движение на моторни превозни средства и са автомагистрала, високоскоростни пътища или конвенционални стратегически пътища.

- а) Автомагистрала е път, специално проектиран и построен за движение на моторни превозни средства, който не обслужва крайпътни територии и който:
  - і) е снабден, с изключение само на специални отсечки или за определен срок, с отделни пътни платна за движение в двете посоки, разделени едно от друго с разделителна ивица, която не е предназначена за движение, или, по изключение, по друг начин;

- ii) не се пресича на едно ниво с други пътища, железопътни и трамвайни линии, нито с пътека за велосипедисти или пешеходен път;
    - iii) е обозначен специално чрез пътни знаци като автомагистрала.
  - б) Високоскоростен път е път, предназначен за движение на моторни превозни средства, достъпът до който е възможен преди всичко чрез пътни възли или регулирани кръстовища, и по който:
    - i) е забранено спирането и паркирането върху платната за движение; и
    - ii) не се пресича на едно ниво с железопътни или трамвайни линии.
  - в) Конвенционален стратегически път е път, който не е магистрала, нито високоскоростен път, но който независимо от това е висококачествен път според посоченото в параграфи 1 и 2.
4. Оборудването, свързано с пътищата, може да включва по-специално оборудване за управление на движението, за информация и пътна навигация, за налагане на такси 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 енергия, и за безопасни зони за паркиране на превозни средства с търговско предназначение.

## Член 18

### Изисквания към транспортната инфраструктура

Държавите-членки осигуряват:

- а) пътищата да съответстват на разпоредбите на член 17, параграф 3, букви а), б) или в);
- б) безопасността на пътнотранспортната инфраструктура да се осигурява, контролира и, при необходимост, да се подобрява в съответствие с процедурата, предвидена в Директива 2008/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета<sup>1</sup>;
- в) пътните тунели с дължина повече от 500 m да са в съответствие с Директива 2004/54/ЕО на Европейския парламент и на Съвета<sup>2</sup>;
- г) когато е приложимо, оперативната съвместимост на системите за електронно събиране на такси се осигурява в съответствие с Директива 2004/52/ЕО на Европейския парламент и на Съвета<sup>3</sup> и Решение 2009/750/ЕО на Комисията<sup>4</sup>;

---

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> 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).

<sup>3</sup> Директива 2004/52/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. за оперативната съвместимост на електронни системи за пътно таксуване в Общността (ОВ L 166, 30.4.2004 г., стр. 12).

<sup>4</sup> Решение на Комисията 2009/750/ЕО от 6 октомври 2009 г. за определяне на Европейската услуга за електронно събиране на такса за изминато разстояние и нейните технически елементи (ОВ L 268, 13.10.2009 г., стр. 11).

- д) за всяка интелигентна транспортна система, внедрена от публичен орган в пътната транспортна инфраструктура, да се спазват изискванията на Директива 2010/40/ЕС<sup>1</sup>, като внедряването се осъществява по начин, съответстващ на делегираните актове, приети по силата на посочената директива.

#### *Член 19*

#### *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 член 10, приоритет има следното:

- а) подобряване и насърчаване на пътната безопасност;
- б) използване на ИТС, по-конкретно мултимодални информационни системи и системи за управление на трафика и създаване на условия за интегрирани системи за комуникация и разплащане;
- в) въвеждане на нови технологии и иновации за насърчаване на нисковъглеродния транспорт;
- г) осигуряване на подходяща площ за паркиране на превозни средства с търговско предназначение при подходящо ниво на-безопасност и сигурност.
- д) намаляване на задръстванията по съществуващите пътища.

---

<sup>1</sup> 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).

## РАЗДЕЛ 4

### ИНФРАСТРУКТУРА ЗА МОРСКИ ТРАНСПОРТ И МОРСКИ МАГИСТРАЛИ

#### Член 20

#### *Инфраструктурни компоненти*

1. Инфраструктурата за морски транспорт обхваща по-специално:
  - а) морското пространство;
  - б) морските канали;
  - в) морските пристанища, включително необходимата инфраструктура за операции по превоз в зоната на пристанището;
  - г) връзките на пристанищата с останалите видове транспорт в трансевропейската транспортна мрежа;
  - д) дигите, шлюзовете и доковете;
  - е) навигационните съоръжения;
  - ж) подходите към пристанища и фарватери;
  - з) вълноломите;

- и) морските магистрали;
- й) съответното оборудване;
- к) телематични приложения, включително електронни морски услуги и VTMISS.

2. Морските пристанища са входно-изходни точки за наземната инфраструктура на широкообхватната мрежа. Те отговарят на най-малко един от следните критерии:

- а) общият 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 тригодишна средна стойност според статистиката на Евростат;
- б) общият 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 според статистиката на Евростат;
- в) морското пристанище се намира на остров и осигурява единствената точка за достъп до региони по NUTS 3 в широкообхватната мрежа;
- г) морското пристанище се намира в най-отдалечен регион или периферна зона, извън радиус от 200 km от най-близката друга точка от широкообхватната мрежа.

3. Свързаното с инфраструктурата за морски транспорт оборудване може да включва по-специално оборудване за управление на трафика и товарите, за намаляване на отрицателните последици, включително отрицателното въздействие върху околната среда и за използване на алтернативни горива, както и оборудване, което да осигурява целогодишна плавателност, включително за ледоразбиване, за хидроложки проучвания и за драгиране, поддръжка и опазване на пристанището и на подходите към него.

### *Член 21*

#### *Морски магистрали*

1. Морските магистрали представляват морското измерение на трансевропейската транспортна мрежа и допринасят за създаване на европейско пространство за морски транспорт без бариери. Те обхващат морски маршрути на къси разстояния, пристанища, свързаната с тях морска инфраструктура и оборудване, съоръжения, както и опростени административни формалности, създаващи условия за морско плаване на къси разстояния или за комбиниран (морски и речен) превоз между най-малко две пристанища, включително връзки с хинтерланда. Морските магистрали включват:
  - а) връзки по море между морски пристанища от широкообхватната мрежа или между пристанище от широкообхватната мрежа и пристанище на трета държава, когато тези връзки са от стратегическо значение за Съюза;

- б) пристанищни съоръжения, товарни терминали, логистични платформи и товарни селища, разположени извън територията на пристанището, но свързани с пристанищните операции, информационни и комуникационни технологии (ИКТ) като електронни системи за логистично управление, процедури за безопасност и сигурност и административни и митнически процедури в най-малко една държава-членка;
- в) инфраструктури за пряк достъп по суша и море.

