



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ

ЕВРОПЕЙСКИ ПАРЛАМЕНТ

СЪВЕТ

Брюксел, 23 май 2024 г.
(OR. en)

2021/0420(COD)

PE-CONS 56/24

TRANS 121
CODEC 632

ЗАКОНОДАТЕЛНИ АКТОВЕ И ДРУГИ ПРАВНИ ИНСТРУМЕНТИ

Относно: РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА относно
насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна
мрежа, за изменение на регламенти (ЕС) 2021/1153 и (ЕС)
№ 913/2010 и за отмяна на Регламент (ЕС) 1315/2013

РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2024/...
НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от ...

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

(Текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

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

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет¹,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите²,

в съответствие с обикновената законодателна процедура³,

¹ ОВ С 290, 29.7.2022 г., стр. 120.

² ОВ С 498, 30.12.2022 г., стр. 68.

³ Позиция на Европейския парламент от 24 април 2024 г.

като имат предвид, че:

- (1) В съобщението на Комисията от 11 декември 2019 г., озаглавено „Европейски зелен пакт“, се поставя цел за постигане на неутралност по отношение на климата, която трябва да бъде постигната от Съюза до 2050 г., както и ясна цел за намаляване на нетните емисии на парникови газове с най-малко 55% до 2030 г. в сравнение с нивата от 1990 г. Тези цели са заложи в Регламент (ЕС) 2021/1119 на Европейския парламент и на Съвета⁴.
- (2) Емисиите от транспорта представляват около 25% от общите емисии на парникови газове в Съюза и тези емисии са се увеличили през последните години. Ето защо в Европейския зелен пакт се отправя призив за намаляване на емисиите на парникови газове от транспорта с 90%, за да може до 2050 г. Съюзът да се превърне в неутрална по отношение на климата икономика, като се работи за осъществяване на амбицията за нулево замърсяване, заявена в съобщението на Комисията от 12 май 2021 г., озаглавено „Път към здравословна планета за всички, План за действие на ЕС: „Към нулево замърсяване на въздуха, водата и почвата“.

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

- (3) В съобщението на Комисията от 9 декември 2020 г., озаглавено „Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност — подготвяне на европейския транспорт за бъдещето“ („Съобщение на Комисията относно стратегия за устойчива и интелигентна мобилност“), се определят междинните цели, показващи пътя пред европейската транспортна система за постигането на целите за устойчива, интелигентна и стабилна мобилност. В нея се предвижда железопътният товарен превоз да увеличи пазарния си дял с 50% до 2030 г. и да го удвои до 2050 г.; транспортът по вътрешните водни пътища и морският транспорт на къси разстояния следва да увеличат пазарния си дял с 25% до 2030 г. и с 50% до 2050 г., а движението по високоскоростните железопътни линии следва да се удвои до 2030 г. и да се утрои до 2050 г. Също така до 2030 г. по пътищата на Съюза следва да се използват най-малко 30 милиона автомобили с нулеви емисии и 80 000 камиона с нулеви емисии, а почти всички леки автомобили, микробуси и автобуси и новите тежкотоварни превозни средства следва да бъдат с нулеви емисии до 2050 г. Освен това до 2030 г. колективните пътувания по разписание на разстояния под 500 km в Съюза следва да бъдат въглеродно неутрални, а до 2030 г. в Европа следва да има най-малко 100 неутрални по отношение на климата града.
- (4) Реализацията на трансевропейската транспортна мрежа създава благоприятни условия по отношение на инфраструктурната база, като дава възможност всички видове транспорт да станат по-устойчиви, финансово достъпни и приобщаващи, устойчивите алтернативи да се направят широко достъпни в мултимодална транспортна система и да се въведат правилните стимули за насърчаване на прехода, по-специално чрез осигуряване на справедлив преход, в съответствие с целите, представени в Препоръката на Съвета от 16 юни 2022 г. относно гарантирането на справедлив преход към неутралност по отношение на климата⁵.

⁵ ОВ С 243, 27.6.2022 г., стр. 35.

- (5) Планирането, развитието и функционирането на трансевропейската транспортна мрежа следва да дадат възможност за използване на устойчиви форми на транспорт, за осигуряване на по-добри мултимодални и оперативно съвместими транспортни решения и по-голяма интермодална интеграция на цялата логистична верига, като по този начин се допринася за безпроблемното функциониране на вътрешния пазар чрез създаване на артериите, необходими за безпрепятствените потоци на пътническия и товарния превоз в Съюза, и чрез установяване на безпроблемни транспортни връзки със съседните държави. Освен това следва да се полагат усилия мрежата да укрепи икономическото, социалното и териториалното сближаване чрез гарантиране на достъпност и свързаност за всички региони на Съюза, включително по-добра свързаност за най-отдалечените региони и други отдалечени, селски, островни, периферни и планински региони, както и за слабо населените райони. Развитието на трансевропейската транспортна мрежа следва също така да даде възможност за безпрепятствена, безопасна и устойчива мобилност на стоки и хора в цялото им разнообразие и следва да допринесе за по-нататъшен икономически растеж и конкурентоспособност в глобална перспектива чрез установяване на взаимовръзки и оперативна съвместимост между националните транспортни мрежи по ресурсно ефективен и устойчив начин.
- (6) Вследствие на увеличаването на движението нарасна натовареността на международния транспорт. За да се гарантира международната мобилност на пътници и стоки, следва да се оптимизира капацитетът на трансевропейската транспортна мрежа, както и неговото използване, и ако е необходимо, той следва да бъде разширен чрез премахване на инфраструктурните участъци с недостатъчен капацитет и изграждане на липсващите инфраструктурни връзки в държавите членки и между тях, и, когато е уместно, съседните държави, като се имат предвид и текущите преговори с държави, които са кандидатки или потенциални кандидатки за членство.

- (7) Трансевропейската транспортна мрежа се основава в голяма степен на съществуващата инфраструктура. За да се постигнат пълноценно целите на новата политика за трансевропейската транспортна мрежа, следва да се установят единни изисквания по отношение на инфраструктурата.
- (8) Проектите от общ интерес следва да допринасят за развитието на трансевропейската транспортна мрежа чрез изграждането на нова транспортна инфраструктура, поддръжката и модернизацията на съществуващата инфраструктура и чрез мерки, стимулиращи нейното ресурсно ефективно използване и устойчивост. Проектите от общ интерес следва да имат европейска добавена стойност. Такива проекти следва също така да бъдат икономически жизнеспособни. Проектите в слабо населени райони или проекти, които са от съществено значение за двойното предназначение на инфраструктурата, за които може да е трудно да се докаже икономическата жизнеспособност, тъй като ползите от социалното и териториалното сближаване може да имат по-висока стойност, следва поне да имат положителен принос за развитието на мрежата въз основа на социално-икономически анализ на разходите и ползите, като се вземат предвид специфичните характеристики и ограничения на съответния район.
- (9) При изпълнението на проекти от общ интерес следва да се обърне дължимото внимание на конкретните обстоятелства, свързани със съответния отделен проект. По възможност следва да се използват полезните взаимодействия с други политики, например с трансевропейските енергийни или телекомуникационни мрежи или с инфраструктурата с двойното предназначение за военни цели, както и с аспекти на туризма, като в строителни конструкции като мостове и тунели се включва велосипедна инфраструктура за велосипедни алеи, включително маршрутите EuroVelo, или с аспекти на сигурността, като се интегрират нови технологии като датчици в мостовете.

- (10) За да се постигне висококачествена, ефикасна и устойчива 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 ползватели на транспорта, особено в региони, които са засегнати в значителна степен от отрицателните въздействия на изменението на климата.
- (11) Трансевропейската транспортна мрежа следва да допринася за подобряване на качеството на услугите, социалните условия за транспортните работници и достъпността за всички ползватели, включително за лица с увреждания или с намалена подвижност и други хора в уязвимо положение, както и за предотвратяване и ограничаване на транспортната бедност. Специално внимание следва да се обърне на измерението, свързано с равенството между половете, за да се гарантира равен достъп до услугите и инфраструктурата.
- (12) При планирането на дадена инфраструктура държавите членки и останалите изпълнители на проекти следва да обръщат надлежно внимание на оценката на риска и мерките за приспособяване, насочени към подобряване на устойчивостта, например спрямо изменението на климата, природните опасности и причинените от човека бедствия. Чрез предоставяне на допълнителни стимули за развитие на устойчиви форми на транспорт и с прилагането на стандарти на високо ниво за зелена транспортна инфраструктура, осъществяването на трансевропейската транспортна мрежа ще подкрепи принципа за ненанасяне на значителни вреди по смисъла на член 17 от Регламент (ЕС) 2020/852 на Европейския парламент и на Съвета⁶.

⁶ Регламент (ЕС) 2020/852 на Европейския парламент и на Съвета от 18 юни 2020 г. за създаване на рамка за улесняване на устойчивите инвестиции и за изменение на Регламент (ЕС) 2019/2088 (ОВ L 198, 22.6.2020 г., стр. 13).

- (13) Предвид развитието на инфраструктурните нужди на Съюза и целите за декарбонизация, заключенията на Европейския съвет от юли 2020 г., според които разходите на Съюза следва да бъдат в съответствие с целите на Парижкото споразумение и принципа за ненанасяне на значителни вреди, проектите от общ интерес следва да бъдат оценени, за да се гарантира, че политиката за трансевропейската транспортна мрежа е съгласувана с целите на политиката на Съюза в областта на транспорта, околната среда и климата. Държавите членки и останалите изпълнители на проекти следва да извършват екологични оценки на плановете и проектите, които следва да включват, за проекти, за които процедурата за възлагане на обществена поръчка за екологична оценка не е започнала към датата на влизане в сила на настоящия регламент, оценката за ненанасяне на значителни вреди въз основа на най-новите налични насоки и най-добри практики.

- (14) Издръжливостта на инфраструктурните проекти по настоящия регламент спрямо потенциалните неблагоприятни въздействия на изменението на климата следва да се гарантира чрез оценка на уязвимостта и риска по отношение на климата, включително чрез подходящи мерки за адаптиране. Проектите, за които трябва да се извърши оценка на въздействието върху околната среда, следва да подлежат на проверка за съобразяване с изменението на климата и следва да интегрират разходите за емисии на парникови газове и положителните ефекти от мерките за смекчаване на изменението на климата в анализа на разходите и ползите. Проверката за съобразяване с изменението на климата следва да се извърши въз основа на най-новите налични най-добри практики и насоки. Това допринася в решенията за инвестиции и планиране в рамките на бюджета на Съюза да се включат свързаните с изменението на климата рискове и оценките на уязвимостта и адаптирането към изменението на климата. Без да се засягат други правни актове на Съюза, по-специално актове за изпълнение относно условията за отпускане на финансова подкрепа от Съюза за проекти от общ интерес съгласно Регламент (ЕС) 2021/1153 на Европейския парламент и на Съвета⁷, изискването за извършване на проверка за съобразяване с изменението на климата следва да се прилага само за проекти, за които процедурата за възлагане на обществена поръчка за оценка на въздействието върху околната среда все още не е започнала към датата на влизане в сила на настоящия регламент.
- (15) Държавите членки и останалите изпълнители на проекти следва да извършват екологични оценки на плановете и проектите съгласно съответното законодателство, така че да се избегне или, ако това не е възможно, да се смекчи или компенсира негативното въздействие върху околната среда, като разпокъсването на ландшафта, запечатването на почвите, замърсяването на въздуха и водата, както и шумовото замърсяване, и да бъде ефективно защитено биологичното разнообразие.

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

- (16) Интересите на регионалните и местните органи, както и обществеността, засегната от даден проект от общ интерес, следва да се вземат предвид по подходящ начин във фазата на планиране и изграждане на проектите.
- (17) Определянето на трансевропейската транспортна мрежа следва да се основава на обща и прозрачна методика и да представлява най-високото ниво на инфраструктурно планиране в рамките на Съюза. Тази мрежа следва да бъде мултиmodalна, т.е. тя следва да включва всички видове транспорт и връзките между тях, както и съответните системи за управление на информацията за движението и пътуванията.
- (18) Трансевропейската транспортна мрежа следва да се развива постепенно на три етапа с общата цел за реализиране на мултиmodalна и оперативно съвместима европейска мрежа по стандарти за високо качество, като същевременно се зачитат общите цели на Съюза за неутралност по отношение на климата и в областта на околната среда: завършване на основната мрежа до 2030 г., на разширената основна мрежа до 2040 г. и на широкообхватната мрежа до 2050 г., освен ако в настоящия регламент не е посочено друго.
- (19) Освен крайните срокове 2030 г. и 2050 г., които вече са въведени съгласно Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета⁸, за разширената основна мрежа, която е част от европейските транспортни коридори, следва да се добави междинен срок 2040 г. за постигане на съответствие на мрежата с настоящия регламент. Същият междинен срок следва да се прилага и за новите стандарти за основната мрежа, които са въведени в допълнение към изискванията на Регламент (ЕС) № 1315/2013, за да могат необходимите инвестиции да бъдат осъществени своевременно.

⁸ Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС (ОВ L 348, 20.12.2013 г., стр. 1).

- (20) Транспортната инфраструктура функционира като мрежа, поради което липсата на съответствие или липсата на оперативност на малък сегмент може да възпрепятства ефикасността и конкурентоспособността на системата като цяло и да попречи на извличането на всички ползи от мрежата.
- (21) Трансевропейската транспортна мрежа следва да бъде транспортна мрежа, която покрива цяла Европа и осигурява достъп и свързаност на всички региони в Съюза, включително най-отдалечените региони и други отдалечени, селски, островни, периферни и планински региони, както и слабо населените райони, и която засилва социалното, икономическото и териториалното сближаване между тях. Следва да бъдат определени изискванията към инфраструктурата на трансевропейската транспортна мрежа, за да се насърчи развитието на висококачествена мрежа в целия Съюз.
- (22) Трансевропейската транспортна мрежа следва да разполага с достатъчно инфраструктура за алтернативни горива в съответствие със сроковете, определени в Регламент (ЕС) 2023/1804 на Европейския парламент и на Съвета⁹, за да се гарантира ефективното поддържане на прехода към мобилност с нулеви и ниски емисии.
- (23) В допълнение към основната мрежа следва да се определи разширена основна мрежа на базата на приоритетни участъци от широкообхватната мрежа, които са част от европейските транспортни коридори.

⁹ Регламент (ЕС) 2023/1804 на Европейския парламент и на Съвета от 13 септември 2023 г. за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива и за отмяна на Директива 2014/94/ЕС (ОВ L 234, 22.9.2023 г., стр. 1).

- (24) Основната мрежа е определена въз основа на обективна методика на планиране. По тази методика са определени най-важните градски възли, пристанища и летища, както и гранични контролно-пропускателни пунктове. Когато е възможно, тези възли трябва да бъдат свързани чрез железопътен или автомобилен транспорт или и чрез двата вида транспорт с трансевропейската транспортна мрежа, при условие че са икономически жизнеспособни и осъществими. Посредством методиката бе осигурена взаимосвързаността на всички държави членки и интегрирането на главните острови в основната мрежа.
- (25) Основната мрежа със срок 2030 г. и разширената основна мрежа със срок 2040 г., освен ако в настоящия регламент не е посочено друго, следва да съставляват основата на устойчивата мултимодална транспортна мрежа, представляваща стратегически най-важните възли и връзки на трансевропейската транспортна мрежа, в зависимост от нуждите на движението. Те следва да бъдат стимул за развитието на цялата широкообхватна мрежа и да създадат условия действията на Съюза да се концентрират върху компонентите на трансевропейската транспортна мрежа с най-висока европейска добавена стойност, по-специално трансграничните участъци, липсващите връзки, мултимодалните свързващи звена и основните участъци с недостатъчен капацитет.
- (26) Някои съществуващи стандарти на основната мрежа следва да бъдат разширени, за да обхванат разширената основна мрежа и широкообхватната мрежа, с цел да се извлекат всички ползи от мрежата, да се повиши оперативната съвместимост между видовете мрежи и да се даде възможност за повече действия чрез по-устойчиви форми на транспорт, включително чрез по-висока степен на цифровизация и други технологични решения.

- (27) Освобождаването от спазване на изискванията за инфраструктурата, приложими за основната мрежа, разширената основна мрежа и широкообхватната мрежа, следва да е възможно само в надлежно обосновани случаи и при определени условия. Това следва да включва случаи, когато инвестициите не могат да бъдат оправдани или когато има специфични географски или значителни физически ограничения, например в най-отдалечените региони и други отдалечени, островни, периферни и планински региони или в слабо населени райони, или в гъсто населени райони, или когато има значително отрицателно въздействие върху околната среда или биологичното разнообразие. При оценката на исканията на държавите членки за освобождаване Комисията следва надлежно да взема предвид възможните въздействия върху оперативната съвместимост и непрекъснатостта на мрежата, както и неговото въздействие върху свързаните участъци в съседни държави членки.
- (28) Определени стандарти и изисквания на настоящия регламент не следва да се прилагат спрямо железопътна мрежа на държава членка или част от нея с междурелсие, различно от европейското стандартно номинално междурелсие от 1435 mm („изолирана мрежа“ за целите на настоящия регламент), тъй като това не би било обосновано от гледна точка на икономическите разходи и ползи поради специфичния характер на изолираните мрежи. Този специфичен характер произтича от отдалечеността на изолираните мрежи от други мрежи с европейско стандартно номинално междурелсие от 1435 mm. Освен това, макар че държавите членки следва да полагат всички възможни усилия, за да могат минимален брой влакови маршрути за товарни влакове с дължина най-малко 740 m да бъдат разпределени по цялата мрежа, при оценката на тези усилия те могат да вземат предвид специфичните характеристики и предизвикателства на изолираните мрежи и факта, че по тези мрежи такова разпределяне невинаги би било обосновано от гледна точка на икономическите разходи.

- (29) Сухопътната инфраструктурна мрежа, създадена чрез основната мрежа, разширената основна мрежа и широкообхватната мрежа, следва да се интегрира с морското измерение на трансевропейската транспортна мрежа. За тази цел следва да се създаде едно наистина устойчиво, интелигентно, безпроблемно и гъвкаво европейско морско пространство, което следва да се осъществява в тясно сътрудничество с европейските макрорегионални стратегии и стратегиите за морските басейни и да включва предходните „морски магистрали.“ То следва да обхваща всички компоненти на морската инфраструктура на трансевропейската транспортна мрежа. При насърчаването на проекти от общ интерес следва да се обърне особено внимание на насърчаването на по-добър достъп до най-отдалечените и други отдалечени, островни и периферни региони.
- (30) Коридорите за железопътен товарен превоз, създадени въз основа на Регламент (ЕС) № 913/2010 на Европейския парламент и на Съвета¹⁰, и коридорите на основната мрежа, определени в Регламент (ЕС) № 1315/2013, са допълващи инструменти на политиката, с които се преследват тясно свързани цели, по-специално за насърчаване на устойчиви, ефикасни и безопасни транспортни услуги. Въпреки че сътрудничеството е ползотворно по много аспекти, в някои случаи е установено припокриване на дейности и необходимост от по-добър обмен на информация. Освен това коридорите за железопътен товарен превоз и коридорите на основната мрежа не са напълно съгласувани от географска гледна точка, което ограничава възможността за координация, например по аспекти като разгръщане на инфраструктурните изисквания на трансевропейската транспортна мрежа или подобряване на качеството на железопътните транспортни услуги. Следователно съществува голям неизползван потенциал за рационализиране, повишаване на ефективността и полезни взаимодействия.

¹⁰ Регламент (ЕС) № 913/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 22 септември 2010 г. относно европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз (ОВ L 276, 20.10.2010 г., стр. 22).

- (31) Както е посочено в съобщението на Комисията относно стратегията за устойчива и интелигентна мобилност, необходимо е интегриране на коридорите на основната мрежа и на коридорите за железопътен товарен превоз в „европейски транспортни коридори“, за да се увеличат полезните взаимодействия между планирането на инфраструктурата и функционирането на транспорта. Европейските транспортни коридори следва да се превърнат в инструмент за развитието на устойчиви и мултимодални потоци за товарен и пътнически превоз в Европа и за развитието на оперативно съвместима висококачествена инфраструктура и оперативна ефективност. Като такъв инструмент те следва да представляват и средството за реализиране на идеята за създаване на силно конкурентна железопътна мрежа в целия Съюз.
- (32) За да се гарантира високо качество на услугите, по отношение на европейските транспортни коридори следва да се прилагат нови оперативни приоритети. По-специално управлението на железопътния товарен превоз следва да положи всички възможни усилия, за да гарантира, че времето за престой на товарните влакове, пресичащи граница между две държави членки, не надвишава средно 25 минути и че повечето влакове, пресичащи поне една граница на европейски транспортен коридор, пристигат на местоназначението си или на външната граница на Съюза по разписание или със закъснение от по-малко от 30 минути. Ограничението на времето за престой не следва да се прилага при промяна на междурелсието. То не следва да се прилага и на границите между две държави членки, в които контролът в изпълнение на Регламент (ЕС) 2016/399 на Европейския парламент и на Съвета¹¹, който налага по-специално извършването на проверки на пътниците във влаковете и на железопътния персонал на пътнически и товарни влакове, преминаващи външните граници, все още не е отменен, и когато проверките, извършвани във влаковете в изпълнение на посочения регламент, не позволяват спазването на това ограничение на времето за престой. Тези промени в междурелсието и проверки във влаковете могат да доведат до задръствания и по-дълго време за чакане на границата. Закъснения, възникнали във или дължащи се на трети държави, прекосявани от товарните влакове, също не следва да се вземат предвид.

¹¹ Регламент (ЕС) 2016/399 на Европейския парламент и на Съвета от 9 март 2016 г. относно Кодекс на Съюза за режима на движение на лица през границите (Кодекс на шенгенските граници) (ОВ L 77, 23.3.2016 г., стр. 1).

- (33) Първоначално, съгласно Регламент (ЕС) № 913/2010, държавите членки, които имат железопътна мрежа с междурелсие, различно от това на основната железопътна мрежа в рамките на Съюза, не бяха длъжни да участват в създаването на коридори за товарен превоз или в удължаването на съществуващи коридори съгласно посочения регламент. На такива държави членки следва да се разреши, за максимален временен период от 10 години, да решат, че управителят(ите) на инфраструктурата, отговарящ(и) за железопътната инфраструктура на тяхна територия, не участва(т) в управителния съвет на коридорите за товарен превоз на тяхна територия.
- (34) Регламент (ЕС) № 913/2010 е насочен главно към организацията и управлението на международни железопътни коридори за конкурентоспособен железопътен товарен превоз. Предвид островния си характер Ирландия не е свързана с други държави членки чрез железопътен транспорт. Освен това съгласно посочения регламент държавите членки, които имат железопътна мрежа с междурелсие, различно от това на основната железопътна мрежа в рамките на Съюза, не бяха длъжни да участват в създаването на коридори за товарен превоз, нито в удължаването на съществуващите коридори. Ирландия се възползва от тази възможност. Съответно на територията на Ирландия не беше създаден нито един коридор за железопътен товарен превоз. При тези обстоятелства, като се има предвид ограничената добавена стойност за ирландските органи и управителите на инфраструктурата в Ирландия на участието в управлението на коридорите за товарен превоз съгласно Регламент (ЕС) № 913/2010, Ирландия следва да може да реши, че представителите на нейните органи и управителите на инфраструктурата, отговарящи за железопътната инфраструктура на нейна територия, няма да участват в изпълнителния съвет или в управителния съвет, или в нито един от двата, на коридорите за товарен превоз на нейна територия.

- (35) Европейските транспортни коридори следва да обхващат най-важните транспортни потоци на дълги разстояния и да се състоят от ключова европейска транспортна мултимодална ос, базирана на части от трансевропейската транспортна мрежа, да пресичат граници, да бъдат мултимодални и отворени за включване на всички видове транспорт, обхванати в настоящия регламент, и може да включват и съседни държави.
- (36) За да бъде създадена трансевропейската транспортна мрежа по координиран и навременен начин, вследствие на което да се извлекат максималните ползи от мрежата, заинтересованите държави членки следва да гарантират, че са взети подходящи мерки за приключване на проектите от общ интерес за основната мрежа, разширената основна мрежа и широкообхватната мрежа към съответните крайни срокове 2030 г., 2040 г. и 2050 г., освен ако в настоящия регламент не е посочено друго. За тази цел държавите членки следва да гарантират, че националните транспортни и инвестиционни планове са съгласувани с приоритетите, определени в настоящия регламент. Държавите членки следва също така да вземат предвид, наред с другото, приоритетите, определени в работните планове на европейските координатори и в актовете за изпълнение, приети в съответствие с настоящия регламент. Обхватът, методиката или графикът на националните планове и програми обаче остават единствено от компетентността на държавите членки.
- (37) Необходимо е да се набележат проекти от общ интерес, които ще допринесат за реализирането на трансевропейската транспортна мрежа и които допринасят за постигане на целите и съответстват на приоритетите, заложиени в настоящия регламент. Тяхното изпълнение следва да зависи от степента им на развитие, от спазването на правните процедури на Съюза и на националните правни процедури и от наличието на финансови ресурси, без да се предопределя финансовият ангажимент на държава членка или на Съюза.

- (38) Проектите от общ интерес, насочени към развитие на трансевропейската транспортна мрежа в съответствие с изискванията, определени в настоящия регламент, имат европейска добавена стойност, тъй като допринасят за наличието на висококачествена, устойчива, оперативно съвместима и мултимодална европейска мрежа, която повишава устойчивостта, сближаването, ефикасността или ползите за ползвателите. Европейската добавена стойност е по-висока, ако в допълнение към потенциалната стойност само за съответната държава членка, води до значителни подобрения на транспортните връзки или транспортните потоци между държавите членки или между държава членка и трета държава. Такива трансгранични проекти следва да бъдат обект на приоритетна намеса от страна на Съюза, за да се обезпечи тяхното изпълнение.
- (39) С оглед на изпълнението на изискванията на настоящия регламент държавите членки и останалите изпълнители на проекти следва да осигурят ефикасното извършване на оценките на проектите от общ интерес, като се избягват ненужните забавяния, и когато е приложимо в съответствие с Директива (ЕС) 2021/1187 на Европейския парламент и на Съвета¹², да положат всички възможни усилия, за да гарантират, че тези проекти се изпълняват своевременно и ефикасно.

¹² Директива (ЕС) 2021/1187 на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2021 г. относно оптимизирането на мерките за постигане на напредък по осъществяването на трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) (ОВ L 258, 20.7.2021 г., стр. 1).

- (40) При извършването на социално-икономически анализ на разходите и ползите държавите членки следва да възприемат признат и хармонизиран подход, за да се даде възможност за прозрачно и сравнимо оценяване на проектите от общ интерес. Анализът на климатичните и екологичните разходи и ползи следва да се основава на оценката на въздействието върху околната среда, извършена съгласно Директива 2011/92/ЕС на Европейския парламент и на Съвета¹³.
- (41) Сътрудничеството с трети държави, включително съседни държави, е необходимо, за да се гарантира връзката и оперативната съвместимост между инфраструктурните мрежи на Съюза и на тези държави. Когато е целесъобразно, Съюзът следва да насърчава проекти от общ интерес с тези държави, като гарантира спазването на целите и на изискванията за оперативна съвместимост на трансевропейската транспортна мрежа. Тези проекти следва също така да бъдат приведени в съответствие с целта за постигане на неутралност по отношение на климата в Съюза до 2050 г. и да гарантират еднакви условия на конкуренция в транспорта, по-специално чрез предотвратяване на изместването на въглеродни емисии.
- (42) Пагубните последици от агресивната война на Русия срещу Украйна поставиха под въпрос и подложиха на изпитание устойчивостта на европейската транспортна мрежа. Тази агресия предефинира геополитическия пейзаж, като разкри уязвимостта на Съюза при непредвидени сътресения отвъд неговите граници. Масштабните последици за световните пазари, като например за световната продоволствена сигурност, подчертаха факта, че вътрешният пазар на Съюза и неговата транспортна мрежа не могат да се разглеждат отделно от формирането на политиката на Съюза. Повече от всякога е необходима по-добра свързаност със съседните на Съюза държави партньори.

¹³ 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).

- (43) Предвид този нов геополитически контекст, в съобщението на Комисията от 12 май 2022 г., озаглавено „План за действие за коридорите на солидарността между ЕС и Украйна с цел улесняване на износа на селскостопански продукти от Украйна и на двустранната търговия с ЕС“, се посочват няколко основни предизвикателства пред транспортната инфраструктура, които Съюзът и съседните му държави трябва да преодолеят, за да подкрепят икономиката и възстановяването на Украйна, да направят възможно селскостопанските и други стоки да достигат до Съюза и световните пазари и да гарантират значително по-добра свързаност със Съюза както за износа, така и за вноса. За да се подsigури тази по-голяма свързаност със Съюза, в съобщението се съдържа предложение да се направи оценка на разширяването на европейските транспортни коридори към Украйна и Република Молдова.
- (44) Поради агресивната война на Русия срещу Украйна и позицията на Беларус в този конфликт сътрудничеството между Съюза и Русия и Беларус в областта на политиката за трансевропейската транспортна мрежа вече не се смята за уместно, нито в интерес на Съюза. Следователно трансевропейската транспортна мрежа в тези две трети държави следва да бъде преустановена. В съответствие с гореизложеното подобряването на трансграничните връзки с Русия и Беларус вече не е първостепенен приоритет на територията на държавите членки. Понастоящем съществуват връзки между Финландия, Естония, Латвия, Литва и Полша с тези две трети държави. За да бъде отразен намаленият приоритет при изграждането и модернизирването на тези връзки, приоритетът на крайното местоназначение („последната миля“) на всички трансгранични връзки с Русия и Беларус, които понастоящем са включени в основната мрежа, следва да бъде понижен в картите, включени в настоящия регламент, и те да преминат от основната към широкообхватната мрежа, за която е предвиден по-късен краен срок за изпълнение — до 2050 г. В случай на демократичен преход в Беларус обаче изграждането и модернизирването на трансграничните връзки на страната със Съюза в съответствие с всеобхватния икономически план за демократична Беларус би било основен приоритет, включително чрез повторното включване на страната в регламента.

- (45) Новият геополитически контекст, произтичащ от агресивната война на Русия срещу Украйна, показва колко са важни безпроблемните транспортни връзки на територията на Съюза и със съседни държави. Всяко междурелсие, различно от европейското стандартно номинално междурелсие от 1435 mm, пречи сериозно на оперативната съвместимост на железопътните мрежи в целия Съюз и се отразява дори върху конкурентоспособността на тези изолирани железопътни мрежи. Поради това новите железопътни линии на основната мрежа или разширената основна мрежа следва да се изграждат с европейско стандартно номинално междурелсие от 1435 mm. Освен това държавите членки с мрежа с междурелсие, различно от европейското стандартно номинално междурелсие от 1435 mm, следва да направят оценка на преминаването на съществуващите линии от европейските транспортни коридори към европейското стандартно номинално междурелсие от 1435 mm. Това задължение следва да не се прилага за островите и най-отдалечените региони, тъй като поради географското си положение тяхната мрежа е напълно отделена от сухоземните връзки на територията на Съюза.

- (46) За да бъде трансформиран транспортният сектор в действително мултимодална система от устойчиви и интелигентни услуги за мобилност, Съюзът следва да изгради висококачествена транспортна мрежа, осигуряваща за пътници и товари железопътни услуги с минимални скорости. При насърчаването на проекти от общ интерес Съюзът следва също така да обърне необходимото внимание на изграждането за железопътната инфраструктура с недостатъчен капацитет на двуколовзна инфраструктура. Конкурентоспособният високоскоростен железопътен превоз на пътници има висок потенциал за декарбонизация на транспорта. Има необходимост от разработване на съгласувана и оперативно съвместима високоскоростна европейска железопътна мрежа, свързваща столиците и големите градове. Допълването на съществуващите високоскоростни линии с линии, проектирани за скорост от най-малко 160 km/h, следва да доведе от своя страна до мрежов ефект, по-съгласувана мрежа и увеличение на пътниците, използващи железопътен транспорт. Изискванията за проектираната скорост за превоз на пътници и товари следва да бъдат ограничени до определен процент от съответните железопътни участъци, за да се вземе предвид необходимостта от гъвкавост по отношение на железопътните участъци със специални характеристики в резултат на топографски, релефни или градоустройствени ограничения, към които скоростта трябва да бъде адаптирана във всеки отделен случай, включително, наред с другото, свързващи линии, линии, минаващи през гари, достъп до терминали и обслужващи съоръжения или депа. По искане на държава членка Комисията следва да предоставя освобождавания, за да се позволи допълнителна гъвкавост извън специфичните процентни стойности, предвидени в настоящия регламент, ако това е необходимо и обосновано. При модернизирането на инфраструктурата държавите членки се насърчават да проучат възможностите за проектиране на по-голяма скорост, както е предвидено в приложение I на Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвет¹⁴. В допълнение към високоскоростните влакове нощните влакове представляват устойчив начин за пътуване на дълги разстояния в целия Съюз.

