



ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ

Брюксел, 19.10.2011
COM(2011) 650 окончателен
2011/0294 (COD)

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

**относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна
мрежа**

(текст от значение за ЕИП)

{SEC(2011) 1212 окончателен}
{SEC(2011) 1213 окончателен}

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

1.1. Контекст и цели

От средата на осемдесетте години на миналия век насам политиката за трансевропейската транспортна мрежа (ТЕМ-Т) определя политическата рамка за развитието на инфраструктура за безпрепятственото функциониране на вътрешния пазар и за осигуряване на икономическо, социално и териториално сближаване и подобрена достъпност на територията на целия Европейски съюз. Това доведе до включването през 1992 г. на специално правно основание за трансевропейски мрежи в Договора от Маастрихт, а през 1994 г., на Европейския съвет от Есен — до приемането на списък от 14 големи проекта.

През 1996 г. Европейският парламент и Съветът приеха първите насоки, определящи политиката за ТЕМ-Т и планирането на инфраструктурата¹. През 2004 г. насоките бяха основно преразгледани, като бяха отчетени разширяването на ЕС и очакваните промени в транспортните потоци². Освен това списъкът с 14-те приоритетни проекта беше разширен.

За улесняване на изпълнението на проектите бяха създадени няколко инструмента както с финансов, така и с нефинансов характер. Сред тези инструменти са Финансовият регламент за трансевропейските мрежи³, Кохезионният фонд, Европейският фонд за регионално развитие (ЕФРР) и заеми от Европейската инвестиционна банка, съчетани с предприетите от Комисията инициативи за координация.

От съображения за яснота през 2010 г. Европейският парламент и Съветът приеха Решение № 661/2010/ЕС, преработена версия на Насоките за ТЕМ-Т⁴.

Към днешна дата транспортната инфраструктура в рамките на Европейския съюз сама по себе си е добре развита. Все още обаче тя е разпокъсана както в географско отношение, така и по отношение на различните видове транспорт и в рамките на един и същ вид транспорт. Основната цел на настоящите нови насоки, които ще заменят Решение 661/2010, е развитието на цялостна и интегрирана трансевропейска транспортна мрежа, която обхваща всички държави-членки и региони и осигурява основа за балансираното развитие на всички видове транспорт с цел стимулиране на

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

² Решение № 884/2004/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. за изменение на Решение № 1692/96/ЕО относно насоките на Общността за развитието на Трансевропейската транспортна мрежа, ОВ L 201, 7.6.2004 г., стр. 1.

³ Регламент (ЕО) № 680/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2007 година за установяване на общи правила за отпускане на финансова помощ от Общността в областта на трансевропейските транспортни и енергийни мрежи, ОВ L 162/1, 22.6.2007 г., стр. 1.

⁴ Решение № 661/2010/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2010 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа (преработена версия), ОВ L 204, 5.8.2010 г., стр. 1.

съответните им предимства, с което да се реализира максимална европейска добавена стойност на мрежата.

В контекста на предизвикателствата пред политиката за ТЕМ-Т, разгледани също в бялата книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефикасно използване на ресурсите“⁵ (наричана по-нататък „Бялата книга“), настоящите насоки ще определят дългосрочна стратегия за политиката за ТЕМ-Т до края на периода 2030—2050 година.

1.2. Разгледани въпроси

На равнище ЕС трябва да бъдат разрешени пет основни проблема:

На първо място, липсващите звена, по-специално тези на трансгранични отсечки, са сериозна пречка за свободното движение на стоки и пътници на територията на държавите-членки и между тях, както и между тях и съседните държави.

На второ място, наблюдават се значителни и все още продължаващи различия в качеството и наличието на инфраструктура между държавите-членки и на техните територии (точки със затруднения). От подобрене чрез изграждането на нова транспортна инфраструктура и/или чрез поддръжка, възстановяване или реконструкция на съществуващата инфраструктура се нуждаят най-вече връзките по направление изток-запад.

