



Брюксел, 13 май 2022 г.  
(OR. fr)

8784/22

LIMITE

TRANS 265  
CODEC 619

---

---

Междуинституционално досие:  
2021/0420(COD)

---

---

## ДОКЛАД

От:	Генералния секретариат на Съвета
До:	Комитета на постоянните представители/Съвета
№ предх. док.:	ST 6840/1/22 REV 1 ST 7456/22 ST 7750/22 ST 7919/22
№ док. Ком.:	ST 15109/21
Относно:	Предложение за РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа, за изменение на регламенти (ЕС) 2021/1153 и (ЕС) № 913/2010 и за отмяна на Регламент (ЕС) № 1315/2013 – Доклад за напредъка – Обмен на мнения

## I. ВЪВЕДЕНИЕ

1. На 14 декември 2021 г. Комисията представи предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа, за изменение на регламенти (ЕС) 2021/1153 и (ЕС) № 913/2010 и за отмяна на Регламент (ЕС) № 1315/2013<sup>1</sup>. Предложението беше представено като част от пакет от четири инициативи, насочени към модернизиране на транспортната система на ЕС и подпомагане на прехода към по-чиста, по-екологична и по-интелигентна мобилност чрез подобряване на някои от нейните ключови компоненти, като например трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T), интелигентните транспортни системи, трансграничното пътуване с железопътен транспорт, пътуването с железопътен транспорт на дълги разстояния и градската мобилност.

---

<sup>1</sup> ST 15109/21.

2. Предложението за преразглеждане на политиката за развитието на TEN-T има за цел изграждането до 2050 г. на надеждна и безпрепятствена трансевропейска транспортна мрежа с високо качество, която да гарантира устойчива свързаност в целия Европейски съюз, без физически прекъсвания, участъци с недостатъчен капацитет или липсващи връзки. Тази мрежа има за цел да допринесе за постигането на целите на Съюза за устойчива мобилност, за правилното функциониране на вътрешния пазар и за икономическото, социалното и териториалното сближаване в ЕС. Тя следва да се развива постепенно, на етапи, с предложени междинни срокове за 2030, 2040 и 2050 г.
3. Предложението преследва следните четири главни цели:
- i) повишаване на екологосъобразността на транспорта чрез осигуряване на подходящи основни инфраструктури с цел намаляване на задръстванията, емисиите на парникови газове (ПГ) и в по-широк план отрицателните външни въздействия на транспорта;
  - ii) улесняване на флуидността и ефективността на транспорта, насърчаване на мултимодалността и оперативната съвместимост между видовете транспорт и по-добро интегриране на градските възли в мрежата;
  - iii) повишаване на устойчивостта на мрежата TEN-T на неблагоприятните последици от изменението на климата и други природни бедствия или причинени от човека катастрофи;
  - iv) подобряване на ефективността на инструментите за управление на TEN-T и рационализиране на инструментите за докладване и мониторинг на изпълнението на TEN-T.

## **II. АКТУАЛНО СЪСТОЯНИЕ НА РАБОТАТА В РАМКИТЕ НА ДРУГИТЕ ИНСТИТУЦИИ**

4. Европейският парламент определи Комисията по транспорт и туризъм (TRAN) за компетентна комисия по това предложение. Г-н Доминик Рике (Renew, Франция) и г-жа Барбара Талер (PPE, Австрия) бяха определени за съдокладчици.
5. Европейският икономически и социален комитет прие становище на 23 март 2022 г. Комитетът на регионите би трябвало да приеме становище по предложението през октомври 2022 г.

### III. АКТУАЛНО СЪСТОЯНИЕ НА РАБОТАТА В РАМКИТЕ НА СЪВЕТА

6. Предложението и оценката на въздействието бяха представени на работна група „Транспорт – интермодални въпроси и мрежи“ на 6 и 13 януари 2022 г., като впоследствие членовете бяха подробно обсъдени между януари и май 2022 г. Около 15 заседания на работната група бяха посветени на разглеждането на това предложение през това полугодие. След подробен преглед на всяка от главите през януари и февруари председателството изготви няколко бележки с въпроси към делегациите по най-важните аспекти на предложението и поиска от държавите членки да дадат насоки по разглежданите теми, за да се улесни индивидуалното и колективното разбиране на разглежданите въпроси.
7. Впоследствие председателството изготви няколко компромисни предложения<sup>2</sup>, които обхващат значителни части от предложението, като се опитваше да вземе предвид повечето бележки, направени от държавите членки.