2. Проектите от общ интерес за морски магистрали от трансевропейската транспортна мрежа се предлагат от най-малко две държави-членки. Те включват:

- а) морска връзка и нейните връзки с хинтерланда в рамките на основната мрежа между две или повече пристанища от основната мрежа; или
- б) морска връзка и нейните връзки с хинтерланда между пристанище от основната мрежа и пристанища от широкообхватната мрежа, със специален акцент върху връзките с хинтерланда на пристанищата от основната и на тези от широкообхватната мрежа.

3. Проектите от общ интерес за морски магистрали в трансевропейската транспортна мрежа могат да включват и дейности с по-широки ползи, които не са свързани с конкретни пристанища, като услуги и дейности в подкрепа на мобилността на лицата и стоките, дейности за подобряване на екологичните показатели като осигуряване на брегови съоръжения за електроснабдяване, които биха спомогнали за това корабите да намалят своите емисии, осигуряването на оборудване за ледоразбиване, дейности за осигуряване на целогодишна плавателност, драгажни операции, съоръжения за алтернативни горива, както и оптимизиране на процесите, процедурите и човешкия фактор, ИКТ платформи и информационни системи, включително системи за управление на трафика и електронни системи за докладване.
4. В рамките на две години след определянето му в съответствие с член 45, Европейският координатор на морските магистрали представя подробен план за изпълнение за морските магистрали, основаващ се на опита и новостите, свързани с морския транспорт на Съюза, както и прогноза за трафика по морските магистрали.

## Член 22

### Изисквания към транспортната инфраструктура

1. Държавите-членки гарантират, че:
  - а) морските пристанища са свързани с железопътни линии или пътища и при възможност с вътрешноводни пътища от широкообхватната мрежа, освен когато тази връзка е невъзможно поради физически пречки;
  - б) всяко морско пристанище, обслужващо превоз на товари, предлага най-малко един терминал, отворен за операторите по недискриминационен начин, и да прилага прозрачни такси;
  - в) морските канали, фарватерите на пристанищата и устията свързват две морета или предоставят достъп от морето до морски пристанища и отговарят най-малко на вътрешноводни пътища от клас VI.
2. Държавите-членки гарантират, че пристанищата включват необходимото оборудване за подпомагане на екологичните показатели на корабите в пристанищата, по-специално приемни съоръжения за отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари съгласно Директива 2000/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета<sup>1</sup>, както и в съответствие с други съответни актове на правото на Съюза.
3. Държавите-членки въвеждат VTMISS и SafeSeaNet в съответствие с Директива 2002/59/ЕО, и внедряват електронни морски услуги, включително по-конкретно услуги за обслужване на едно гише съгласно предвиденото в Директива 2010/65/ЕС.

---

<sup>1</sup> Директива 2000/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 ноември 2000 г. относно пристанищните приемни съоръжения за отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари (ОВ L 332, 28.12.2000 г., стр. 81).

## Член 23

### *Приоритети за развитието на инфраструктурата за морски транспорт*

При насърчаването на проекти от общ интерес, свързани с инфраструктурата за морски транспорт, и в допълнение към общите приоритети, посочени в член 10, приоритет има следното:

- а) насърчаване на морските магистрали, в това число на плаванията на къси разстояния, улесняване на развитието на връзките с хинтерланда и, по-специално, разработване на мерки за подобряване на екологичните показатели на морския транспорт в съответствие с приложимите изисквания на правото на Съюза или други имащи отношение международни споразумения;
- б) взаимно свързване на морските пристанища с вътрешноводните пътища;
- в) въвеждане на VTMS и електронни морски услуги.
- г) въвеждане на нови технологии и иновации за насърчаване на алтернативните горива и енергийно ефективния морски транспорт, включително втечен природен газ (LNG);
- д) модернизиране и разширяване на капацитета на необходимата инфраструктура за операции по превоз в зоната на пристанището.

**РАЗДЕЛ 5**  
**ИНФРАСТРУКТУРА ЗА ВЪЗДУШЕН ТРАНСПОРТ**

*Член 24*

*Инфраструктурни компоненти*

1. Инфраструктурата за въздушен транспорт обхваща по-специално:
  - а) въздушно пространство, маршрути и въздушни магистрали;
  - б) летища;
  - в) връзките на летищата с останалите видове транспорт в трансевропейската транспортна мрежа;
  - г) съответното оборудване;
  - д) аеронавигационни системи, включително системата за управление на въздушното движение от ново поколение ("системата SESAR").

2. Летищата отговарят на един от следните критерии:
- а) 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, ако в региона, където то се намира, е налице високоскоростна железопътна линия;
  - б) 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.

Общият годишен обем на пътничкопотока и общият годишен обем на товарите се основава на най-новите налични данни за тригодишна средна стойност, публикувани от Евростат.

#### *Член 25*

##### *Изисквания към транспортната инфраструктура*

1. Държавите-членки гарантират, че всяко летище на тяхна територия предлага най-малко един терминал, отворен за всички оператори по недискриминационен начин, и прилага прозрачни, подходящи и справедливи такси.

2. Държавите-членки гарантират, че към инфраструктурата за въздушен транспорт на широкообхватната мрежа се прилагат общи основни стандарти за опазване на гражданското въздухоплаване от актове на незаконна намеса, приети от Съюза в съответствие с Регламент (ЕО) № 300/2008 на Европейския парламент и на Съвета<sup>1</sup>.
3. Държавите-членки гарантират, че за подобряване на ефективността и устойчивостта на европейската авиационна система, на правилата за прилагане и на спецификациите на Съюза, инфраструктурата за управление на въздушното движение създава възможности за осъществяване на единното европейско небе в съответствие с Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета<sup>2</sup>, Регламент (ЕО) № 550/2004 на Европейския парламент и на Съвета<sup>3</sup>, Регламент (ЕО) № 551/2004 на Европейския парламент и на Съвета<sup>4</sup> и Регламент (ЕО) № 552/2004, както и на дейностите по въздушен транспорт.