На трето място, транспортната инфраструктура за връзка между различни видове транспорт е частична. Що се отнася до изграждането на мултимодални връзки, голяма част от товарните терминали, пътническите гари, вътрешните пристанища, морските пристанища, летищата и градските възли в Европа не изпълняват тази задача. Тъй като тези възли не разполагат с капацитет за мултимодални връзки, потенциалът на мултимодалния транспорт и неговата способност за премахване на инфраструктурните точки със затруднения и за попълване на липсващите връзки не се използва в достатъчна степен.

На четвърто място, инвестициите в транспортни инфраструктури трябва да допринесат за постигането на целта за намаляване на емисиите на парникови газове в транспорта с 60 % до 2050 година.

На последно място, държавите-членки все още поддържат различни правила и изисквания за експлоатация, по-специално в областта на оперативната съвместимост, които усложняват бариерите и затрудненията в областта на транспортната инфраструктура.

1.3. Сфери на действие

Целта на настоящото предложение е изграждането и развитието на цялостна трансевропейска транспортна мрежа, състояща се от инфраструктура за железопътен транспорт, вътрешни водни пътища, пътен, морски и въздушен транспорт, с което да се гарантира доброто функциониране на вътрешния пазар и засилването на икономическото и социалното сближаване.

⁵ COM(2011) 144.

Първата сфера на действие за постигането на тези цели е „концептуалното планиране“. Въз основа на резултатите от обществено обсъждане със заинтересованите страни Комисията стигна до заключението, че ТЕМ-Т може да бъде изградена най-успешно чрез подход, основаващ се на две нива, в който се предвижда една широкообхватна мрежа и една основна мрежа.

Широкообхватната мрежа представлява основното ниво на ТЕМ-Т. Тя включва цялата съществуваща и планирана инфраструктура, която удовлетворява изискванията на насоките. Широкообхватната мрежа трябва да бъде изградена най-късно до 31 декември 2050 година.

Основната мрежа се припокрива с широкообхватната мрежа, но е съставена от нейните части с най-голяма стратегическа значимост. Тя представлява основата на мрежата за мултимодална мобилност. Тя се съсредоточава върху компонентите на ТЕМ-Т с най-висока добавена стойност за Европа: липсващи трансгранични връзки, основни точки със затруднения и мултимодални възли. Основната мрежа трябва да бъде изградена най-късно до 31 декември 2030 година.

Втората сфера на действие е свързана с инструментите за изпълнение. Комисията разработи концепцията за коридори на основната мрежа, като взема предвид коридорите за железопътен превоз⁶. Въпросните коридори ще осигурят рамковия инструмент за съгласуваното реализиране на основната мрежа. От гледна точка на обхвата коридорите по принцип на основната мрежа ще включват три вида транспорт и ще прекосяват територията на най-малко три държави-членки. Ако това е възможно, те следва да изградят връзки с морски пристанища. От гледна точка на дейностите коридорите на основната мрежа ще осигурят платформа за управление на капацитета, инвестиции, изграждане и координиране на мултимодални съоръжения за претоварване и за внедряване на оперативно съвместими системи за управление на трафика.

1.4. Съвместимост с други политики и цели на ЕС

Предложението е в съответствие с политиката, обявена от Комисията в Бялата книга. То е изрично упоменато като част от инициатива 34 относно основната мрежа на стратегическата европейска инфраструктура⁷.

По-специално настоящите насоки следват стратегията, заложена в Бялата книга: премахване на основните бариери и затруднения в ключови области на транспортната инфраструктура. Целта е създаването на единно европейско транспортно пространство с по-добри транспортни услуги и изцяло интегрирана транспортна мрежа. По този начин различните видове транспорт ще се свържат и това ще доведе до сериозно пренасочване на транспортните схеми за пътници и товари. Това пренасочване е необходимо за постигането на целта за намаляване на емисиите на парникови газове от транспорта с 60 % до 2050 година.

⁶ Регламент (ЕС) № 913/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 22 септември 2010 година относно европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз, ОВ L 276, 20.10.2010 г., стр. 22.

⁷ Вж. раздел 3.1: „Транспортната инфраструктура: териториално сближаване и икономически растеж“ от приложение 1 към Бялата книга.

Съществена промяна в транспорта е невъзможна без подкрепата на адекватна мрежа и по-интелигентен подход за нейното използване. Планирането и развитието на инфраструктура се считат за решаващи за разработване на устойчива транспортна система.