### IV. ОСНОВНИ ВЪПРОСИ И НАПРЕДЪК

#### Общи бележки

8. Като цяло делегациите приеха благосклонно преразглеждането на регламента, което дава възможност да се допринесе за развитието на устойчиво, ефикасно и стабилно единно европейско транспортно пространство. Освен това беше подкрепено и предложението за развитие или модернизирание на тази мрежа на три етапа (съответно 2030, 2040 и 2050 г. за основната, разширената основна и широкообхватната мрежа).
9. Беше приветствано и предложението за привеждане на коридорите за железопътен товарен превоз в съответствие с коридорите на основната мрежа с цел създаване на европейските транспортни коридори.

---

<sup>2</sup> ST 6840/1/22 REV 1.  
ST 7456/22.  
ST 7750/22.  
ST 7919/22.

10. Редица делегации изтъкнаха, че предложението за TEN-T включва взаимодействия с други предложения в областта на транспортната политика, по-специално Регламент за инфраструктурата за алтернативни горива (ИАГ) и Директивата за ИТС, и подчертаха значението на добрата съгласуваност с тези предложения.
11. Като цяло делегациите отбелязаха, че предложението значително повишава равнището на изискванията, които трябва да бъдат постигнати за цялата мрежа, като основната цел е да има единна, високоефективна и напълно оперативно съвместима инфраструктура, която да допринесе за декарбонизацията и мултимодалността. За да се постигне това, в предложението се предвижда, наред с другото, по-голямата част от изискванията за железопътната инфраструктура, които понастоящем се прилагат за основната мрежа, да бъдат разширени, така че да обхванат и новата разширена основна мрежа и широкообхватната мрежа, включително връзките „последна миля“. Впрочем Комисията предлага изпълнението на някои задължения да бъде ускорено в сравнение с настоящия регламент. Въпреки че като цяло държавите членки не поставиха под въпрос принципа за по-високи изисквания, много от тях подчертаха, че тези изисквания следва да останат пропорционални и адаптирани към очакваните функционални възможности и нива на движение. В този контекст беше изразена особена загриженост по отношение на все по-големите изисквания по отношение на разширената основна и широкообхватната мрежа.
12. Впрочем редица държави членки отбелязаха, че по-нататъшното развитие на мрежата TEN-T, включително прилагането на нови изисквания и постигането на напредък по отношение на някои от сроковете, ще изисква значителни инвестиции от страна на държавите членки. Тези инвестиции се оценяват от Комисията на 50 милиарда евро годишно съгласно настоящия регламент и на допълнителни 16 милиарда евро годишно до 2050 г. в резултат на преразглеждането. Затова редица държави членки изтъкнаха значението на реалистичния подход, имайки предвид своя финансов капацитет и необходимостта от подкрепа за тези усилия чрез осигуряване на подходящи финансови ресурси извън настоящата многогодишна финансова рамка, включително за проекти, свързани с разширената основна и широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T).

## Бележки по конкретни въпроси

13. **Общи принципи и разпоредби** (глави I и II): Председателството изготви две компромисни предложения, които, като запазват общата логика и амбиция на предложението на Комисията, се опитват да уточнят и изяснят някои аспекти и да отговорят на по-голямата част от опасенията, изразени от държавите членки, едно от най-осезаемите от които е въвеждането отново на клаузата за зрялост на проектите при спазване на правните процедури и при наличие на финансови ресурси, без да се засягат финансовите ангажименти на държавите членки. Промените в последния компромисен текст (ST 6840/1/22 REV 1) получиха относително широка подкрепа от делегациите.
14. **Разпоредби относно конкретните изисквания за всеки вид транспорт** (глава III): Членовете на глава III са от съществено значение в предложението, тъй като определят конкретните изисквания за всеки вид транспорт, както и за мултимодалните товарни терминали и градските възли.
- (i) **Железопътна транспортна инфраструктура**: Решаващата роля на железопътния транспорт за постигането на целите на европейската политика за устойчив транспорт се радва на широко признание за превоза както на товари, така и на пътници. Същевременно редица въпроси и опасения поради добавянето на нови изисквания, като например габарита P400, експлоатацията на композиции с дължина поне 740 m за товарните влакове по цялата мрежа, минималната скорост от 160 km/h за линиите за превоз на пътници по основната и разширената основна мрежа, ускоряване внедряването на Европейската система за управление на железопътното движение едновременно с демонтирането на системите за сигнализация от клас В по цялата мрежа и разширяването на изискванията, така че да бъдат включени всички връзки „последна миля“. Изпълнението на тези изисквания ще изисква много големи инвестиции и значителни интервенции по съществуващи и дори наскоро изградени железопътни линии. В бъдеще тези разпоредби ще трябва да бъдат разгледани по-задълбочено.