¹⁴ Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз (ОВ L 138, 26.5.2016 г., стр. 44).

- (47) Следва да се създаде по-устойчива, гъвкава и надеждна железопътна мрежа за товарен превоз в цяла Европа, която да допринесе за конкурентоспособността на мултимодалния и комбинирания транспорт. Инфраструктурата за комбиниран железопътен транспорт и терминалите следва да се модернизират, за да се гарантира, че интермодалният транспорт се осъществява предимно с железопътен транспорт, по вътрешни водни пътища или чрез корабоплаване на къси разстояния и че всички начални или крайни етапи, или и двата вида, извършени чрез автомобилен транспорт, са възможно най-кратки.
- (48) Интермодалният транспорт представлява около половината от тонкилометрите за железопътни товарни превози в Европа, като делът му нараства. За да се постигнат определените в съобщението на Комисията относно стратегията за устойчива и интелигентна мобилност цели за удвояване на частта от товарния железопътен превоз, следва да се обърне специално внимание на транспорта, който съчетава железопътния превоз за основната част от пътуването и превоз с камион за първата и последната миля. С цел да се допринесе за увеличаване на интермодалния трафик, инфраструктурата следва да позволява движението на товарни влакове, превозващи стандартни полуремаркета с височина до 4 m, натоварени на височина най-малко 27 cm над нивото на релсите, като същевременно следва да се насърчава минимална височина от 33 cm. Спазването на това изискване обаче води до многобройни, понякога скъпи, адаптации. Поради това е важно да се намери балансиран подход към изпълнението на това изискване и да се гарантира, че неговото изпълнение се извършва по икономически ефективен начин. Във връзка с това държавите членки следва да гарантират, че изискването се изпълнява по такъв начин, че да се осигури поне една вътрешна пряка линия, една пряка железопътна линия за товарен превоз, свързваща със съседна държава членка или държави членки, и една връзка с поне един железопътнo-автомобилен терминал или мултимодален товарен терминал, разположен във или в близост до морско пристанище, което е част от европейския транспортен коридор на територията на държава членка.

Освен това, ако една или повече крайни точки на даден коридор са разположени на територията на държава членка, следва да има поне една пряка линия, отговаряща на това изискване, до поне една от тези крайни точки. При избора на съответните линии държавите членки следва да вземат предвид настоящите и бъдещите железопътни товарни транспортни потоци. При оценяването на исканията за освобождаване от изискването, свързано с превоза на полуремаркета съгласно настоящия регламент, Комисията следва по-специално да взема предвид резултатите от социално-икономическия анализ на разходите и ползите, както и потенциалното прекъсване на услугите, причинено от необходимите работни дейности за изпълнението на този стандарт. Освен това, когато оценява исканията за освобождаване от изискванията, приложими за железопътната инфраструктура на разширената основна мрежа, Комисията следва по-специално да вземе предвид всяка голяма инвестиция, предприета от съответната държава членка по паралелна линия в непосредствена близост до тези, които ще бъдат новопостроени.

- (49) Предвид факта, че внедряването на Европейската система за управление на железопътния превоз (ERTMS) в Европа се ускорява и няколко държави членки вече са приели планове за внедряване на ERTMS в своите национални железопътни мрежи преди предвидения срок, има необходимост да се вземе предвид тази промяна на парадигмата и да се възприеме по-амбициозен подход за внедряването на ERTMS в широкообхватната мрежа.

- (50) Държавите членки следва да гарантират, че ERTMS се бъде внедрена в широкообхватната мрежа до 2050 г., в разширената основна мрежа — до 2040 г., и в основната мрежа — до 2030 г. При внедряването на ERTMS в широкообхватната мрежа, по отношение на графика следва да се даде приоритет на линиите, които могат да допринесат за безопасния и ефикасен трансграничен международен железопътен транспорт. Тъй като внедряването на основана на радиосистема ERTMS допълнително допринася за премахването на националните правила, засягащи експлоатацията, държавите членки следва да гарантират, че по новите линии се внедрява основана на радиосистема ERTMS от 2030 г., или в случай на модернизиране на системата за сигнализация по съществуващи линии — от 2040 г., и че цялата трансевропейска транспортна мрежа е оборудвана с основана на радиосистема ERTMS до 2050 г.
- (51) Като се имат предвид разходите и сложността на внедряването на ERTMS и поддържането на допълнителни системи по железопътната линия за продължителен период, извеждането от експлоатация на системи от клас В води до значителни икономии от поддръжката за управителите на инфраструктурата. Освен в някои случаи, държавите членки следва да осигурят извеждането от експлоатация на системите от клас В до 2040 г. по основната мрежа, до 2045 г. по разширената основна мрежа и до 2050 г. по широкообхватната мрежа, при условие че се гарантира подходящо ниво на безопасност, като същевременно се осигури навременна информация на всички заинтересовани страни относно това извеждане от експлоатация и внедряването на ERTMS.

- (52) Вътрешните водни пътища в Европа се характеризират с хетерогенна хидроморфология, което пречи на съгласуваната експлоатация на всички участъци на водния път. Вътрешните водни пътища, по-конкретно участъците на свободно течащите реки, могат да бъдат силно повлияни от климата и метеорологичните условия. За да се гарантира надежден международен трафик, като се спазва хидроморфологията и приложимото законодателство в областта на околната среда, в изискванията за европейската транспортна мрежа следва да се вземат предвид специфичната хидроморфология на всеки воден път (например свободно течащи или регулирани реки), както и целите на политиките за околната среда и биологичното разнообразие. За тази цел следва да се определят референтни водни нива за всеки европейски транспортен коридор, воден път или участък от воден път, като същевременно се отчита въздействието на изменението на климата. В процеса на определяне на референтните водни нива Комисията следва да си сътрудничи тясно със заинтересованите държави членки и европейски координатори и със съответните комисии за речно корабоплаване, създадени с международни споразумения, за да се гарантира съгласуван подход по отношение на изискванията за инфраструктурата на вътрешните водни пътища с оглед насърчаване на този вид транспорт.
- (53) При изграждането или модернизирането на инфраструктурата на вътрешните водни пътища следва да се обърне специално внимание на избягването на потенциални пречки пред свързаността на свободно течащите реки.

- (54) Като входни и изходни точки за сухопътната инфраструктура на трансевропейската транспортна мрежа, морските пристанища играят важна геостратегическа роля като трансгранични мултимодални възли, които служат не само като транспортни центрове, но могат да бъдат и портали за търговия, промишлени клъстери, военна мобилност и енергийни центрове. Както се подчертава в съобщението на Комисията от 18 май 2022 г., озаглавено „План RePowerEU“, има необходимост от диверсификация на енергийните доставки и ускорено разгръщане на енергията от възобновяеми източници. Морските пристанища могат да допринесат за постигането на тази цел чрез внедряването на разположени в морето вятърни инсталации, производството на зелен водород и транспортирането и съхранението на втечнен природен газ. За да се засилят полезните взаимодействия между транспортния и енергийния сектор в усилията за декарбонизация на икономиката на Съюза, морските пристанища биха могли също така да играят роля в транспортирането на въглероден диоксид по тръбопроводи или други видове транспорт.
- (55) Морският транспорт на къси разстояния може да допринесе значително за декарбонизацията на транспорта, като превозва повече товари и пътници по море, наред с другото, за да се намалят задръстванията по пътищата на територията на Съюза и да се подобри достъпът до периферните и островните региони и държави. Необходимо е обаче морските връзки на къси разстояния, които представляват морското измерение на трансевропейската транспортна мрежа, да се интегрират по-добре със сухопътната мрежа и да се постави по-силен акцент върху цялата транспортна и логистична верига, както към морето, така и към хинтерланда. Новата всеобхватна концепция за европейско морско пространство следва да се насърчава чрез създаване или модернизиране на маршрути за морски транспорт на къси разстояния и чрез развитие на морските пристанища и връзките им с хинтерланда, за да се осигури ефикасна и устойчива интеграция с други видове транспорт. Освен това, тази нова концепция следва да насърчава устойчиви морски връзки на къси разстояния с цел концентриране на товарните потоци по морските логистични маршрути по такъв начин, че да се подобрят съществуващите морски връзки или да се създадат нови жизнеспособни, редовни и чести морски връзки.

- (56) Автомобилният транспорт в Съюза представлява три четвърти от общия вътрешен товарен превоз (въз основа на реализирани тон-километри) и около 90% от общия вътрешен пътнически превоз (въз основа на общия брой пътник-километри). Предвид значението на автомобилния транспорт и ангажмента за подобряване на пътната безопасност в съответствие с основния етап от съобщението на Комисията относно стратегията за устойчива и интелигентна мобилност, има необходимост от подобряване на пътната инфраструктура от гледна точка на безопасността. По-специално държавите членки следва да осигурят безопасността на пътната транспортна инфраструктура и това, че тя се следи и, при необходимост, се подобрява в съответствие с Директива 2008/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета¹⁵. Във връзка с това с посочената директива на Комисията се предоставя правомощието да приема актове за изпълнение за установяване на общи спецификации, насочени към гарантиране на оперативното използване на пътната маркировка и пътните знаци, след като група експерти са оценили възможността за установяване на такива спецификации.
- (57) За да се гарантира достъп до подходящи съоръжения за почивка, по-специално за професионалните водачи, по цялата трансевропейска транспортна мрежа следва да бъдат разработени зони за почивка, а по основната мрежа и разширената основна мрежа — безопасни и сигурни зони за паркиране.

¹⁵ 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).

- (58) С цел да се осигурят алтернативи на полетите на къси разстояния, държавите членки, освен в случаите, когато такова свързване е възпрепятствано от специфични географски или значителни физически ограничения, следва да гарантират свързването на летищата от трансевропейската транспортна мрежа с обем на пътничкопотока над 12 милиона пътници с трансевропейската железопътна мрежа, включително с високоскоростната железопътна мрежа, където е възможно, като се създава възможност за услуги на дълги разстояния, или, за летищата с общ годишен обем на пътничкопотока над 4 милиона и по-малко от 12 милиона пътници, които се намират в градски възел на трансевропейската железопътна мрежа или в близост до него — свързването на такива летища с този възел чрез железопътна линия, метро, полуметро, трамвай, кабинна въжена линия или, по изключение, други решения за обществен транспорт с нулеви емисии. За летища с общ годишен обем на пътничкопотока под 4 милиона пътници такова свързване следва да се насърчава.
- (59) За да се насърчат иновациите в областта на въздушния транспорт, космодрумите следва да бъдат включени в списъка на компонентите на инфраструктурата за въздушен транспорт. Това включване обаче не следва да засяга компетентността на Съюза в областта на космическото пространство съгласно член 4, параграф 3 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС) и член 189 от ДФЕС, който изключва всякакво хармонизиране на законовите и подзаконовите разпоредби на държавите членки. Освен това включването на космодрумите в списъка на компонентите на инфраструктурата за въздушен транспорт съгласно настоящия регламент не следва да води до прилагането на съществуващото или бъдещото законодателство на Съюза, свързано с инфраструктурата за въздушен транспорт, към космодрумите, освен ако това не е изрично предвидено в това законодателство.

- (60) При разработването на трансевропейската транспортна мрежа Комисията и държавите членки следва да обърнат специално внимание на мерките за осигуряване на ефикасно преминаване на границите при товарния превоз, като се вземат предвид времето за чакане и прекъсванията на границата, причинени например от обработването и контрола на превозните средства и във влаковете по границите на Съюза или поради административни, оперативни, свързани с безопасността, технически или свързани с оперативната съвместимост причини.
- (61) Трансевропейската транспортна мрежа следва да осигури ефикасна мултимодалност, за да се създадат условия за по-добър и по-устойчив модален избор за пътниците и товарите, а големите обеми товари да бъдат консолидирани за превоз на далечни разстояния. Мултимодалните терминали следва да играят ключова роля за постигането на тази цел.
- (62) Държавите членки следва да извършват пазарен анализ и анализ на перспективите по отношение на мултимодалните товарни терминали на своята територия и да разработят план за действие за развитието на мрежа от мултимодални товарни терминали. За тази цел те могат да се позовават на съществуващи проучвания и планове. Планът за действие, изготвен от държавите членки, следва да насърчава развитието на мултимодални товарни терминали. Планът за действие не следва обаче да води до задължение за частния сектор да инвестира в терминали и не следва да подлежи на стратегическа екологична оценка.

- (63) Градските възли играят важна роля в трансевропейската транспортна мрежа като начална точка или крайно местоназначение („последна миля“) за пътници и товари, движещи се по трансевропейската транспортна мрежа, и представляват точки на прехвърляне в рамките на различни видове транспорт или между тях. Следва да се гарантира, че участъците с недостатъчен капацитет и недостатъчната мрежова свързаност в рамките на градските възли повече не пречат на мултимодалността по трансевропейската транспортна мрежа. Политиката за трансевропейската транспортна мрежа следва да се съсредоточи върху насърчаването на безпрепятствени потоци на движение от, до и през градските възли в мрежата. Местната свързаност в рамките на градските възли следва да бъде разгледана от компетентните местни, регионални или национални органи, по-специално чрез съответните мерки на техните планове за устойчива градска мобилност (ПУГМ).
- (64) Като ефективна единна рамка за справяне с предизвикателствата пред градската мобилност, за всеки градски възел следва да бъде приет ПУГМ — дългосрочен, всеобхватен интегриран план за мобилност на товари и пътници за цялата функционална градска зона. Той би могъл да включва общи цели, специфични цели и показатели, които са в основата на настоящата и бъдещата ефективност на системата на градския транспорт. Държавите членки следва да осигурят събирането на данни за градската мобилност за всеки градски възел в областта на устойчивостта, безопасността и достъпността с цел да се подкрепи настоящата и бъдещата ефективност на трансевропейската транспортна мрежа. За да се следи достъпността за всички ползватели, следва да се насърчава разбивката на данните по възраст, пол и увреждане, когато това е възможно и в съответствие с националното право.

- (65) Държавите членки следва да насърчават въвеждането на ПУГМ с цел подобряване на координацията между регионите, градовете и малките населени места. За тази цел държавите членки следва да създадат национална програма за ПУГМ с цел подпомагане на разработването от страна на местните органи на висококачествени ПУГМ и засилване на наблюдението и оценката на изпълнението на ПУГМ чрез подходящи мерки, насоки, изграждане на капацитет, помощ и евентуално финансова подкрепа. Държавите членки следва също така да определят национално звено за контакт за ПУГМ, което да предоставя помощ за изготвянето и изпълнението на ПУГМ в съответствие с насоките, определени в настоящия регламент.
- (66) Насърчаването на активни видове транспорт, особено в градските възли, допринася за постигането на целите на Съюза в областта на климата, подобрява общественото здраве, намалява задръстванията, предлага решение за последната миля за пътниците и осигурява икономически ползи. При планирането или модернизирането на транспортната инфраструктура следва надлежно да се вземат предвид инфраструктурите за активните видове транспорт, включително инфраструктурата за ходене и колоездене.
- (67) Мисията за неутрални по отношение на климата и интелигентни градове, установена в рамките на програма „Хоризонт Европа“, създадена с Регламент (ЕС) 2021/695 на Европейския парламент и на Съвета¹⁶ („Хоризонт Европа“), има за цел до 2030 г. в Съюза да съществуват 100 неутрални по отношение на климата града. Градовете, участващи в мисията, ще действат до 2050 г. като центрове за експерименти и иновации, чийто пример ще бъде следван от останалите.

¹⁶ Регламент (ЕС) 2021/695 на Европейския парламент и на Съвета от 28 април 2021 г. за създаване на Рамковата програма за научни изследвания и иновации „Хоризонт Европа“, за определяне на нейните правила за участие и разпространение на резултатите и за отмяна на регламенти (ЕС) № 1290/2013 и (ЕС) № 1291/2013 (ОВ L 170, 12.5.2021 г., стр. 1).

- (68) Услугите за мултимодална цифрова мобилност помагат за подобряване на интеграцията на различните видове транспорт чрез комбиниране на няколко предложения за транспорт в едно. По-нататъшното им развитие следва да допринесе за насочване на поведението към най-устойчивите видове транспорт, общественя транспорт и активните видове придвижване като ходене и колоездене и за извличане на всички ползи от решенията за „мобилността като услуга“.
- (69) Системите за информационни и комуникационни технологии (ИКТ) за транспорта са необходими, за да осигурят основата за оптимизация на движението и транспортните операции, както и на безопасността на движението, и за подобряване на свързаните с тях услуги. Информационните потоци в мрежата за транспорт и мобилност следва да бъдат улеснени, включително чрез внедряването на съюзното пространство на данни за мобилността. С оглед на разработването на европейски цифрови и оперативно съвместими информационни системи, е необходимо наличието и подобряването на информация за пътниците и операторите на товарни превози, включително информация за мултимодалните системи за продажба на билети и резервации.
- (70) Следва да се насърчава използването на ИКТ системи, позволяващи интелигентно правоприлагане въз основа на обмена на данни в реално време между икономическите оператори и правоприлагащите органи, необходими за проверка на съответствието с приложимите регулаторни изисквания, включително докато превозните средства са в движение.
- (71) Интелигентните транспортни системи и услуги, както и нововъзникващите технологии следва да служат като катализатор за внедряването на интелигентни транспортни системи и услуги по всички пътища на трансевропейската транспортна мрежа.

- (72) Необходимо е целесъобразно планиране на трансевропейската транспортна мрежа. Това включва също така прилагането на специфични изисквания в цялата мрежа по отношение на инфраструктура, ИКТ системи, оборудване и услуги, включително изискванията за внедряване на инфраструктурата за алтернативни горива, както е определено в Регламент (ЕС) 2023/1804. Ето защо е необходимо да се осигури подходящо и съгласувано въвеждане на такива изисквания в рамките на Европа за всеки вид транспорт и за взаимосвързаността на различните видове транспорт в трансевропейската транспортна мрежа и извън нея с цел да се извлекат ползите от мрежовия ефект и да се създадат условия за ефикасни трансевропейски превози на дълги разстояния. За да се гарантира внедряването на алтернативни горива в цялата пътна мрежа на трансевропейската транспортна мрежа в съответствие с целите, определени в Регламент (ЕС) 2023/1804, препратките към „основна мрежа“ в същия регламент следва да се тълкуват като препратки към „основна мрежа“, както е определена в настоящия регламент. Препратките към „широкообхватната мрежа“ в Регламент (ЕС) 2023/1804 следва да се тълкуват като препратки към „разширената основна мрежа“ и „широкообхватната мрежа“, както са определени в настоящия регламент.
- (73) Трансевропейската транспортна мрежа следва да осигури основата за широкомащабно внедряване на нови технологии и иновации, което може да осигури обмен на данни и информация в реално време и може да помогне за повишаване на цялостната ефикасност на европейския транспортен сектор и на капацитета за обезпечаване на сигурни пътнически потоци с помощта на ефикасни средства, за привличане на пътниците към обществения или по-екологичния транспорт и за намаляване на въглеродния отпечатък. Това ще допринесе за постигане на целите на Европейския зелен пакт, а същевременно и на целта за повишаване на енергийната сигурност на Съюза. За да бъдат постигнати тези цели следва да се подобри наличността на алтернативни горива и свързаната с тях инфраструктура по цялата трансевропейска транспортна мрежа.

- (74) За да може трансевропейската транспортна мрежа да не изостава от най-новото в областта на новаторските технологии и внедрявания, държавите членки и Комисията следва да насърчават проекти от общ интерес, които имат за цел насърчаване и внедряване на устойчиви нововъзникващи технологии за подобряване и улесняване на транспорта и мобилността на пътниците и товарите. Те биха могли да обхващат, но не следва да се ограничават до автоматичната експлоатация на влаковете, автономните превозни средства, решенията за усъвършенствана въздушна мобилност, включително пътнически и товарни безпилотни летателни апарати, които се експлоатират и до последната миля в градовете, и новите железопътни технологии като например хиперпръстен.
- (75) В трансевропейската транспортна мрежа следва да бъдат разположени достатъчен брой и достъпни за обществеността точки за бързо за зареждане с електроенергия и презареждане за лекотоварни и тежкотоварни превозни средства. Тази цел следва да обезпечи пълна трансгранична свързаност. Основаните на разстояние цели за трансевропейската транспортна мрежа, както са определени в Регламент (ЕС) 2023/1804, се състоят в осигуряването на минимално достатъчно покритие на точките за зареждане с електроенергия и за презареждане с водород по основните пътни мрежи на Съюза.

- (76) Обществено достъпната инфраструктура за зареждане с електроенергия и презареждане по трансевропейската транспортна мрежа, както е определена в Регламент (ЕС) 2023/1804, следва да бъде допълнена с изисквания за разгръщането на съответната инфраструктура за зареждане с електроенергия и, когато е целесъобразно, инфраструктура за презареждане с водород в мултимодални товарни терминали или в близост до тях, за осигуряване на възможности за зареждане с електроенергия и презареждане с водород на товарните автомобили, извършващи превози на дълги разстояния, когато те се товарят или разтоварват. Държавите членки следва също така да осигурят разгръщането на инфраструктура за зареждане с електроенергия и да проучат разработването на станции за презареждане с водород в мултимодални пътнически центрове, за да се даде възможност за зареждане с електроенергия и презареждане с водород, когато водачът почива, или на автобуси. За да се гарантира свободното движение, когато терминалите или пътническите центрове получават подкрепа от Съюза или публична подкрепа, достъпът за целите на зареждането с електроенергия и презареждането с водород следва да се основава на справедлив, финансово достъпен, прозрачен и недискриминационен принцип, така че да се избегне блокиране на пазара за конкретни предприятия или евентуално нарушаване на конкуренцията.

- (77) Основен проблем за ефикасността и функционирането на трансевропейската транспортна мрежа е недостатъчната безопасност, сигурност и надеждност на инфраструктурата, причинени от природни опасности, включително свързани с климата и други извънредни събития като пандемии, причинени от човека бедствия, като аварии, или смущенията, причинени от умишлени действия като тероризъм и кибератаки. Например аварията, причинени от няколко природни бедствия поради екстремни метеорологични явления, причиниха значително прекъсване на транспортните потоци през последните години. Ето защо устойчивостта на транспортната мрежа спрямо изменението на климата, природните опасности, причинените от човека бедствия и други смущения следва да се подобри, като се използва оценката на риска и мерките за повишаване на устойчивостта, предприети от критични за транспортния сектор субекти в съответствие с Директива (ЕС) 2022/2557 на Европейския парламент и на Съвета¹⁷.
- (78) Комисията, в тясно сътрудничество със съответните държави членки, следва да извърши оценка на устойчивостта и уязвимостта на основната мрежа спрямо последиците от изменението на климата.

¹⁷ Директива (ЕС) 2022/2557 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2022 г. за устойчивостта на критичните субекти и за отмяна на Директива 2008/114/ЕО на Съвета (ОВ L 333, 27.12.2022 г., стр. 164).

- (79) Като правят равностетка на опита от управлението на кризи по време на пандемията от COVID-19 и за да се избегнат прекъсвания на движението и непредвидени ситуации в бъдеще, при планирането на инфраструктурата държавите членки следва да вземат предвид сигурността и устойчивостта на транспортната инфраструктура спрямо изменението на климата, природните опасности, причинените от човека бедствия и други смущения, засягащи функционирането на транспортната система на Съюза. За постигането на тази цел следва да се премахнат съществуващите участъци с недостатъчен капацитет, а европейските транспортни коридори следва да включват също важни заобиколни трасета, които могат да се използват в случай на задръствания или други проблеми по основните маршрути. Освен това, поради мултимодалния им характер, един вид транспорт може да замести друг в спешни случаи.

- (80) Транспортната инфраструктура е гръбнакът на икономиката и на обществото като цяло. Някои транспортни инфраструктури са от критично значение за гарантиране на доброто функциониране на жизненоважни обществени функции и поради това са опора на стратегическата автономност на Съюза. Инвестициите, интересите и присъствието на предприятия от трети държави в европейската стратегическа — а понякога дори и военна — инфраструктура, като пристанища, летища и контейнерни терминали, нарастват. В този контекст участието на предприятия от трети държави може да ускори реализацията на трансевропейската транспортна мрежа. Същевременно при определени обстоятелства участието или приносът на такива предприятия в проекти от общ интерес може да застраши сигурността или обществения ред в Съюза. Подобно нарастващо чуждестранно присъствие в европейската стратегическа инфраструктура може да подкопае устойчивостта на нашия Съюз. Поради това е от решаващо значение да се предотврати присъствието на трети държави, което има вероятност да засегне сигурността или обществения ред в Съюза. Без да се засяга механизмът за сътрудничество съгласно Регламент (ЕС) 2019/452 на Европейския парламент и на Съвета¹⁸ и в допълнение към него е необходима по-голяма осведоменост за такова участие или принос, за да могат публичните органи да се намесят, ако изглежда вероятно участието или приносът на дадено предприятие от трета държава в проект от общ интерес да засегне сигурността или обществения ред в Съюза и участието или приносът не попада в приложното поле на Регламент (ЕС) 2019/452.

¹⁸ Регламент (ЕС) 2019/452 на Европейския парламент и на Съвета от 19 март 2019 г. за създаване на рамка за скрининг на преки чуждестранни инвестиции в Съюза (ОВ L 79 I, 21.3.2019 г., стр. 1).

- (81) Въпреки че поддръжката е и ще остане основна отговорност на държавите членки и без да се засяга отговорността на държавите членки по отношение по-специално на планирането, финансирането и управлението на поддръжката, важно е трансевропейската транспортна мрежа — след като бъде изградена — да се поддържа правилно, за да се гарантира високо качество на услугите, като при планирането и възлагането на инфраструктурни проекти се следва подход, основан на жизнения цикъл. По-специално държавите членки следва да положат всички възможни усилия, за да гарантират въвеждането на дългосрочно планиране на поддръжката на пътната инфраструктура и, когато е уместно, на инфраструктурата на вътрешните водни пътища.
- (82) За изграждането на части от трансевропейската транспортна мрежа, които са с най-голяма стратегическа важност, в определения срок следва да се използва коридорен подход като инструмент за координиране на различни проекти на транснационално равнище и за синхронизиране на развитието на коридора, което носи максимални ползи за мрежата.

- (83) Европейските транспортни коридори следва да спомагат за развитието на инфраструктурата на трансевропейската транспортна мрежа така, че да са насочени към участъците с недостатъчен капацитет, да се укрепват трансграничните връзки и да се подобряват ефикасността и устойчивостта. Те следва да допринасят за сближаването чрез по-добро териториално сътрудничество, включително със съседните държави. Те следва също да са ориентирани към по-общите цели на транспортната политика и да улесняват оперативната съвместимост, интегрирането на различните видове транспорт и мултимодалните операции. Коридорният подход следва да бъде прозрачен и ясен и управлението на тези коридори не следва да води до прекомерно увеличаване на административните тежести или разходи. Комисията следва да може да препоръча създаването на единни субекти за координиране, изграждане или управление на трансгранични инфраструктурни проекти от общ интерес с цел да се улесни изпълнението на широкомащабни и сложни трансгранични инфраструктурни проекти, и да препоръча, когато е уместно, сътрудничество между трансграничните региони за справяне с предизвикателствата в областта на мобилността.
- (84) За да се улесни координираното изграждане на европейските транспортни коридори и на двата хоризонтални приоритета, а именно ERTMS и европейското морско пространство, Комисията следва да определи европейски координатори със съгласието на засегнатите държави членки и след консултация с Европейския парламент и Съвета и, когато е целесъобразно, със засегнатите съседни държави. Те следва да улеснят мерките за проектиране на правилната структура за управление и да гарантират съгласувано определяне на приоритетите при планирането на инфраструктурата и инвестициите по европейските транспортни коридори и по двата хоризонтални приоритета.

- (85) Европейските и националните рамки за планиране и изпълнение на транспортната инфраструктура, както и работните планове, създадени от европейските координатори, следва да допринесат за навременния график и своевременното планиране на инвестициите, необходими за постигане на целите на настоящия регламент.
- (86) Работните планове на европейските координатори следва да се използват за насърчаване на сътрудничеството между всички съответни заинтересовани страни, включително, когато е целесъобразно, съответните заинтересовани страни от съседни държави. Те следва да засилят взаимното допълване с действията на държавите членки и управителите на инфраструктурата, и по-специално да определят индикативни основни етапи.
- (87) Европейският координатор на европейски транспортен коридор или на хоризонтален приоритет, който обхваща конкретни съседни държави, следва да има право да си сътрудничи с тези държави и да ги включва в съответните дейности във връзка с коридора.
- (88) Техническата основа на картите, в които се уточнява трансевропейската транспортна мрежа, се осигурява от интерактивната система за географска и техническа информация за трансевропейската транспортна мрежа (TENtec).

- (89) Като взе предвид съобщението на Комисията относно плана за действие относно военната мобилност от март 2018 г., Комисията оцени необходимостта от адаптиране на трансевропейската транспортна мрежа, за да бъде възможно използването на инфраструктурата за военни цели. Въз основа на документа, озаглавен „Военни изисквания за военна мобилност в рамките на ЕС и извън него“, одобрен от Съвета на 26 юни 2023 г. и 23 октомври 2023 г.¹⁹, в трансевропейската транспортна мрежа бяха включени допълнителни пътища и железопътни линии, за да се засилят полезните взаимодействия между гражданските и военните транспортни мрежи.
- (90) Предвид агресивната война на Русия срещу Украйна и създаденият от нея нов геополитически контекст, и както се подчертава в Стратегическия компас на ЕС за сигурността и отбраната, приет от Съвета на 21 март 2022 г. — За Европейски съюз, който защитава своите граждани, ценности и интереси и допринася за международния мир и сигурност, Съюзът трябва да укрепи транспортната инфраструктура с двойно предназначение в рамките на трансевропейската транспортна мрежа, за да насърчи бързото и безпроблемно придвижване на военен персонал, материали и оборудване за оперативно разполагане и учения.

¹⁹ Документ ST 10440/23.

- (91) С цел постигане на максимална съгласуваност между насоките и програмирането на съответните финансови инструменти, налични на равнището на Съюза, финансирането на трансевропейската транспортна мрежа следва да бъде в съответствие с настоящия регламент и да се основава по-специално на Регламент (ЕС) 2021/1153. Освен това за финансирането на мрежата следва да се използват също средства и инструменти за финансиране, предоставени съгласно друго законодателство на Съюза, включително програмата InvestEU, създадена с Регламент (ЕС) 2021/523 на Европейския парламент и на Съвета²⁰, Механизма за възстановяване и устойчивост, създаден с Регламент (ЕС) 2021/241 на Европейския парламент и на Съвета²¹, политиката на сближаване, посочена в член 174 от ДФЕС, „Хоризонт Европа“, Фонда за иновации, създаден с Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета²², и други инструменти за финансиране, създадени от Европейската инвестиционна банка. За да могат да бъдат финансирани проекти от общ интерес, препратките към „мултимодални логистични платформи“, „морски магистрали“ и „телематични приложения“ в Регламент (ЕС) 2021/1153 следва да се тълкуват съответно като препратки към „мултимодални товарни терминали“, „европейско морско пространство“ и „ИКТ системи за транспорта“, както са определени в настоящия регламент. За същата цел препратките към „основна мрежа“ в Регламент (ЕС) 2021/1153 следва да се тълкуват като включващи „разширена основна мрежа“, както е уточнена в настоящия регламент.

²⁰ Регламент (ЕС) 2021/523 на Европейския парламент и на Съвета от 24 март 2021 г. за създаване на програмата InvestEU и за изменение на Регламент (ЕС) 2015/1017 (ОВ L 107, 26.3.2021 г., стр. 30).