Предложението също така ще допринесе за целите на политиката, изложени в съобщението на Комисията „Програма в областта на цифровите технологии за Европа“⁸, чрез подпомагане на привеждането в действие на интелигентни транспортни системи. То също така представлява една от мерките в Акта за единния пазар, предложен от Комисията през април 2011 година⁹, тъй като мрежите представляват гръбнака на вътрешния пазар и играят ключова роля за насърчаването на безпрепятственото и ефикасно движение на стоки и услуги.

Нещо повече, насърчаването на устойчив транспорт се определя като едно от средствата за постигане на един от трите ключови приоритета на стратегията „Европа 2020“ за устойчив, интелигентен и приобщаващ растеж, приета от Комисията на 3 март 2010 г.¹⁰, а именно устойчив растеж чрез преодоляване на съществени затруднения, по-специално във връзка с трансгранични отсечки и интермодални възли (градове, пристанища, логистични платформи).

Освен това предложението допринася за засилване на териториалното сближаване в рамките на Съюза — една от целите на ЕС — едновременно с икономическото и социалното сближаване.

2. РЕЗУЛТАТИ ОТ КОНСУЛТАЦИИТЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКИ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

2.1. Консултация със заинтересованите страни

Комисията проведе обширна и интензивна публична консултация със заинтересованите страни от февруари 2009 г. до юни 2010 г.

Комисията започна процеса на консултации с приемането на Зелена книга. С нея беше открит дебат относно основните предизвикателства и цели на политиката за ТЕМ-Т и възможните пътища за тяхното постигане¹¹.

Въз основа на становищата на заинтересованите страни Комисията създаде шест експертни групи, които в периода между ноември 2009 г. и април 2010 г. анализираха редица ключови аспекти на бъдещото развитие на ТЕМ-Т¹². Препоръките на

⁸ COM(2010) 245 окончателен/2.

⁹ COM(2011) 206 окончателен.

¹⁰ COM(2010) 2020 окончателен.

¹¹ „ТЕМ-Т: преглед на политиката. За по-добре интегрирана трансевропейска транспортна мрежа в служба на общата транспортна политика“, COM (2009) 44 окончателен.

¹² Проблематиката, обхваната от експертните групи, е следната: структурата на широкообхватната и основната мрежа и методиката за планиране на ТЕМ-Т, интегрирането на транспортната политика в планирането на ТЕМ-Т, интелигентните транспортни системи и новите технологии в рамките на ТЕМ-Т, ТЕМ-Т и транспортните връзки извън ЕС, финансирането на ТЕМ-Т, правните и финансовите аспекти на ТЕМ-Т.

експертните групи бяха включени в работен документ на Комисията, представен за обществено обсъждане на 4 май 2010 г.¹³.

Тези публични консултации привлякоха общо над 530 становища. В преобладаващата част от становищата беше подкрепен вариантът за нов подход, обхващащ две нива за планиране на ТЕМ-Т — широкообхватна мрежа, представляваща поддържащото ниво, и основна мрежа, обхващаща частите на ТЕМ-Т с най-голяма стратегическа значимост.

През октомври 2009 г. и юни 2010 г. в Неапол и Сарагоса бяха проведени съответно министерска конференция и конференция на заинтересованите страни.

През февруари 2011 г. Комисията представи на Съвета и на Европейския парламент работен документ¹⁴, в който са доразвити методиката и сценариите за планиране и реализиране.

2.2. Събиране и използване на експертни становища

В допълнение към публичната консултация със заинтересованите страни Комисията осъществява непрекъснати контакти с държавите-членки чрез комитета за мониторинг на насоките и за обмен на информация, създаден с Решение № 1692/96/ЕО. Посредством този комитет, който заседава ежесечно от 2010 г. насам, държавите-членки бяха осведомявани относно напредъка и съдържанието на процеса на преразглеждане.

Освен това службите на Комисията организираха няколко кръга от двустранни и многостранни срещи с държави-членки за подробно обсъждане на развитието на широкообхватната мрежа и за представяне на главните характеристики на основната мрежа.