- (ii) **Пътна транспортна инфраструктура:** С оглед на подобряването на пътната безопасност предложението включва по-специално разширяване на обхвата на задължението за осигуряване на отделни пътни платна, без кръстовища на едно и също ниво, и без достъп до съседни на тях имоти, така че да се прилага и за широкообхватната мрежа. Тази разпоредба повдигна въпроси от страна на държавите членки, като някои от тях изтъкнаха непропорционалния характер при определени обстоятелства и припомниха, че инфраструктурата е само един от факторите за повишаване на пътната безопасност.
- (iii) **Въздушна транспортна инфраструктура:** Като цяло държавите членки споделят целта за подобряване на свързаността на летищата с железопътните транспортни услуги. Въпреки това на някои от тях целта всички летища от основната мрежа и главните летища от широкообхватната мрежа да бъдат свързани с железопътната мрежа за превоз на дълги разстояния съответно до 2030 и 2050 г. им изглежда твърде амбициозна и трудна за постигане. По тази причина редица делегации поискаха дерогациите да бъдат разширени и изяснени, като някои предложиха чистите колективни транспортни услуги да бъдат взети предвид като възможна алтернатива на железопътната връзка директно на летището.
- (iv) **Вътрешноводна транспортна инфраструктура:** Въпреки че принципът за насърчаване на вътрешноводния транспорт получи широка подкрепа, задължението за държавите членки да гарантират, поне за определени периоди от годината, дълбочина на фарватера от най-малко 2,5 m и височина под палубата от 5,25 m при определени референтни нива породи съмнения във връзка с неговото тълкуване. Освен това няколко делегации бяха на мнение, че изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията, са твърде широки и следва да бъдат ограничени. В бъдеще тези разпоредби ще трябва да бъдат разгледани по-задълбочено.
- (v) **Морска транспортна инфраструктура:** Като цяло държавите членки приветстваха концепцията за европейско морско пространство (ЕМП), както и включването на морските връзки на къси разстояния между пристанищата в една и съща държава членка. Някои държави членки изразиха опасения във връзка със задължението за свързване на морските пристанища от широкообхватната мрежа с железопътната инфраструктура, тъй като в някои случаи това би могло да доведе до скъпи инвестиции.

- (vi) **Мултимодални товарни терминали:** Като цяло съществува разбирателство, че мултимодалните терминали са от голямо значение за по-добрата интеграция между различните видове транспорт и за прехода към по-ефективен и устойчив транспорт. Въпреки това, ако принципът за подпомагане и подкрепа на разгръщането на такива терминали се подкрепя като цяло, то предвижданото задължение за държавите членки да гарантират наличието на един мултимодален товарен терминал на градски възел до 2040 г. породило опасения сред редица делегации. Много от тях посочиха, че мултимодалните товарни терминали са били разработени основно и се експлоатират от частни дружества, които нямат договорни или правни връзки с публичните органи. Поради това те изразяват съмнения във връзка с идеята да бъдат наложени строги задължения на държавите членки.
- (vii) **Градски възли:** Като цяло беше подкрепена целта за по-добро отчитане на градските възли в мрежата, по-специално с цел подобряване на връзките „последна миля“, и беше призната ролята на плановете за устойчива градска мобилност (ПУГМ) за постигането на устойчиво градско развитие. Същевременно редица държави членки оцениха като голямо предизвикателство изискванията за създаване на ПУГМ и за мониторинг на данните до 31 декември 2025 г., както и изискването за създаване на мултимодални товарни терминали, които да обслужват градските възли. Освен това редица държави членки изтъкнаха, че планирането на устойчивата градска мобилност е от компетентността на местните органи и следователно следва да се прилага принципът на субсидиарност.

15. **Разпоредби за интелигентен и устойчив транспорт (глава IV):** Що се отнася до устойчивостта на инфраструктурата, делегациите постигнаха съгласие, че е важно това предизвикателство да бъде взето изцяло под внимание, като същевременно признаха, че предвид разнообразието на проектите от общ интерес, някои от които са разработени от частни субекти или местни органи, държавите членки трудно биха могли да носят цялата отговорност за това. За много делегации допълнителните изисквания за устойчивост спрямо изменението на климата следва да бъдат уточнени, за да се гарантира правната сигурност на проектите.

Що се отнася до поддръжката на инфраструктурата, по-голямата част от делегациите признаха ключовата ѝ роля за поддържането на високо равнище на обслужване и безопасност на инфраструктурата на TEN-T, но изразиха мнение, че разпоредбите налагат на държавите членки редица нови задължения, които биха оказали значително въздействие върху планирането и разходите за поддръжка на инфраструктурата, като се има предвид че понастоящем държавите членки сами носят отговорност за нея и нейното финансиране.