²¹ Регламент (ЕС) 2021/241 на Европейския парламент и на Съвета от 12 февруари 2021 г. за създаване на Механизъм за възстановяване и устойчивост (ОВ L 57, 18.2.2021 г., стр. 17).

²² Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 октомври 2003 г. за установяване на схема за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Общността и за изменение на Директива 96/61/ЕО на Съвета (ОВ L 275, 25.10.2003 г., стр. 32).

- (92) За постигането на целите на трансевропейската транспортна мрежа, по-специално по отношение на декарбонизацията и цифровизацията на транспортната система в Съюза, е необходима стабилна регулаторна рамка. Държавите членки следва да осъществят амбициозни реформи, за да се справят с предизвикателствата пред устойчивия транспорт, както са посочени в европейския семестър. С Механизма за възстановяване и устойчивост се подкрепят както реформите, така и инвестициите, за да стане транспортът по-устойчив, да бъдат намалени емисиите, да се подобрят безопасността и ефикасността. Съответните мерки за тази цел са включени в одобрените планове за възстановяване и устойчивост.
- (93) За да се актуализират картите и списъкът на пристанищата, летищата, терминалите и градските възли, включени в приложения I и II към настоящия регламент, така че да се вземат предвид възможните промени, произтичащи по-специално от действителното използване на определени елементи на транспортната инфраструктура, анализирани спрямо предварително определени количествени прагове, и за да се изменят направленията на европейските транспортни коридори в приложение III към настоящия регламент, на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 290 от ДФЕС по отношение на измененията на приложения I, II и III към настоящия регламент. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище, и тези консултации да бъдат проведени в съответствие с принципите, заложи в Междунституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество²³. По-специално, с цел осигуряване на равно участие при подготовката на делегираните актове, Европейският парламент и Съветът получават всички документи едновременно с експертите от държавите членки, като техните експерти получават систематично достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с подготовката на делегираните актове.

²³ ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1.

- (94) За да се осигури правна сигурност и да се даде възможност за дългосрочно стратегическо планиране, от съществено значение е трансевропейската транспортна мрежа да остане възможно най-стабилна и потенциалните актуализации на мрежата да се ограничат до обективни и прозрачни критерии, както са определени в настоящия регламент.
- (95) Някои части от мрежата се управляват от субекти, различни от държавите членки. Държавите членки обаче отговарят за осигуряване на правилното прилагане на правилата за управление на мрежата на своя територия.
- (96) За да се гарантира гладкото и ефективно изпълнение на задълженията, предвидени в настоящия регламент, Комисията подкрепя държавите членки чрез Инструмента за техническа подкрепа, създаден с Регламент (ЕС) 2021/240 на Европейския парламент и на Съвета²⁴, чрез който се осигурява съобразена с конкретните нужди експертна техническа помощ за проектиране и реализиране на реформи, включително за реформи, с които се насърчава развитието на трансевропейската транспортна мрежа.
- (97) С цел да се осигурят еднакви условия за прилагането на настоящия регламент, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия по отношение на предоставянето на освобождавания от някои изисквания на настоящия регламент, както и за приемането на актове за изпълнение, в които се конкретизират референтните водни нива, установява се методика за събиране на данни за градската мобилност от държавите членки, за приемането на актове за изпълнение за реализацията на европейските транспортни коридори, за реализацията на трансграничните участъци и за двата хоризонтални приоритета. Когато е предвидено в настоящия регламент, тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета²⁵.

²⁴ Регламент (ЕС) 2021/240 на Европейския парламент и на Съвета от 10 февруари 2021 г. за създаване на Инструмент за техническа подкрепа (ОВ L 57, 18.2.2021 г., стр. 1).

²⁵ **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).**

- (98) Разпоредбите, отнасящи се за железопътните линии, и по-специално всяко изискване за свързване на летищата и пристанищата с железопътния транспорт, както и разпоредбите, свързани с мултимодалните товарни терминали, следва да не се прилагат за Кипър, Малта, островите и най-отдалечените региони, докато на тяхна територия не бъде изградена железопътна система. Разпоредбите, свързани с безопасното и сигурно паркиране, също не следва да се прилагат за тези държави членки, за островите и за най-отдалечените региони, тъй като такива паркоместа не са от съществено значение при липсата на транзитен автомобилен превоз на товари на тяхна територия.
- (99) 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, а поради необходимостта от координиране на тези цели могат да бъдат постигнати по-добре на равнището на Съюза, Съюзът може да приема мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз (ДЕС). В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на тези цели.
- (100) Необходимо е Регламент (ЕС) 2021/1153 да се измени, за да се адаптират разпоредбите му с оглед на интегрирането на коридорите на основната мрежа в европейските транспортни коридори. Определението за европейски транспортни коридори и направленията на същите следва да бъдат дадени в настоящия регламент и следва да заменят коридорите на основната мрежа, както са определени в Регламент (ЕС) 2021/1153.

- (101) Необходимо е Регламент (ЕС) № 913/2010 да се измени, за да се адаптират разпоредбите му с оглед на интегрирането на коридорите за железопътен товарен превоз в европейските транспортни коридори.
- (102) Регламент (ЕС) № 1315/2013 следва да бъде отменен,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Глава I

Общи принципи

Член 1

Предмет

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

Член 2

Приложно поле

1. Настоящият регламент се прилага за трансевропейската транспортна мрежа, съгласно посоченото на картите в приложение I и в списъците в приложение II. Трансевропейската транспортна мрежа обхваща транспортна инфраструктура, включително инфраструктура за внедряване на алтернативни горива, ИКТ системи за транспорта, както и мерки за насърчаване на ефикасното управление и използване на тази инфраструктура и даващи възможност за устойчиви и ефикасни транспортни услуги.
2. Инфраструктурата на трансевропейската транспортна мрежа се състои от инфраструктура за железопътен транспорт, вътрешен воден транспорт, морски транспорт, автомобилен транспорт, въздушен транспорт и мултимодален транспорт, включително в градските възли, както е определено в съответните раздели на глави II, III и IV.

Член 3

Определения

За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

- 1) „проект от общ интерес“ означава всеки проект, осъществен съгласно настоящия регламент;

- 2) „съседна държава“ означава трета държава, която попада в обхвата на европейската политика за съседство, политиката за разширяване и Европейското икономическо пространство, Европейската асоциация за свободна търговия или Споразумението за търговия и сътрудничество между Европейския съюз и Европейската общност за атомна енергия, от една страна, и Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия, от друга страна²⁶;
- 3) „регион по NUTS“ означава регион, създаден съгласно Регламент (ЕО) № 1059/2003 на Европейския парламент и на Съвета²⁷ и класифициран в приложение I към посочения регламент;
- 4) „трансграничен участък“ означава участък, който осигурява непрекъснатостта на проект от общ интерес от двете страни на дадена граница, намиращ се между най-близките градски възли до границата между две държави членки или между държава членка и съседна държава;
- 5) „участък с недостатъчен капацитет“ означава физическа, техническа, функционална, оперативна или административна пречка, която води до прекъсване на системата, включително системно задръстване или спиране на движението, което засяга непрекъснатостта на потоците на движение на дълги разстояния или трансграничните потоци;
- 6) „градски възел“ означава градска зона, в която елементите на транспортната инфраструктура на трансевропейската транспортна мрежа за пътници и товари, например пристанищата, включително пътническите терминали, летищата, железопътните гари, автогарите и мултимодалните товарни терминали, разположени във или около градската зона, са свързани с други елементи на тази инфраструктура и с инфраструктурата за регионално и местно движение, включително инфраструктурата за активните видове транспорт;

²⁶ ОВ L 149, 30.4.2021 г., стр. 10.

²⁷ Регламент (ЕО) № 1059/2003 на Европейския парламент и на Съвета от 26 май 2003 г. за установяване на обща класификация на териториалните единици за статистически цели (NUTS) (ОВ L 154, 21.6.2003 г., стр. 1).

- 7) „изолирана мрежа“ означава железопътната мрежа на държава членка или част от нея с междурелсие, различно от европейското стандартно номинално междурелсие от 1435 mm.
- 8) „мултимодален транспорт“ означава превоз на пътници или товари, или и на двете, с помощта на два или повече видове транспорт;
- 9) „услуга за мултимодална цифрова мобилност“ означава „услуга за мултимодална цифрова мобилност“, както е определена в член 4, точка 24 от Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета²⁸;
- 10) „оперативна съвместимост“ означава способността, включително с оглед на регулаторните, техническите, административните и оперативните условия, на инфраструктурата, включително цифровата инфраструктура при даден вид транспорт или сегмент и между различни видове транспорт, да осигурява безопасни и непрекъснати транспортни потоци и потоци информация, отговарящи на изискваните от този вид инфраструктура или сегмент равнища на ефективност;
- 11) „мултимодален пътнически център“ означава точка на връзка между най-малко два вида пътнически транспорт, в който е осигурена информация за пътуване, достъп до обществен транспорт и прехвърляне между видовете транспорт, например буферни паркинги, и който действа като интерфейс в рамките на и между градските възли и между градските възли и мрежите за транспорт на дълги разстояния;

²⁸ 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).

- 12) „мултимодален товарен терминал“ означава съоръжение, оборудвано за претоварване между най-малко два вида транспорт или между две различни железопътни системи и за временно складиране на товари, например терминали в пристанища по вътрешните водни пътища или морски пристанища, по вътрешните водни пътища и на летища, както и железопътно-автомобилни терминали;
- 13) „план за устойчива градска мобилност“ или „ПУГМ“ означава документ за стратегическо планиране на мобилността, насочен към устойчиво подобряване на достъпността и мобилността в рамките на функционалната градска зона, включително зоните за пътуване до работното място в тази градска зона или в близост до нея, за хора, предприятия и стоки с оглед по-специално на по-добро качество на живот;
- 14) „активен вид транспорт“ означава превозът на хора или стоки чрез безмоторни превозни средства, задвижвани чрез физическата дейност на хората, включително превозни средства с електрическо спомагателно задвижване, както е посочено в член 2, параграф 2, буква з) от Регламент (ЕС) № 168/2013 на Европейския парламент и на Съвета²⁹;

²⁹ Регламент (ЕС) № 168/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 15 януари 2013 г. относно одобряването и надзора на пазара на дву-, три- и четириколесни превозни средства (ОВ L 60, 2.3.2013 г., стр. 52).

- 15) „ИКТ системи за транспорта“ означава системи и приложения за информационни и комуникационни технологии, използващи информационни, комуникационни или навигационни технологии или технологии за позициониране/локализация, в това число технологии, които са базирани в космоса, които правят възможно да се обработват, съхраняват и обменят данните и информацията, необходими за ефективното управление на инфраструктурата, мобилността и движението в трансевропейската транспортна мрежа, да се съобщава съответната информация на органите и да се предоставят услуги с добавена стойност на гражданите, товароизпращачите и операторите, включително системи за гъвкаво, безопасно, сигурно, екологосъобразно и ефикасно по отношение на капацитета използване на мрежата; те включват системите, технологиите и услугите, посочени в точки 16—22, и могат също да включват бордови устройства със съответните инфраструктурни или цифрови компоненти;
- 16) „интелигентни транспортни системи“ или „ИТС“ означава „интелигентни транспортни системи“, както са определени в член 4, точка 1 от Директива 2010/40/ЕС;
- 17) „система за контрол на движението на корабите и за информация“ или „VTMIS“ означава „системата за контрол на движението на корабите и за информация“, създадена с Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета³⁰;

³⁰ Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 юни 2002 г. за създаване на система на Общността за контрол на движението на корабите и за информация и отменяща Директива 93/75/ЕИО на Съвета (ОВ L 208, 5.8.2002 г., стр. 10).

- 18) „речни информационни услуги“ или „RIS“ означава „речни информационни услуги“, както са определени в член 3, буква а) от Директива 2005/44/ЕО на Европейския парламент и на Съвета³¹;
- 19) „единна европейска среда за морско информационно обслужване“ или „EMSWe“ означава „единна европейска среда за морско информационно обслужване“, както е определена в член 2, точка 1 от Регламент (ЕС) 2019/1239 на Европейския парламент и на Съвета³²;
- 20) „система за управление на въздушното движение/аеронавигационно обслужване“ или „система за УВД/АНО“ означава „система за УВД/АНО“, както е определена в член 3, точка 7 от Регламент (ЕС) 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета³³;

³¹ 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).

³² Регламент (ЕС) 2019/1239 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 г. за създаване на единна европейска среда за морско информационно обслужване и за отмяна на Директива 2010/65/ЕС (ОВ L 198, 25.7.2019 г., стр. 64).

³³ Регламент (ЕС) 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета от 4 юли 2018 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаването на Агенция за авиационна безопасност на Европейския съюз и за изменение на регламенти (ЕО) № 2111/2005, (ЕО) № 1008/2008, (ЕС) № 996/2010, (ЕС) № 376/2014 и на директиви 2014/30/ЕС и 2014/53/ЕС на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО) № 552/2004 и (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета и Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета (ОВ L 212, 22.8.2018 г., стр. 1).

- 21) „Европейска система за управление на железопътното движение“ или „ERTMS“ означава „Европейска система за управление на железопътното движение (ERTMS)“, както е определена в точка 2.2 от приложение I към Регламент (ЕС) 2023/1695 на Комисията³⁴, а в контекста на сроковете за изпълнение тя препраща към системата за влакова защита от клас А и всяка радиосистема от клас А, посочени в същия регламент;
- 22) „основана на радиосистема ERTMS“ означава ниво 2 на прилагане на Европейската система за управление на влаковете (ETCS), което не изисква странична сигнализация и използва радиосистема от клас А за обмена на свързаните и несвързаните със сигурността данни между линията и влака съгласно Регламент за изпълнение (ЕС) 2023/1695 на Комисията;
- 23) „системи от клас В“ означава „системи от клас В“, както са определени в точка 3 от приложение II към Регламент за изпълнение (ЕС) 2023/1695 на Комисията;
- 24) „морско пристанище“ означава „морско пристанище“, както е определено в член 2, точка 16 от Регламент (ЕС) 2017/352 на Европейския парламент и на Съвета³⁵;

³⁴ Регламент за изпълнение (ЕС) 2023/1695 на Комисията от 10 август 2023 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост на подсистемите „Контрол, управление и сигнализация“ на железопътната система в Европейския съюз и за отмяна на Регламент (ЕС) 2016/919 (ОВ L 222, 8.9.2023 г., стр. 380).

³⁵ Регламент (ЕС) 2017/352 на Европейския парламент и на Съвета от 15 февруари 2017 г. за създаване на рамка за предоставянето на пристанищни услуги и общи правила за финансовата прозрачност на пристанищата (ОВ L 057, 3.3.2017 г., стр. 1).

- 25) „морски превози на къси разстояния“ означава придвижването на товари и пътници по море между пристанища, разположени в географските води на една или повече държави членки, или между пристанище, разположено във водите на държави членки, и пристанище, разположено във водите на съседна трета държава, която има брегова линия с моретата, граничещи с водите на една или повече държави членки;
- 26) „електронна информация за товарни превози“ или „eFTI“ означава „електронна информация за товарни превози“, както е определена в член 3, точка 4 от Регламент (ЕС) 2020/1056 на Европейския парламент и на Съвета³⁶;
- 27) „Единно европейско небе“ или „ЕЕН“ означава системите, създадени съгласно регламенти (ЕО) № 549/2004³⁷, (ЕО) № 550/2004³⁸, (ЕО) № 551/2004³⁹ и (ЕС) 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета, които имат за цел да укрепят стандартите за безопасност на въздушното движение, да допринесат за устойчивото развитие на системата на въздушния транспорт и да подобрят ефективността като цяло на управлението на въздушното движение и аеронавигационното обслужване на общото въздушно движение в Европа;
- 28) „вертипорт“ означава зона, използвана за излитане и кацане на въздухоплавателно средство, което излита и каца вертикално (VTOL);

³⁶ Регламент (ЕС) 2020/1056 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2020 г. относно електронната информация за товарни превози (ОВ L 249, 31.7.2020 г., стр. 33).

³⁷ 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).

³⁸ 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).

³⁹ 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).

- 29) „контактна местостоянка за въздухоплавателни средства“ означава местостоянка в определена зона от перона на летището, оборудвана с пътнически ръкав;
- 30) „перонна местостоянка за въздухоплавателни средства“ означава местостоянка в определена зона от перона на летището, която не е оборудвана с пътнически ръкав;
- 31) „проект SESAR“ означава проект за модернизиране на управлението на въздушното движение в Европа, насочен към осигуряване за Съюза на високоефективна, стандартизирана и оперативна съвместима инфраструктура на управлението на въздушното движение, който се състои от иновационен цикъл, включващ етапа на определяне на SESAR, етапа на разработване на SESAR и етапа на внедряване на SESAR;
- 32) „космодрум“ означава съоръжение за изпитване и изстрелване на космически кораби;
- 33) „европейски железопътен проект“ означава проект на съвместното предприятие „Европейски железопътен транспорт“, създадено с Регламент (ЕС) 2021/2085 на Съвета⁴⁰, или неговия предшественик съвместното предприятие „Shift2Rail“;
- 34) „Европейски генерален план за УВД“ означава плана, одобрен с Решение 2009/320/ЕО на Съвета⁴¹ и последващите му изменения;

⁴⁰ Регламент (ЕС) 2021/2085 на Съвета от 19 ноември 2021 г. за създаване на съвместните предприятия в рамките на програмата „Хоризонт Европа“ и отмяна на Регламенти (ЕО) № 219/2007, (ЕС) № 557/2014, (ЕС) № 558/2014, (ЕС) № 559/2014, (ЕС) № 560/2014, (ЕС) № 561/2014 и (ЕС) № 642/2014 (ОВ L 427, 30.11.2021 г., стр. 17).

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

- 35) „управление на железопътния товарен превоз“ означава управляващите органи, посочени в член 8 от Регламент (ЕС) № 913/2010;
- 36) „поддръжка“ означава дейности, предназначени да поддържат състоянието и капацитета на съществуващата инфраструктура по такъв начин, че тя да осигурява ниво на обслужване, подходящо за потока на движение, и високо ниво на безопасност през целия ѝ експлоатационен срок;
- 37) „социално-икономически анализ на разходите и ползите“ означава основана на призната методика количествена предварителна оценка на стойността на даден проект, като се вземат предвид съответните социални, икономически, здравни, климатични и екологични ползи и разходи; анализът на климатичните и екологичните ползи и разходи се основава на оценка на въздействието върху околната среда, извършена съгласно Директива 2011/92/ЕС;
- 38) „алтернативни горива“ означава „алтернативни горива“, както са определени в член 2, точка 4 от Регламент (ЕС) 2023/1804;
- 39) „безопасна и сигурна зона за паркиране“ означава зона за паркиране, достъпна за водачите, извършващи автомобилен превоз на товари и пътници, която отговаря на изискванията, изброени в член 8а, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета⁴², и която е била сертифицирана в съответствие със стандартите и процедурите на Съюза, посочени в член 8а, параграф 2 от същия регламент;

⁴² Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 г. за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт, за изменение на Регламенти (ЕИО) № 3821/85 и (ЕО) № 2135/98 на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета (ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 1).

- 40) „система за претегляне в движение“ означава автоматична система, създадена на пътната инфраструктура с цел идентифициране на превозни средства или комбинации от превозни средства в движение, които е вероятно да са надвишили съответните ограничения за тегло, в съответствие с Директива 96/53/ЕО на Съвета⁴³;
- 41) „решение за разрешаване на проекта“ означава решение или съвкупност от решения, включително от административен характер, взети едновременно или последователно от орган или органи на държава членка, с изключение на органите за административно и съдебно обжалване, съгласно национална правна система и административно право, с което се определя дали изпълнителят на даден проект има право да изпълнява проект в съответния географски район по основната мрежа, разширената основна мрежа или широкообхватната мрежа, без да се засягат решенията, взети в рамките на производство за административно или съдебно обжалване.

Член 4

Цели на трансевропейската транспортна мрежа

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

⁴³ Директива 96/53/ЕО на Съвета от 25 юли 1996 г. относно максимално допустимите размери в националния и международен трафик на някои пътни превозни средства, които се движат на територията на Общността, както и максимално допустимите маси в международния трафик (ОВ L 235, 17.9.1996 г., стр. 59).

2. Трансевропейската транспортна мрежа укрепва социалното, икономическото и териториалното сближаване на Съюза и допринася за създаването на единно европейско транспортно пространство, което е устойчиво, безопасно, ефикасно и гъвкаво и което увеличава ползите за своите ползватели и подкрепя приобщаващия растеж. Трансевропейската транспортна мрежа е израз на европейската добавена стойност посредством приноса ѝ към целите, обособени в следните четири категории:

а) устойчивост чрез:

- i) насърчаване на мобилност с нулеви и ниски емисии в съответствие с актуалните цели на Съюза за намаляване на CO₂;
- ii) осигуряване на възможност за по-широко използване на по-устойчиви видове транспорт, по-специално чрез по-нататъшно развитие на оперативно съвместима мрежа за железопътен пътнически превоз на дълги разстояния, включително високоскоростен превоз, и оперативно съвместима мрежа за железопътен товарен превоз, надеждна мрежа за корабоплаване по вътрешните водни пътища и корабоплаване на къси разстояния за пътници и товари в целия Съюз;
- iii) по-голяма защита за околната среда;
- iv) намаляване на отрицателните странични въздействия, включително свързаните с околната среда, климата, здравеопазването, задръстванията и аварийите, например чрез схеми за екостимули; или
- v) по-голяма енергийна сигурност;

б) сближаване чрез:

- i) достъпност и свързаност на всички региони на Съюза, като се обръща специално внимание на най-отдалечените региони и други отдалечени, островни, периферни и планински региони, както и слабонаселените райони;
- ii) намаляване на разликите в качеството на инфраструктурата и насърчаване на оперативната съвместимост между цифровите системи на всички видове транспорт с подходящ капацитет на мрежата между регионите и държавите членки;
- iii) за движението на пътници и товари — ефикасна координация и взаимосвързаност между транспортната инфраструктура за движението на дълги разстояния и регионалното и местното движение с цел улесняване на транспортните услуги, включително в градските възли; или
- iv) транспортна инфраструктура, която отразява характерното положение в различни части на Съюза и осигурява балансирано покритие на всички европейски региони;

в) ефикасност чрез:

- i) премахване на инфраструктурните участъци с недостатъчен капацитет и изграждане на липсващите връзки както в рамките на транспортните инфраструктури, така и при свързващите звена между тях, на териториите на държавите членки и между тях, по-специално в трансграничните участъци, и свързване, когато е целесъобразно, с трансевропейската транспортна мрежа в трети държави;

- ii) премахване на пречките за оперативната съвместимост, включително пропуските в цифровизацията;
 - iii) оперативна съвместимост на национални, регионални и местни транспортни мрежи;
 - iv) оптимална интеграция и взаимосвързаност на всички видове транспорт, включително в градските възли;
 - v) насърчаване на икономически ефикасен, висококачествен транспорт, допринасящ за по-нататъшния икономически растеж и конкурентоспособността;
 - vi) по-ефикасно използване на новата и съществуващата инфраструктура, която е в експлоатация, например в железопътния сектор;
 - vii) икономически ефективно прилагане на оперативно съвместими, новаторски технологични и оперативни концепции и цифрови системи; или
 - viii) по-добра координация между държавите членки по отношение на работата по инфраструктурата при трансгранични проекти;
- г) увеличаване на ползите за ползвателите на мрежата чрез:
- i) осигуряване на достъпност за ползвателите и удовлетворяване на потребностите им от мобилност и транспорт, като се вземат предвид по-специално потребностите на хората в уязвимо положение, включително лица с увреждания или с намалена подвижност и хора, живеещи в отдалечени региони, включително в най-отдалечените региони и други отдалечени, селски, островни, периферни и планински региони, както и слабо населени райони;

- ii) осигуряване на норми за безопасност, сигурност и високо качество, включително качество на услугите за всички ползватели както за пътническите, така и за товарните превози;
- iii) подкрепа на качеството, ефикасността и устойчивостта на транспортните услуги, които трябва да са достъпни, включително и във финансово отношение;
- iv) подкрепа за мобилност, която е подходяща за променящия се климат и устойчива спрямо природни опасности и причинени от човека бедствия, и улеснява ефикасното и бързо разгръщане на услуги за бърза помощ и спасителни услуги, включително за лица с увреждания или с намалена подвижност;
- v) осигуряване на устойчивостта на инфраструктурата, по-специално на трансграничните участъци;
- vi) предлагане на алтернативни транспортни решения, включително при други видове транспорт, в случай на смущения в мрежата;
- vii) подкрепа на активните видове мобилност чрез подобряване на достъпността и качеството на свързаната инфраструктура, като по този начин се подобряват безопасността и здравето за активните ползватели на инфраструктурата и се стимулират екологичните ползи от тези видове мобилност;
- viii) подкрепа за безпроблемната мобилност в Съюза; или
- ix) осигуряване на адекватна поддръжка, предназначена да осигури за съществуващата инфраструктура ниво на обслужване, подходящо за потока на движение, и високо ниво на безопасност през експлоатационния срок на инфраструктурата.

Член 5

Ресурсно-ефективна и устойчива мрежа и опазване на околната среда

1. Трансевропейската транспортна мрежа се планира, развива и експлоатира по ресурсно ефективен начин и в съответствие с приложимите екологични изисквания на Съюза и националните екологични изисквания, чрез:
 - а) развитие на нова инфраструктура, подобряване и поддръжка на съществуващата транспортна инфраструктура, по-специално чрез включване на поддръжка през целия експлоатационен срок на инфраструктурата във фазата на планиране на изграждането или подобряването на инфраструктурата и чрез поддържане на инфраструктурата в експлоатация;
 - б) оптимизиране на интеграцията и взаимосвързаността на инфраструктурата;
 - в) внедряване на инфраструктура за презареждане и зареждане с алтернативни горива, като по този начин се допринася за внедряването на технологии за декарбонизация;
 - г) внедряване на нови технологии и ИКТ системи за транспорта с цел запазване или подобряване на работата на инфраструктурата, когато такова внедряване е икономически обосновано или необходимо за подобряване на безопасността и сигурността;
 - д) оптимизиране на използването на инфраструктурата, по-специално чрез ефикасно управление на капацитета и движението, насърчаване на мултимодалността и преминаване към по-устойчиви модели на мобилност, включително развитието на устойчиви, привлекателни и ефикасни мултимодални транспортни услуги;

- е) вземане под внимание и оптимизиране на възможните полезни взаимодействия с други мрежи, по-специално трансевропейските енергийни или телекомуникационни мрежи, включително, когато е приложимо, цялата електрическа мрежа, за да се осигури съгласуваност между планирането на инфраструктурата за зареждане с електроенергия и съответното планиране на електроенергийната мрежа, както и вземане под внимание на възможните полезни взаимодействия с двойното предназначение на инфраструктурата, определена във „Военните изисквания за военна мобилност в рамките на ЕС и извън него“, одобрени от Съвета на 26 юни 2023 г. и 23 октомври 2023 г., и във всеки последващ документ за преразглеждане на тези изисквания, одобрен след това, както и с велосипедна инфраструктура, включително велосипедни маршрути на дълги разстояния;
- ж) развитие на екологосъобразна, устойчива и издръжлива спрямо климатичните изменения инфраструктура, като се вземат предвид активните видове транспорт, и насърчаване на нови технологии, които имат за цел декарбонизиране на изграждането на транспортна инфраструктура, включително чрез използването на ресурсно ефективни и издръжливи на изменението на климата материали, предназначени да намалят във възможно най-голяма степен отрицателното въздействие върху здравето на гражданите, живеещи около мрежата, върху околната среда, включително от замърсяването на въздуха и шумовото замърсяване, и върху влошаването на състоянието на екосистемите; и

- з) подходящ анализ на устойчивостта на транспортната мрежа, нейната инфраструктура и предлаганите от нея услуги, по-специално в трансграничните участъци, по отношение на променящия се климат и геополитически контекст, природните опасности и причинените от човека бедствия, както и смущенията, умишлени или не, с цел справяне с тези предизвикателства и с цел да се даде възможност за адекватна реакция и своевременно възстановяване от тези смущения, както и с цел улесняване на веригите на доставки.

2. При планирането и развитието на трансевропейската транспортна мрежа държавите членки могат да адаптират подробните направления на трасетата на участъците, като вземат предвид специфичните обстоятелства в различните части на Съюза, например топографски характеристики на съответните региони и екологични съображения, и същевременно гарантират съответствие с настоящия регламент. Това адаптиране не надхвърля това, което е разрешено чрез съответното решение за разрешаване на проекта в съответствие с изискването, посочено в член 58, параграф 1, буква ж).

3. Екологичната оценка на плановете и проектите се извършва в съответствие с Директива 92/43/ЕИО на Съвета⁴⁴, директиви 2000/60/ЕО⁴⁵, 2001/42/ЕО⁴⁶, 2002/49/ЕО⁴⁷, 2009/147/ЕО⁴⁸ на Европейския парламент и на Съвета и Директива 2011/92/ЕС. За онези проекти от общ интерес, за които процедурата за възлагане на обществена поръчка за екологична оценка все още не е започнала към ... [датата на влизане в сила на настоящия регламент], следва да се оцени и спазването от тяхна страна на принципа за ненанасяне на значителни вреди.

Член 6

Постепенно развитие на трансевропейската транспортна мрежа

1. Без да се засяга член 8, параграф 5, трансевропейската транспортна мрежа се развива, освен ако в настоящия регламент не е посочено друго, постепенно на три етапа:
- а) завършване на основната мрежа до 31 декември 2030 г.;

⁴⁴ 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).

⁴⁵ 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).

⁴⁶ 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).

⁴⁷ Директива 2002/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 25 юни 2002 година относно оценката и управлението на шума в околната среда (ОВ L 189, 18.7.2002 г., стр. 12).

⁴⁸ 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).

- б) завършване на разширената основна мрежа до 31 декември 2040 г.; и
- в) завършване на широкообхватната мрежа до 31 декември 2050 г.

Развитието на трансевропейската транспортна мрежа се осъществява по-специално чрез прилагане на структура за тази мрежа със съгласуван и прозрачен методологичен подход, включваща основна мрежа, разширена основна мрежа и широкообхватна мрежа, с транспортни и градски възли като мултимодални свързващи точки за движението на дълги разстояния и за регионалните и местните транспортни мрежи.

- 2. Широкообхватната мрежа се състои от всички съществуващи и планирани транспортни инфраструктури на трансевропейската транспортна мрежа, както и от мерки за насърчаване на ефективно, социално и екологично устойчиво използване на тези инфраструктури.
- 3. Основната мрежа и разширената основна мрежа се състоят от онези части на трансевропейската транспортна мрежа, които трябва да бъдат развити приоритетно и завършени в крайните срокове, определени в параграф 1, за постигането на целите за развитие на трансевропейската транспортна мрежа.

Член 7

Европейски транспортни коридори

Европейските транспортни коридори се състоят от частите на основната мрежа или разширената основна мрежа, които са от най-голямо стратегическо значение за развитието на устойчиви и мултимодални потоци за товарен и пътнически транспорт в Европа и за развитието на оперативно съвместима висококачествена инфраструктура и оперативна ефективност.

Член 8

Проекти от общ интерес

1. Проектите от общ интерес допринасят за развитието на трансевропейската транспортна мрежа чрез изграждането на нова транспортна инфраструктура, чрез модернизацията на съществуващата транспортна инфраструктура или чрез мерки, насърчаващи ефикасното използване на ресурсите на мрежата.
2. Проектите от общ интерес:
 - а) имат европейска добавена стойност, като допринасят за постигане на целите, попадащи в обхвата на най-малко две от четирите категории, посочени в член 4, параграф 2; и

- б) са икономически жизнеспособни въз основа на социално-икономически анализ на разходите и ползите или, когато става въпрос за слабо населени райони или проекти, които са от съществено значение за двойното предназначение на инфраструктурата, имат положителен принос за развитието на мрежата въз основа на социално-икономически анализ на разходите и ползите.
3. Проектите от общ интерес обхващат цялостния цикъл на реализиране, включително проучвания за осъществимост, процедури за издаване на разрешения, строителство, експлоатация, поддръжка и оценка.
4. Държавите членки вземат всички необходими мерки, за да гарантират, че проектите от общ интерес се осъществяват съгласно съответното право на Съюза и националното право, и по-конкретно в съответствие с правото на Съюза в областта на околната среда, опазването на климата, безопасността, сигурността, конкуренцията, държавната помощ, обществените поръчки, общественото здравеопазване и достъпността, както и с правните актове на Съюза и националното законодателство относно недискриминацията.
5. Изпълнението на проектите от общ интерес зависи от степента им на развитие, от спазването на националните законови процедури и на законовите процедури на Съюза, както и от наличието на финансови ресурси, без да се предопределя финансовият ангажимент на държава членка или на Съюза.
6. Комисията може да препоръча на държавите членки да създадат единни субекти за координиране, изграждане или управление на трансгранични инфраструктурни проекти от общ интерес, особено за широкомащабни и сложни проекти. Съответният европейски координатор има статут на наблюдател в надзорния съвет или в подобен ръководен орган на този единен субект.