Посредством отделни срещи, на конференции и чрез координаторите на ЕС бяха установени контакти с отделни заинтересовани страни на заседания във връзка с техните съответни приоритетни проекти.

2.3. Оценка на въздействието

В оценката на въздействието бяха установени четири конкретни цели за разрешаване на проблема с разпокъсаната мрежа.

С оглед подобряването на координацията при планирането на равнище ЕС първата конкретна цел е следната:

- Определяне на последователен и прозрачен подход за реализиране на максимална добавена стойност на ТЕМ-Т за ЕС, насочен към аспектите на разпокъсаността на мрежата, отнасящи се до липсващите връзки, мултимодалността и подходящите връзки със съседни и трети държави, както и за осигуряване на адекватно географско покритие.

¹³ Консултации относно бъдещата политика за трансевропейска транспортна мрежа“, COM(2010) 212 окончателен.

¹⁴ „Новата политика за трансевропейска транспортна мрежа. Въпроси на планирането и изпълнението“, SEC(2011) 101.

С оглед проектирането на стабилна структура на управление за гарантиране на реализацията на оптимална мрежова конфигурация, останалите три конкретни цели са следните:

- Стимулиране на прилагането на европейски *стандарти* за системи за управление и даване тласък за разработване на хармонизирани оперативни правила за проектите от общ интерес, свързани с ТЕМ-Т. Тази цел не е насочена към налагане на нови специфични стандарти и правила, а по-скоро към осигуряване на ефективното приемане и прилагане на вече разработените общи европейски стандарти.
- Активизиране на сътрудничеството между държавите-членки с цел координиране на инвестициите, графика, избора на трасета, както и оценка на въздействието върху околната среда и оценка на разходите и ползите, свързани с проектите от общ интерес.
- Гарантиране, че оптималната мрежова конфигурация е ключов елемент при разпределянето на финансирането от ЕС, което ще позволи да бъде обърнато подчертано внимание на трансграничните отсечки, липсващите връзки и точките със затруднения.

В резултат се очертаха два варианта на политиката:

- вариант 1, който съчетава подход на планиране, до голяма степен продължаващ настоящата политика, макар и с някои изменения в контекста на придобития опит, с подход на засилена координация при реализирането;
- вариант 2, който съчетава подход на засилена координация на планирането посредством определяне на оптимална конфигурация на стратегическото „ядро“ на ТЕМ-Т със същия подход на засилена координация при реализирането.

Всеки от вариантите би довел до значителни подобрения в сравнение с базовия подход на политиката по отношение както на ефективността на изпълнението, така и на икономическите, социалните и екологичните въздействия. Поради по-активната координация на ниво планиране, както и на ниво реализиране, като цяло вариант 2 би имал по-голямо положително въздействие.

2.4. Методология за проектиране на основната мрежа

Проектът на основната мрежа във вида, в който е включен в настоящото предложение, е резултат на съвместно съгласувана методология. Той е разработен по описаната по-долу методология в две стъпки.¹⁵

Първата стъпка е набелязването на основните транспортни възли:

¹⁵ Подробната методология е публикувана в работния документ на Комисията „Новата политика за трансевропейска транспортна мрежа — Въпроси на планирането и изпълнението“ през януари 2011 г. Методологията е претърпяла незначителни корекции във връзка с въпроси, повдигнати на срещата на министрите на транспорта на 7 и 8 февруари 2011 г. и на срещите с представители на високо равнище на всички държави-членки на ЕС.

- градски основни възли, включващи столиците на всички държави-членки, всички „мегаполиси“ според Европейската мрежа за наблюдение на устройството на територията и териториално сближаване (ESPON) и всички останали големи градски зони или агломерации, включително цялата им мултимодална инфраструктура, доколкото съставлява част от широкообхватната мрежа; бяха установени общо 82 градски възела, които са изброени в списъка в приложението към настоящите насоки; непосредствено прилежащите към градските възли пристанища и летища са част от основната мрежа;
- освен тези градски основни възли в приложението към настоящите насоки са изброени пристанищата, които надхвърлят определен праг за обем или отговарят на определени географски критерии; в приложението към насоките са изброени общо 82 пристанища;
- най-подходящите гранично-пропускателни пунктове: по един пункт на възел между всяка държава-членка и всяка съседна държава; в приложението към настоящите насоки са изброени общо 46 гранично-пропускателни пунктове.