Членът относно рисковете за сигурността или обществения ред не е бил обсъждан подробно на този етап.

16. **Прилагане на инструментите на европейските транспортни коридори и на хоризонталните приоритети — Управление (глава V):** Като цяло държавите членки подкрепиха работата на европейските координатори, по-специално в ролята им на неутрални посредници при реализирането на мрежата TEN-T, и подкрепиха разширяването на обхвата на техните действия. Редица държави членки обаче смятат, че някои от предложените задачи значително надхвърлят тази роля и биха могли да доведат до претоварване на координаторите. По-специално те смятат, че следва да се избягва прекомерното участие на координатора в оперативните аспекти, както и че е необходимо да се изясни добре разпределянето на ролите между тях и органите за управление на коридорите за железопътен товарен превоз.

Освен това значителен брой делегации изразиха резерви относно разпоредбата, с която Комисията се упълномощава да приема актове за изпълнение за всеки работен план във връзка с европейските транспортни коридори и за двата хоризонтални приоритета, тъй като се съмняват в добавена стойност на тази разпоредба, опасяват се, че тя е тромава, и поставят под въпрос реда и условията за избор на задължителни междинни етапи, поставянето на приоритети и планирането на инфраструктурните проекти в дадена държава членка в рамките на националната компетентност и в съответствие с насоките на ЕС.

17. **Общи разпоредби** (глава VI): Като признават значението на докладването, някои държави членки изразиха загриженост за нарастващия брой задължения във връзка с предаването на данни и призоваха административната тежест да не се увеличава прекомерно, например чрез прилагане на принципа „съобщете ни за това само веднъж“.

Що се отнася до задължението за привеждане на националните планове в съответствие с транспортната политика на Съюза, делегациите признаха значението на съгласуваността на националните планове с ангажиментите, поети на равнището на Съюза. Те подчертаха също, че тези планове често трябва да имат по-широк обхват и да извеждат на преден план европейските, националните и местните предизвикателства. Освен това редица делегации заявиха, че би било трудно да се спазят предложените срокове за уведомяване във връзка с консултациите с Комисията относно проектопланове им, преди да бъдат приети. И накрая, членът относно измененията на Регламент (ЕС) № 913/2010 все още предстои да бъде подробно разгледан.

### Други въпроси

18. **Дерогации:** В предложението се предвижда, че дерогация от определени изисквания може да бъде поискана в надлежно обосновани случаи и при определени условия, по-специално след конкретен социално-икономически анализ на всяка ситуация. Дерогациите ще се предоставят от Комисията чрез актове за изпълнение. Като оценяват факта, че е възможно във всеки един момент да бъде поискана дерогация, държавите членки смятат, че предложената процедура може да се окаже тромава, по-специално поради разнородността и обхвата на мрежата TEN-T и очакваното високо равнище на изискванията. От съображения за ефикасност и предвидимост и за да се намали административната тежест както за Комисията, така и за заинтересованите страни, редица държави членки предложиха да се създаде по-широк и по-общ режим за дерогации, който да се прилага за съответните разпоредби на предложението.

19. **Карти:** Някои държави членки представиха писмени бележки по картите, приложени към предложението, които все още не са били обсъждани. Председателството възнамерява да ги обсъди със заинтересованите държави членки през месец юни с участието на следващото председателство, за да се осигури приемствеността на работата.

## V. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Председателството смята, че по предложението е постигнат значителен напредък и че свършената работа осигурява солидна основа за по-нататъшното обсъждане в рамките на Съвета.

С оглед на заседанието на Съвета по транспорт, телекомуникации и енергетика на 2 юни 2022 г. министрите се приканват да вземат под внимание доклада за напредъка и да обменят мнения по двата въпроса, изложени в приложението към настоящия доклад.

Както сочи докладът за напредъка, техническите обсъждания в Съвета позволиха да се постигне напредък по общото разбиране на разглежданите въпроси. С оглед на постигането на по-нататъшен напредък за изработване на обща позиция на Съвета, председателството приканва министрите да споделят своите виждания по изложените по-долу въпроси в рамките на изказване от максимум 3 минути.

1. Какви важни елементи бихте искали да споделите по петте хоризонтални глави (I, II, IV, V, VI) от предложението на Комисията и във връзка с насоката на свършената до момента работа по тези пет глави?
2. В глава III се определят конкретните изисквания за всеки вид транспорт, както и за градските възли и мултимодалните товарни терминали. Какъв е Вашият анализ на подхода, предложен от Комисията за тази глава?

---