7. Държавите членки полагат всички възможни усилия, за да гарантират, че проектите от общ интерес се изпълняват своевременно и ефикасно.
8. Социално-икономическият анализ на разходите и ползите се прилага от държавите членки, като се следва признат и хармонизиран подход, за да се даде възможност за прозрачно и сравнимо оценяване на тези проекти.

Член 9

Сътрудничество с трети държави

1. Съюзът може да си сътрудничи с трети държави, за да свърже трансевропейската транспортна мрежа чрез проекти от общ интерес, когато е уместно, с техните инфраструктурни мрежи с оглед на засилване на устойчивия икономически растеж и конкурентоспособността, и по-специално за:
 - а) насърчаване на разширяването към трети държави на политиката за трансевропейска транспортна мрежа заедно с други свързани политики на Съюза, по-специално в областта на околната среда и опазването на климата;
 - б) обезпечаване на връзката между трансевропейската транспортна мрежа и транспортните мрежи на трети държави на гранично-пропускателни пунктове, включително на територията на трета държава, която е част от европейския транспортен коридор, за да се гарантира безпрепятствено движение, гранични проверки, наблюдение на границите и други процедури за граничен контрол;

- в) осигуряване на територията на трети държави на връзката между трансевропейската транспортна мрежа и транспортните мрежи на тези трети държави, по-специално с оглед да се улеснят, когато е уместно и целесъобразно, железопътните транспортни връзки с третите държави;
- г) завършване на транспортната инфраструктура в трети държави, която е необходима за свързване на части от трансевропейската транспортна мрежа в Съюза;
- д) насърчаване на оперативната съвместимост на трансевропейската транспортна мрежа и мрежите на трети държави;
- е) улесняване на морския транспорт и насърчаване на маршрутите за морски превоз на къси разстояния с трети държави, при условие че те не допринасят за изместването на въглеродни емисии;
- ж) улесняване на транспорта по вътрешните водни пътища с трети държави;
- з) 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;
- и) свързване и прилагане на ИКТ системи за транспорта в тези трети държави; и
- й) насърчаване на декарбонизацията на транспорта, по-специално чрез разгръщане на инфраструктура за алтернативни горива в трети държави с оглед на създаването на непрекъсната мрежа, свързана с трансевропейската транспортна мрежа.

2. В приложение IV са посочени примерни карти на трансевропейската транспортна мрежа, разширена до конкретни съседни държави, като се посочва, когато е приложимо, основна мрежа и широкообхватна мрежа в съответствие с критериите на настоящия регламент.
3. Нищо в настоящият член не предполага право на каквото и да е финансово участие на Съюза в проекти в трети държави съгласно други правни актове на ЕС.

Глава II

Общи разпоредби

Член 10

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

1. Основната мрежа, разширената основна мрежа и широкообхватната мрежа:
 - а) са мрежите, описани на картите в приложение I и в списъците в приложение II;
 - б) се определят допълнително чрез описанието на инфраструктурните компоненти;

- в) отговарят на изискванията за транспортната инфраструктура, посочени в настоящата глава и в глави III и IV; и
- г) представляват основата за определянето на проектите от общ интерес.

2. Основната мрежа и разширената основна мрежа се състоят от онези части на трансевропейската транспортна мрежа, които ще бъдат развити приоритетно за постигането на целите на политиката за трансевропейската транспортна мрежа.

Препратките към „основната мрежа“ в Регламент (ЕС) 2021/1153 се тълкуват като включващи „разширената основна мрежа“ по смисъла на настоящия регламент.

Препратките към „основната мрежа“ в Регламент (ЕС) 2023/1804 се тълкуват като препратки към „основната мрежа“ по смисъла на настоящия регламент.

Препратките към „широкообхватната мрежа“ в Регламент (ЕС) 2023/1804 се тълкуват като препратки към „разширената основна мрежа“ и „широкообхватната мрежа“ по смисъла на настоящия регламент.

3. Възлите на мрежата са посочени в приложение II и включват градски възли и транспортни възли (летища, морски пристанища, пристанища по вътрешните водни пътища, железопътно-автомобилни терминали и терминали по вътрешните водни пътища).

4. Държавите членки предприемат необходимите мерки за основната мрежа, разширената основна мрежа и широкообхватната мрежа, които трябва да бъдат разработени, за да бъдат спазени разпоредбите на настоящия регламент до датите, посочени в член 6, параграф 1, освен ако не е посочено друго в настоящия регламент.

Член 11

Общи разпоредби относно европейските транспортни коридори

1. Деветте европейски транспортни коридора, описани в картите, поместени в приложение III, са именно:
- а) Атлантически;
 - б) Балтийско море – Черно море – Егейско море;
 - в) Балтийско море – Адриатическо море;
 - г) Средиземноморски;
 - д) Северно море – Рейн – Средиземно море;
 - е) Северно море – Балтийско море;

ж) Рейн – Дунав;

з) Скандинавско – средиземноморски;

и) Западни Балкани – Източно Средиземноморие.

2. Държавите членки предприемат необходимите мерки за разработването на европейските транспортни коридори, за да спазят настоящия регламент, до 31 декември 2030 г. за своята инфраструктура, която е част от основната мрежа, и до 31 декември 2040 г. за своята инфраструктура, която е част от разширената основна мрежа, освен ако не е посочено друго в настоящия регламент.
3. При условие че има одобрение от заинтересованата държава членка в съответствие с член 172, втора алинея от ДФЕС Комисията е оправомощена да приема делегирани актове в съответствие с член 62 от настоящия регламент за изменение, в рамките на член 7 от настоящия регламент, на направленията на европейските транспортни коридори в приложение III към настоящия регламент с цел да се вземе предвид развитието на основните търговски потоци и транспорт или съществените промени в мрежата. По отношение на измененията на направленията на коридорите, засягащи части от територията на съседни държави, тези делегирани актове се основават на споразумения на високо равнище относно транспортните инфраструктурни мрежи между Съюза и засегнатите съседни държави.

Член 12

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

1. При разработването на основната мрежа, разширената основна мрежа и широкообхватната мрежа се дава общ приоритет на мерките, необходими за:
 - а) увеличаване на дела и когато е уместно – на капацитета на по-устойчивия превоз на товари и пътници, по-специално с оглед намаляване на емисиите на парникови газове и на замърсяването и увеличаване на социалните и икономическите ползи от транспорта;
 - б) осигуряване на по-добра достъпност и свързаност за всички региони на Съюза, като се взема предвид териториалното и социалното сближаване, включително специфичният случай на най-отдалечените региони и други отдалечени, островни, периферни и планински региони, както и слабонаселените райони;
 - в) осигуряване на оптимално интегриране на видовете транспорт и на оперативна съвместимост между видовете транспорт, включително активните видове мобилност в градските райони;
 - г) изграждане на липсващите връзки и отстраняване на участъците с недостатъчен капацитет, по-специално по трансграничните участъци;

- д) разгръщане на необходимата инфраструктура, която осигурява безпроблемно движение на превозни средства с нулеви и ниски емисии, както и на плавателни съдове и въздухоплавателни средства, използващи горива, които допринасят за намаляване на емисиите от транспорта и за повишаване на енергийната сигурност;
- е) насърчаване на ефективното, безпроблемно и устойчиво използване на инфраструктурата и при необходимост – увеличаване на капацитета;
- ж) поддържане на функционирането на съществуващата инфраструктура и подобряване или поддържане на нейното качество по отношение на безопасността, сигурността, ефективността на транспортната система и транспортните операции, устойчивостта спрямо изменението на климата и бедствията, екологичните показатели и непрекъснатостта на транспортните потоци;
- з) подобряване на качеството на услугите и социалните условия за транспортните работници, достъпността за всички ползватели, включително за лица с увреждания или с намалена подвижност и други хора в уязвимо положение, предотвратяване и ограничаване на транспортната бедност;
- и) подобряване на цифровизацията, създаване на условия за цифрово правоприлагане в съответствие с правото на Съюза и развитие на автоматизацията, по-специално чрез въвеждане и внедряване на ИКТ системи за транспорта; или
- й) адаптиране, когато е необходимо и като се вземат предвид конституционните изисквания на някои държави членки, на инфраструктурата към двойно предназначение, за да се отговори както на гражданските, така и на отбранителните нужди, като се обръща специално внимание на маршрутите, необходими за движението на военни сили в кратки срокове и в голям мащаб.

2. С цел допълване на мерките, посочени в параграф 1, се обръща особено внимание на мерките, необходими:
- а) за да се допринесе за намаляване на излагането на градските зони и когато е приложимо – на гъсто населените чувствителни райони, на отрицателното въздействие на транзитния железопътен и автомобилен транспорт;
 - б) за да се оптимизира използването на инфраструктурата, по-специално чрез ефективно управление на капацитета, управление на движението и по-голяма оперативна ефективност;
 - в) за да се допринесе за положителното въздействие върху здравето и околната среда чрез насърчаване на използването на активни видове мобилност чрез разработване на съответната инфраструктура за колоездене и ходене;
 - г) за да се осигури недискриминационен достъп на всички участници на пазара до инфраструктурата на трансевропейската транспортна мрежа; или
 - д) за да се осигури ефикасно преминаване на границите за превоза на товари, като се взема предвид времето за чакане.

Член 13

Общи приоритети по отношение на европейските транспортни коридори

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

- а) развитието на високоефективна, безпроблемна и напълно оперативно съвместима мрежа за железопътен товарен превоз в целия Съюз;
- б) развитието на оперативно съвместима и високоефективна железопътна мрежа за пътнически превоз, включително с висока скорост, свързваща градските възли в целия Съюз;
- в) развитието на ефикасна инфраструктура за въздушен транспорт и транспорт по вътрешните водни пътища и на морска транспортна инфраструктура, която е добре интегрирана в европейското морско пространство;
- г) развитието на безопасна и сигурна пътна мрежа, с достатъчна инфраструктура за алтернативни горива, както и безопасни и сигурни зони за паркиране;
- д) разработването на мултимодални и оперативно съвместими транспортни решения;
- е) насърчаването на интермодалната интеграция на цялата логистична верига, която осигурява връзки по ефективен начин в транспортните и градските възли;
- ж) разгръщането на необходимата инфраструктура, която осигурява безпроблемно движение на превозни средства с нулеви и ниски емисии, както и на плавателни съдове и въздухоплавателни средства, използващи горива, които допринасят за намаляване на емисиите от транспорта и за повишаване на енергийната сигурност;

- з) внедряването на ИКТ системи за транспорта за всички видове транспорт в мрежата, където е приложимо, за да се гарантира ефикасното използване на инфраструктурата и да се даде възможност за цифров обмен на информация; или
- и) подобряването на връзките между трансевропейската транспортна мрежа и инфраструктурните мрежи на съседните държави, където е приложимо.

Глава III

Специфични разпоредби

РАЗДЕЛ 1

ЖЕЛЕЗОПЪТНА ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Член 14

Инфраструктурни компоненти

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

iv) странични коловози;

v) тунели;

vi) мостове; и

vii) инфраструктура, чрез която се смекчава въздействието върху околната среда;

б) гари по железопътните линии, определени в картите в приложение I, за прехвърляне на пътници в рамките на железопътния транспорт и от железопътен към други видове транспорт;

в) съоръжения за железопътни услуги по железопътните линии, определени в картите в приложение I, различни от пътническите гари, както са определени в член 3, параграф 11 от Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета⁴⁹, по-специално разпределителни гари, съоръжения за композиране на влакове, съоръжения за маневриране, странични коловози за гариране, съоръжения за поддръжка, други технически съоръжения, като съоръжения за почистване и измиване, съоръжения за осигуряване на техническа помощ и съоръжения за зареждане на гориво, както и съоръжения за автоматична промяна на междурелсието на железопътната линия;

г) връзките за железопътни маршрути за достъп до мултимодални товарни терминали, свързани чрез железопътен транспорт, включително железопътните маршрути за достъп до мултимодални товарни терминали в пристанища по вътрешните водни пътища и морски пристанища и в летища, и железопътните маршрути за достъп до „разпределителни гари“, както е посочено в точка 2, буква в) от приложение II към Директива 2012/34/ЕС;

⁴⁹ 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).

- д) сигнализация за контрол и управление по железопътната линия;
 - е) енергийна инфраструктура по железопътната линия;
 - ж) инфраструктура, свързана със съоръжения за алтернативни горива;
 - з) съответното оборудване; и
 - и) ИКТ системи за транспорта.
2. Техническото оборудване, свързано с железопътните линии, може да включва системи за електрификация, оборудване за качването и слизането на пътниците и за товарене и разтоварване на товари на гарите и терминалите, както и новаторски технологии в етапа на тяхното внедряване.

Член 15

Изисквания към транспортната инфраструктура на широкообхватната мрежа

1. Държавите членки гарантират, че железопътната инфраструктура на широкообхватната мрежа е в съответствие с:
- а) Директива (ЕС) 2016/797 и актовете за изпълнение, приети съгласно нея, с цел постигане на оперативна съвместимост на широкообхватната мрежа; и

- б) изискванията на техническите спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС), приети в съответствие с членове 4 и 5 от Директива (ЕС) 2016/797, без да се засягат освобождаванията, предвидени в член 7, параграф 1 от посочената директива.

2. Държавите членки гарантират, че до 31 декември 2050 г. железопътната инфраструктура на широкообхватната мрежа, с изключение на връзките, посочени в член 14, параграф 1, буква г):

- а) е напълно електрифицирана по отношение на железопътните линии и, доколкото е необходимо за експлоатацията на електрическите влакове – по отношение на страничните коловози;
- б) дава възможност, без специално разрешение, за натоварване на колоос от най-малко 22,5 тона; и
- в) дава възможност, без специално разрешение, за експлоатацията на товарни влакове с дължина на влака най-малко 740 m (включително локомотива или локомотивите). Изискването е спазено, ако дневно на двуколовозните линии най-малко един влаков маршрут средно на един час и посока може да се разпределя на товарни влакове с дължина най-малко 740 m, ако това е поискано от железопътно предприятие.

3. Изискванията, посочени в параграф 2, букви б) и в), се прилагат само за онези линии от широкообхватната мрежа, които:

- а) свързват мултимодален товарен терминал или морско пристанище или пристанище по вътрешните водни пътища с най-близкия му пропускателен пункт с основната мрежа за товарен превоз или разширената основна мрежа за товарен превоз;
- б) представляват линия за премаршрутиране на линия, която е част от основната мрежа за товарен превоз или разширената основна мрежа за товарен превоз; или

- в) експлоатират средно над десет товарни влака на ден в двете посоки въз основа на данните за предходната година преди уведомяването.

До ... [три години от датата на влизане в сила на настоящия регламент] държавите членки уведомяват Комисията за съответните линии. За трансграничните участъци това уведомяване се извършва в съгласие с другите засегнати държави членки.

4. Държавите членки гарантират, че до 31 декември 2050 г. железопътната инфраструктура на широкообхватната мрежа по връзките, посочени в член 14, параграф 1, буква г), която е свързана с железопътни линии, използвани за товарен превоз, посочен в член 15, параграф 3, отговаря на изискванията, определени в параграф 2, букви а), б) и в) от настоящия член, освен в случаите, когато по отношение на изискванията, определени в параграф 2, буква в), Комисията е предоставила освобождаване от прилагането на член 38, параграф 3 съгласно член 38, параграф 4.
5. Държавите членки гарантират, че в случай на изграждане на нова линия по железопътната инфраструктура на широкообхватната мрежа изискването по параграф 2, буква а) трябва да бъде изпълнено най-късно до 31 декември 2040 г. Проектите, за които оценката на въздействието върху околната среда е започнала до... [датата на влизане в сила на настоящия регламент], се изключват от това задължение.
6. Изискванията, посочени в параграфи 2 и 4, не се прилагат за изолирани мрежи.

7. Без да се засяга параграф 6, по искане на държава членка, в надлежно обосновани случаи, Комисията приема актове за изпълнение за предоставяне на освобождавания по отношение на изискванията, посочени в настоящия член, на основание специфични географски или значителни физически ограничения, отрицателен резултат от социално-икономически анализ на разходите и ползите или значително отрицателно въздействие върху околната среда или биологичното разнообразие. Всяко такова искане се обосновава в достатъчна степен. Искането за освобождаване се координира със съседната държава членка или съседните държави членки в случай на трансгранични участъци. Съседните държави членки могат да предоставят становище на държавата членка, която иска освобождаването. Държавата членка прилага към искането си становищата на съседните държави членки. Държава членка може да поиска предоставянето на няколко освобождавания в едно искане.

Комисията оценява искането в светлината на предоставената обосновка, както и по отношение на значителното му въздействие върху оперативната съвместимост и непрекъснатостта на железопътната мрежа, когато е уместно. Комисията надлежно взема предвид становищата на засегнатите съседни държави членки.

Комисията може да поиска допълнителна информация от държавата членка не по-късно от 30 календарни дни след получаване на искането съгласно първа алинея. Ако Комисията счете, че предоставената информация е недостатъчна, тя може да поиска от държавата членка да допълни тази допълнителна информация в срок от 30 календарни дни от получаването на допълнителната информация.

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

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

Член 16

Изисквания към транспортната инфраструктура на основната мрежа и разширената основна мрежа

1. Държавите членки гарантират, че железопътната инфраструктура на основната мрежа и разширената основна мрежа е в съответствие с член 15, параграф 1.
2. Държавите членки гарантират, че до 31 декември 2040 г. железопътната инфраструктура на разширената основна мрежа, с изключение на връзките, посочени в член 14, параграф 1, буква г), за линии, които са част от мрежата за товарен превоз:
 - а) отговаря на изискванията, посочени в член 15, параграф 2, букви а) и б);

- б) дава възможност, без специално разрешение, за експлоатацията на товарни влакове с дължина на влака най-малко 740 m (включително локомотива или локомотивите). Това изискване е изпълнено, ако са спазени поне следните условия:
- і) на двуколовозните линии – най-малко един влаков маршрут на два часа и посока и не по-малко от 24 влакови маршрута дневно може да се разпределят за товарни влакове с дължина най-малко 740 m, ако това е поискано от железопътно предприятие;
 - іі) на едноколовозните линии – най-малко един влаков маршрут на три часа и посока и не по-малко от 12 влакови маршрута дневно може да се разпределят за товарни влакове с дължина най-малко 740 m, ако това е поискано от железопътно предприятие; и
- в) за железопътни участъци, свързващи мултимодалните товарни терминали на два градски възела или мултимодалния товарен терминал на градски възел и граничен контролно-пропускателен пункт, над 75% от дължината на всеки железопътен участък е проектиран за скорост от най-малко 100 km/h за товарни влакове по товарните линии на разширената основна мрежа.
3. Държавите членки гарантират, че в случай на изграждане на нова линия по железопътната инфраструктура на разширената основна мрежа изискването по член 15, параграф 2, буква а) трябва да бъде изпълнено до 31 декември 2030 г. Проектите, за които оценката на въздействието върху околната среда е започнала до... [датата на влизане в сила на настоящия регламент], се изключват от това задължение.

4. Държавите членки гарантират, че до 31 декември 2040 г. железопътната инфраструктура на разширената основна мрежа, с изключение на връзките, посочени в член 14, параграф 1, буква г), за линии, които са част от мрежата за пътнически превоз:
- а) отговаря на изискванията, определени в член 15, параграф 2, буква а), за пътническите линии на разширената основна мрежа; и
 - б) за железопътни участъци, свързващи мултимодалните пътнически центрове на два градски възела или мултимодалните пътнически центрове на градски възел и граничен контролно-пропускателен пункт, над 75% от дължината на всеки железопътен участък е проектирана за скорост от най-малко 160 km/h за пътнически влакове по пътническите линии на разширената основна мрежа.
5. Държавите членки гарантират, че до 31 декември 2040 г. железопътната инфраструктура на разширената основна мрежа по връзките, посочени в член 14, параграф 1, буква г), отговаря на изискванията, определени в член 15, параграф 2, букви а) и б) и в параграф 2, буква б) от настоящия член, освен в случаите, когато по отношение на изискванията, определени в параграф 2, буква б) от настоящия член, е било предоставено освобождаване от прилагането на член 38, параграф 3 съгласно член 38, параграф 4.
6. Държавите членки гарантират, че до 31 декември 2030 г. железопътната инфраструктура на основната мрежа, с изключение на връзките, посочени в член 14, параграф 1, буква г):
- а) за линии, които са част от мрежата за товарен превоз: отговаря на изискванията, определени в параграф 2, букви а), б) и в) от настоящия член; и

б) за линии, които са част от мрежата за превоз на пътници: отговаря на изискванията, определени в член 15, параграф 2, буква а).

7. Държавите членки гарантират, че до 31 декември 2040 г. железопътната инфраструктура, която е част от основната мрежа за превоз на пътници, с изключение на връзките, посочени в член 14, параграф 1, буква г), отговаря на изискването, определено в параграф 4, буква б) от настоящия член.

8. Държавите членки гарантират, че до 31 декември 2040 г. линиите за товарен превоз, които са част от железопътната инфраструктура на основната мрежа или разширената основна мрежа, включително връзките, посочени в член 14, параграф 1, буква г), позволяват движението на товарни влакове, превозващи стандартни полуремаркета с височина до 4 m, натоварени на височина най-малко 27 сантиметра над нивото на релсите по европейските транспортни коридори на тяхна територия.

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

а) има поне една пряка линия, отговаряща на това изискване, която позволява непрекъсната експлоатация на влакове на територията на държава членка и по трансгранични линии с всяка съседна държава членка;

- б) има поне една пряка линия, отговаряща на това изискване, до поне един железопътно-автомобилен терминал или един мултимодален товарен терминал, разположен във или в съседство с морско пристанище, което е част от европейския транспортен коридор на територията на държава членка; и
- в) има поне една пряка линия, отговаряща на това изискване, до поне една от тези крайни точки, ако една или повече крайни точки на даден коридор са разположени на територията на държава членка.

За трансграничните участъци определянето на съответните линии се извършва в съгласие със засегнатите съседни държави членки.

Най-късно до ... [три години от датата на влизане в сила на настоящия регламент] държавите членки уведомяват Комисията за съответните линии.

9. Държавите членки гарантират, че до 31 декември 2030 г. железопътната инфраструктура на основната мрежа по връзките, посочени в член 14, параграф 1, буква г), отговаря на изискванията, определени в член 15, параграф 2, букви а) и б) и в параграф 2, буква б) от настоящия член, освен в случаите, когато по отношение на изискванията, определени в параграф 2, буква б) от настоящия член, Комисията е предоставила освобождаване от прилагането на член 38, параграф 3 съгласно член 38, параграф 4.

10. Изискванията, посочени в параграфи 2 – 9, не се прилагат за изолирани мрежи.
11. Без да се засяга параграф 10, по искане на държава членка, в надлежно обосновани случаи, Комисията приема актове за изпълнение за предоставяне на освобождавания по отношение на изискванията, посочени в настоящия член, на основание специфични географски или значителни физически ограничения, отрицателен резултат от социално-икономически анализ на разходите и ползите или значително отрицателно въздействие върху околната среда или биологичното разнообразие. Всяко такова искане се обосновава в достатъчна степен. Искането за освобождаване се координира със съседната държава членка или съседните държави членки в случай на трансгранични участъци. Съседните държави членки могат да предоставят становище на държавата членка, която иска освобождаването. Държавата членка прилага към искането си становищата на съседните държави членки. Държава членка може да поиска предоставянето на няколко освобождавания в едно искане.

Комисията оценява искането в светлината на предоставената обосновка, както и по отношение на значителното му въздействие върху оперативната съвместимост и непрекъснатостта на железопътната мрежа, когато е уместно. Комисията надлежно взема предвид становищата на засегнатите съседни държави членки.

При оценяването на исканията за освобождаване от изискването, свързано с превоза на полуремаркета, посочено в параграф 8, Комисията взема предвид по-специално резултатите от социално-икономическия анализ на разходите и ползите, както и потенциалното прекъсване на услугите, причинено от необходимите работни дейности, необходими за изпълнението на това изискване.

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

Комисията може да поиска допълнителна информация от държавата членка не по-късно от 30 календарни дни след получаване на искането съгласно първа алинея. Ако Комисията счете, че предоставената информация е недостатъчна, тя може да поиска от държавата членка да допълни тази допълнителна информация в срок от 30 календарни дни от получаването на допълнителната информация.

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

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

Член 17

Европейско стандартно номинално междурелсие

1. Държавите членки гарантират, че всяка нова железопътна линия на основната мрежа и на разширената основна мрежа, включително връзките, посочени в член 14, параграф 1, буква г), се предвижда да бъде изградена с европейско стандартно номинално междурелсие от 1435 mm. Това изискване се счита за изпълнено, когато влакове с междурелсие 1435 mm могат да се движат по инфраструктурата не по-късно от 31 декември 2030 г. за основната мрежа и не по-късно от 31 декември 2040 г. за разширената основна мрежа. За целите на настоящия член нова железопътна линия означава всяка линия, по която не са започнали строителни работи до... [датата на влизане в сила на настоящия регламент].
2. Чрез дерогация от параграф 1 от настоящия член държавите членки, на чиято територия към ... [датата на влизане в сила на настоящия регламент] не се планира свързване на нова железопътна линия към сухопътната граница на друга държава членка в съответствие с приложение I, изготвят план, определящ новата железопътна линия, която ще бъде изградена в съответствие с европейското стандартно номинално междурелсие от 1435 mm. Този план отчита въздействието върху оперативната съвместимост със съседната държава членка или държави членки, като взема предвид по-специално евентуалното преминаване към стандартно номинално междурелсие на съществуващите железопътни линии към европейското стандартно номинално междурелсие от 1435 mm в съответствие с параграф 3 от настоящия член. Планът включва социално-икономически анализ на разходите и ползите, обосноваващ решението на държавата членка, когато е уместно, да не изгражда нова железопътна инфраструктура с европейско стандартно номинално междурелсие от 1435 mm, и оценка на въздействието върху оперативната съвместимост. Този план се представя на Комисията до ... [две години от датата на влизане в сила на настоящия регламент].

3. Държавите членки, чиято съществуваща железопътна мрежа или част от нея е с междурелсие, различно от европейското стандартно номинално междурелсие от 1435 mm, до ... [две години от датата на влизане в сила на настоящия регламент], извършват оценка, в която се посочват съществуващите железопътни линии, разположени по европейските транспортни коридори, с оглед евентуалното им преминаване към европейското стандартно номинално междурелсие от 1435 mm. Оценката се координира със съседната държава членка или държави членки в случай на трансгранични участъци. Оценката включва социално-икономически анализ на разходите и ползите по отношение на осъществимостта на евентуалното преминаване към европейското стандартно номинално междурелсие от 1435 mm и оценка на въздействието върху оперативната съвместимост.

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

Първа и втора алинея се прилагат *mutatis mutandis* за железопътните линии, за които строителните работи са започнали към ... [датата на влизане в сила на настоящия регламент].

4. Приоритетите за планирането на инфраструктурата и инвестициите, произтичащо от плановете, посочени в параграфи 2 и 3 от настоящия член, се включват в първия работен план на европейския координатор за европейските транспортни коридори, от който са част товарните железопътни линии с междурелсие, различно от това на стандартното европейско номинално междурелсие, в съответствие с член 54.
5. По искане на държава членка, в надлежно обосновани случаи, Комисията приема актове за изпълнение за предоставяне на временно освобождаване от изискванията, посочени в параграф 1, за нови железопътни линии от основната мрежа и разширената основна мрежа или за част от нея въз основа на отрицателен резултат от социално-икономически анализ на разходите и ползите. Всяко искане за освобождаване се основава на достатъчна обосновка. Исканията за освобождаване се координират със съседната държава членка или съседните държави членки в случай на трансгранични участъци. Съседните държави членки могат да предоставят становище на държавата членка, която иска освобождаването. Държавата членка прилага към искането си становищата на съседните държави членки. Държава членка може да поиска предоставянето на няколко освобождавания в едно искане.

Комисията оценява искането в светлината на предоставената обосновка, както и по отношение на значителното му въздействие върху оперативната съвместимост и непрекъснатостта на железопътната мрежа, когато е уместно. Комисията надлежно взема предвид становищата на засегнатите съседни държави членки.

Комисията може да поиска допълнителна информация от държавата членка не по-късно от 30 календарни дни след получаване на искането съгласно първа алинея. Ако Комисията счете, че предоставената информация е недостатъчна, тя може да поиска от държавата членка да допълни тази допълнителна информация в срок от 30 календарни дни от получаването на допълнителната информация.

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

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

Член 18

Европейска система за управление на железопътното движение

1. Държавите членки гарантират, че:

а) Железопътната инфраструктура на разширената основна мрежа е оборудвана с ERTMS до 31 декември 2040 г., а на широкообхватната мрежа – до 31 декември 2050 г., с изключение на връзките, посочени в член 14, параграф 1, буква г), като същевременно се гарантира синхронизирано и хармонизирано внедряване на ERTMS по железопътната линия и във влаковете; и

б) ERTMS е внедрена по връзките, посочени в член 14, параграф 1, буква г), от разширената основна мрежа до 31 декември 2040 г., а от широкообхватната мрежа – до 31 декември 2050 г., когато такова оборудване се счита за необходимо от съответната държава членка в координация със съответните заинтересовани страни, по-специално управителя на инфраструктурата.

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

а) железопътната инфраструктура на основната мрежа, с изключение на връзките, посочени в член 14, параграф 1, буква г), отговаря на изискванията, определени в параграф 1; и

б) ERTMS е внедрена по връзките, посочени в член 14, параграф 1, буква г) от основната мрежа, когато такова оборудване се счита за необходимо от съответната държава членка в координация със съответните заинтересовани страни, по-специално управителя на инфраструктурата.

3. Държавите членки гарантират, че системите от клас В са изведени от експлоатация не по-късно от 31 декември 2040 г. по основната мрежа, не по-късно от 31 декември 2045 г. по разширената основна мрежа и не по-късно от 31 декември 2050 г. по широкообхватната мрежа, при условие че е осигурено подходящо ниво на безопасност, с изключение на участъците в градските възли, използвани и от крайградските пътнически влакове, оборудвани със специални системи за влакова защита от клас В.
4. Държавите членки гарантират, че до 31 декември 2050 г. железопътната инфраструктура на основната мрежа, разширената основна мрежа и широкообхватната мрежа е оборудвана с основана на радиосистема ERTMS.
5. Държавите членки гарантират, че основаната на радиосистема ERTMS се внедрява по железопътната инфраструктура на основната мрежа, разширената основна мрежа и широкообхватната мрежа от 31 декември 2030 г. – в случай на изграждане на нова линия, или от 31 декември 2040 г. – в случай на модернизиране на системата за сигнализация.
6. Държавите членки гарантират, че основаната на радиосистема ERTMS е внедрена до 31 декември 2050 г. за връзките, посочени в член 14, параграф 1, буква г), на основната мрежа, разширената основна мрежа и широкообхватната мрежа, когато това оборудване се счита за необходимо от съответната държава членка в координация с управителя на инфраструктурата и други съответни заинтересовани страни. В случай на изграждане на нова линия, внедряването се гарантира от 31 декември 2030 г.
7. Изискванията, посочени в параграфи 1 – 6, не се прилагат за изолирани мрежи.