Втората стъпка се изразява в свързването на тези основни възли с мултимодални връзки (шосейни, железопътни, вътрешни водни пътища) в зависимост от наличието или практическата осъществимост, като се отчита ефективността и ефикасността и за предпочитане с използване на съществуващата инфраструктура.

3. ПРАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

3.1. Кратко изложение на предлаганите мерки

Предложеният регламент ще отмени и замени Решение № 661/2010/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2010 година относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа.

Предложението съдържа следните основни елементи:

- Трансевропейската транспортна мрежа ще се развива постепенно чрез прилагането на подход с две нива, включващ широкообхватна мрежа и основна мрежа.
- Широкообхватната мрежа трябва да бъде изградена най-късно до 31 декември 2050 г., докато основната трябва да бъде реализирана като приоритет до 31 декември 2030 г.
- В настоящите насоки се определя рамката за набелязването на проекти от общ интерес. Тези проекти допринасят за развитието и създаването на ТЕМ-Т чрез създаване, поддръжка, възстановяване или реконструкция на инфраструктура, чрез мерки за насърчаване на ефикасното използване на ресурсите при използването на инфраструктурата и чрез създаване на условия за устойчиви и ефикасни услуги за товарни превози.

- С оглед на сътрудничеството с трети и съседни държави¹⁶ Европейският съюз може да насърчава проекти от взаимен интерес.
- Широкообхватната мрежа се обозначава чрез:
 - карти;
 - инфраструктурни компоненти;
 - изисквания, свързани с инфраструктурата;
 - приоритети за насърчаване на проекти от общ интерес.
- С цел създаване на условия за мултимодален транспорт товарни терминали, пътнически гари, вътрешни пристанища, морски пристанища и летища ще свързват видовете транспорт;
- Градските възли представляват ключови елементи от широкообхватната мрежа като свързващи звена между различните транспортни инфраструктури.
- В насоките са заложили конкретни изисквания към основната мрежа, които допълват изискванията относно широкообхватната мрежа, например достъпност на алтернативни горива. Комисията ще наблюдава и оценява постигнатия напредък в реализирането на основната мрежа.
- Коридорите на основната мрежа са инструмент за реализиране на основната мрежа. Те следва да се основават на интеграция на различните видове транспорт и на оперативна съвместимост и да водят до координирано развитие и управление.
- Европейските координатори ще улеснят съгласуваното реализиране на коридорите в сътрудничество с работните групи, които трябва да бъдат сформирани от съответните държави-членки.
- Всяка работна група за даден коридор в качеството си на управленска структура ще разработи многогодишен план за развитие, включително планове за инвестиции и реализиране. Въз основа на тази информация Комисията ще приема актове за изпълнение (решения) за всеки коридор.
- В предложението се предвижда редовно преразглеждане на приложенията чрез делегирани актове с цел актуализация на картите на широкообхватната мрежа. В него също така се предвижда преглед на основната мрежа до 2023 година.

¹⁶

В приложение III са изброени регионалните транспортни мрежи на тези държави, доколкото такива са определени понастоящем. За съседните държави в рамките на Източното партньорство регионалната мрежа ще бъде определена след приключване на работата на Източната група за партньорство в сектора на транспорта въз основа на работата на ТРАСЕКА. За съседните държави на юг от ЕС регионалната мрежа ще бъде определена въз основа на работата, извършена в рамките на Евро-средиземноморския транспортен форум.

3.2. Правно основание

Правното основание за настоящото предложение е член 172 от ДФЕС.

3.3. Принцип на субсидиарност

Координираното развитие на трансевропейската транспортна мрежа с цел подпомагане на транспортните потоци в рамките на единния европейски пазар и на икономическото, социалното и териториалното сближаване в рамките на Европа изисква предприемане на действия на равнището на Европейския съюз, тъй като тези действия не биха могли да бъдат предприети от държавите-членки поотделно. Това се отнася най-вече за трансграничните отсечки.