---

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> 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 (Рамков регламент) (ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 1).

<sup>3</sup> Регламент (ЕО) № 550/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. за осигуряването на аеронавигационно обслужване в единното европейско небе (Регламент за осигуряване на обслужване) (ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 10).

<sup>4</sup> 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 (Регламент за въздушното пространство) (ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 20).

## Член 26

### *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 общите приоритети, посочени в член 10, приоритет има следното:

- а) увеличаване на капацитета на летищата;
- б) подпомагане за реализирането на единното европейско небе и на системи за управление на въздушното движение, особено на онези, които внедряват системата SESAR;
- в) подобряване на мултимодалните връзки на летищата с инфраструктурата за други видове транспорт;
- г) подобряване на устойчивостта и намаляване на въздействието на въздухоплаването върху околната среда.

## РАЗДЕЛ 6

### ИНФРАСТРУКТУРА ЗА МУЛТИМОДАЛЕН ТРАНСПОРТ

#### Член 27

#### *Инфраструктурни компоненти*

Товарните терминали или логистичните платформи отговарят на поне един от следните критерии:

- а) техният годишен претоварен обем надхвърля за пакетирани товари 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) когато в даден регион от категория 2 по NUTS липсва товарен терминал или логистична платформа, отговарящи на условието по буква а), въпросният товарен терминал или логистичната платформа се определят от съответната държава-членка за основен товарен терминал или основна логистична платформа, свързани като минимум с един автомобилен и един железен път в този регион, или само с автомобилен път при държавите-членки без железопътна система.

## Член 28

### *Изисквания към транспортната инфраструктура*

1. Държавите-членки гарантират по справедлив и недискриминационен начин, че
  - а) в товарните терминали, пътническите гари, вътрешните пристанища, летищата и морските пристанища са на разположение видове транспорт, които позволяват мултимодалния транспорт на пътници и товари;
  - б) без да се засягат приложимото право на Съюза и приложимото национално право, товарните терминали и логистичните платформи, вътрешноводните и морските пристанища, както и летищата, на които се обработват товари, трябва да са оборудвани за обслужването на информационните потоци в рамките на тези инфраструктури и между различните видове транспорт по логистичната верига. Такива системи трябва по-специално да позволяват движението в реално време на информация относно наличния инфраструктурен капацитет, транспортните потоци и разположението, локализирането и проследяването и гарантират безопасност и сигурност по време на пътуването с различни видове транспорт;
  - в) без да се засягат приложимото право на Съюза и приложимото национално право, непрекъснатият пътникопоток в рамките на цялата широкообхватна мрежа трябва да се улеснява посредством подходящо оборудване и наличие на телематични приложения на железопътните гари, автогарите, летищата и, когато е уместно, пристанищата за вътрешно и морско корабоплаване.

2. Товарните терминали се оборудват с кранове, транспортни ленти и други устройства за преместване на товари между различни видове транспорт, както и за поместването и складирането на товари.

#### *Член 29*

#### *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 член 10, приоритет има следното:

- а) осигуряване на ефективно свързване и интегриране на широкообхватната мрежа, включително, когато е необходимо, чрез инфраструктура за достъп и чрез товарни терминали и логистични платформи;
- б) премахване на основните технически и административни пречки пред мултимодалния транспорт;
- в) изграждане на безпрепятствен информационен поток между различните видове транспорт и създаване на условия за предоставянето на услуги от областта на мултимодалния и на отделните видове транспорт в цялата трансевропейска транспортна система.

## РАЗДЕЛ 7

### ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

#### Член 30

#### Градски възли

При развитието на широкообхватната мрежа в градските възли държавите-членки се стремят, когато е възможно, да гарантират:

- а) за пътническия транспорт взаимосвързаност между железопътната, пътната инфраструктура, инфраструктурата за въздушен транспорт и, когато е уместно, вътрешноводната инфраструктура и инфраструктурата за морско корабоплаване-на широкообхватната мрежа;
- б) за товарния транспорт взаимосвързаност между железопътната, пътната инфраструктура и, когато е уместно, вътрешноводната инфраструктура, инфраструктурата за въздушен транспорт и инфраструктурата за морско корабоплаване на широкообхватната мрежа;
- в) подходяща връзка между различните железопътни гари, пристанища или летища от широкообхватната мрежа в даден градски възел;
- г) безпрепятствени връзки между инфраструктурата на широкообхватната мрежа и инфраструктурата за регионален и локален трафик, и за доставки на товари в градските зони, включително разпределителни и логистични центрове;

- д) намаляване на излагането на градските зони на отрицателните последици от транзитния железопътен и автомобилен транспорт, което може да включва заобикаляне на градските зони;
- е) насърчаване на ефективните доставки на товари за градските зони с ниски нива на шум и на въглеродни емисии.

### *Член 31*

#### *Телематични приложения*

1. Телематичните приложения осигуряват условия за управление на трафика 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, подобряване на безопасността, сигурността и екологичните показатели и опростени административни процедури. Телематичните приложения улесняват безпрепятствената връзка между инфраструктурата на широкообхватната мрежа и инфраструктурата за регионален и локален транспорт.
2. Телематичните приложения се въвеждат, където е осъществимо в Съюза, за да се даде възможност за функционирането на набор от основни оперативно съвместими способности във всички държави-членки.

3. Посочените в настоящия член телематични приложения включват, за съответните видове транспорт, по-специално:
- за железопътните линии: ERTMS;
  - за вътрешните водни пътища: RIS;
  - за автомобилния транспорт: ИТС;
  - за морския транспорт: VTMS и електронни морски услуги, включително обслужване на едно гише, общностни пристанищни системи и съответните митнически информационни системи;
  - за въздушния транспорт: системи за управление на въздушното движение, по-специално във връзка със системата SESAR.