8. Без да се засяга параграф 7, по искане на държава членка, в надлежно обосновани случаи, Комисията приема актове за изпълнение за предоставяне на освобождавания по отношение на изискванията, посочени в параграфи 1 – 6. Всяко искане за освобождаване от спазване на изискване се основава на отрицателен резултат от социално-икономически анализ на разходите и ползите и оценка на въздействието върху оперативната съвместимост. Всяко такова искане се обосновава в достатъчна степен. Искането за освобождаване се координира със съседната държава членка или съседните държави членки в случай на трансгранични участъци. Съседните държави членки могат да предоставят становище на държавата членка, която иска освобождаването. Държавата членка прилага към искането си становищата на съседните държави членки. Държава членка може да поиска предоставянето на няколко освобождавания в едно искане. Поисканите освобождавания отговарят на изискванията на Директива (ЕС) 2016/797.

Комисията оценява искането в светлината на обосновката, предоставена съгласно първа алинея, както и по отношение на значителното му въздействие върху оперативната съвместимост. Комисията надлежно взема предвид становищата на засегнатите съседни държави членки.

Комисията може да поиска допълнителна информация от държавата членка не по-късно от 30 календарни дни след получаване на искането съгласно първа алинея. Ако Комисията счете, че предоставената информация е недостатъчна, тя може да поиска от държавата членка да допълни тази допълнителна информация в срок от 30 календарни дни от получаването на допълнителната информация.

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

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

Член 19
Оперативни приоритети

1. Управлението на железопътния товарен превоз полага всички възможни усилия, за да гарантира до 31 декември 2030 г., че по европейските транспортни коридори качеството на услугите, предоставяни на железопътните предприятия, и техническите и оперативните изисквания за използване на инфраструктурата не възпрепятстват оперативната ефективност на услугите за железопътен товарен превоз по европейските транспортни коридори да постигне следните целеви стойности:
 - а) за всеки вътрешен трансграничен участък времето за престой на всички товарни влакове, пресичащи границата между две държави членки, не надвишава средно 25 минути, с изключение на участъците, в които се извършва промяна на междурелсието или когато проверките на границата, извършвани където контролът във влаковете все още не е премахнат в изпълнение на точка 1.2 от приложение VI към Регламент (ЕС) 2016/399, не позволяват спазването на този срок; времето за престой на влака в трансграничен участък означава общото допълнително време за преминаване, което може да се дължи на съществуването на граничния пункт, независимо от процедурите или съображенията от инфраструктурно, оперативно, техническо и административно естество; времето за престой не включва времето, което не се дължи на граничния пункт, като оперативни процедури, извършвани в съоръжения, разположени в близост до граничния пункт, които обаче не са тясно свързани с него; и

- б) най-малко 75% от товарните влакове, пресичащи поне една граница по европейски транспортен коридор, пристигат на местоназначението си или до външната граница на Съюза – ако местоназначението им е извън Съюза – в определеното им време по график или със закъснение от по-малко от 30 минути по причини, дължащи се на управителя(ите) на инфраструктурата на Съюза; закъснения, възникващи във и дължащи се на трети държави, прекосявани от товарните влакове, не се вземат предвид.

2. Държавите членки полагат всички възможни усилия, за да гарантират, че до 31 декември 2030 г. за линиите за товарен превоз по основната мрежа, до 31 декември 2040 г. за линиите за товарен превоз по разширената основна мрежа и до 31 декември 2050 г. за линиите за товарен превоз по широкообхватната мрежа, посочени в член 15, параграф 3, се прилагат следните условия:

- а) на двуколовозните линии – най-малко два влакови маршрута на час и посока могат да се разпределят на товарни влакове с дължина най-малко 740 m (включително локомотива или локомотивите); и
- б) на едноколовозните линии – най-малко един влаков маршрут на два часа и посока може да се разпреди на товарни влакове с дължина най-малко 740 m (включително локомотива или локомотивите).

Член 20

Допълнителни приоритети за развитието на железопътната инфраструктура

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

- а) преминаването към европейското стандартно номинално междурелсие от 1435 mm, когато е приложимо;
- б) смекчаването на въздействието на шума и вибрациите, предизвикани от железопътния транспорт, по-специално чрез мерки за подвижния състав и инфраструктурата, включително шумозащитни екрани;
- в) подобряването на безопасността на железопътните прелези;
- г) където е приложимо, свързването на железопътната транспортна инфраструктура с пристанищната инфраструктура на вътрешните водни пътища;
- д) след извършване на социално-икономически анализ на разходите и ползите, разработването на инфраструктура за дължина на влаковете над 740 m и до 1500 m и 25,0 тона натоварване на колоос при изграждането и модернизацията на железопътни линии, подходящи за товарен превоз;
- е) разработването и внедряването на новаторски технологии за железопътния транспорт, като се използва по-специално дейността на съвместното предприятие „Shift2Rail“ и съвместното предприятие „Европейски железопътен транспорт“, по-специално автоматичната експлоатация на влаковете, усъвършенстваното управление на движението и цифровата свързаност за пътници чрез ERTMS и цифровото автоматично скачване, свързаността чрез 5G и сателит и инерционни измервателни единици за единиците за геопозициониране на ERTMS;

- ж) при изграждане или обновяване на железопътната инфраструктура, обезпечаването на непрекъснатост и достъпност на пешеходни и велосипедни алеи и изграждането на места за паркиране на велосипеди в близост до гарите с цел насърчаване на активните видове транспорт;
- з) разработването на новаторски технологии за алтернативни горива за железниците, като влакове, задвижвани с водород и акумулаторни батерии, за участъци и железопътни маршрути за достъп, които са освободени от изискването за електрификация;
- и) за развитието на трансевропейската транспортна мрежа, осигуряването на стандарт за гарантиране на движението на товарни влакове, превозващи стандартни полуремаркета с височина до 4 метра, натоварени на височина 33 cm, без да се изисква допълнително разрешение за извършване на услуги; и
- й) преминаване към двуколовозни линии в участъците с недостатъчен капацитет, при които има ограничения в пропускателната способност.

РАЗДЕЛ 2

ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА НА ВЪТРЕШНИТЕ ВОДНИ ПЪТИЩА

Член 21

Инфраструктурни компоненти

1. Инфраструктурата на вътрешните водни пътища обхваща по-специално:
 - а) реки;

- б) канали;
- в) езера и лагуни;
- г) съответната инфраструктура като шлюзове, подедни съоръжения, мостове, водохранилища и свързаните с тях мерки за предотвратяване и смекчаване на въздействието на наводнения и засушавания, които могат да окажат положително въздействие върху корабоплаването по вътрешните водни пътища;
- д) водни пътища за достъп и връзки от „последната миля“ с мултимодални товарни терминали, свързани с вътрешни водни пътища, по-специално в пристанища по вътрешните водни пътища и морски пристанища;
- е) места за акостиране и почивка;
- ж) пристанища по вътрешните водни пътища, включително основна пристанищна инфраструктура под формата на вътрешни басейни, кейови стени, котвени стоянки, кейове, докове, диги, насипи, платформи, пресушаване на земя от морето, както и инфраструктурата, необходима за транспортни операции в пристанищната зона и извън нея;
- з) свързано оборудване, посочено в параграф 2;
- и) ИКТ системи за транспорта, включително речни информационни услуги (RIS);
- й) връзки на пристанищата по вътрешните водни пътища с останалите видове транспорт в трансевропейската транспортна мрежа;

- к) инфраструктура, свързана със съоръжения за алтернативни горива; и
- л) инфраструктура, необходима за операции с нулеви отпадъци и мерки за кръгова икономика.

2. Оборудването, свързано с инфраструктурата на вътрешните водни пътища, може да включва оборудване за товарене и разтоварване на товари и съхранение на стоки в пристанищата по вътрешните водни пътища. Свързаното оборудване може да включва по-специално задвижващи и операционни системи, които намаляват замърсяването, като замърсяването на водата и въздуха, енергопотреблението и въглеродната интензивност. То може да включва и приемни съоръжения за отпадъци, брегови съоръжения за електроснабдяване и друга инфраструктура за алтернативни горива за доставка и генериране, както и съоръжения за разбиване на лед, хидроложки изследвания, както и за драгажни работи по фарватера, пристанището и на подходите към него, за да се осигури корабоплаване през цялата година.

3. Пристанище по вътрешните водни пътища е част от широкообхватната мрежа, когато отговаря на следните условия:

- а) има над 500 000 тона годишен обем на претоварените товари, като общият годишен обем на претоварените товари се основава на най-актуалната тригодишна средна стойност, базирана на статистически данни, публикувани от Евростат; и
- б) намира се в мрежата на вътрешните водни пътища на трансевропейската транспортна мрежа.

Член 22

Изисквания към транспортната инфраструктура на широкообхватната мрежа

1. Държавите членки гарантират, че пристанищата по вътрешните водни пътища от широкообхватната мрежа до 31 декември 2050 г.:
 - а) са свързани с пътната или железопътната инфраструктура;
 - б) предлагат поне един мултимодален товарен терминал, отворен за всички оператори и ползватели по недискриминационен начин, и прилагат прозрачни и недискриминационни такси; и
 - в) са оборудвани със съоръжения за подобряване на екологичните показатели на корабите в пристанищата, което може да включва приемни съоръжения за отпадъци, съоръжения за обезгазяване, мерки за намаляване на шума, както и мерки за намаляване на замърсяването на въздуха и водата.
2. Държавите членки гарантират, че в пристанищата по вътрешните водни пътища е разгърната инфраструктура за алтернативни горива в съответствие с Регламент (ЕС) 2023/1804.

Член 23

Изисквания към транспортната инфраструктура на основната мрежа

1. Държавите членки гарантират, че пристанищата по вътрешните водни пътища от основната мрежа са в съответствие с член 22, параграф 2 и отговарят на изискванията, определени в член 22, параграф 1, букви а) и б), до 31 декември 2030 г., както и на тези в член 22, параграф 1, буква в) до 31 декември 2040 г.
2. Държавите членки гарантират, че мрежата на вътрешните водни пътища, включително връзките, посочени в член 21, параграф 1, буква д), се поддържа, за да се обезпечи ефикасно, надеждно и безопасно корабоплаване за ползвателите, като се гарантира изпълнението на минималните изисквания за водните пътища и минималните изисквания за нивата на обслужване, определени в параграф 3 от настоящия член (добрите условия за корабоплаване).

Държавите членки предотвратяват влошаването на добрите условия за корабоплаване, както и влошаването на текущото състояние на онези части от мрежата, които вече надхвърлят тези минимални изисквания до... [датата на влизане в сила на настоящия регламент].

3. До 31 декември 2030 г. държавите членки гарантират по-специално, че:
 - а) реките, каналите, езерата, лагуните, пристанищата по вътрешните водни пътища и маршрутите за достъп до тях имат дълбочина на плавателния канал от най-малко 2,5 m и минимална височина под неотваряеми мостове от най-малко 5,25 m при определени референтни водни нива, които се превишават в определен средностатистически брой дни в годината.

- б) Държавите членки публикуват на уебсайт, който е достъпен за обществеността, броя дни в годината, както е посочен в буква а), през които действителното водно ниво надвишава или не достига определеното референтно водно ниво за дълбочината на навигационния канал, както и средния период на чакане при всеки шлюз;
- в) операторите на шлюзове гарантират, че шлюзовете се управляват и поддържат по такъв начин, че времето за чакане да е сведено до минимум; и
- г) реките, каналите, езерата и лагуните са оборудвани с RIS за всички услуги в съответствие с Директива 2005/44/ЕО на Европейския парламент и на Съвета⁵⁰, така че да се предоставя информация в реално време на ползвателите зад граница.

⁵⁰ 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).

За целите на буква а) от настоящия параграф референтните водни нива се установяват въз основа на броя дни в годината, в които действителното водно ниво е надвишило определеното референтно водно ниво. След одобрение от заинтересованите държави членки в съответствие с член 172, втора алинея от ДФЕС, Комисията приема актове за изпълнение, които се разработват в тясно сътрудничество с тези държави членки, в консултация със заинтересованите европейски координатори и ако е приложимо – в консултация с комисиите за речно корабоплаване, създадени с международни споразумения, определящи референтните водни нива, посочени в буква а) от настоящия параграф, за всеки коридор, воден път или участък от воден път. Тези актове за изпълнение са в съответствие с изискванията, определени в международните конвенции, в споразуменията, сключени между държавите членки, включително в правилата, приети от комисиите за речно корабоплаване, създадени с тези конвенции и споразумения. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 61, параграф 3 от настоящия регламент.

4. По искане на държава членка, в надлежно обосновани случаи, Комисията приема актове за изпълнение за предоставяне на освобождавания от изискванията, посочени в параграфи 2 и 3, за всеки воден път, а където е целесъобразно – за участък от воден път, на основание специфични географски или значителни физически ограничения, отрицателен резултат от социално-икономически анализ на разходите и ползите или значително отрицателно въздействие върху околната среда, биологичното разнообразие или културното наследство. Всяко такова искане се обосновава в достатъчна степен. Искането за освобождаване се координира със съседната държава членка или държави членки, когато е приложимо. Съседните държави членки могат да предоставят становище на държавата членка, която иска освобождаването. Държавата членка прилага към искането си становищата на съседните държави членки. Държава членка може да поиска предоставянето на няколко освобождавания в едно искане.

Комисията оценява искането в светлината на обосновката, предоставена съгласно първа алинея. Комисията надлежно взема предвид становищата на засегнатите съседни държави членки.

Комисията може да поиска допълнителна информация от държавата членка не по-късно от 30 календарни дни след получаване на искането съгласно първа алинея. Ако Комисията счете, че предоставената информация е недостатъчна, тя може да поиска от държавата членка да допълни тази допълнителна информация в срок от 30 календарни дни от получаването на допълнителната информация.

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

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

Влошаването на изпълнението на минималните изисквания в резултат на пряко човешко действие или липса на старание при поддръжката на мрежата по вътрешните водни пътища не се счита за случай, при който се оправдава предоставянето на освобождаване от спазване на изискване.

5. В случай на непреодолима сила държавите членки възстановяват условията за корабоплаване до предишното им състояние веднага щом ситуацията позволява това.
6. Комисията може да приема насоки за осигуряване на съгласуван подход относно прилагането на добри условия за корабоплаване в Съюза. Тези насоки могат да обхващат по-специално:
 - а) специфични параметри за свободно течащи реки;
 - б) допълнителни параметри за навигационна широчина на канала;

- в) разгръщане на алтернативна енергийна инфраструктура за осигуряване на достъп до алтернативни горива по целия коридор;
- г) използване на цифрови приложения на мрежата и процеси за автоматизация;
- д) устойчивост на инфраструктурата към изменението на климата, природни опасности и причинени от човека бедствия или умишлени смущения; или
- е) въвеждане и популяризиране на нови технологии и иновации за енергийни горива и задвижващи системи с нулеви и ниски емисии на въглерод.

Член 24

Допълнителни приоритети за развитие на инфраструктурата по вътрешните водни пътища

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

- а) където е приложимо, постигане на по-високи стандарти за модернизиране на съществуващи водни пътища и за създаване на нови водни пътища с цел да се задоволи търсенето на пазара;
- б) мерки за предотвратяване и смекчаване на въздействието на наводнения и суши;
- в) подобряване на процесите на цифровизация и автоматизация, по-специално с оглед на повишаването на безопасността, сигурността и устойчивостта при транспорта по вътрешните водни пътища, включително в рамките на градските възли;

- г) модернизация и разширяване на капацитета на инфраструктурата, включително места за акостиране и почивка и техните услуги, необходими за мултимодални транспортни операции както в рамките на пристанищната зона, така и извън нея, и по протежение на водните пътища;
- д) насърчаване и разработване на мерки за подобряване на екологичните показатели на транспорта и транспортната инфраструктура по вътрешните водни пътища, включително кораби с нулеви и ниски емисии и мерки за смекчаване на въздействията върху водните обекти и зависимостта от водата биологично разнообразие, в съответствие с приложимите изисквания съгласно правото на Съюза или съответните международни споразумения;
- е) разработване и използване на кораби с плитко газене по вътрешните водни пътища, подходящи за ниски водни нива;
- ж) при изграждане или обновяване на инфраструктурата на вътрешните водни пътища, обезпечаването на непрекъснатост и достъпност на пешеходни и велосипедни алеи с цел насърчаване на активните видове транспорт;
- з) насърчаване на действия за предотвратяване на влошаването на изискванията за водните пътища, включително средства за наблюдение на състоянието на фарватера; и
- и) когато е целесъобразно, подобряване на условията за корабоплаване по вътрешните водни пътища при изграждането на нови мостове или при обновяването на неотваряеми мостове, като се обръща специално внимание на светлия им вертикален габарит във връзка със съществуващите мостове на конкретен участък от водния път.

РАЗДЕЛ 3
ИНФРАСТРУКТУРА ЗА МОРСКИ ТРАНСПОРТ И ЕВРОПЕЙСКОТО
МОРСКО ПРОСТРАНСТВО

Член 25

Инфраструктурни компоненти

1. Европейското морско пространство свързва и интегрира морските компоненти, описани в параграф 2, с наземната мрежа чрез създаването или модернизирането на морските маршрути на къси разстояния и чрез развитието на морските пристанища на територията на държавите членки и техните връзки с хинтерланда, включително географската зона на най-отдалечените региони, за да се осигури ефективна, жизнеспособна и устойчива интеграция с други видове транспорт.
2. Европейското морско пространство се състои от:
 - а) инфраструктурата за морски транспорт в рамките на пристанищната зона на основната мрежа и широкообхватната мрежа, включително свързаността на хинтерланда;
 - б) действия с по-широка полза, които не са свързани с конкретни пристанища и са от полза за европейското морско пространство и морската промишленост като цяло, например подкрепа за дейности, гарантиращи корабоплаване през цялата година (ледоразбиване), улесняване на прехода към устойчив морски транспорт, подобряване на полезните взаимодействия между транспорта и енергетиката, наред с другото чрез насърчаване на ролята на пристанищата като енергийни центрове и подпомагане на енергийния преход, както и ИКТ системи за транспорт и хидрографски проучвания; и

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

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

- а) морски пристанища, включително инфраструктурата, необходима за транспортни операции в пристанищната зона;
- б) основна пристанищна инфраструктура като вътрешни басейни, кейови стени, котвени стоянки, платформи, кейове, докове, диги, насипи и пресушаване на земя от морето;
- в) морски канали;
- г) навигационни съоръжения;
- д) подходи към пристанища, фарватери и шлюзове;
- е) вълноломи;
- ж) връзките на пристанищата с трансевропейската транспортна мрежа;

- з) ИКТ системи за транспорта, включително единната европейска среда за морско информационно обслужване (EMSWе) и системата за контрол на движението на корабите и за информация (VTMIS);
- и) инфраструктура, свързана с алтернативни горива;
- й) свързаното оборудване, което може да включва по-специално оборудване за управление на движението и товарите, за намаляване на отрицателното въздействие върху околната среда, включително за операции с нулеви отпадъци и мерки за кръгова икономика, за подобряване на енергийната ефективност, за намаляване на шума и за използване на алтернативни горива, както и оборудване, което да осигурява корабоплаване през цялата година, включително за ледоразбиване, за хидроложки проучвания, и за драгиране и опазване на пристанището и на подходите към него; и
- к) инфраструктура, улесняваща пристанищните дейности, свързани с енергията от възобновяеми източници, включително разположени в морето вятърни паркове.

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

- а) общият му годишен обем на пътничопотока надвишава 0,1% от общия годишен обем на пътничопотока на всички морски пристанища на Съюза, като референтната стойност за този общ обем е най-актуалната налична тригодишна средна стойност, базирана на статистически данни, публикувани от Евростат;

- б) общият му годишен обем на товарите – за обработка както на насипни, така и на пакетирани товари – надхвърля 0,1% от съответния общ годишен обем на товара, обработван във всички морски пристанища на територията на Съюза, като референтната стойност за този общ обем е най-актуалната налична тригодишна средна стойност, базирана на статистически данни, публикувани от Евростат;
- в) общият му годишен обем на товарите – за обработка на насипни и/или на пакетирани товари – надхвърля 500 000 тона годишно, а приносът му за диверсификацията на енергийните доставки на ЕС и за ускоряването на внедряването на възобновяеми енергийни източници е една от основните дейности на пристанището, като референтната стойност за този общ обем е най-актуалната налична тригодишна средна стойност, базирана на статистически данни, публикувани от Евростат;
- г) намира се на остров и осигурява единствената точка за достъп до регион по NUTS 3 в широкообхватната мрежа по смисъла на член 3 от Регламент (ЕО) № 1059/2003; или
- д) намира се в най-отдалечен регион или периферна зона, извън радиус от 200 km от най-близката друга точка от широкообхватната мрежа.

Член 26

Изисквания към транспортната инфраструктура на широкообхватната мрежа

1. Държавите членки гарантират, че:
 - а) в морските пристанища от широкообхватната мрежа е разгърната инфраструктура за алтернативни горива в съответствие с Регламент (ЕС) 2023/1804;
 - б) морските пристанища от широкообхватната мрежа са оборудвани с необходимата инфраструктура за подобряване на екологичните характеристики на корабите в пристанищата, по-специално с приемни съоръжения за предаване на отпадъци от кораби в съответствие с Директива (ЕС) 2019/883 на Европейския парламент и на Съвета⁵¹;
 - в) VTMISS и SafeSeaNet са внедрени в съответствие с Директива 2002/59/ЕО; и
 - г) единната национална среда за морско информационно обслужване се реализира в съответствие с Регламент (ЕС) 2019/1239.

⁵¹ Директива (ЕС) 2019/883 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2019 г. относно пристанищните приемни съоръжения за предаване на отпадъци от кораби, за изменение на Директива 2010/65/ЕС и за отмяна на Директива 2000/59/ЕО (ОВ L 151, 7.6.2019 г., стр. 116).

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

- а) морските пристанища от широкообхватната мрежа с общ годишен обем на товарите над 2 милиона тона са свързани с железопътната и пътната инфраструктура и когато е възможно – с вътрешните водни пътища; референтната стойност за този общ обем е най-актуалната налична тригодишна средна стойност, базирана на статистически данни, публикувани от Евростат;
- б) всяко морско пристанище от широкообхватната мрежа, което обслужва превоз на товари, предлага най-малко един мултимодален товарен терминал, отворен за всички оператори и ползватели по недискриминационен начин, и което прилага прозрачни и недискриминационни такси;
- в) морските канали, фарватерите на пристанищата и устията, които свързват две морета или които предоставят достъп от морето до морски пристанища, съответстват най-малко на вътрешни водни пътища, които отговарят на изискванията на член 23; и
- г) морските пристанища от широкообхватната мрежа, свързани с вътрешните водни пътища, разполагат с капацитет за обработка на кораби, плаващи по вътрешните водни пътища.

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

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

Комисията оценява искането в светлината на обосновката, предоставена съгласно първа алинея.

Комисията може да поиска допълнителна информация от държавата членка не по-късно от 30 календарни дни след получаване на искането съгласно първа алинея. Ако Комисията счете, че предоставената информация е недостатъчна, тя може да поиска от държавата членка да допълни тази допълнителна информация в срок от 30 календарни дни от получаването на допълнителната информация.

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

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

Член 27

Изисквания към транспортната инфраструктура на основната мрежа

1. Държавите членки гарантират, че инфраструктурата за морски транспорт на основната мрежа е в съответствие с член 26, параграф 1.
2. Държавите членки гарантират, че до 31 декември 2030 г. инфраструктурата за морски транспорт на основната мрежа е приведена в съответствие с изискванията, посочени в член 26, параграф 2.
3. По искане на държава членка, в надлежно обосновани случаи, Комисията приема актове за изпълнение за предоставяне на освобождавания от минималните изисквания, посочени в параграф 2, на основание специфични географски или значителни физически ограничения, отрицателен резултат от социално-икономически анализ на разходите и ползите или значително отрицателно въздействие върху околната среда или биологичното разнообразие. Всяко такова искане се обосновава в достатъчна степен. Държава членка може да поиска предоставянето на няколко освобождавания в едно искане.

Комисията оценява искането в светлината на обосновката, предоставена съгласно първа алинея.

Комисията може да поиска допълнителна информация от държавата членка не по-късно от 30 календарни дни след получаване на искането съгласно първа алинея. Ако Комисията счете, че предоставената информация е недостатъчна, тя може да поиска от държавата членка да допълни тази допълнителна информация в срок от 30 календарни дни от получаването на допълнителната информация.

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

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

Член 28

Допълнителни приоритети за развитието на морската инфраструктура и европейското морско пространство

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

- а) подобряване на достъпа по море, като вълноломи, морски канали, фарватери, шлюзове, драгиране и навигационни съоръжения;

- б) изграждане или модернизиране на основна пристанищна инфраструктура, като вътрешни басейни, инфраструктура за алтернативни горива, кейови стени, котвени стоянки, платформи, кейове, докове, диги, насипи и пресушаване на земя от морето;
- в) подобряване на инфраструктурата, свързваща различните видове транспорт, оборудването и системите, посочени в член 37, букви а), б) и г); както и модернизиране и разширяване на капацитета на железопътната инфраструктура, необходима за транспортни операции в пристанищната зона или в близост до нея, ако това е необходимо за свързване с трансевропейската железопътна мрежа;
- г) подобряване на процесите на цифровизация и автоматизация, по-специално с оглед повишаване на безопасността, сигурността, ефикасността и устойчивостта;
- д) въвеждане и насърчаване на нови технологии и иновации, както и на възобновяеми и нисковъглеродни горива;
- е) подобряване на устойчивостта на логистичните вериги и международната морска търговия, включително във връзка с адаптирането към изменението на климата;
- ж) мерки за намаляване на шума и за енергийна ефективност;
- з) насърчаване на кораби с нулеви и ниски емисии, обслужващи и експлоатиращи морски връзки на къси разстояния, и разработване на мерки за подобряване на екологичните показатели на морския транспорт за оптимизиране на посещенията на пристанища и веригата на доставките в съответствие с приложимите изисквания съгласно правото на Съюза или съответните международни споразумения, като например използването на схеми за екостимули;

- и) действия, свързани с насърчаването на действия с по-широка полза и на морски връзки на къси разстояния в рамките на европейското морско пространство, включително насърчаване на по-добър достъп до най-отдалечените региони и други отдалечени, островни и периферни региони;
- й) насърчаване на фериботния транспорт с нулеви и ниски емисии като устойчив вид пътнически транспорт;
- к) действия, целящи увеличаване на дела на товарните превози, включително за морските връзки на къси разстояния, които преминават от сухопътния и въздушния транспорт към морските или вътрешните водни пътища и железопътния транспорт, за да се намалят отрицателните външни разходи като емисии и задръствания; и
- л) подобряване на достъпа до най-отдалечените региони и други отдалечени, островни и периферни региони.

РАЗДЕЛ 4

ПЪТНА ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Член 29

Инфраструктурни компоненти

1. Пътната транспортна инфраструктура обхваща по-специално:
 - а) пътища, в това число:
 - i) мостове;
 - ii) тунели;

- iii) кръстовища;
 - iv) железопътни кръстовища;
 - v) пътни възли;
 - vi) твърди банкети; и
 - vii) инфраструктура, чрез която се смекчава въздействието върху околната среда, включително решения за опазване на фауната или намаляване на шума;
- б) свързано оборудване, включително системи за претегляне в движение;
 - в) цифрова инфраструктура и ИКТ системи за транспорта;
 - г) маршрути за достъп до мултимодални товарни терминали;
 - д) връзки на товарните терминали и логистичните платформи с останалите видове транспорт в трансевропейската транспортна мрежа;
 - е) автогари;
 - ж) инфраструктура, свързана със съоръжения за алтернативни горива; и
 - з) зони за паркиране и почивка, включително безопасни и сигурни зони за паркиране за превозни средства с търговско предназначение.

2. Пътищата, на които се прави позоваване в параграф 1, буква а) от настоящия член и които са определени в картите в приложение I, са пътища, които играят важна роля в пътническия и товарния транспорт на далечни разстояния, интегрират основните градски и икономически центрове и осигуряват взаимносвързаност с други видове транспорт.
3. Оборудването, свързано с посочените в параграф 1, буква б) пътища, може да включва по-специално оборудване за управление на движението, за информация и пътна навигация, за налагане на такси за изминато разстояние или за ползване на пътя, за безопасност, за ограничаване на отрицателните последици за околната среда, за презареждане с гориво, а на превозните средства с алтернативно задвижване — със съответната електроенергия, и за безопасни и сигурни зони за паркиране на превозни средства с търговско предназначение.

Член 30

Изисквания към транспортната инфраструктура на широкообхватната мрежа

1. Държавите членки гарантират, че:
 - а) безопасността на пътната транспортна инфраструктура се гарантира, контролира и при необходимост – подобрява в съответствие с Директива 2008/96/ЕО;
 - б) пътищата се проектират, изграждат или модернизират и поддържат при високи стандарти за качество и безопасност;
 - в) пътищата се проектират, изграждат или модернизират и поддържат при високо ниво на опазване на околната среда, включително, според случая, чрез мерки за намаляване на шума и събиране, пречистване и изпускане на водния отток;

- г) пътните тунели с дължина над 500 m са в съответствие с Директива 2004/54/ЕО на Европейския парламент и на Съвета⁵²;
- д) когато е приложимо, оперативната съвместимост на системите за електронно събиране на такси се осигурява в съответствие с Директива (ЕС) 2019/520 на Европейския парламент и на Съвета⁵³ и с Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/204 на Комисията⁵⁴ и Делегиран регламент (ЕС) 2020/203 на Комисията⁵⁵;
- е) когато е приложимо, такси за изминато разстояние или такси за правото на ползване се начисляват в съответствие с Директива 1999/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета⁵⁶;
- ж) всяка интелигентна транспортна система в пътната транспортна инфраструктура е в съответствие с Директива 2010/40/ЕС и се разполага по начин, съвместим с делегираните актове, приети съгласно тази директива; и

⁵² 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).

⁵³ Директива (ЕС) 2019/520 на Европейския парламент и на Съвета от 19 март 2019 г. за оперативната съвместимост на електронни системи за пътно таксуване и за улесняване на трансграничния обмен на информация за неплащане на пътни такси в Съюза (ОВ L 91, 29.3.2019 г., стр. 45).

⁵⁴ Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/204 на Комисията от 28 ноември 2019 г. относно подробните задължения на доставчиците на Европейската услуга за електронно пътно таксуване, минималното съдържание на заявлението за област на Европейската услуга за електронно пътно таксуване, електронните интерфейси, изискванията за съставните елементи на оперативната съвместимост и за отмяна на Решение 2009/750/ЕО (ОВ L 43, 17.2.2020 г., стр. 49).

⁵⁵ Делегиран регламент (ЕС) 2020/203 на Комисията от 28 ноември 2019 г. за класифицирането на превозните средства, задълженията на ползвателите на европейската услуга за електронно пътно таксуване, изискванията за съставните елементи на оперативната съвместимост и минималните критерии за допустимост на нотифицираните органи (ОВ L 43, 17.2.2020 г., стр. 41).

⁵⁶ Директива 1999/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 1999 г. относно таксуването на превозни средства за използване на пътни инфраструктури (ОВ L 187, 20.7.1999 г., стр. 42).

- з) по пътната мрежа е разгърната инфраструктура за алтернативни горива в съответствие с Регламент (ЕС) 2023/1804.

2. Държавите членки гарантират, че до 31 декември 2050 г. пътищата от широкообхватната мрежа, посочени в член 29, параграф 1, буква а), са приведени в съответствие със следните изисквания:

- а) пътят е специално проектиран, изграден или модернизиран за движение на автомобили;
- б) налични са зони за почивка на максимално разстояние 100 km една от друга, които осигуряват безопасно и достатъчно място за паркиране, и подходящи съоръжения, включително санитарни помещения, които отговарят на нуждите на многообразна работна сила; и
- в) инсталирани са системи за претегляне в движение средно на всеки 300 km в мрежата на дадена държава членка.

За целите на първа алинея, буква в), когато се инсталират системи за претегляне в движение, държавите членки могат да се съсредоточат върху пътни участъци с висока интензивност на товарния трафик. Чрез системите за претегляне в движение е възможно идентифицирането на превозни средства и комбинации от превозни средства, които е вероятно да са надвишили максималното разрешено тегло, определено в Директива 96/53/ЕО.