3.4. Принцип на пропорционалност

Предложението е в съответствие с принципа на пропорционалност и попада в обхвата на действията в областта на трансевропейската транспортна мрежа, определени в член 170 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

Предвидените в настоящото предложение действия се ограничават конкретно до европейското измерение на транспортните инфраструктурни мрежи.

3.5. Избор на инструменти

Приложимите в момента насоки за ТЕМ-Т бяха предложени и приети под формата на решение на Европейския парламент и на Съвета. Адресати на това решение са специално държавите-членки, което прави насоките обвързващи в тяхната цялост за всички държави-членки.

Макар че държавите-членки по традиция са основните участници, ангажирани с развитието и управлението на транспортната инфраструктура, развитието сочат, че тази ситуация постепенно се променя. Регионалните и местните органи, управителите на инфраструктури, превозвачите и други публични и частни субекти също се превърнаха в ключови участници в развитието на инфраструктурата.

С привличането на нови участници освен държавите-членки в планирането, развитието и експлоатацията на ТЕМ-Т е важно да се гарантира, че насоките са обвързващи за всички. Поради това Комисията избра регламента като правен инструмент за настоящото предложение.

Освен това следва да се отбележи, че предложението ще обхване периода до 2050 година. Ето защо е трудно да бъдат предвидени всички категории участници, които могат да се включат в реализацията на проекти във връзка с ТЕМ-Т през този период.

3.6. Европейско икономическо пространство

Предложеният акт урежда материя, свързана с Европейското икономическо пространство (ЕИП), поради което действието му следва да обхване ЕИП.

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Предложението не води до допълнителни разходи за бюджета на ЕС.

5. МЕХАНИЗЪМ ЗА СВЪРЗВАНЕ НА ЕВРОПА

В контекста на съобщението относно многогодишната финансова рамка за периода 2014—2020 година¹⁷ Комисията обяви създаването на нов инструмент на равнището на ЕС, „Механизъм за свързване на Европа“, който ще финансира приоритетна инфраструктура на ЕС в областта на транспорта, енергетиката и широколентовите цифрови мрежи. Чрез механизма ще се подпомага инфраструктура, която е с европейско измерение и значимост за единния пазар, като подкрепата от ЕС ще бъде насочена към приоритетните мрежи, които трябва да бъдат реализирани до 2020 г. и за които действията на европейско равнище са най-оправдани. За периода 2014—2020 г. механизмът ще разполага с единствен фонд в размер на 50 млрд. EUR, 31,7 млрд. EUR от които ще бъдат разпределени за транспорт, а 10 млрд. EUR от тях ще бъдат заделени за свързани инвестиции в транспортна инфраструктура в рамките на държавите-членки, които отговарят на условията на Кохезионния фонд. В съобщението се предлага също инфраструктурните проекти от интерес за ЕС, които преминават през територията на държави в обхвата на политиката за съседство и инструмента за предприсъединителна помощ, в бъдеще да бъдат координирани и подпомагани чрез новия Механизъм за свързване на Европа¹⁸.

Заедно с Механизма за свързване на Европа, настоящите насоки ще определят приоритетите за европейско финансиране на транспортна инфраструктура.

6. ОПРОСТЯВАНЕ

Предложението допринася за опростяване на съществуващите правила. Посредством новата концепция за коридори и създаването на работни групи за тези коридори изготвянето на проекти може да бъде оптимизирано.

¹⁷ COM(2011) 500 окончателен.

¹⁸ Тази координация може да включва наред с друго и финансиране чрез Механизма за финансиране по линия на добросъседството (МФЛД) или Инструмента за предприсъединителна помощ (ИПП).

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа

(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 комитет¹⁹,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите²⁰,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- (1) Решение № 1692/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 юли 1996 г. относно общностните насоки за развитието на трансевропейска транспортна мрежа²¹ от съображения за яснота е преработено с Решение № 661/2010/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2010 година относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа²².
- (2) Планирането, развитието и експлоатацията на трансевропейските транспортни мрежи допринасят за постигането на основни цели на Съюза като например безпрепятственото функциониране на вътрешния пазар и засилването на икономическото и социалното сближаване, а също така имат като своя конкретна цел създаването на условия за безпрепятствена и устойчива мобилност на хора и стоки и осигуряването на достъпност за всички региони на Съюза.