## Член 32

### Услуги за устойчив товарен превоз

Държавите-членки обръщат особено внимание на проекти от общ интерес, осигуряващи ефикасни услуги за товарен превоз, чрез които се използва инфраструктурата на широкообхватната мрежа и които допринасят за намаляването на емисиите на въглероден диоксид и на други негативни последици за околната среда с цел:

- а) подобряване на устойчивото използване на транспортната инфраструктура, включително нейното ефикасно управление;
- б) насърчаване внедряването на иновационни транспортни услуги, включително посредством морските магистрали, телематичните приложения и развитието на спомагателна инфраструктура, необходима за постигане най-вече на онези цели на услугите, свързани с околната среда и безопасността, както и създаването на съответните структури за управление;
- в) улесняване на услугите за мултимодални транспортни операции, включително на необходимите съпътстващи информационни потоци, и подобряване на сътрудничеството между доставчиците на транспортни услуги;
- г) стимулиране на ефикасността по отношение на ресурсите и въглеродните емисии, по-специално в областта на тяговата система, системите за управление/разход на гориво на превозните средства, планирането на системи и операции;

- д) анализиране и предоставяне на информация за характеристиките и показателите на автомобилния парк, административните изисквания и човешките ресурси;
- е) подобряване на връзките към най-уязвимите и изолирани части на Съюза, по-конкретно най-отдалечените, островните, отдалечените и планинските райони.

### Член 33

#### *Нови технологии и иновации*

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

- а) подкрепа и насърчаване на декарбонизацията на транспорта чрез преход към иновационни и устойчиви транспортни технологии;
- б) създаване на условия за декарбонизация на всички видове транспорт чрез стимулиране на енергийната ефективност, въвеждане на системи за алтернативно задвижване, включително системи за електрическо хранване, и осигуряване на съответната инфраструктура. Тази инфраструктура може да включва мрежи и други съоръжения, необходими за снабдяването с енергия, да отчита взаимодействието инфраструктура—превозно средство и да включва телематични приложения;
- в) подобряване на безопасността и устойчивостта на движението на хора и превоза на стоки;

- г) подобряване функционирането, управлението, достъпността, оперативната съвместимост, мултимодалността и ефективността на мрежата, включително продажба на билети за мултимодален транспорт и координиране на разписанията за пътуване;
- д) насърчаване на ефективни начини за осигуряване на достъпна и разбираема информация за всички граждани по отношение на взаимосвързаността, оперативната съвместимост и мултимодалността;
- е) насърчаване на мерките за намаляване на външните разходи като задръстванията, увреждането на здравето и всички видове замърсяване, включително шумовото, както и емисиите;
- ж) въвеждане на технология за сигурност и съвместими с нея стандарти за идентифициране в мрежите;
- з) подобряване на устойчивостта спрямо изменението на климата;
- и) по-нататъшен напредък в разработването и внедряването на телематични приложения в рамките на отделните видове транспорт и между тях.

#### *Член 34*

#### *Безопасна и сигурна инфраструктура*

Държавите-членки се стремят да гарантират, че транспортната инфраструктура осигурява безопасното и сигурно движение на пътниците и товарите.

### *Член 35*

#### *Устойчивост на инфраструктурата спрямо изменението на климата и бедствията*

При планирането на дадена инфраструктура държавите-членки правят необходимото за подобряване на устойчивостта спрямо изменението на климата и екологичните катастрофи.

### *Член 36*

#### *Защита на околната среда*

Екологичната оценка на плановете и проектите се извършва в съответствие с правото на Съюза в сферата на околната среда, включително директиви 92/43/ЕИО, 2000/60/ЕО, 2001/42/ЕО и 2009/147/ЕО и 2011/92/ЕС.

### *Член 37*

#### *Достъпност за всички потребители*

Транспортната инфраструктура създава условия за безпрепятствена мобилност и достъпност за всички потребители, особено за възрастните, за лицата с ограничена подвижност и за пътниците с увреждания.

Проектирането и изграждането на транспортната инфраструктура отговаря на съответните изисквания, уредени в правото на Съюза.

## ГЛАВА III

### ОСНОВНАТА МРЕЖА

#### *Член 38*

#### *Определяне на основната мрежа*

1. Основната мрежа, посочена на картите от приложение I, се състои от онези части от широкообхватната мрежа, които са от най-голямо стратегическо значение за постигането на целите на политиката за трансевропейска транспортна мрежа, и отразява нарастващите транспортно търсене и необходимост от мултимодален транспорт. Тя допринася по-специално за справяне с нарастващата мобилност и за осигуряване на висок стандарт на безопасност, както и за развитието на нисковъглеродна транспортна система.
2. Основната мрежа е свързана чрез възли и осигурява връзки между държавите-членки и с инфраструктурните транспортни мрежи на съседните държави.
3. Без да се засягат разпоредбите на член 1, параграф 4 и член 41, параграфи 2 и 3, държавите-членки вземат подходящи мерки за изграждането на основната мрежа, за да се спазят разпоредбите на настоящата глава най-късно до 31 декември 2030 г.

В съответствие с член 54 най-късно до 31 декември 2023 г. Комисията извършва оценка на реализирането на основната мрежа.

## Член 39

### Изисквания към инфраструктурата

1. За да се осигури ефективно използване на ресурсите на транспортната инфраструктура за пътническите и товарните превози, както и достатъчен капацитет, се вземат предвид иновационните технологии, телематичните приложения и регулаторните и управленските мерки в областта на използването на инфраструктурата.
2. Инфраструктурата на основната мрежа отговаря всички изисквания, определени в глава II. Освен това, без да се засяга параграф 3, инфраструктурата на основната мрежа отговаря и на следните изисквания:
  - a) за железопътна транспортна инфраструктура:
    - i) пълна електрификация на железопътните линии и, доколкото е необходимо за експлоатацията на електрическите влакове — на страничните коловози;
    - ii) за товарни линии от основната мрежа, както е посочено в приложение I: най-малко 22,5 t натоварване на колоос, 100 km/h скорост по линията и възможност по нея да се движат влакове с дължина 740 m;
    - iii) пълно внедряване на ERTMS;

- iv) номинално междурелсие за нови железопътни линии: 1 435 mm освен в случаите, когато новата линия представлява продължение на мрежа с различно междурелсие, която е различна и отделена от основните железопътни линии в Съюза.