3. Държавите членки гарантират разполагането или използването на средствата за откриване на събития или условия, свързани с безопасността, и събирането на съответните данни за пътното движение с цел предоставяне на обща минимална информация за движението, свързана с безопасността, както е определено в Делегиран регламент (ЕС) № 886/2013 на Комисията⁵⁷:
- а) за съществуващата инфраструктура на широкообхватната мрежа – до 31 декември 2030 г.; и
 - б) за новата инфраструктура на широкообхватната мрежа – до 31 декември 2050 г. или, в случай че пътният участък е завършен преди това, до датата на завършването му.
4. По искане на държава членка, в надлежно обосновани случаи, Комисията приема актове за изпълнение за предоставяне на освобождавания от изискването, определено в параграф 2 по отношение на пътища, за които гъстотата на движението не надвишава 10 000 превозни средства на ден в двете посоки, или на основание специфични географски или значителни физически ограничения, отрицателен резултат от социално-икономически анализ на разходите и ползите или значително отрицателно въздействие върху околната среда или биологичното разнообразие. Всяко такова искане се обосновава в достатъчна степен, като се отчита също, че засегнатите инфраструктури подлежат на оценки на въздействието върху пътната безопасност, одити и инспекции на пътната безопасност, и когато е необходимо – на коригиращи действия в съответствие с Директива 2008/96/ЕО. Искането за освобождаване се координира със съседната държава членка или държави членки, когато е приложимо. Съседните държави членки могат да предоставят становище на държавата членка, която иска освобождаването. Държавата членка прилага към искането си становищата на съседните държави членки. Държава членка може да поиска предоставянето на няколко освобождавания в едно искане.

⁵⁷ Делегиран регламент (ЕС) № 886/2013 на Комисията от 15 май 2013 г. за допълване на Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета по отношение на данните и процедурите за предоставяне, когато това е възможно, на безплатна за потребителите обща минимална информация за движението, свързана с безопасността (ОВ L 247, 18.9.2013 г., стр. 6).

Комисията оценява искането в светлината на обосновката, предоставена съгласно първа алинея. Комисията надлежно взема предвид становищата на засегнатите съседни държави членки.

Комисията може да поиска допълнителна информация от държавата членка не по-късно от 30 календарни дни след получаване на искането съгласно първа алинея. Ако Комисията счете, че предоставената информация е недостатъчна, тя може да поиска от държавата членка да допълни тази допълнителна информация в срок от 30 календарни дни от получаването на допълнителната информация.

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

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

Член 31

Изисквания към транспортната инфраструктура на основната мрежа и разширената основна мрежа

1. Държавите членки гарантират, че пътната инфраструктура на основната мрежа и разширената основна мрежа са в съответствие с член 30, параграф 1.
2. Държавите членки гарантират, че пътищата, посочени в член 29, параграф 1, буква а), отговарят на следните изисквания до 31 декември 2030 г. за пътната инфраструктура на основната мрежа и до 31 декември 2040 г. за пътната инфраструктура на разширената основна мрежа:
 - а) пътищата са специално проектирани, изградени или модернизирани за движение на автомобили;
 - б) пътищата са снабдени, с изключение на специални места или на временни решения, с отделни пътни платна за двете посоки на движение, отделени едно от друго или чрез разделителна ивица, която не е предназначена за движение, или чрез други средства, осигуряващи еквивалентно ниво на безопасност; и
 - в) пътищата не се пресичат на едно ниво нито с друг път, нито с железопътна или трамвайна линия, нито с велосипедна алея или пешеходна алея.

3. Държавите членки гарантират, че до 31 декември 2040 г. пътната инфраструктура на основната мрежа и разширената основна мрежа е в съответствие със следното:
- а) налични са зони за почивка по пътищата на основната мрежа и разширената основна мрежа на максимално разстояние 60 km една от друга, които осигуряват достатъчно и безопасно място за паркиране и подходящи съоръжения, включително санитарни помещения, които отговарят на нуждите на многообразна работна сила; и
 - б) отговаря на изискванията, определени в член 30, параграф 2, буква в).
4. Държавите членки осигуряват до 31 декември 2040 г. развитието на безопасни и сигурни зони за паркиране покрай пътищата от основната мрежа и разширената основна мрежа или на разстояние до 3 km шофиране от най-близкия изход на пътя от трансевропейската мрежа, със средно максимално разстояние от 150 km между две такива зони, които осигуряват достатъчно място за паркиране за превозни средства с търговско предназначение и отговарят на изискванията, определени в член 8а, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 561/2006. Държавите членки могат да се съсредоточат върху пътни участъци с висока интензивност на товарния трафик.
5. Държавите членки гарантират, че пътната инфраструктура отговаря на изискванията, посочени в член 30, параграф 3:
- а) за съществуващата инфраструктура на основната мрежа – до 31 декември 2025 г., и за съществуващата инфраструктура на разширената основна мрежа – до 31 декември 2030 г.; и

б) за новата инфраструктура на основната мрежа – до 31 декември 2030 г., и за новата инфраструктура на разширената основна мрежа – до 31 декември 2040 г. или, в случай че пътният участък е завършен преди това, до датата на завършването му.

6. По искане на държава членка, в надлежно обосновани случаи, Комисията приема актове за изпълнение за предоставяне на освобождавания от изискванията, определени в параграфи 2, 3 и 4 по отношение на пътища, за които гъстотата на движението не надвишава 10 000 превозни средства на ден в двете посоки, или на основание специфични географски или значителни физически ограничения, отрицателен резултат от социално-икономически анализ на разходите и ползите или значително отрицателно въздействие върху околната среда или биологичното разнообразие. Всяко такова искане се обосновава в достатъчна степен, като се отчита също, че засегнатите инфраструктури подлежат на оценки, одити и инспекции на въздействието върху пътната безопасност, и когато е необходимо – на коригиращи действия в съответствие с Директива 2008/96/ЕО. Искането за освобождаване се координира със съседната държава членка или съседните държави членки в случай на трансгранични участъци. Съседните държави членки могат да предоставят становище на държавата членка, която иска освобождаването. Държавата членка прилага към искането си становищата на съседните държави членки. Държава членка може да поиска предоставянето на няколко освобождавания в едно искане.

Комисията оценява искането в светлината на обосновката, предоставена съгласно първа алинея. Комисията надлежно взема предвид становищата на засегнатите съседни държави членки.

Комисията може да поиска допълнителна информация от държавата членка не по-късно от 30 календарни дни след получаване на искането съгласно първа алинея. Ако Комисията счете, че предоставената информация е недостатъчна, тя може да поиска от държавата членка да допълни тази допълнителна информация в срок от 30 календарни дни от получаването на допълнителната информация.

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

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

Член 32

Допълнителни приоритети за развитието на пътната инфраструктура

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

- а) подобряване и насърчаване на пътната безопасност, като се вземат предвид потребностите на уязвимите ползватели и ползвателите на пътища в цялото им разнообразие, по-специално лицата с намалена подвижност;

- б) намаляване на задръстванията по съществуващите пътища, по-специално чрез интелигентно управление на движението, включително динамични такси при задръствания или такси за изминато разстояние, които се различават в зависимост от времето на деня, седмицата или сезона;
- в) подобряване на процесите на цифровизация и автоматизация, въвеждане на новаторски технологии за подобряване на контрола на спазването на правната рамка на Съюза за автомобилния транспорт, включително интелигентни и автоматизирани инструменти за правоприлагане и комуникационна инфраструктура;
- г) при изграждане или обновяване на пътната инфраструктура, обезпечаване на непрекъснатост и достъпност на пешеходни и велосипедни алеи с цел насърчаване на активните видове транспорт и подобряване, където е приложимо, на инфраструктурата за активна мобилност; и
- д) разработване на безопасни и сигурни зони за паркиране, осигуряващи достатъчно място за паркиране за превозни средства с търговско предназначение и отговарящи на изискванията, посочени в член 8а, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 561/2006 относно широкообхватната мрежа.

РАЗДЕЛ 5

ИНФРАСТРУКТУРА ЗА ВЪЗДУШНИЯ ТРАНСПОРТ

Член 33

Инфраструктурни компоненти

1. Инфраструктурата за въздушния транспорт обхваща по-специално:
 - а) въздушното пространство, маршрутите и въздушните пътища;
 - б) летищата, включително инфраструктурата и оборудването, необходими за наземни и транспортни операции в района на летището, и вертипортовете;
 - в) връзките на летищата с останалите видове транспорт в трансевропейската транспортна мрежа;
 - г) системите за УВД/АНО и свързаното с тях оборудване, включително космическо оборудване;
 - д) инфраструктура, свързана с алтернативни горива, и електрозахранване на спрели въздухоплавателни средства;
 - е) инфраструктурата за производство на алтернативни горива на място и подобряване на енергийната ефективност и намаляване на емисиите, които оказват въздействие върху климата, околната среда, и шумовите емисии от летищата или свързаните с тях летищни операции, като наземно обслужване, експлоатация на въздухоплавателни средства и наземен пътнически транспорт;

- ж) инфраструктурата, използвана за разделно събиране на отпадъци, предотвратяване на отпадъците и дейности в областта на кръговата икономика; и
- з) космодрумите.

2. Летище е част от широкообхватната мрежа, когато отговаря на поне едно от следните условия:

- а) за товарни летища – общият годишен обем на товарите е най-малко 0,2% от общия годишен обем на товарите на всички летища на територията на Съюза;
- б) за пътнически летища – общият годишен обем на пътничепотока е най-малко 0,1% от общия годишен обем на пътничепотока на всички летища на територията на Съюза, освен в случаите, когато въпросното летище се намира извън радиус от 100 km от най-близкото летище на широкообхватната мрежа или извън радиус от 200 km, когато в региона, където то се намира, е налице високоскоростна железопътна линия.

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

Член 34

Изисквания към транспортната инфраструктура на основната мрежа и широкообхватната мрежа

1. Държавите членки гарантират, че:

- а) летищата на трансевропейската транспортна мрежа с общ годишен обем на пътничкопотока над 12 милиона пътници са свързани с трансевропейската железопътна мрежа, включително с високоскоростната железопътна мрежа, където е възможно, като се създава възможност за услуги на дълги разстояния до 31 декември 2040 г., с изключение на случаите, когато такива връзки са възпрепятствани от специфични географски или значителни физически ограничения;
- б) летищата от трансевропейската транспортна мрежа с общ годишен обем на пътничкопотока над четири милиона и по-малко от 12 милиона пътници са свързани с трансевропейската железопътна мрежа или – когато летището се намира във или в близост до градски възел на трансевропейската железопътна мрежа – към този градски възел чрез железопътен транспорт, метро, полуметро, трамвай, кабинна въжена линия или, по изключение, други решения за обществен транспорт с нулеви емисии, до 31 декември 2050 г., с изключение на случаите, когато такива връзки са възпрепятствани от специфични географски или значителни физически ограничения;
- в) всяко летище от трансевропейската транспортна мрежа предлага най-малко един терминал, отворен за всички оператори и ползватели по недискриминационен начин, който прилага прозрачни и недискриминационни такси;

- г) към инфраструктурата за въздушен транспорт се прилагат общи основни стандарти за защита на гражданското въздухоплаване от актове на незаконна намеса, приети от Съюза в съответствие с Регламент (ЕО) № 300/2008 на Европейския парламент и на Съвета⁵⁸;
- д) инфраструктурата за управление на въздушното движение е такава, че позволява прилагането на единното европейско небе, в съответствие с регламенти (ЕО) № 549/2004, (ЕО) № 550/2004, (ЕО) № 551/2004 и (ЕС) 2018/1139, изпълнението на дейностите по въздушен транспорт, за да се подобри ефективността и устойчивостта на европейската система на въздухоплаването, на правилата за прилагане и на спецификациите на Съюза;
- е) на летищата е разгърната инфраструктура за алтернативни горива в съответствие с Регламент (ЕС) 2023/1804; и
- ж) летищата на основната мрежа и на широкообхватната мрежа с общ годишен обем на пътничопотока над четири милиона пътници осигуряват инфраструктура за подаване на предварително кондициониран въздух на спрели въздухоплавателни средства на контактни местостоянки за въздухоплавателни средства, използвани за търговски транспортни операции, до 31 декември 2030 г. за летищата на основната мрежа и до 31 декември 2040 г. за летищата на широкообхватната мрежа.

⁵⁸ 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).

Общият годишен обем на пътниците, посочен в първа алинея, букви а), б) и ж), се основава на най-актуалната тригодишна средна стойност към ... [датата на влизане в сила на настоящия регламент], базирана на статистически данни, публикувани от Евростат.

2. По искане на държава членка, в надлежно обосновани случаи, Комисията приема актове за изпълнение за предоставяне на освобождавания по отношение на изискванията, определени в параграф 1, букви а), б) и ж), на основание специфични географски или значителни физически ограничения, липса на железопътна система на територията, отрицателен резултат от социално-икономически анализ на разходите и ползите или значително отрицателно въздействие върху околната среда или биологичното разнообразие. Всяко такова искане се обосновава в достатъчна степен. Държавите членки могат да поискат предоставянето на няколко освобождавания в едно искане.

Комисията оценява искането в светлината на обосновката, предоставена съгласно първа алинея.

Комисията може да поиска допълнителна информация от държавата членка не по-късно от 30 календарни дни след получаване на искането съгласно първа алинея. Ако Комисията счете, че предоставената информация е недостатъчна, тя може да поиска от държавата членка да допълни тази допълнителна информация в срок от 30 календарни дни от получаването на допълнителната информация.

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

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

Член 35

Допълнителни приоритети за развитието на инфраструктурата за въздушен транспорт

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

- а) повишаването на енергийната и оперативната ефективност на летището;
- б) подкрепата за прилагането на единното европейско небе и на оперативно съвместимите системи, по-специално на разработените по проекта SESAR в съответствие с Европейския генерален план за УВД, включително онези, които имат за цел да гарантират безопасно и пълно интегриране на нови, пилотирани или безпилотни въздухоплавателни средства;
- в) подобряването на процесите на цифровизация и автоматизация, по-специално с оглед повишаване на безопасността и сигурността;

- г) подобряването на мултимодалните взаимовръзки на летищата с инфраструктурата за други видове транспорт и на летищата с градските възли, където е целесъобразно;
- д) подобряването на устойчивостта и смекчаването на въздействието по отношение на климата, околната среда и шума, по-специално чрез въвеждане на нови технологии и иновации, алтернативни горива, въздухоплавателни средства с нулеви и ниски емисии и инфраструктура с нулеви и ниски въглеродни емисии, друга инфраструктура за алтернативни горива, отговаряща на изискванията на Регламент (ЕС) 2023/1804, както и горива, отговарящи на изискванията на Регламент (ЕС) 2023/2405 на Европейския парламент и на Съвета⁵⁹;
- е) свързването на летищата на широкообхватната мрежа и на основната мрежа с общ годишен обем на пътничкопотока под 4 милиона пътници с мрежата и където е приложимо – със съответните градски възли, както е посочено в приложение II, чрез железопътна линия, метро, полуметро трамвай, кабинна въжена линия или, по изключение, други решения за обществен транспорт с нулеви емисии; и
- ж) инфраструктура, осигуряваща подаване на предварително кондициониран въздух за спрели въздухоплавателни средства на перонни местостоянки или на контактни местостоянки в летищата от трансевропейската транспортна мрежа с общ годишен пътничкопоток под 4 милиона пътници.

⁵⁹ Регламент (ЕС) 2023/2405 на Европейския парламент и на Съвета от 18 октомври 2023 г. за осигуряване на еднакви условия на конкуренция за устойчив въздушен транспорт (инициатива ReFuelEU – сектор „Авиация“) (ОВ L, 2023/2405, 31.10.2023 г., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj>).

РАЗДЕЛ 6

ИНФРАСТРУКТУРА ЗА МУЛТИМОДАЛНИ ТОВАРНИ ТЕРМИНАЛИ

Член 36

Определяне на мултимодалните товарни терминали

1. Мултимодалните товарни терминали на трансевропейската транспортна мрежа са терминали, които са отворени за всички оператори и ползватели по недискриминационен начин и са:
 - а) разположени във или в близост до морските пристанища на трансевропейската транспортна мрежа, посочени в приложение II;
 - б) разположени във или в близост до пристанищата по вътрешните водни пътища на трансевропейската транспортна мрежа, посочени в приложение II;
 - в) разположени в летищата на трансевропейската транспортна мрежа, посочени в приложение II; или
 - г) класифицирани като железопътно-автомобилни терминали или като терминали по вътрешните водни пътища на трансевропейската транспортна мрежа, посочени в приложение II.

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

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

Държавите членки уведомяват Комисията за резултатите от анализа без забавяне.

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

Планът за действие се съобщава на Комисията не по-късно от 12 месеца след финализиране на анализа, посочен в параграф 3.

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

5. За да бъде част от трансевропейската транспортна мрежа и да бъде включен в списъка в приложение II, даден железопътно-автомобилен терминал или терминал по вътрешните водни пътища трябва да отговаря на поне едно от следните условия:
- а) неговият годишен претоварен обем за пакетирани товари да надхвърля 800 000 тона или за насипни товари — 0,1% от съответния общ годишен обем на товарите, обработвани във всички морски пристанища на територията на Съюза;
 - б) да е главният железопътно-автомобилен терминал, определен от държавата членка за регион по NUTS 2, в който липсва железопътно-автомобилен терминал, отговарящ на условието по буква а) в този регион по NUTS 2;
 - в) предлага се той да бъде добавен в приложения I и II от държавата членка в съответствие с параграф 4 от настоящия член.

Член 37

Инфраструктурни компоненти

Мултимодалните товарни терминали включват по-специално:

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

Член 38

Изисквания към транспортната инфраструктура

1. Държавите членки полагат всички възможни усилия, за да гарантират по справедлив и недискриминационен начин, че всички мултимодални товарни терминали, които са отворени за всички оператори и ползватели по недискриминационен начин и прилагат прозрачни и недискриминационни такси в морските пристанища и пристанищата по вътрешните водни пътища, както са посочени в приложение II, и във всички железопътно-автомобилни терминали и терминали по вътрешните водни пътища, определени в картите в приложение I и изброени в приложение II, отговарят на следните изисквания:
 - а) свързани са с поне два налични в района видове транспорт;
 - б) до 31 декември 2030 г. са оборудвани в терминала или на разстояние до 3 km от терминала с поне една зарядна станция, както е определена в член 2, точка 52 от Регламент (ЕС) 2023/1804, предназначена за обслужване на тежкотоварни превозни средства, и когато е целесъобразно, една станция за презареждане с гориво, както е определена в член 2, точка 59 от същия регламент, използвана за водород и предназначена за обслужване на тежкотоварни превозни средства; и
 - в) оборудвани са с цифрови инструменти, които към 31 декември 2030 г. да позволяват:
 - і) ефикасни операции на терминала, които може да включват система от датчици тип „фотогейт“, система за управление на терминала, регистриране на влизането/напускането на водачите чрез цифрови средства, камери или други датчици на оборудването за претоварване, както и системи от камери на железопътния транспорт; и

- ii) предоставяне на информационни потоци в рамките на терминала и между видовете транспорт по логистичната верига и терминала, позволяващи обмен на информация с отворени и оперативно съвместими системи.

- 2. Държавите членки полагат всички възможни усилия, за да гарантират по справедлив и недискриминационен начин, че до 31 декември 2030 г. мултимодалните товарни терминали, посочени в параграф 1, които са свързани с железопътната мрежа и които извършват вертикално претоварване, разполагат с достатъчен капацитет за претоварване и са приведени в състояние да обработват следните видове подвижни интермодални товарни единици: контейнер, сменяема каросерия или полуремарке.
- 3. Държавите членки полагат всички възможни усилия, за да гарантират по справедлив и недискриминационен начин, че мултимодалните товарни терминали, посочени в параграф 1, които са свързани с основната железопътна мрежа или разширената основна железопътна мрежа, са приведени до 31 декември 2040 г. в състояние да приемат влакове с дължина 740 m без манипулация или, ако това не е икономически целесъобразно, се предприемат адекватни мерки за подобряване на оперативната ефикасност с цел приемане на влакове с дължина 740 m.

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

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

Комисията оценява искането в светлината на обосновката, предоставена съгласно първа алинея.

Комисията може да поиска допълнителна информация от държавата членка не по-късно от 30 календарни дни след получаване на искането съгласно първа алинея. Ако Комисията счете, че предоставената информация е недостатъчна, тя може да поиска от държавата членка да допълни тази допълнителна информация в срок от 30 календарни дни от получаването на допълнителната информация.

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

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

Член 39

Допълнителни приоритети за развитието на инфраструктурата за мултимодален транспорт

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

- а) улесняване на взаимовръзките между различните видове транспорт;
- б) премахване на основните технически и административни пречки пред мултимодалния транспорт, включително чрез въвеждането на eFTI;
- в) развиване на плавен поток от информация, който да подпомага осъществяването на транспортните услуги в трансевропейската транспортна система;
- г) улесняване на оперативната съвместимост за споделяне на данни, достъп до данни и повторно използване на данни в рамките на различните видове транспорт и между тях;
- д) насърчаване, когато е уместно, на възможността страничните коловози и мултимодалните товарни терминали на трансевропейската транспортна мрежа да обработват влакове с дължина 740 m без манипулация;

- е) разширяване и електрифициране на страничните коловози за заминаващите и пристигащите влакове, модифициране на системите за сигнализация и подобрения в конфигурацията на коловозите;
- ж) насърчаване, когато е целесъобразно, на преминаването на страничните коловози към европейското стандартно номинално междурелсие от 1435 mm; и
- з) насърчаване на мултимодална транспортна инфраструктура, която да улеснява ефективно преминаване към устойчиви видове транспорт.

Раздел 7

Градски възли

Член 40

Компоненти на градските възли

1. Градският възел включва по-конкретно:
 - а) транспортната инфраструктура в градския възел, която е част от трансевропейската транспортна мрежа, включително обходни пътища; и
 - б) точки за достъп до трансевропейската транспортна мрежа, които са отворени за всички оператори и ползватели по недискриминационен начин, а именно пристанища, летища, както и железопътни гари, автобусни терминали и мултимодални товарни терминали.

2. Градовете в центъра на всеки градски възел на трансевропейската транспортна мрежа са посочени в приложение II. За да бъде част от трансевропейската транспортна мрежа и да бъде включен в списъка в приложение II, градският възел трябва да има население от 100 000 или повече жители, или когато такъв градски възел не съществува в регион по NUTS 2, това е основният възел на този регион по NUTS 2.

Член 41

Изисквания за градските възли

1. При развиването на трансевропейската транспортна мрежа в градските възли, с цел да се гарантира ефективното функциониране на цялата мрежа, без участъци с недостатъчен капацитет, държавите членки гарантират:
- а) наличието на инфраструктура за зареждане с електроенергия и презареждане с алтернативни горива в съответствие с Регламент (ЕС) 2023/1804;
 - б) до 31 декември 2027 г.:
 - і) приемането и мониторинга на план за устойчива градска мобилност (ПУГМ) за всеки градски възел, който включва, *inter alia*, мерки за интегриране на различните видове транспорт и преминаване към устойчива мобилност, за насърчаване на ефикасна мобилност с нулеви и ниски емисии, включително градска логистика, за намаляване на замърсяването на въздуха и на шума и когато е целесъобразно — за оценка на достъпността на транспорта за ползвателите; и

- ii) събирането и предаването на Комисията на данни за градската мобилност по градски възли в областта на устойчивостта, безопасността и достъпността в съответствие с показателите и методиката, посочени в параграф 2;
- в) до 31 декември 2030 г., развитието на мултимодални пътнически центрове за улесняване на връзките в района на първата и последната миля, включително улесняването на достъпа до инфраструктурата на обществения транспорт и активната мобилност, които центрове да са оборудвани с поне една зарядна станция съгласно определението в член 2, точка 52 от Регламент (ЕС) 2023/1804, предназначена за обслужване на градски и междуградски автобуси; държавите членки проучват също така разработването в такива центрове на станция за презареждане с гориво, както е определена в член 2, точка 59 от посочения регламент, използвана за водород, предназначен за обслужване на градски и междуградски автобуси; и
- г) до 31 декември 2040 г., разработването, при извършен социално-икономически анализ на разходите и ползите, на поне един мултимодален товарен терминал, ако такъв терминал все още не съществува, който да дава възможност за достатъчен капацитет за претоварване в рамките на или в близост до градския възел.

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

2. При приемането и мониторинга на ПУГМ местните органи, в сътрудничество с националните органи, когато е целесъобразно, полагат всички възможни усилия, за да гарантират, че ПУГМ са в съответствие с насоките в приложение V, като същевременно отчитат трансевропейските транспортни потоци на дълги разстояния.

Не по-късно от... [една година от датата на влизане в сила на настоящия регламент]

Комисията приема акт за изпълнение:

- а) за определяне, в ограничен брой, на показателите, които да се използват за събирането на данни, предвидено в параграф 1, буква б) от настоящия член;
- б) за установяване на методика за събирането и представянето на данни съгласно параграф 1 от настоящия член; и
- в) за определяне на индивидуални крайни срокове за подаване на тези данни.

Тези срокове се определят на 3 до 5 години.

Актът за изпълнение се изготвя в тясно сътрудничество с държавите членки и техните регионални и местни органи, като при това се вземат предвид наличието и достъпността на данните на местно равнище, както и съществуващите планове за градска мобилност.

Този акт за изпълнение се приема в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 61, параграф 3.

3. Комисията също така създава, не по-късно от ... [една година от влизането в сила на настоящия регламент], интернет интерфейс, който позволява на съответните органи да представят ПУГМ и показателите, посочени в параграф 1, буква б), и позволява на държавите членки да гарантират, че ПУГМ и показателите са представени.
4. До ... [една година от датата на влизане в сила на настоящия регламент] държавите членки определят, без да се засяга член 8, параграф 5, национално звено за контакт за ПУГМ и създават национална програма за ПУГМ с цел подпомагане на градските възли при приемането и прилагането на ПУГМ, посочени в параграф 1, буква б), подточка i) от настоящия член.

Член 42

Допълнителни приоритети за градските възли

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

- а) връзките в района на първата и последната миля между и към точките за достъп до трансевропейската транспортна мрежа, посочени в член 40, параграф 1, буква б), с цел повишаване на ефективността на трансевропейската транспортна мрежа, например метрото или трамваите;

- б) безпроблемна взаимовръзка между инфраструктурата на трансевропейската транспортна мрежа и инфраструктурата за регионален и местен устойчив транспорт, която може да включва:
- і) за пътниците — възможността за достъп до информация, резервация, заплащане и получаване на билетите им чрез услуги за мултимодална цифрова мобилност, така че да се даде възможност за оптимизиране на маршрутите за превозните средства с оглед подобряване на управлението на транспортните потоци, пътната безопасност и намаляване на задръстванията и замърсяването на въздуха; и
 - іі) за товарите — градски логистични съоръжения, за да се засили консолидирането на доставките в градските райони, например микроцентрове и велосипедни логистични центрове, по-специално такива, свързани с железопътната и водната транспортна инфраструктура;
- в) устойчива, безпрепятствена и безопасна взаимосвързаност на инфраструктурата за пътнически транспорт между железопътния, автомобилния и според случая, вътрешноводния, въздушния и морския транспорт, включително интегрирането на инфраструктура за активни видове транспорт, особено при изграждането или модернизиранието на транспортна инфраструктура;
- г) устойчива, безпроблемна и безопасна взаимовръзка на товарната транспортна инфраструктура между железопътния, автомобилния транспорт и според случая, вътрешните водни пътища, въздушния и морския транспорт, както и подходящи връзки с логистични платформи и съоръжения;
- д) смекчаване на излагането на градските зони на отрицателното въздействие на транзитния железопътен и автомобилен транспорт;

- е) насърчаване на ефикасни транспорт и мобилност с ниски шумови нива и нулеви емисии, включително екологизиране на градските автомобилни паркове за пътници и товари;
- ж) когато е целесъобразно, увеличаване на дела на обществения транспорт и на активните видове транспорт чрез мерки за ориентиране преди всичко на мобилността на пътниците в полза на тези видове транспорт, включително безопасна и сигурна инфраструктура за активните видове транспорт;
- з) насърчаване на ефикасни доставки на товари за градските зони с ниски нива на шум и на въглеродни емисии;
- и) когато е целесъобразно, увеличаване на достъпността и свързаността между градските и селските райони и на достъпа до интелигентен, устойчив и финансово достъпен транспорт; и
- й) приемане на конкретни мерки за насърчаване на по-широкото внедряване на ИКТ инструменти и интелигентни транспортни системи със свободен достъп за всички оператори, които да позволяват оптимизиране на маршрутите на превозните средства с цел по-добро управление на транспортните потоци, намаляване на задръстванията, замърсяването на въздуха и подобряване на пътната безопасност, както и на информацията в реално време за наличието на инфраструктура за алтернативни горива.

Глава IV

Разпоредби за интелигентен и устойчив транспорт

Член 43

ИКТ системи за транспорта

1. ИКТ системите за транспорта осигуряват условия за управление на капацитета и движението и за обмен на информация в рамките на видовете транспорт и между тях за мултимодални транспортни операции и услуги с добавена стойност, свързани с транспорта, подобрения по отношение на устойчивостта, безопасността, сигурността, задръстванията и оперативните и екологичните показатели, както и опростени административни процедури. ИКТ системите за транспорта трябва да улесняват и безпроблемната връзка между инфраструктурата и мобилните активи.
2. Следните ИКТ системи за транспорта се разполагат в съответствие със и в рамките на специалните разпоредби, предвидени в правото на Съюза, в целия Съюз, за да се гарантира наличието на набор от оперативно съвместими основни функционалности във всички държави членки:
 - а) за железопътните линии: ERTMS, телематични приложения за товарни и пътнически услуги, както е посочено в техническите спецификации за оперативна съвместимост, по-специално резултати от съвместните предприятия Shift2Rail и „Европейски железопътен транспорт“;
 - б) за вътрешните водни пътища: речни информационни услуги;

- в) за автомобилния транспорт: ИТС;
- г) за морския транспорт: за услуги по управление на движението на плавателните съдове – VTMISS; и за обмен на информация – EMSWe;
- д) за въздушния транспорт: системи за УВД/АНО, по-специално системите, които са резултат от проекта SESAR; и
- е) за мултимодалния транспорт: eFTI.

3. Държавите членки могат също така да насърчават други ИКТ системи за транспорта, когато е уместно, по координиран и хармонизиран начин в трансевропейската транспортна мрежа. Тези системи може да включват подобрения в цифровизацията на железопътния транспорт, насърчаване на пространството на Съюза на данни за мобилността и рамки, улесняващи обмена на данни между предприятия, когато такива са установени от Съюза, за прозрачност и оптимизиране на веригата на доставки и подходяща ИКТ инфраструктура, която дава възможност за интелигентно правоприлагане въз основа на обмена в реално време между икономическите оператори и правоприлагащите органи на данни, необходими за проверка на съответствието с приложимите регулаторни изисквания, включително докато превозните средства са в движение.

Член 44

Услуги за устойчив товарен превоз

Държавите членки насърчават проектите от общ интерес, осигуряващи ефикасни услуги за товарен превоз, чрез които се използва инфраструктурата на трансевропейската транспортна мрежа и които допринасят за намаляването на емисиите на парникови газове и на други отрицателни социално-икономически и екологични последици, например замърсяване на въздуха и шумово замърсяване, с цел:

- а) подобряване на устойчивото използване на транспортната инфраструктура, включително нейното ефикасно управление;
- б) насърчаване на внедряването на новаторски транспортни услуги, включително морски връзки на къси разстояния в рамките на европейското морско пространство, ИКТ системи за транспорта и развитието на спомагателна инфраструктура, необходима за постигане най-вече на онези цели на услугите, свързани с околната среда и безопасността;
- в) улесняване на операциите за мултимодални транспортни услуги, включително на необходимите съпътстващи информационни потоци, и подобряване на сътрудничеството между участниците в логистичната верига, включително товароизпращачи, оператори, доставчици на услуги и техните клиенти;
- г) стимулиране на ефикасността по отношение на ресурсите и операциите с нулеви и ниски емисии, по-специално в областта на технологиите, операциите, тяговата система, системите за управление/разход на гориво на превозните средства, планирането на системи и операции; или

- д) подобряване на връзките с най-уязвимите и изолирани части на Съюза, по-специално най-отдалечените региони и други отдалечени, островни, периферни и планински региони, както и слабонаселените райони, като се насърчават редовните и чести услуги.

Член 45

Нови технологии и иновации

За да може трансевропейската транспортна мрежа да не изостава от най-новото в областта на новаторските технологии и внедрявания, държавите членки и Комисията насърчават по координиран начин проекти от общ интерес, които имат за цел по-специално:

- а) да подкрепят и насърчават декарбонизацията на транспорта чрез преминаване към превозни средства, влакове, кораби и задвижвани с алтернативни горива въздухоплавателни средства с нулеви и ниски емисии и други новаторски и устойчиви транспортни и мрежови технологии;
- б) насърчаване на устойчиви нововъзникващи технологии за подобряване и улесняване на транспорта и мобилността на пътниците и товарите;
- в) повишаване на декарбонизацията на всички видове транспорт чрез стимулиране на енергийната ефективност, въвеждане на решения с нулеви и ниски емисии, задвижвани с алтернативни горива, и осигуряване на съответната инфраструктура, когато е възможно, чрез полезни взаимодействия с трансевропейската енергийна мрежа;

- г) подкрепа за възприемането и внедряването на нови цифрови технологии, по-специално насърчаване на обмена на данни и инфраструктура за свързаност с непрекъснато покритие в мрежата, за да се гарантира най-високо ниво и ефективност на цифровата инфраструктура и да се достигнат по-високи нива на автоматизация, със специален акцент върху сектора на железопътния транспорт;
- д) подобряване на безопасността и устойчивостта на движението на хора и превоза на стоки;
- е) подобряване на функционирането, управлението, достъпността, оперативната съвместимост, мултимодалността и ефикасността на мрежата, включително чрез разработването на услуги за мултимодална цифрова мобилност, например разработване на решения за „мобилността като услуга“;
- ж) насърчаване на ефикасни начини за предоставяне на достъпна и разбираема информация на всички ползватели и доставчици на транспортни услуги по отношение на взаимосвързаността, оперативната съвместимост и мултимодалността и по отношение на въздействието върху околната среда от техния избор на транспорт;
- з) насърчаване на мерки за намаляване на отрицателните странични въздействия като задръстванията, увреждането на здравето и всички видове замърсяване, включително шумовото, както и емисиите;
- и) въвеждане на технология за сигурност;
- й) подобряване на устойчивостта на транспортната инфраструктура срещу смущения и изменение на климата чрез модернизиране и проектиране на инфраструктурата, както и чрез сигурни от кибернетична гледна точка цифрови решения, насочени към защита на мрежата в контекста на природни и причинени от човека бедствия; и

- к) по-нататъшен напредък в разработването и внедряването на ИКТ системи и нови технологии за транспорта в рамките на отделните видове транспорт и между тях.

За целите на първа алинея, буква б) съответната транспортна инфраструктура може:

- i) да включва достъп до мрежата, до тръбопроводи и други съоръжения, необходими за енергоснабдяването;
- ii) да отчита взаимодействието инфраструктура — превозно средство, включително интелигентно и двупосочно зареждане;
- iii) да включва ИКТ системи за транспорта;
- iv) да действа като енергиен център за обслужване на различни видове транспорт с цел свързване на местното производство на чиста енергия с приложения за мобилност с нулеви емисии; и
- v) да допринася за внедряването на други технологии, ускоряващи декарбонизацията на икономиката.

Член 46

Устойчивост на инфраструктурата

1. При планирането и изпълнението на проекти от общ интерес държавите членки полагат всички подходящи усилия за подобряване на сигурността и устойчивостта на инфраструктурата по отношение на изменението на климата, природните опасности, хибридните заплахи, причинените от човека бедствия, произшествията и оперативните прекъсвания, както и умишлените смущения, засягащи функционирането на транспортната система на Съюза. По-специално се вземат предвид:
 - а) взаимозависимости, връзки и каскадни взаимодействия с други мрежи като телекомуникационната и електрическата мрежа;
 - б) безопасност, сигурност и ефективност при наличие на множество опасности;
 - в) структурно качество на инфраструктурата през целия ѝ жизнен цикъл, като се обръща специално внимание на свързаните с околната среда условия и прогнозираните климатични условия в бъдеще;
 - г) необходимостта гражданската защита да реагира при смущения, включително тези при превоз на опасни товари; и
 - д) киберсигурност и устойчивост на инфраструктурата, като се обръща специално внимание на трансграничната инфраструктура.

2. Проектите от общ интерес, за които трябва да се извърши оценка на въздействието върху околната среда в съответствие с Директива 2011/92/ЕС, подлежат на проверка за съобразяване с изменението на климата. Проверката за съобразяване с изменението на климата се предприема, като се отчитат най-новите налични и най-добри практики и насоки, за да се гарантира, че транспортните инфраструктури са устойчиви на неблагоприятните въздействия на изменението на климата, чрез оценка на уязвимостта от изменението на климата и риска, включително чрез съответните мерки за адаптиране и чрез интегриране на разходите за емисиите на парникови газове в анализа на разходите и ползите. Без да се засягат други правни актове на Съюза, това изискване не се прилага за проекти, за които процедурата за възлагане на обществена поръчка за оценка на въздействието върху околната среда е започнала преди ... [датата на влизането в сила на настоящия регламент].
3. До ... [две години от датата на влизане в сила на настоящия регламент] Комисията, в тясно сътрудничество със заинтересованите държави членки, извършва оценка на устойчивостта и уязвимостта на основната мрежа по отношение на последиците от изменението на климата, въз основа на която тя може да разработи и оповести публично най-добри практики относно възможните мерки за адаптиране, така че да се гарантира устойчивостта на мрежата.

Член 47

Рискове за сигурността или обществения ред

1. Държавите членки полагат всички възможни усилия, за да гарантират, че инфраструктурата на трансевропейската транспортна мрежа е защитена срещу рискове за сигурността или обществения ред, като правят оценка на потенциални рискове за сигурността или обществения ред, произтичащи от участие или принос на дадено предприятие от трета държава в проект от общ интерес.
2. При определянето на това дали участието или приносът на физическо лице или предприятие от трета държава в проект от общ интерес има вероятност да засегне инфраструктура с оглед на сигурността или обществения ред, държавите членки може да разгледат потенциалните последици, *inter alia*, върху:
 - а) доставката на материали, основно необходими за изграждането, експлоатацията и поддръжката на инфраструктурата; и
 - б) достъпа до чувствителна информация, включително лични данни, или възможността да се контролира такава информация във връзка с изграждането, експлоатацията и поддръжката на инфраструктурата.

Държавите членки могат също така да вземат предвид по-специално факторите, изброени в член 4, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2019/452.

3. Без да се засягат Регламент (ЕС) 2019/452, изключителната отговорност на всяка държава членка за националната ѝ сигурност, както е предвидено в член 4, параграф 2 от ДЕС, и правото на всяка държава членка да защитава основните си интереси в областта на сигурността в съответствие с член 346 от ДФЕС, когато държава членка прецени, че участието или приносът на физическо лице или предприятие от трета държава в проект от общ интерес има вероятност да засегне инфраструктура от трансевропейската транспортна мрежа с оглед на сигурността или обществения ред, тази държава членка информира Комисията за всички подходящи мерки, приети за смекчаване на този риск.
4. Настоящият член не се прилага по отношение на участието или приноса в проект от общ интерес на физическо лице, включително физическо лице, което извършва услуги в рамките на предприятие от трета държава за определен период от време за и под ръководството на друго лице, в замяна на което това физическо лице получава възнаграждение.

Член 48
Военна мобилност

1. При изграждането или модернизирането на инфраструктура в онези части от трансевропейската транспортна мрежа, които се припокриват с военната транспортна мрежа, определена във „Военните изисквания за военна мобилност в рамките на ЕС и извън него“, одобрени от Съвета на 26 юни 2023 г. и 23 октомври 2023 г., и във всеки следващ, одобрен впоследствие документ за преразглеждане на тези изисквания, държавите членки вземат предвид необходимостта, целесъобразността и осъществимостта на надхвърлянето на изискванията, определени в глава III от настоящия регламент, с цел приспособяване към теглото, размера или мащаба на военния превоз на войски и материали.
2. До ... [една година от датата на влизане в сила на настоящия регламент], като взема предвид конституционните изисквания на държавите членки, Комисията извършва проучване, за да определи възможностите за широкомащабни движения с кратко предизвестие в рамките на Съюза, включително военна мобилност. В хода на това проучване Комисията се консултира с държавите членки.

Член 49

Поддръжка и жизнен цикъл на проектите

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

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

Член 50

Достъпност за всички ползватели

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

- а) за хора в положение на транспортна бедност или уязвимо положение, включително лица с увреждания или с намалена подвижност; и
- б) за хора, живеещи в най-отдалечените региони и други отдалечени, селски, островни, периферни и планински региони, както и в слабонаселени райони.

Член 51

*Инструменти на европейските транспортни коридори
и хоризонтални приоритети*

1. Европейските транспортни коридори са инструмент за улесняване на координираното изграждане на части от основната мрежа и разширената основна трансевропейска транспортна мрежа и са предназначени по-специално за подобряване на трансграничните връзки, за завършване на липсващите връзки и за премахване на участъците с недостатъчен капацитет в рамките на Съюза, както и когато е целесъобразно, за подобряване на връзките с трансевропейската транспортна мрежа на съседни държави.
2. За да се стигне до мултимодален транспорт с ефикасно използване на ресурсите и да се допринесе за сближаване чрез по-добро териториално сътрудничество, при европейските транспортни коридори се акцентира върху следното:
 - а) интеграцията на различни видове транспорт с цел по-специално да бъдат укрепени най-екологосъобразните видове транспорт, по-конкретно железопътният транспорт, транспортът по вътрешните водни пътища и корабоплаването на къси разстояния;

- б) оперативната съвместимост и непрекъснатостта на мрежата;
 - в) координирано развитие на инфраструктурата за всички видове транспорт, особено в трансграничните участъци, и по-специално с оглед на изграждането на оперативно съвместима система за железопътен товарен превоз, както и ефективна мрежа за железопътен превоз на пътници на дълги разстояния, включително с висока скорост, в целия Съюз, както и с оглед на осигуряването на ефикасна и устойчива интеграция на инфраструктурата на вътрешните водни пътища и на морската инфраструктура с другите видове транспорт;
 - г) подпомагане на координираното и интегрирано развитие и внедряване на новаторски решения за цифровизация и оперативна съвместимост на транспорта; и
 - д) насърчаване на разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива.
3. Европейските транспортни коридори дават възможност на държавите членки да постигнат координиран и синхронизиран подход по отношение на инвестициите в инфраструктура.
4. ERTMS и европейското морско пространство са двата хоризонтални приоритета за изграждането на трансевропейската транспортна мрежа. Инструментите, създадени в съответствие с настоящата глава, улесняват навременното внедряване на ERTMS и интегрирането на морската транспортна инфраструктура и услуги в трансевропейската транспортна мрежа.

Член 52

Координация на европейските транспортни коридори и хоризонталните приоритети

1. За да се улесни координираното изграждане на европейските транспортни коридори, на ERTMS и на европейското морско пространство, в съгласие със заинтересованите държави членки и след консултация с Европейския парламент и със Съвета, и когато е целесъобразно — със съседните държави, които са част от европейските транспортни коридори, Комисията назначава един европейски координатор за всеки коридор и за всеки хоризонтален приоритет.
2. Европейският координатор се избира по-специално въз основа на познанията по въпросите, свързани с транспорта, финансирането или социално-икономическата и екологична оценка на големи проекти, както и на опита му във връзка с изготвянето на политики на Съюза. Европейският координатор се избира за мандат от максимум четири години, с възможност за подновяването му. Компетентността на европейския координатор се отнася до изграждането на единен коридор или изпълнението на хоризонтален приоритет.
3. В решението на Комисията за назначаване на европейски координатор се посочва по какъв начин ще се изпълняват задачите, посочени в параграфи 5, 6 и 7.
4. Европейският координатор действа от името на Комисията, която осигурява необходимото административно подпомагане.

5. Европейските координатори:

- а) подкрепят координираното изграждане на съответния европейски транспортен коридор или изпълнение на хоризонтален приоритет;
 - б) изготвят работен план съвместно със заинтересованите държави членки, а когато е уместно, и в консултация със съседните държави, които са част от европейските транспортни коридори, и наблюдават неговото изпълнение в съответствие с член 54;
 - в) се консултират съответно с Форума за коридора или Консултативния форум за хоризонталните приоритети във връзка с този работен план и неговото изпълнение и редовно информират форума за изпълнението му;
 - г) докладват на държавите членки, на съседните държави, които са част от европейските транспортни коридори, на Европейския парламент и на Комисията, както и по целесъобразност — на всички други субекти, пряко ангажирани в развитието на европейския транспортен коридор или хоризонталния приоритет, относно всички срещнати трудности, и по-специално когато развитието на коридор или на хоризонтален приоритет е възпрепятствано, с цел да се допринесе за намирането на подходящи решения;
- и

д) представят на Европейския парламент, на Съвета, на Комисията и на заинтересованите държави членки годишен доклад за състоянието относно постигнатия напредък при изграждането на европейските транспортни коридори и изпълнението на хоризонталните приоритети; в този годишен доклад за състоянието се акцентира върху постигнатия напредък по ключови приоритети и инвестиции, описва се естеството на проблемите, възникнали при тяхното изпълнение, и се предлагат потенциални решения.

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

- а) съдействие за определянето на приоритетите и нуждите от инвестиции за железопътния товарен превоз по линиите за железопътен товарен превоз на европейските транспортни коридори, като се вземат предвид ползите за трансевропейската транспортна мрежа и общите дати за завършването ѝ, определени в настоящия регламент; и
- б) наблюдение на ефективността на услугите за железопътен товарен превоз и идентифициране на потенциалните пречки, например технически, административни и оперативни, със специален акцент върху трансграничното измерение, и отправяне на препоръки в това отношение, когато е уместно.

7. Европейските координатори на европейските транспортни коридори:
- а) си сътрудничат тясно със заинтересованите държави членки, за да спомогнат за определянето на приоритетите и нуждите от инвестиции за линиите за железопътен пътнически превоз на европейските транспортни коридори; и
 - б) наблюдават ефективността на услугите за железопътен превоз на пътници и идентифицират потенциалните пречки, например технически, административни и оперативни, със специален акцент върху трансграничното измерение, и отправят препоръки в това отношение, когато е уместно.
8. Европейските координатори на европейските транспортни коридори си сътрудничат тясно със заинтересованите държави членки, за да улеснят, когато е уместно, контактите и координацията между представителите по въпросите на морските и вътрешните водни пътища с оглед увеличаване на техните полезни взаимодействия.
9. Съгласно член 14, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2021/1153 Комисията се консултира с европейския координатор при разглеждането на заявленията за финансиране от Съюза по линия на Механизма за свързване на Европа (MCE) за европейски транспортни коридори или хоризонтални приоритети в сферата на компетентност на европейския координатор, за да се гарантира последователност и напредък при всеки коридор или хоризонтален приоритет, като същевременно се отчита свързаността на мрежата. Европейският координатор проверява дали проектите, предложени от държавите членки или от съседни държави, когато е уместно, за съфинансиране по линия на MCE, са в съответствие с приоритетите на работния план, посочен в параграф 5, буква б) от настоящия член.

10. В случай че европейският координатор не може да изпълнява мандата си удовлетворително и в съответствие с изискванията на настоящия член, Комисията може по всяко време, след консултации със заинтересованите държави членки, да прекрати този мандат. Комисията информира Европейския парламент и Съвета за своето решение и определя нов европейски координатор в съответствие с процедурата, посочена в параграф 1.

Член 53

Управление на европейските транспортни коридори и хоризонталните приоритети

1. Съответният европейски координатор се подпомага в изпълнението на своите задачи във връзка с работния план и неговото изпълнение от секретариат и от консултативен форум, съответно „Форум за коридора“ и „Консултативен форум за хоризонталния приоритет“, по отношение на всеки европейски транспортен коридор и хоризонтален приоритет.
2. Форумът за коридора се учредява официално и негов председател е европейският координатор. Заинтересованите държави членки се споразумяват за членския състав на Форума за коридора за съответната им част от европейския транспортен коридор, осигуряват представителството на ръководството на железопътния товарен превоз и способстват за представителството на други заинтересовани управители на инфраструктура, например органите и управлението на морски пристанища и на пристанища по вътрешните водни пътища.
3. Комисията се консултира със съседните държави, които са част от европейските транспортни коридори, относно членството във Форума за коридора за техните части от европейския транспортен коридор.

4. Със съгласието на заинтересованите държави членки европейският координатор може да сформира и председателства работни групи, отговарящи за съответния коридор, които съсредоточават работата си върху:

- а) оперативната съвместимост и внедряването на нови технологии и инфраструктура;
- б) координираното развитие и изпълнението на инфраструктурни проекти в трансграничните участъци;
- в) трансграничните услуги за пътнически превоз с железопътен транспорт;
- г) оперативните затруднения;
- д) градските възли;
- е) сътрудничеството с трети държави; и
- ж) други теми, сметени за необходими.

Когато е целесъобразно, европейският координатор си сътрудничи и се координира с ръководството на железопътния товарен превоз по отношение на дейностите на работните групи, за да се избегне дублиране на работата.

5. Консултативният форум за хоризонталния приоритет се учредява и председателства от европейския координатор. Заинтересованите държави членки и — когато е целесъобразно и съгласувано със същите — представители на заинтересованите съседни държави и на съответните сектори могат да участват в Консултативния форум за хоризонталния приоритет. Всяка държава членка определя един отговорен национален представител, участващ в координирането на внедряването на ERTMS в тази държава членка, който да присъства на Консултативния форум за ERTMS. Европейският координатор може също така да създаде *ad hoc* работни групи.
6. Заинтересованите държави членки си сътрудничат с европейския координатор, участват във Форума за коридора и Консултативния форум за хоризонталния приоритет и предоставят на европейския координатор инфорвзаимнмацията, необходима за изпълнението на задачите, посочени в настоящия член, включително информация за развитието на коридорите във всички съответни национални планове и програми, които допринасят за развитието на трансевропейската транспортна мрежа.

7. Във връзка с работния план и неговото изпълнение европейският координатор може да се консултира с регионални и местни органи, управители на инфраструктура, транспортни оператори, и по-специално с тези, които са членове на ръководството на железопътния товарен превоз, сектора за доставки, ползватели на транспорта и съответните заинтересовани страни. Също така, що се отнася до изпълнението на проекти от общ интерес, попадащи в обхвата на Директива (ЕС) 2021/1187, могат да бъдат консултирани и определените органи, както са определени в член 2, точка 6 от посочената директива. Освен това европейският координатор, отговарящ за ERTMS, си сътрудничи тясно с Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз, създадена с Регламент (ЕС) 2016/796 на Европейския парламент и на Съвета⁶⁰, и съвместното предприятие „Европейски железопътен транспорт“, а европейският координатор за европейското морско пространство си сътрудничи тясно с Европейската агенция за морска безопасност, създадена с Регламент (ЕО) № 1406/2002 на Европейския парламент и на Съвета⁶¹.

⁶⁰ Регламент (ЕС) 2016/796 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 г. относно Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз и за отмяна на Регламент (ЕО) № 881/2004 (ОВ L 138, 26.5.2016 г., стр. 1).

⁶¹ Регламент (ЕО) № 1406/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 27 юни 2002 г. за създаване на Европейска агенция за морска безопасност (ОВ L 208, 5.8.2002 г., стр. 1).

Член 54

Работен план на европейския координатор

1. Всеки европейски координатор на европейските транспортни коридори и двата хоризонтални приоритета най-късно до ... [две години от датата на влизането в сила на настоящия регламент] и след това на всеки четири години изготвя работен план, в който се предоставя подробен анализ на етапа на изграждане на коридора или изпълнение на хоризонталния приоритет, влизащ в рамките на неговата компетентност, и спазването на изискванията на настоящия регламент, както и приоритетите за бъдещото му развитие.
2. Работният план се изготвя в тясно сътрудничество със заинтересованите държави членки и когато е уместно, със съседните държави, които са част от европейския транспортен коридор, и при консултации с Форума за коридора и ръководството на железопътния товарен превоз или Консултативния форум за хоризонталния приоритет. Работният план на всеки европейски транспортен коридор се одобрява от заинтересованите държави членки. Със съседните държави, които са част от европейския коридор, се провеждат консултации. Комисията представя работния план на Европейския парламент и на Съвета за сведение.

При изготвянето на работния план европейският координатор взема предвид плана за изграждане, както е посочено в член 9 от Регламент (ЕС) № 913/2010.

3. Работният план за европейския транспортен коридор съдържа подробен анализ на етапа на изграждане на съответния коридор, който включва по-специално:
- а) описание на характеристиките на коридора, по-специално на трансграничните участъци;
 - б) анализ на съответствието на коридора с изискванията за транспортна инфраструктура на настоящия регламент и постигнатия напредък в тази насока, включително евентуални забавяния;
 - в) идентифициране на липсващите връзки и участъците с недостатъчен капацитет, възпрепятстващи развитието на коридора, като се обръща специално внимание на трансграничните участъци;
 - г) анализ на необходимите инвестиции, включително различните източници на финансиране, които са ангажирани и/или предвидени за изпълнение на проектите, необходими за развитие и завършване на коридора, по-специално на трансграничните участъци;
 - д) описание на възможните решения за справяне с потребностите от инвестиции и участъците с недостатъчен капацитет, по-специално за линиите и връзките за превоз на пътници и на товари на коридора, с цел спазване на определените в настоящия регламент срокове;

- е) план, който може да съдържа междинни индикативни ключови етапи за отстраняване на физическите, техническите, цифровите, оперативните и административните пречки в рамките на видовете транспорт и между тях и за увеличаването на ефикасния и достъпен мултимодален транспорт, като се обърне специално внимание на железопътния и неговите трансгранични участъци и липсващи национални връзки.

При анализа на инвестициите и изготвянето на плана европейският координатор:

- i) взема предвид националните планове и програми, посочени в член 60, параграф 1 от настоящия регламент;
- ii) си сътрудничи с изпълнителния съвет и управителния съвет на коридора съгласно член 11 от Регламент (ЕС) № 913/2010 по отношение на аспектите, свързани с железопътния товарен превоз;
- iii) взема предвид елементите на анализа, свързани с коридора, планове за действие, разработени от държавите членки в съответствие с член 36, параграф 4 от настоящия регламент, и списъка, посочен в член 18, буква б) от Регламент (ЕС) № 913/2010, по отношение на аспектите, свързани с мултимодалните товарни терминали;

- iv) взема предвид резултатите от наблюдението, извършвано в съответствие с член 52, параграф 7, буква б), по отношение на аспекта, свързан с пътническите услуги; и
- v) взема предвид препоръките на Европейската сметна палата и работата на определените органи, както е посочено в Директива (ЕС) 2021/1187;
- ж) резултатите от наблюдението на ефективността на железопътния товарен превоз, извършвано от ръководството на железопътния товарен превоз в съответствие с член 19, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 913/2010, и списъка с общи и специфични цели и мерки за коридора, определени в съответствие с член 9, параграф 1 от Регламент (ЕС) № 913/2010, като средство за постигане на оперативните приоритети на член 19 от настоящия регламент;
- з) идентифициране на мерки в градските възли, в сътрудничество със заинтересованите държави членки, съответните местни органи и националните звена за контакт за ПУГМ, които могат да допринесат за ефективното функциониране на товарния и пътническият транспорт по коридора и за постигането на целите на трансевропейската транспортна мрежа, като същевременно са съгласувани със съответните ПУГМ;
- и) определяне, в сътрудничество със заинтересованите държави членки, на приоритетите за развитие на коридора;

- й) анализ на възможното въздействие на изменението на климата върху инфраструктурата и когато е целесъобразно, предлагане на мерки за увеличаване на издръжливостта спрямо изменението на климата; и
- к) мерки, които да бъдат взети за намаляване на емисиите на парникови газове, на шума и ако е целесъобразно, на други отрицателни странични въздействия.

4. Европейският координатор оказва подкрепа на държавите членки и когато е целесъобразно и подходящо — на съседните държави, при изпълнението на работния план, по-специално по отношение на:

- а) определянето на приоритетите в националното планиране, чрез съдействие за идентифициране на проблемите и пречките при изпълнението, включително оперативните въпроси, за всеки коридор или за всеки хоризонтален приоритет;
- б) планирането на проекта и инвестициите, свързаните с тях разходи и график за изпълнение, предвидени за изграждането на европейските транспортни коридори или за изпълнението на хоризонталните приоритети; и
- в) работата в надзорния орган или подобен ръководен орган на единен субект, когато е целесъобразно, за координирането, изграждането или управлението на трансгранични инфраструктурни проекти, в съответствие с член 8, параграф 6.

Член 55

Актове за изпълнение

1. Без да се засяга член 8, параграф 5 от настоящия регламент, Комисията, след одобрение от заинтересованите държави членки в съответствие с член 172, втора алинея от ДФЕС, приема актове за изпълнение за изграждането на всеки европейски транспортен коридор, като обхваща неговите главни трансгранични участъци, както и ограничен брой други специфични проекти по национални участъци, които са от ключово значение за функционирането на коридора, с цел изграждане на липсващи връзки или премахване на основни участъци с недостатъчен капацитет. Подборът на проекти, които да бъдат включени в актовете за изпълнение, трябва да се основава на анализа съгласно договореното с държавите членки в първия работен план на европейските координатори, изготвен в съответствие с член 54 от настоящия регламент. Целта на актовете за изпълнение е да се гарантира съгласувано определяне на приоритети за планирането на инфраструктурата и инвестициите чрез установяване на индикативни етапни цели и очаквания график за изпълнението на набелязаните проекти. Актовете за изпълнение се изготвят в тясно сътрудничество със заинтересованите държави членки и се актуализират на всеки четири години или по искане на тези държави членки.

Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 61, параграф 3.

2. Без да се засяга член 8, параграф 5 от настоящия регламент и след одобрение от заинтересованите държави членки в съответствие с член 172, втора алинея от ДФЕС, Комисията може да приема актове за изпълнение за изграждането на трансгранични участъци или за изпълнението на хоризонталните приоритети. Актовете за изпълнение се изготвят в тясно сътрудничество със заинтересованите държави членки и се актуализират на всеки четири години или по искане на тези държави членки.

Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 61, параграф 3.

3. Комисията приема актове за изпълнение за изменение на актовете за изпълнение, посочени в параграфи 1 и 2, за да вземе предвид постигнатия напредък, евентуални забавяния или актуализирани национални програми. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 61, параграф 3.

4. До пълното изпълнение на актовете за изпълнение, посочени в настоящия член, и освен ако в тях не е предвидено друго, заинтересованите държави членки представят на Комисията на всеки две години доклад за постигнатия напредък, като посочват по-специално финансовите задължения, поети в националния бюджетен план. Докладът може да се позовава на информацията, събрана в съответствие с член 57.

Член 56

Сътрудничество със съседните държави, участващи в европейските транспортни коридори и хоризонталните приоритети

1. Европейският координатор на европейски транспортен коридор или на хоризонтален приоритет, който обхваща конкретни съседни държави, има право да си сътрудничи с тези държави и да ги включва в съответните дейности във връзка с коридора, например Форума за коридора или работните групи, създадени в съответствие с член 53, параграфи 2 и 4, или в Консултативния форум за хоризонталния приоритет, когато е приложимо.
2. Европейският координатор може също така да си сътрудничи с международни организации, когато извършва дейности, свързани с европейските транспортни коридори или с хоризонтален приоритет, които обхващат съседни държави, членуващи в тези международни организации.
3. Съюзът може да сключва споразумения на високо равнище със съответните съседни държави с цел постигане на координиран и синхронизиран подход по отношение на изграждането на европейските транспортни коридори и изпълнението на хоризонталните приоритети.

Глава VI

Общи разпоредби

Член 57

Докладване и наблюдение

1. Държавите членки информират Комисията редовно, изчерпателно и по прозрачен начин за постигнатия напредък в завършването на трансевропейската транспортна мрежа чрез изпълнението на проектите от общ интерес и за направените за тази цел инвестиции.
2. Тази информация включва ежегодни технически данни, свързани с изискванията за транспортната инфраструктура, определени в глава III, освен в случаите, когато такава информация вече е събрана на равнището на трансевропейската транспортна мрежа за целите на други приложения или бази данни на Съюза.
3. Предаването на информацията се осигурява по автоматизиран начин чрез интерактивната система за географска и техническа информация за трансевропейската транспортна мрежа (TENtec). Докато функцията за автоматизиран обмен на данни в TENtec стане напълно оперативна, това предаване се осигурява на всеки две години.

4. По отношение на инвестициите, свързани с проекти от общ интерес, на всеки две години държавите членки предават финансови данни под формата на годишни обобщени данни по вид транспорт и по мрежа (основна мрежа, разширена основна мрежа и широкообхватна мрежа).
5. Комисията приема актове за изпълнение, с които утвърждава списъка на техническите данни, които да бъдат предадени съгласно параграф 2 от настоящия член. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 61, параграф 3.
6. Комисията гарантира, че TENtec е публично и лесно достъпна и чрез нея може да се извършва автоматизиран обмен на данни с националните системи и други съответни приложения и източници на данни на Съюза. TENtec съдържа актуална информация за всеки проект относно формите и размера на съфинансиране от Съюза, както и за напредъка по всеки проект.

Комисията гарантира също така, че по TENtec не се оповестява публично информация, която е поверителна или която може да засегне или неправомерно да повлияе на свързан с обществените поръчки процес в дадена държава членка.

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

Член 58

Актуализиране на мрежата

1. След одобрение от заинтересованата държава членка в съответствие с член 172, втора алинея от ДФЕС, на Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 62 от настоящия регламент за изменение на приложения I и II, за да:
 - а) се вземат под внимание промените, произтичащи от количествените прагове, определени в член 21, параграф 3, буква а), член 25, параграф 4, букви а) и б) и член 33, параграф 2, и от количествените прагове и изискванията за качество, посочени в член 25, параграф 4, буква в); в това отношение Комисията:
 - i) включва пристанища по вътрешните водни пътища, морски пристанища и летища от широкообхватната мрежа, ако се докаже, че най-актуалната тригодишна средна стойност на обема на техния трафик превишава съответния праг; и
 - ii) изключва от широкообхватната мрежа морски пристанища и летища, ако се докаже, че средната стойност на обема на техния трафик през последните шест години е под 85% от съответния праг, с изключение на морските пристанища, включени в широкообхватната мрежа, за които са изпълнени условията, посочени в член 25, параграф 4, буква г) или д), или по искане на съответната държава членка;

- б) се включат, по искане на съответната държава членка, вътрешни пристанища, морски пристанища и летища в широкообхватната или основната мрежа, когато тази инфраструктура е придобила допълнителна европейска добавена стойност поради геостратегическото си значение за Съюза и ако се докаже, че изискванията на съответния раздел от глава III са спазени, или пък се обоснове, че ще бъдат изпълнени съответните срокове за постигане на съответствие с тези изисквания;
- в) се включат градски възли в трансевропейската транспортна мрежа, ако се докаже, че те отговарят на определените в член 40, параграф 2 изисквания;
- г) се изключат, по искане на заинтересованата държава членка, градски възли от трансевропейската транспортна мрежа, ако се докаже, че те вече не отговарят на определените в член 40, параграф 2 изисквания;
- д) се изключат, по искане на заинтересованата държава членка и със съгласието на съответните органи на съответния градски възел, в изключителни и надлежно обосновани случаи, градски възли, които отговарят на посочените в член 40, параграф 2 изисквания от трансевропейската транспортна мрежа;

- е) се включат в трансевропейската транспортна мрежа железопътно-автомобилни терминали и терминали по вътрешните водни пътища, определени от държавата членка съгласно член 36, параграф 5, както и за да се изключат железопътно-автомобилни терминали от трансевропейската транспортна мрежа по искане на заинтересованата държава членка или да се изключат мултимодални товарни терминали, посочени в член 36, параграф 1, букви а), б) и в) по искане на заинтересованата държава членка; или
- ж) се коригират, въз основа на информацията, предоставена от заинтересованата държава членка в съответствие с член 57, параграф 1, картите за пътната, железопътната и вътрешноводната инфраструктура, което строго се ограничава до отразяването на постигнатия напредък по завършването на мрежата; при коригирането на тези карти Комисията не прави никаква корекция в направленията на трасетата отвъд позволеното съгласно съответното решение за разрешаване на проекта.