Изолираните мрежи са освободени от изискванията по подточки i)–iii).

- б) за транспортна инфраструктура за вътрешно и морско корабоплаване:
  - наличие на алтернативни чисти горива;
- в) за пътна транспортна инфраструктура:
  - изискванията по член 17, параграф 3, буква а) или б);
  - създаване на зони за почивка по автомагистралите приблизително на всеки 100 km в съответствие с обществените, пазарните и екологичните нужди, с цел, *inter alia*, за потребителите на пътища с търговска цел да се осигурят подходящи пространства за паркиране със съответното ниво на безопасност и сигурност;
  - наличие на алтернативни чисти горива;
- г) за инфраструктура за въздушен транспорт:
  - капацитет за осигуряване на наличие на алтернативни чисти горива.

3. Без да се засяга Директива 2008/57/ЕО, по искане на държава-членка Комисията може в надлежно обосновани случаи да предоставя, по отношение на инфраструктурата на железопътния транспорт, освобождаване от изискванията за дължината на влаковете, ERTMS, натоварването на колоост, електрификацията и скоростта по линията.

По искане на държава-членка Комисията може в надлежно обосновани случаи да предоставя, по отношение на инфраструктурата на железопътния транспорт, освобождаване от изискванията на разпоредбите на член 17, параграф 3, букви а) или б), при условие че е гарантирано подходящо равнище на безопасност.

Надлежно обоснованите случаи, посочени в настоящия параграф, включват случаи, в които инвестициите в инфраструктурата не могат да бъдат обосновани от гледна точка на социално-икономическата ефективност.

#### *Член 40*

##### *Развитие на основната мрежа*

Включената в основната мрежа транспортна инфраструктура се развива съгласно съответните разпоредби на глава II.

## Член 41

### Възли на основната мрежа

1. Възлите на основната мрежа са определени в приложение II и включват:
  - а) градски възли, включително прилежащите им пристанища и летища;
  - б) морски пристанища и вътрешноводни пристанища;
  - в) гранично-пропускателни пунктове към съседни държави;
  - г) железопътно-автомобилни терминали;
  - д) пътнически и товарни летища.
2. Морските пристанища от основната мрежа, посочени в част 2 на приложение II, се свързват с железопътната и пътната транспортна инфраструктура, а където е възможно — и с транспортната инфраструктура на вътрешните водни пътища, на трансевропейската транспортна мрежа до 31 декември 2030 г., освен при физическа невъзможност за тази връзка.
3. Основните летища, посочени в част 2 от приложение II, се свързват с железопътната и пътнотранспортната инфраструктура на трансевропейската транспортна мрежа най-късно до 31 декември 2050 г. освен при физическа невъзможност за тази връзка. Предвид потенциалното транспортно търсене, при възможност тези летища се интегрират с високоскоростната железопътна мрежа.

## ГЛАВА IV

### РЕАЛИЗИРАНЕ НА ОСНОВНАТА МРЕЖА ЧРЕЗ КОРИДОРИТЕ НА ОСНОВНАТА МРЕЖА

#### *Член 42*

#### *Инструмент на коридорите на основната мрежа*

1. Коридорите на основната мрежа са инструмент, който улеснява координираното реализиране на основната мрежа. За да се стигне до мултимодален транспорт с ефикасно използване на ресурсите, като по този начин се допринесе за сближаване чрез по-добро териториално сътрудничество, при коридорите на основната мрежа се акцентира върху:
  - а) интеграцията на различните видове транспорт,
  - б) оперативната съвместимост, както и
  - в) координираното развитие на инфраструктурата, по-специално в трансграничните участъци и тесните места.
  
2. Коридорите на основната мрежа дават възможност на държавите-членки да постигнат координиран и синхронизиран подход по отношение на инвестициите в инфраструктурата, така че капацитетите да се управляват по най-ефикасен начин. Коридорите на основната мрежа подпомагат широкото внедряване на оперативни съвместими системи за управление на трафика и, където е възможно, използването на иновации и нови технологии.

### *Член 43*

#### *Определение за коридори на основната мрежа*

1. Коридорите на основната мрежа обхващат най-важните потоци на дълги разстояния в основната мрежа и са предназначени по-специално да подобрят трансграничните връзки в рамките на Съюза.
2. Коридорите на основната мрежа са мултимодални и отворени за включването на всички видове транспорт, обхванати от настоящия регламент. Те пресичат най-малко две граници и включват, ако е възможно, поне три вида транспорт, включително, където е приложимо — морски магистрали.

### *Член 44*

#### *Списък на коридорите на основната мрежа*

1. Списъкът на коридорите на основната мрежа е посочен в част I от приложение I към Регламент (ЕС) № ... /2013\*. Държавите-членки участват, както е предвидено в настоящата глава, в коридорите на основната мрежа.
2. Комисията осигурява схематични индикативни карти на коридорите на основната мрежа в лесно достъпен за обществеността формат.

---

\* ОБ: моля въведете номера на регламента от документ re-cons 76/13.

## Член 45

### *Координиране на коридорите на основната мрежа*

1. За да се улесни координираното реализиране на коридорите на основната мрежа, ERTMS и морските магистрали, в съгласие със заинтересованите държави-членки и след консултация с Европейския парламент и Съвета, Комисията назначава един или повече европейски координатори.
2. Европейският координатор се избира по-специално въз основа на познанията по въпросите, свързани с транспорта, финансирането и/или социално-икономическата и екологична оценка на големите проекти, както и на опита във връзка с европейските институции.
3. В решението на Комисията за назначаване на европейски координатор се посочва по какъв начин ще се изпълняват задачите, посочени в параграф 5.
4. Европейският координатор действа в името и от името на Комисията, която осигурява необходимата секретарска помощ. Европейският координатор е компетентен по отношение съответно на един коридор на основната мрежа, или внедряването на ERTMS, или реализирането на морските магистрали.

5. Европейският координатор:

- а) подкрепя координираното реализиране на съответния коридор на основната мрежа и по-специално навременното изпълнение на работния план за този коридор на основната мрежа;
- б) изготвя работния план на коридора съвместно с държавите-членки и наблюдава неговото изпълнение;
- в) консултира се с Форума за коридорите във връзка с плана и неговото изпълнение;
- г) докладва на държавите-членки, на Комисията и, по целесъобразност, на всички други образувания, пряко ангажирани в развитието на коридора на основната мрежа, относно всички срещнати трудности и по-специално когато развитието на коридора е възпрепятствано, с цел да допринесе за намирането на подходящи решения;
- д) всяка година изготвя за Европейския парламент, Съвета и Комисията и заинтересованите държави-членки доклад за постигнатия напредък при реализирането на коридора на основната мрежа;
- е) проучва търсенето на транспортни услуги, възможностите за субсидиране на инвестиции и финансиране, стъпките, които трябва да се предприемат, и условията, които трябва да се изпълнят, за да се улесни достъпът до това субсидиране или финансиране, като дава подходящи препоръки.

6. Европейският координатор може да се консултира, заедно със заинтересованите държави-членки, с регионалните и местните власти, транспортните оператори, транспортните потребители и представителите на гражданското общество относно работния план и неговото изпълнение.
7. Заинтересованите държави-членки си сътрудничат с европейския координатор и му предоставят информацията, необходима за изпълнението на задачите, предвидени в настоящия член, включително информация за развитието на коридорите във всички съответни национални инфраструктурни планове.
8. Без да се засягат приложимото право на Съюза и приложимото национално право, Комисията може да поиска становището на европейския координатор по време на разглеждането на заявленията за финансиране от страна на Съюза на коридорите на основната мрежа, по отношение на които европейският координатор е компетентен с цел гарантиране на съгласуваността и напредъка на всеки коридор.
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, съгласувано със заинтересованите държави-членки, да прекрати този мандат. Може да бъде определен заместник в съответствие с процедурата по параграф 1.

## Член 46

### *Управление на коридорите на основната мрежа*

1. Европейският координатор на всеки коридор на основната мрежа се подпомага в изпълнението на своите задачи във връзка с работния план и неговото изпълнение от секретариат и от консултативен форум (Форум за коридора). Форумът за коридора се създава съгласувано със заинтересованите държави-членки, като негов председател е европейският координатор. Заинтересованите държави-членки се споразумяват за членския състав на Форума за коридора за тяхната съответна част от коридора на основната мрежа.
2. Със съгласието на заинтересованите държави-членки координаторът може да сформира и председателства работни групи, отговарящи за съответния коридор, които съсредоточават работата си върху:
  - а) интеграцията на различните видове транспорт,
  - б) оперативната съвместимост,
  - в) координираното развитие на инфраструктурата в трансграничните участъци.

*Член 47*  
*Работен план*

1. До ...\* всеки европейски координатор представя на заинтересованите държави-членки работен план, в който е направен анализ на развитието на коридора. След одобрение от страна на заинтересованите държави-членки, работният план се предоставя за информация на Европейския парламент, Съвета и Комисията.

Работният план включва по-специално описание на характеристиките, трансграничните участъци и целите на коридора на основната мрежа, като се прилагат целите и приоритетите, изложени в членове 4 и 10. Работният план съдържа анализ на:

- а) внедряването на оперативно съвместими системи за управление на движението;
- б) план за отстраняване на физическите, техническите, оперативните и административните пречки в рамките на видовете транспорт и между тях и за увеличаването на ефикасни мултимодален транспорт и услуги;
- в) когато е уместно, мерки за подобряване на административния и техническия капацитет за формулиране, планиране, проектиране, възлагане като обществени поръчки, изпълнение и наблюдение на проекти от общ интерес;

---

\* ОБ: моля въведете дата: една година от влизането в сила на настоящия регламент.

- г) възможното въздействие на изменението на климата върху инфраструктурата и, когато е уместно, предлагане на мерки за увеличаване на устойчивостта спрямо изменението на климата;
- д) мерки, които да бъдат взети за намаляване на емисиите на парникови газове, на шума и, ако е уместно, на други негативни последици за околната среда;

Работният план включва подробности относно публичните консултации в подкрепа на разработването на работния план и неговото изпълнение.

Работният план съдържа също анализ на необходимите инвестиции, включително:

- списък на проектите за разширяване, обновяване или пренасочване на транспортна инфраструктура съгласно член 2, параграф 2 за всеки от видовете транспорт, обхванати от коридора на основната мрежа,
- различните източници, предвидени в партньорство със заинтересованите държави-членки, за субсидиране и финансиране на международно, национално, регионално и местно равнище и на равнището на Съюза, включително, когато е възможно, системи за целево кръстосано финансиране, както и частен капитал, заедно със сумите на вече поетите ангажименти и, когато е приложимо, посочване на приноса на Съюза, предвиден в рамките на финансовите програми на Съюза.

2. При спазване на член 1, параграф 4 и член 54 и след одобрение от заинтересованите държави-членки Комисията може да приема актове за изпълнение по частите от работните планове за коридорите на основната мрежа, които са с трансгранично и хоризонтално измерение.

След като бъдат приети, актовете за изпълнение се адаптират от Комисията, след одобрение от заинтересованите държави-членки, с цел да бъдат съобразени с постигнатия напредък, наложилите се забавяния или актуализираните национални програми.

Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 52, параграф 2.

3. Европейският координатор подкрепя държавите-членки при изпълнението на работния план, по-специално по отношение на:
- а) планирането на инвестициите, съответните разходи и срок за изпълнение, определени като необходими за реализацията на коридорите на основната мрежа;
  - б) определянето на мерки, насочени към насърчаване на въвеждането на нови технологии в управлението на трафика и на капацитета и, когато е уместно, към намаляване на външните разходи, по-специално за емисиите на парникови газове и шума.