Адаптирането, посочено в буква а) от първата алинея, се основава на най-актуалните налични статистически данни, публикувани от Евростат, или, ако няма такива — от националните статистически служби на държавите членки, като се изключват годините, повлияни от непредвидени събития, причинили значителен спад на транспортните потоци.

Когато градски възли се изключват от трансевропейската транспортна мрежа съгласно първа алинея, буква г) по искане на държавата членка, искането се придружава от становище на съответните органи на съответния градски възел.

Корекцията, посочена в първа алинея, буква ж), може да включва адаптиране на състоянието на нови конструкции, маркирани като пунктирани линии на картите в приложенията, включително, при съгласие от страна на съседната(ите) държава(и) членка(и) — техните трансгранични връзки. Корекцията може да включва и модернизиране на трансгранични участъци, при условие че е получено съгласието на двете участващи държави членки.

2. С делегирания акт, включващ градски възел в приложение II съгласно параграф 1, буква в) от настоящия член:
 - а) се удължават сроковете, предвидени в член 41, параграф 1, букви б) и в), с три години, съответно до 31 декември 2030 г. и 31 декември 2033 г.; за градските възли, включени в приложение II, след изтичането на сроковете, предвидени в член 41, параграф 1, буква б) или в), тези срокове се удължават с три години след влизането в сила на посочения делегиран акт; и
 - б) се удължава приложимият краен срок за изпълнение на изискванията по член 41, параграф 1, буква г) с 5 години, до 31 декември 2045 г.; за градските възли, включени в приложение II, след изтичането на срока, предвиден в член 41, параграф 1, буква г), този срок се удължава с пет години след влизането в сила на посочения делегиран акт.

3. С делегирания акт, включващ железопътно-автомобилен терминал в приложения I и II съгласно параграф 1, буква е) от настоящия член:

- а) се удължават сроковете, предвидени в член 38, параграф 1, буква в) и член 38, параграф 2, с три години, до 31 декември 2033 г.; за железопътно-автомобилните терминали, включени в приложения I и II, след изтичането на сроковете, предвидени в член 38, параграф 1, буква в) и член 38, параграф 2, тези срокове се удължават с три години след влизането в сила на посочения делегиран акт; и
- б) се удължава срокът, предвиден в член 38, параграф 3, с пет години, съответно до 31 декември 2045 г.; за железопътно-автомобилните терминали, включени в приложения I и II, след изтичането на срока, предвиден в член 38, параграф 3, този срок се удължава с пет години след влизането в сила на посочения делегиран акт.

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

Проектите от общ интерес, засягащи инфраструктура, която е била изключена от трансевропейската транспортна мрежа, не отговарят повече на условията от датата на влизане в сила на делегираните актове, приети съгласно параграф 1.

Неотговарянето на условията не засяга решения за финансиране или решения за предоставяне на безвъзмездни средства, взети от Комисията преди тази дата.

5. При спазване на член 172, втора алинея от ДФЕС Комисията се оправомощава да приема делегирани актове в съответствие с член 62 от настоящия регламент за изменение на приложение IV към него, с цел да бъдат включени или адаптирани примерните карти на транспортни инфраструктурни мрежи на съседни държави. Тези делегирани актове се основават на споразумения на високо равнище относно транспортните инфраструктурни мрежи между Съюза и заинтересованите съседни страни.

Член 59

Отношения с обществени и частни заинтересовани страни

Ако е необходимо, в етапа на проектиране и изграждане на даден проект се спазват националните процедури относно участието и консултирането с регионалните и местните органи и гражданското общество, засегнати от проект от общ интерес. За проекти от общ интерес, попадащи в обхвата на Директива (ЕС) 2021/1187, нейните изисквания трябва да бъдат спазвани. Комисията насърчава обмена на добри практики в това отношение, по-специално по отношение на консултирането и включването на хора в уязвимо положение.

Член 60

Съгласуване на националните планове с транспортната политика на Съюза

1. Държавите членки гарантират, че националните планове и програми, допринасящи за развитието на трансевропейската транспортна мрежа, са съгласувани с транспортната политика на Съюза и с приоритетите и сроковете, определени в настоящия регламент. Те също така отчитат, *inter alia*, приоритетите, определени в работните планове за съответните коридори и хоризонтални приоритети за заинтересованите държави членки, и когато е приложимо, в актовете за изпълнение, посочени в член 55, параграфи 1 и 2.
2. Държавите членки предоставят на Комисията съответните проекти на национални планове или програми, допринасящи за развитието на трансевропейската транспортна мрежа, или резюме от тях, както и всяко съществено изменение на тези планове или програми, във възможно най-кратък срок след започването на обществена консултация по този план или програма.

Комисията може да представи становище относно съгласуваността на проектите на национални планове и програми с приоритетите, определени в настоящия регламент, и с приоритетите, определени в работните планове за съответните европейски транспортни коридори и за хоризонталните приоритети, както и в актовете за изпълнение, приети в съответствие с член 55, параграфи 1 и 2. Становището не засяга валидността на националните планове и програми и не възпрепятства тяхното приемане и прилагане.

Държавите членки също така предоставят на Комисията окончателните национални планове или програми, след като бъдат приети.

Член 61
Процедура на комитет

1. Комисията се подпомага от комитет. Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.
2. За целите на член 23, параграф 3, втора алинея от настоящия регламент Комисията се подпомага от комитета, създаден съгласно член 7 от Директива 91/672/ЕИО на Съвета⁶².
3. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011.

Ако комитетът не даде становище, Комисията не приема проекта за акт за изпълнение и се прилага член 5, параграф 4, трета алинея от Регламент (ЕС) № 182/2011.

⁶² Директива 91/672/ЕИО на Съвета от 16 декември 1991 г. относно взаимното признаване на национални свидетелства за капитани на речни кораби за превоз на стоки и пътници по вътрешни водни пътища (ОВ L 373, 31.12.1991 г., стр. 29).

Член 62

Упражняване на делегирането

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.
2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 11, параграф 3 и член 58, параграфи 1 и 5, се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от ... [датата на влизане в сила на настоящия регламент]. Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия не по-късно от девет месеца преди изтичането на петгодишния срок. Делегирането на правомощия се продължава мълчаливо за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възразят срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.
3. Делегирането на правомощия, посочено в член 11, параграф 3 и член 58, параграфи 1 и 5, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. Оттеглянето поражда действие в деня след публикуването на решението в Официален вестник на Европейския съюз или на по-късна дата, посочена в решението. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.

4. Преди приемането на делегиран акт Комисията се консултира с експерти, определени от всяка държава членка в съответствие с принципите, залегнали в Междуетноститутуционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество.
5. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и на Съвета.
6. Делегиран акт, приет съгласно член 11, параграф 3 и член 58, параграфи 1 и 5, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на акта на Европейския парламент и Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Посоченият срок може да се удължи с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

Член 63

Преглед

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

В оценката се взема предвид годишният доклад за състоянието и работните планове, изготвени от европейските координатори съответно съгласно член 52, параграф 5, буква д) и член 54, параграф 1, както и националните планове и програми, посочени в член 60, параграф 1.

2. До 31 декември 2033 г. Комисията, след като се консултира по целесъобразност с държавите членки и подпомагана от европейските координатори, прави преглед на изграждането на разширената основна мрежа и широкообхватната мрежа, като оценява:

- а) съответствието с настоящия регламент;
- б) напредъка при изпълнението на настоящия регламент, включително евентуални забавяния;
- в) промените в потоците на пътническия и товарния превоз;
- г) развитието по отношение на националните инвестиции в транспортната инфраструктура; и
- д) необходимостта от изменение на настоящия регламент.

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

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

Член 64

Забавяне при завършването на основната мрежа, разширената основна мрежа и широкообхватната мрежа

1. В случай на значително забавяне при започване или завършване на работата по основната мрежа, разширената основна мрежа и широкообхватната мрежа в сравнение с първоначалния очакван график, определен с актове за изпълнение съгласно посоченото в член 55, Комисията може да поиска от съответната държава членка или държави членки да изложат причините за забавянето. Държавата членка или държавите членки посочват причините в рамките на три месеца след получаване на искането. Въз основа на предоставения отговор Комисията се консултира със заинтересованата държава членка или заинтересованите държави членки, за да разреши проблема, водещ до забавянето.
2. Когато засегнатият от забавяне участък е част от европейски транспортен коридор, европейският координатор се включва с оглед подпомагане на държавите членки при разрешаването на проблема.

3. Без да се засяга процедурата, предвидена в член 258 от ДФЕС и член 8, параграф 5 от настоящия регламент, Комисията може, след като разгледа причините, изложени от заинтересованата държава членка или заинтересованите държави членки съгласно параграф 1 от настоящия член, в случай че значителното забавяне при започването или завършването на работата по основната мрежа, разширената основна мрежа или широкообхватната мрежа може да се вмени на държавата членка или държавите членки без обективна обосновка, да представи на съответните държави членки препоръки с оглед на отстраняването на това забавяне и предотвратяването или намаляването на по-нататъшни забавяния.

Член 65

Освобождавания

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

Разпоредбите, свързани с европейското стандартно номинално междурелсие от 1435 mm за железопътни линии в член 17, не се прилагат за Ирландия, островите и най-отдалечените региони.

Член 66
Изменения на Регламент (ЕС) 2021/1153

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

Член 67
Изменения на Регламент (ЕС) № 913/2010

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

- 1) Член 1 се заменя със следното:

„Член 1

Цел и приложно поле

1. С настоящия регламент се определят правилата за организацията, ръководството и управлението на международните железопътни коридори за конкурентоспособен товарен превоз с оглед развитието на европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз. В него се определят правилата за организацията, управлението и индикативното инвестиционно планиране за коридорите за товарен превоз.
2. Настоящият регламент се прилага за ръководството, управлението и ползването на железопътната инфраструктура, включена в коридорите за товарен превоз, без да се засягат отговорностите на държавите членки по отношение на планирането и финансирането на тази инфраструктура.“;

2) Член 2 се заменя със следното:

„Член 2

Определения

1. За целите на настоящия регламент се прилагат определенията, посочени в член 3 от Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 г. за създаване на единно европейско железопътно пространство*.
2. Следните определения се прилагат в допълнение към посочените в параграф 1:
 - а) „коридор за товарен превоз“ означава железопътните линии на европейския транспортен коридор, както са определени в член 11, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2024/...⁺ на Европейския парламент и на Съвета от ... относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа^{**} и в приложение III към посочения регламент, включително железопътната инфраструктура и нейното оборудване и съответните железопътни услуги в съответствие с Директива 2012/34/ЕС;
 - б) „план за изграждане“ означава документът, в който се представят средствата, стратегията и мерките, които заинтересованите страни възнамеряват да осъществят и които са необходими и достатъчни за организиране и управление на коридора за товарен превоз;

⁺ ОБ: Моля, въведете номера и датата на регламента, който се съдържа в документ PE-CONS .../... (2021/0420(COD)).

- в) „терминал“ означава разположено по протежението на коридора за товарен превоз съоръжение, специално пригодно за товарене на стоки на товарни влакове или за разтоварването им от тези влакове, както и за интегриране на услугите за железопътен товарен превоз и услугите в областта на автомобилния, морския, речния и въздушния транспорт, и за образуване или промяна на композиции от товарни влакове; а когато е необходимо — за провеждане на гранични процедури на границите с трети европейски държави;
- г) „европейски координатор“ означава координаторът, посочен в член 52 от Регламент (ЕС) .../...⁺⁺.

* ОВ L 343, 14.12.2012 г., стр. 32.
** ОВ L ...“;

- 3) Заглавието на глава II се заменя със следното:

„ОРГАНИЗАЦИЯ И РЪКОВОДСТВО НА КОРИДОРИТЕ ЗА ТОВАРЕН ПРЕВОЗ“;

⁺⁺ ОВ: Моля, въведете номера на регламента, който се съдържа в документ PE-CONS .../... (2021/0420(COD)).

4) Член 3 се заменя със следното:

„Член 3

Организация и ръководство на коридорите за товарен превоз

1. Държавите членки и управителите на инфраструктура, отговарящи за коридора за товарен превоз, който е част от този европейски транспортен коридор, коригират ръководството на коридора за товарен превоз от... [датата на влизане в сила на настоящия регламент за изменение] или, в случай на изменение на направлението на европейски транспортен коридор съгласно член 11, параграф 3 от Регламент 2024/...⁺⁺, в срок от 18 месеца от датата на това изменение. В надлежно обосновани случаи и след съгласието на Комисията срокът може да бъде удължен на 24 месеца. Изпълнителният съвет и управителният съвет на коридора за товарен превоз приемат необходимите мерки за коригиране на организацията и управлението на коридора за товарен превоз в съответствие с членове 9—19 от настоящия регламент спрямо новото географско направление.
2. Изпълнителният съвет на коридор за товарен превоз може да реши да разгледа административни, оперативни аспекти и аспекти на оперативната съвместимост на международните услуги за железопътен пътнически превоз по коридора. Членове 11 и 14 не се прилагат за тези услуги.“;

5) Членове 4—7 се заличават;

6) Член 8 се изменя, както следва:

а) параграфи 1 и 2 се заменят със следното:

- „1. За всеки коридор за товарен превоз съответните държави членки създават изпълнителен съвет, отговорен за определянето на общите цели на коридора за товарен превоз, за надзора и предприемането на съответните мерки, както е изрично предвидено в параграф 7 от настоящия член и в членове 9 и 11, член 14, параграф 1 и член 22. Изпълнителният съвет е съставен от представители на органите на съответните държави членки. Изпълнителният съвет извършва редовно оценка на съгласуваността между общите цели и целите, определени от управителния съвет в съответствие с член 9, параграф 1, буква в).
2. За всеки коридор за превоз съответните управители на инфраструктурата и където е приложимо, разпределящите органи, посочени в член 7, параграф 2 от Директива 2012/34/ЕС, създават управителен съвет, отговорен за предприемането на съответните мерки, както е изрично предвидено в параграфи 5, 7, 8 и 9 от настоящия член и в членове 9—12, член 13, параграф 1, член 14, параграфи 2, 6 и 9, член 16, параграф 1, член 17, параграф 1 и членове 18 и 19 от настоящия регламент. Управителният съвет е съставен от представители на управителите на инфраструктурата.“;

б) вмъкват се следните параграфи:

„2а. Държава членка, която е приложила член 5, параграф 4 преди ... [датата на влизане в сила на настоящия изменящ регламент], може да реши, че за период, не по-дълъг от 10 години от ... [датата на влизане в сила на настоящия изменящ регламент], управител на инфраструктура, отговарящ за железопътната инфраструктура на нейната територия, не участва в управителния съвет, създаден съгласно параграф 2 от настоящия член. Съответната държава членка уведомява без забавяне Комисията и другите държави членки, участващи в съответния коридор за товарен превоз, за своето решение.

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

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

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

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

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

в) параграфи 4—8 се заменят със следното:

- „4. Изпълнителният съвет взема решенията си по взаимно съгласие на представителите на органите на съответните държави членки, участващи в изпълнителния съвет.
5. Управителният съвет взема решенията си, включително решенията относно правния си статус, създаването на собствената си организационна структура, ресурси и персонал, по взаимно съгласие на съответните управители на инфраструктурата, участващи в управителния съвет. Управителният съвет може да бъде независим правен субект. Той може да бъде създаден като европейско обединение по икономически интереси по смисъла на Регламент (ЕИО) № 2137/85 на Съвета от 25 юли 1985 г. относно Европейското обединение по икономически интереси (ЕОИИ)*.
6. Отговорностите на изпълнителния и управителния съвет не засягат независимостта на управителите на инфраструктурата, предвидена в член 4, параграф 2 от Директива 2012/34/ЕС.

7. Управителният съвет създава консултативна група, съставена от управителите и собствениците на терминалите на коридора за товарен превоз, включително, при необходимост, на морски пристанища и пристанища по вътрешните водни пътища. Консултативната група може да приема становище по всяко предложение на управителния съвет, което има преки последици за инвестициите в терминалите и управлението на терминалите. Тя може също така да приема становища по собствена инициатива. Управителният съвет взема под внимание всяко едно от тези становища. При различия в мненията на управителния съвет и на консултативната група последната може да се обърне към изпълнителния съвет. Изпълнителният съвет информира съответния европейски координатор и действа като посредник, като своевременно дава становище по въпроса. Съответният европейски координатор също може своевременно да даде становище по въпроса. Окончателното решение обаче се взема от управителния съвет.

8. Управителният съвет създава допълнителна консултативна група, съставена от железопътни предприятия, заинтересовани от използването на коридора за товарен превоз. Тази консултативна група може да приема становище по всяко предложение на управителния съвет, което има последици за тези предприятия. Тя може също така да приема становища по собствена инициатива. Управителният съвет взема под внимание всяко едно от тези становища. При различия в мненията на управителния съвет и на консултативната група последната може да се обърне към изпълнителния съвет. Изпълнителният съвет информира европейския координатор и регулаторните органи, посочени в член 55 от Директива 2012/34/ЕС, под чиято отговорност попада коридорът за товарен превоз. Изпълнителният съвет действа като посредник и своевременно дава становище по въпроса. Съответният европейски координатор също може своевременно да даде становище по въпроса. Окончателното решение се взема от управителния съвет.

* ОВ L 199, 31.7.1985 г., стр. 1.“;

г) добавя се следният параграф:

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

7) Член 9 се заменя със следното:

„Член 9

Мерки за развитие на коридора за товарен превоз

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

Този план включва:

- а) описание на характеристиките на коридора за товарен превоз, включително участъците с недостатъчен капацитет, както и на програмата, съдържаща мерки, необходими за неговата организация и управление;
- б) основните елементи на посоченото в параграф 3 проучване;

- в) общите цели на коридорите за товарен превоз, по-специално по отношение на ефективността на даден коридор за товарен превоз, изразена чрез качеството на обслужването и капацитета на коридора, в съответствие с член 19 от настоящия регламент, и когато е приложимо, количествените или качествените специфични цели, свързани с тези общи цели. В общите и специфичните цели се отчитат приоритетите, посочени в член 19 от Регламент (ЕС) .../...⁺;
- г) мерките за прилагане на членове 12—19 и мерките за подобряване на работата на коридора за товарен превоз, основани на резултатите от оценката, посочена в член 19, параграф 3, с оглед постигане на общите и специфичните цели, посочени в буква в) от настоящия параграф;
- д) становищата и оценката на консултативните групи, посочени в член 8, параграфи 7 и 8, по отношение на развитието на коридорите;
- е) обобщение на сътрудничеството и резултатите от консултацията, посочена в член 11, включително становищата на консултативните групи, посочени в член 8, параграфи 7 и 8, и обобщение на отговорите на други заинтересовани страни.

⁺ ОБ: Моля, въведете номера на регламента, който се съдържа в документ PE-CONS .../... (2021/0420(COD)).

При изготвянето на плана за изграждане управителният съвет взема предвид целите и мерките, съдържащи се в работния план на европейския координатор, посочен в член 54 от Регламент (ЕС) .../...⁺. Планът за изграждане включва позоваване на елементите на работния план, които са от значение за железопътния товарен превоз по коридора.

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

2. Управителният съвет прави периодичен преглед на плана за изграждане поне на всеки четири години, като взема предвид напредъка по изпълнението му, развитието на пазара за железопътен товарен превоз по протежението на коридора за товарен превоз и резултатите, измерени в съответствие с посочените в параграф 1, буква в) общи цели.
3. Управителният съвет провежда и периодично актуализира проучване на транспортния пазар, отнасящо се до установените и очакваните промени в движението по коридора за товарен превоз и обхващащо различните видове превози, както по отношение на превоза на товари, така и по отношение на превоза на пътници. В това проучване следва също така да се разгледа, при необходимост, балансът между социално-икономическите разходи и ползи, произтичащи от развитието на коридора за товарен превоз.

⁺ ОБ: Моля, въведете номера на регламента, който се съдържа в документ PE-CONS .../... (2021/0420(COD)).

4. В плана за изграждане се взема предвид развитието на терминалите, включително пазарният анализ и анализът на перспективите по отношение на мултимодалните товарни терминали, както и планове за действие на държавите членки на коридора за товарен превоз, посочени в член 36, параграфи 3 и 4 от Регламент (ЕС) .../...⁺.
5. Управителният съвет взема, по целесъобразност, мерки във връзка с плана за изграждане с цел осъществяване на сътрудничество с регионалните и/или местните администрации.“;

8) Член 11 се заменя със следното:

„Член 11

Планиране на инвестициите

1. Изпълнителният съвет и управителният съвет на коридор за товарен превоз си сътрудничат с европейския координатор, под чиято отговорност попада коридорът за товарен превоз, по отношение на потребностите от инфраструктура и инвестиции, произтичащи от железопътния товарен превоз, за да подпомогнат изготвянето на работния план, посочен в член 54 от Регламент (ЕС) .../...⁺.
2. Управителният съвет се консултира с консултативните групи, посочени в член 8, параграфи 7 и 8, относно развитието на инфраструктурата и потребностите от инвестиции. Консултацията се основава на подходяща, актуална документация за планирането на инфраструктурата на ниво коридор и на национално ниво. Становищата на консултативните групи относно инвестициите се мотивират с достатъчна обосновка. Изпълнителният съвет осигурява подходяща координация между тези консултативни дейности и механизмите за координация на национално ниво, както е определено в член 7д от Директива 2012/34/ЕС.

⁺ ОБ: Моля, въведете номера на регламента, който се съдържа в документ PE-CONS .../... (2021/0420(COD)).

3. Сътрудничеството и консултацията се отнасят по-специално до:

- а) потребностите от капацитет на железопътния товарен транспорт, свързани с планирането на инфраструктурата и инвестициите, по-специално по отношение на товарни влакове с дължина, не по-малка от 740 m, като се отчита необходимостта от капацитет съгласно член 14, параграф 2 от настоящия регламент и всяка инфраструктура, обявена за претоварена съгласно член 47 от Директива 2012/34/ЕС;
- б) изисквания към инфраструктурата на трансевропейската транспортна мрежа, приложими за железопътния товарен транспорт, както са определени в глави II и III от Регламент (ЕС) .../...⁺;
- в) потребност от целенасочени инвестиции за премахване на участъците с недостатъчен капацитет на местно ниво, подобрения на възли и железопътни маршрути за достъп или техническо оборудване, подобряващо оперативната ефективност.“;

9) В член 13 параграфи 3 и 4 се заменят със следното:

„3. Органът, отговорен за обслужването на едно гише, взема решение по отношение на заявления за предварително установени влакови маршрути, посочени в член 14, параграф 3, и за резервния капацитет, посочен в член 14, параграф 5. Същият орган разпределя капацитета в съответствие с правилата за разпределяне на капацитет, предвидени в Директива 2012/34/ЕС. Компетентните управители на инфраструктурата се информират без забавяне за тези заявления и взетото решение.

⁺ ОБ: Моля, въведете номера на регламента, който се съдържа в документ PE-CONS .../... (2021/0420(COD)).

4. За всяко искане за инфраструктурен капацитет, което не може да бъде изпълнено съгласно параграф 3, органът, отговорен за обслужването на едно гише, изпраща без отлагане заявлението за инфраструктурен капацитет на компетентните управители на инфраструктурата и ако е целесъобразно — на разпределящите органи, посочени в член 7, параграф 2 от Директива 2012/34/ЕС, които вземат решение по това заявление в съответствие с член 38 и глава IV, раздел 3 от посочената директива, като уведомяват за това решение органа, отговорен за обслужването на едно гише, с цел по-нататъшна обработка.“;

10) Член 14 се изменя, както следва:

- а) параграф 1 се заменя със следното:

„1. Изпълнителният съвет определя рамката за разпределяне на инфраструктурния капацитет в коридора за товарен превоз в съответствие с член 39 от Директива 2012/34/ЕС.“;

б) параграф 3 се заменя със следното:

„3. Въз основа на посочената в параграф 2 от настоящия член оценка управителите на инфраструктурата на коридора за товарен превоз определят и организират съвместно предварително установени международни влакови маршрути за товарни влакове в съответствие с процедурата, посочена в член 10 от Директива 2012/34/ЕС, като отчитат потребностите от капацитет на другите видове транспорт, включително на пътническия транспорт. Те създават улеснения по отношение на времето и честотата на пътуванията, времето на отпътуване и на пристигане, както и определянето на подходящите маршрути за услугите, свързани с товарния превоз, с оглед увеличаване на превоза на стоки с товарни влакове, движещи се по коридора за товарен превоз. Данни за тези предварително установени влакови маршрути се публикуват не по-късно от три месеца преди крайната дата за получаване на заявленията за капацитет, посочени в приложение VII към Директива 2012/34/ЕС. При необходимост управителите на инфраструктурата на няколко коридора за товарен превоз могат да съгласуват предварително установени международни влакови маршрути, осигуряващи капацитет по въпросните коридори за товарен превоз.“;

в) параграф 5 се заменя със следното:

„5. Ако е оправдано от нуждите на пазара и посочената в параграф 2 от настоящия член оценка, управителите на инфраструктурата определят съвместно резервния капацитет за международни товарни влакове, движещи се по коридорите за товарен превоз, като отчитат потребностите от капацитет на другите видове транспорт, включително пътническият транспорт, като в окончателните си работни разписания поддържат такива резерви, които да им дадат възможност за бърз и адекватен отговор на *ad hoc* заявки за капацитет, посочени в член 48 от Директива 2012/34/ЕС. Този резервен капацитет се запазва за срока преди началото на графика, както е решено от управителния съвет. Този срок не надвишава 60 дни.“;

г) параграф 8 се заменя със следното:

„8. С изключение на случаите на непреодолима сила, включително спешни и непредвидени работи от критично значение за безопасността, определеният в съответствие с настоящия член влаков маршрут за товарен превоз не може да бъде отменен по-малко от два месеца преди началото на графика, определен за него в работното разписание, ако съответният кандидат не даде съгласието си за отменянето. В такъв случай съответният управител на инфраструктура се стреми да предложи на кандидата влаков маршрут с равностойно качество и надеждност, който кандидатът има право да приеме или отхвърли. Настоящата разпоредба не засяга права, които кандидатът може да има съгласно споразумение, посочено в член 44, параграф 1 от Директива 2012/34/ЕС. Във всички случаи кандидатът може да отнесе въпроса до регулаторния орган, посочен в член 20 от настоящия регламент.“;

д) параграф 10 се заменя със следното:

„10. Позоваването на управителите на инфраструктурата в параграфи 4 и 9 от настоящия член се отнася, ако е целесъобразно, и до разпределящите органи, посочени в член 7, параграф 2 от Директива 2012/34/ЕС.

11) Член 15 се заменя със следното:

„Член 15

Одобрени кандидати

Независимо от член 41, параграф 1 от Директива 2012/34/ЕС кандидатите, различни от железопътни предприятия или международни обединения на железопътни предприятия, като например изпращачи, спедитори и оператори на комбиниран транспорт, могат да заявят предварително установените международни влакови маршрути, посочени в член 14, параграф 3, и резервния капацитет, посочен в член 14, параграф 5. За да използват такъв влаков маршрут за превоз на товари по коридора за товарен превоз, тези кандидати определят железопътно предприятие, което да сключи споразумение с управителя на инфраструктурата в съответствие с член 28 от Директива 2012/34/ЕС.“;

12) Член 17, параграф 2 се заменя със следното:

„2. Всеки съответен управител на инфраструктура изготвя правила за приоритет при управление на различните видове превози в частта от коридора за товарен превоз, за която отговаря, в съответствие с общите специфични цели и/или насоки, посочени в параграф 1 от настоящия член. Тези правила за приоритет се публикуват в референтния документ за железопътната мрежа, посочен в член 27 от Директива 2012/34/ЕС.“;

13) Член 18, буква а) се заменя със следното:

„а) цялата информация от референтния документ за вътрешните мрежи относно коридора за товарен превоз, изготвен в съответствие с предвидената в член 27 от Директива 2012/34/ЕС процедура;“;

14) Член 19 се заменя със следното:

„Член 19

Качество на обслужването по коридора за товарен превоз

1. Управителният съвет на коридора за товарен превоз насърчава съвместимостта между експлоатационните схеми по протежението на коридора за товарен превоз, посочени в член 35 от Директива 2012/34/ЕС.
2. Управителният съвет наблюдава изпълнението на услугите, предоставяни от управителите на инфраструктура на кандидатите в изпълнение на основните им функции, доколкото попадат в приложното поле на членове 12—18, и на услугите за железопътен товарен превоз по коридора за товарен превоз. Наблюдението на изпълнението се извършва в качествен и количествен аспект, когато е целесъобразно, въз основа на показатели за изпълнение, свързани с общите и специфичните цели на коридора за товарен превоз, определени в съответствие с член 9, параграф 1, буква в). Управителният съвет се консултира с консултативните групи, посочени в член 8, параграфи 7 и 8, и с европейския координатор относно съответните показатели за изпълнение.

3. Управителният съвет оценява резултатите от наблюдението на изпълнението по отношение на общите и специфичните цели, определени в съответствие с член 9, параграф 1, буква в), и оперативните приоритети, посочени в член 19 от Регламент (ЕС) .../...⁺.
4. Управителният съвет изготвя и публикува годишен доклад, в който се представят резултатите от извършените дейности по настоящия член. В специален раздел от доклада се представят гледните точки и оценката на изпълнението от консултативните групи, посочени в член 8, параграфи 7 и 8. Управителният съвет представя годишния отчет за одобрение от изпълнителния съвет.“;

15) Член 20 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се заменя със следното:

„1. Регулаторните органи, посочени в член 55 от Директива 2012/34/ЕС, си сътрудничат при наблюдението на конкуренцията по коридора за товарен превоз. По-специално те осигуряват недискриминационен достъп до коридора и са отговорните органи, пред които може да се подаде жалба съгласно предвиденото по член 56, параграф 1 от посочената директива. Те обменят необходимата информация, получена от управителите на инфраструктурата и други заинтересовани страни.“;

⁺ ОБ: Моля, въведете номера на регламента, който се съдържа в документ PE-CONS .../... (2021/0420(COD)).

б) параграф 6 се заменя със следното:

„6. Приобщените представители на управителите на инфраструктурата, посочени в член 40, параграфи 1 и 2 от Директива 2012/34/ЕС, осигуряват без отлагане предоставянето на цялата информация, необходима за целите на разглеждането на жалбата или за целите на разследването, посочени в параграф 3 от настоящия член, която е поискана от регулаторния орган на държавата членка, на чиято територия е установен приобщеният представител. Въпросният регулаторен орган има право да предава такава информация за съответния международен влаков маршрут на регулаторните органи, посочени в параграф 3 от настоящия член.“;

16) Член 21 се заличава;

17) Членове 22 и 23 се заменят със следното:

„Член 22

Наблюдение на изпълнението

На всеки четири години от създаването на даден коридор за товарен превоз изпълнителният съвет, посочен в член 8, параграф 1 от настоящия регламент, представя на Комисията резултатите от изпълнението на плана за изграждане на съответния коридор. Комисията ги анализира и информира за този анализ комитета, посочен в член 62 от Директива 2012/34/ЕС.

Член 23

Доклад

Комисията прави периодичен преглед на прилагането на настоящия регламент. Тя представя на Европейския парламент и на Съвета първия си доклад до 10 ноември 2015 г. и нов доклад на всеки четири години след това.“;

- 18) Приложението се заличава.

Член 68

Отмяна

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

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

Член 69

Влизане в сила

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

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

Съставено в ... на

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател

СПИСЪК НА ПРИЛОЖЕНИЯТА

ПРИЛОЖЕНИЕ I	Кarti на широкообхватната, разширената основна и основната мрежа
ПРИЛОЖЕНИЕ II	Списък на възлите от трансевропейската транспортна мрежа
ПРИЛОЖЕНИЕ III	Направления на европейските транспортни коридори
ПРИЛОЖЕНИЕ IV	Примерни карти на трансевропейската транспортна мрежа, разширена до определени трети държави
ПРИЛОЖЕНИЕ V	Насоки за планиране на устойчива градска мобилност за градските възли
ПРИЛОЖЕНИЕ VI	Изменения на Регламент (ЕС) 2021/1153
ПРИЛОЖЕНИЕ VII	Таблица на съответствието

(Приложенията не са възпроизведени тук поради технически причини. За съдържанието им, моля, вижте <https://www.europarl.europa.eu/tent/bg>)