#### Член 48

##### *Сътрудничество с коридорите за железопътен товарен превоз*

1. Осигурява се адекватно сътрудничество между коридорите на основната мрежа и коридорите за железопътен товарен превоз, както е предвидено в Регламент (ЕС) № 913/2010, с цел да се избегне всякакво дублиране на дейности, особено при съставянето на работния план или създаването на работни групи.
2. Разпоредбите на настоящата глава не засягат структурите на управление, предвидени в Регламент (ЕС) № 913/2010.

## ГЛАВА V

### ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

#### Член 49

##### *Актуализиране и докладване*

1. Държавите-членки информират Комисията на основата на редовност, изчерпателност и прозрачност за постигнатия напредък в изпълнението на проектите и направените за тази цел инвестиции. Това включва предаването на годишни данни във възможно най-голяма степен чрез интерактивната система за географска и техническа информация за трансевропейската транспортна мрежа (TENtec). Тези данни включват всички съответни сведения за проектите от общ интерес, получаващи финансиране от Съюза.

Комисията осигурява TENtec да бъде публично и лесно достъпна и да съдържа актуална информация за всеки проект относно формите и размера на съфинансиране от Съюза, както и за напредъка по всеки проект.

Комисията осигурява TENtec да не оповестява публично информация, която е търговска тайна или която може да засегне или неправомерно да повлияе на свързан с обществените поръчки процес в дадена държава-членка.

Комисията предоставя информация за финансовата помощ, предоставена съгласно други актове на правото на Съюза, включително Кохезионния фонд, Европейския фонд за регионално развитие и Хоризонт 2020, както и под формата на заеми и финансови инструменти, създадени от Европейската инвестиционна банка.

2. Държавите-членки предоставят на Комисията резюме на националните планове и програми, които изготвят с оглед на развитието на трансевропейската транспортна мрежа. След приемането на националните планове и програми държавите-членки ги изпращат на Комисията за сведение.

3. Веднъж на всеки две години от \* Комисията публикува доклад за напредъка по прилагането му, който се предоставя за информация на Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите. Докладът включва използването на различните форми финансова помощ, посочени в параграф 1, за различните видове транспорт и останалите елементи на основната и широкообхватната мрежа във всяка държава-членка.

В доклада се прави и анализ на развитието на трансевропейската транспортна мрежа. В него се отбелязва и координиращата роля на Комисията по отношение на всички форми на финансова помощ с оглед на подкрепата на съгласуваното прилагане на насоките в съответствие с техните цели и приоритети.

4. При спазване на член 172, втора алинея от ДФЕС Комисията е оправомощена да приема делегирани актове в съответствие с член 53 от настоящия регламент относно адаптирането на приложения I и II, за да бъдат взети под внимание евентуални промени, произтичащи от количествените прагове, определени в членове 14, 20, 24 и 27 от настоящия регламент. При адаптирането на посочените приложения Комисията:

- а) включва в широкообхватната мрежа логистични платформи, товарни терминали, железопътно-автомобилни терминали, вътрешноводни пристанища, морски пристанища и летища, ако се демонстрира, че най-актуалната двугодишна средна стойност на обема на техния трафик превишава съответния праг;

---

\* ОБ: моля въведете датата на влизане в сила на настоящия регламент..

- б) изключва от широкообхватната мрежа логистични платформи, товарни терминали, железопътно-автомобилни терминали, вътрешноводни пристанища, морски пристанища и летища, ако се демонстрира, че средната стойност на обема на техния трафик през последните шест години е под съответния праг;
- в) коригира картите на пътната и железопътната инфраструктура и инфраструктурата на вътрешните водни пътища, като строго се ограничавадо отразяването на напредъка при завършването на мрежата. При коригирането на тези карти Комисията не допуска никаква корекция при съгласуването на трасетата отвъд позволеното съгласно съответната процедура за разрешаване на проекта.

Адаптирането съгласно букви а) и б) се основава на най-актуалните налични статистически данни, публикувани от Евростат, или ако няма такива — от националните статистически служби на държавите-членки. Адаптирането съгласно буква в) се основава на информацията, предоставена от заинтересованата държава-членка в съответствие с параграф 1.

5. Проектите от общ интерес, засягащи инфраструктура, наскоро включена чрез делегиран акт в трансевропейската транспортна мрежа, отговарят на условията по смисъла на член 7, параграф 5 от датата на влизане в сила на делегираните актове приети съгласно параграф 4 от настоящия член.

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 4 от настоящия член. Неотговарянето на условията не засяга решения за финансиране или отпускане на средства, взети от Комисията преди тази дата.

6. При спазване на член 172, параграф 2 от ДФЕС Комисията се оправомощава да приема делегирани актове в съответствие с член 53 от настоящия регламент във връзка с адаптирането на приложение III, с цел да бъдат включени или адаптирани индикативните карти на съседни страни въз основа на споразумения на високо равнище за транспортни инфраструктурни мрежи между Съюза и заинтересованите съседни страни.

#### *Член 50*

##### *Отношения с обществени и частни заинтересовани страни*

1. Проектите от общ интерес се отнасят за всички пряко заинтересовани страни. Те могат да включват образувания, различни от държавите-членки, като регионални и местни власти, управители и потребители на инфраструктура, както и промишлеността и гражданското общество.
2. Ако е необходимо, във фазата на проектиране и изграждане на даден проект се спазват националните процедури във връзка с регионалните и местните власти, както и гражданското общество, засегнати от проект от общ интерес. Комисията насърчава обмена на добри практики в това отношение.

3. Заинтересованите страни, посочени в параграф 1, могат, в рамките на своите компетенции, в допълнение към Механизма за свързване на Европа и Кохезионния фонд, да използват и други специални европейски програми, най-вече тези в подкрепа на регионалното развитие, „Европейско териториално сътрудничество“, „Научни изследвания и иновации“ или „Околна среда и действия по климата“. По този начин заинтересованите страни могат да допринесат за постигането на целите на настоящия регламент и допълнително да укрепят:
- а) засилването на регионалната мобилност, като с това се насърчи достъпът до трансевропейската транспортна мрежа за всички региони на Съюза;
  - б) насърчаването на трансгранични проекти;
  - в) включването на градските възли в трансевропейската транспортна мрежа (включително насърчаването на устойчивата градска мобилност);
  - г) насърчаването на устойчивите транспортни решения като подобрена достъпност с обществен транспорт, телематични приложения, интермодални терминали/мултимодални транспортни вериги, нисковъглеродни и други иновационни транспортни решения, както и подобрения, свързани с околната среда;
  - д) укрепване на сътрудничеството между различните заинтересовани страни.

## *Член 51*

### *Основни принципи*

*за оценка на анализа на социално-икономическата ефективност  
и на европейската добавена стойност*

Въз основа на целите, посочени в член 4, Комисията публикува основните принципи, които използва за оценка на анализа на социално-икономическата ефективност и на европейската добавена стойност във връзка с проекти от общ интерес, за които се търси финансиране от Съюза.

## *Член 52*

### *Процедура на комитет*

1. Комисията се подпомага от комитет. Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.
2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011. Когато 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 53

### Упражняване на делегирането

1. Правомощието да приема делегираните актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.
2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 49, параграфи 4 и 6, се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от ...\*. Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия не по-късно от девет месеца преди изтичането на петгодишния срок. Делегирането на правомощия се продължава мълчаливо за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възразят срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.
3. Делегирането на правомощия, посочено в член 49, параграфи 4 и 6, 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. То поражда действие в деня след публикуването на решението в Официален вестник на Европейския съюз или на по-късна, посочена в решението дата. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.
4. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и Съвета.

---

\* ОВ: моля въведете датата на влизане в сила на настоящия регламент.

5. Делегиран акт, приет съгласно член 49, параграфи 4 и 6, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на акта на Европейския парламент и Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Този срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

*Член 54*

*Преглед*

1. До 31 декември 2023 г. Комисията, след като се консултира по целесъобразност с държавите-членки и подпомагана от европейските координатори, прави преглед на реализирането на основната мрежа, като оценява:
- а) съответствието с разпоредбите, определени в настоящия регламент;
  - б) напредъка при изпълнението на настоящия регламент;
  - в) промените в потоците на пътническият и товарния превоз;
  - г) развитието по отношение на националните инвестиции в транспортната инфраструктура;
  - д) необходимостта от изменение на настоящия регламент.

При оценката се вземат предвид, наред с другото, и въздействието на променящите се характеристики на трафика и съответното развитие в плановете за инвестиции в инфраструктурата.

Освен посочения преглед Комисията, в сътрудничество с държавите-членки, извършва оценка на това дали в основната мрежа трябва да се включат нови участъци, като някои бивши трансгранични приоритетни проекти, изброени в Решение №661/2010/ЕС. Комисията представя законодателно предложение, ако е необходимо.

2. При извършването на посочения преглед Комисията оценява дали основната мрежа, предвидена в настоящия регламент, ще бъде приведена в съответствие с разпоредбите на глава III най-късно до 2030 г., като се вземат предвид икономическото и бюджетното положение в Съюза и в отделните държави-членки. Комисията също преценява, в консултация с държавите-членки, дали основната мрежа следва да бъде изменена, като се отчитат развитието на транспортните потоци и планирането на националните инвестиции. При необходимост Комисията може да представи предложение за изменение на настоящия регламент.

За посоченото предложение Комисията може също да уточни датата за завършване на широкообхватната мрежа, както се посочва в член 9, параграф 2.

## *Член 55*

### *Единен орган за контакт*

Държавите-членки могат да определят единен орган за контакт, който да подпомага и координира процеса на получаване на разрешения за проекти от общ интерес, по-конкретно за трансгранични проекти, в съответствие с приложимите актове на правото на Съюза.

## *Член 56*

### *Закъснение при приключване изграждането на основната мрежа*

В случай на значително закъснение в започването на работата по основната мрежа или приключване на нейното изграждане, Комисията може да поиска от заинтересованите държави-членки да посочат причините за това закъснение. Държавите-членки посочват причините в рамките на три месеца. Въз основа на предоставения отговор Комисията се консултира със заинтересованите държави-членки, за да разреши проблема, водещ до закъснението.

## *Член 57*

### *Освобождения*

Разпоредбите, отнасящи се за железопътните линии, и по-специално всяко изискване за свързване на летищата и пристанищата с железопътния транспорт, не се прилагат за Кипър и Малта, докато на тяхна територия не съществува железопътна система.

*Член 58*

*Преходни разпоредби*

1. Решенията за финансиране, приемани съгласно Регламент (ЕО) № 680/2007 на Европейския парламент и на Съвета<sup>1</sup> въз основа на Решение № 661/2010/ЕС, които са в ход по време на влизането в сила на настоящия регламент, продължават да подлежат на разпоредбите на Решение № 661/2010/ЕС във варианта, който е в сила на ...\*.
2. Позоваването на „приоритетни проекти“, изброени в приложение III към Решение № 611/2010/ЕС се тълкува като позоваване на „основната мрежа“, определена в настоящия регламент.

*Член 59*

*Отмяна*

Без да се засяга член 58 от настоящия регламент и член 7, параграф 2, буква г) от Регламент (ЕС) № .../2013\*\*, Решение № 661/2010/ЕС се отменя.

---

<sup>1</sup> Регламент (ЕО) № 680/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2007 г. за установяване на общи правила за отпускане на финансова помощ от Общността в областта на трансевропейските транспортни и енергийни мрежи (ОВ L 162, 22.6.2007 г., стр. 1).

\* ОВ: моля въведете дата: един ден преди датата на влизане в сила на настоящия регламент.

\*\* ОВ: моля въведете номера на регламента от документ re-cons 76/13.

*Член 60*

*Влизане в сила*

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

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

Съставено в ... на

*За Европейския парламент*

*Председател*

*За Съвета*

*Председател*

---