¹⁹ ОВ С , , стр. .

²⁰ ОВ С , , стр. .

²¹ ОВ L 228, 9.9.1996 г., стр. 1.

²² ОВ L 204, 5.8.2010 г., стр. 1.

- (3) Тези конкретни цели следва да се постигат чрез създаване на взаимовръзки и оперативна съвместимост между националните транспортни мрежи при ефикасно използване на ресурсите.
- (4) Вследствие на увеличаването на трафика натовареността на международните транспортни коридори е увеличена. За да се гарантира международната мобилност на стоки и пътници, 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 точки със затруднения и попълване на липсващите инфраструктурни връзки между държавите-членки.
- (5) Както е посочено в бялата книга за транспорта „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефикасно използване на ресурсите“²³, ефективността и ефикасността на транспорта могат да бъдат увеличени значително чрез осигуряването на по-добро интегриране на различните видове транспорт в рамките на мрежата от гледна точка на инфраструктурата, информационните потоци и процедурите.
- (6) В Бялата книга се призовава за въвеждането на информационна и комуникационна технология, свързана с транспорта, за осигуряване на подобро и интегрирано управление на трафика и за опростяване на административните процедури чрез подобрена логистика на превоза на товари, проследяване и откриване на пратки и оптимизирани разписания и транспортни потоци. Тъй като такива мерки биха насърчили ефикасното управление и използване на транспортната инфраструктура, те следва да попаднат в обхвата на настоящия регламент.
- (7) В политиката за трансевропейската транспортна мрежа трябва да бъдат отчетени развитието на транспортната политика и отношенията на собственост в областта на инфраструктурата. В миналото държавите-членки бяха основният субект, отговорен за създаването и поддържането на транспортна инфраструктура. По-късно обаче други субекти, сред които например са управителите на инфраструктура, концесионерите или властите на пристанищата и летищата, също придобиха значение за осъществяването на мултимодалната трансевропейска транспортна мрежа.
- (8) Трансевропейската транспортна мрежа се основава в голяма степен на съществуващата инфраструктура. Тази съществуваща инфраструктура се управлява от различни публични и частни субекти. За цялостното постигане на целите на новата политика за трансевропейската транспортна мрежа трябва да бъдат установени посредством регламент еднакви изисквания по отношение на инфраструктурата, с които да се съобразяват всички субекти, отговарящи за инфраструктурата на трансевропейската транспортна мрежа.
- (9) Най-добрият начин за развитие на трансевропейската транспортна мрежа е като се използва подход с две нива, който предвижда широкообхватна мрежа и

²³

COM(2011) 144 окончателен.

основна мрежа, като тези две нива представляват най-високото равнище на планиране на инфраструктура в рамките на Съюза.

- (10) Широкообхватната мрежа следва да бъде транспортна мрежа, покриваща цяла Европа, осигуряваща достъп до всички региони в Съюза, включително периферните и най-отдалечените региони, които са предмет и на интегрираната морска политика²⁴, и засилване на сближаването между тях. В насоките следва да се определят изискванията за инфраструктурата на широкообхватната мрежа с оглед постигане на висококачествена мрежа в целия Съюз до 2050 година.
- (11) Основната мрежа следва да бъде определена и реализирана като приоритет в рамките, осигурени от широкообхватната мрежа, до 2030 година. Тя следва да представлява основата за развитието на мултимодална транспортна мрежа и да стимулира развитието на цялата широкообхватна мрежа. Тя следва да създава условия за съсредоточаване на действията на Съюза върху компонентите от трансевропейската транспортна мрежа с най-висока добавена стойност за Европа, и по-специално трансгранични отсечки, липсващи връзки, пунктове за мултимодални връзки и основни точки със затруднения.
- (12) С цел създаване на основна и на широкообхватна мрежа по един координиран и навременен начин, с което ще се осигури реализиране на максимални ползи от мрежата, съответните държави-членки следва да гарантират завършването на проектите от общ интерес съответно до 2030 и до 2050 година.
- (13) Необходимо е да се определят проекти от общ интерес, които съответстват на определените в насоките приоритети и ще допринесат за реализирането на трансевропейската транспортна мрежа.
- (14) Проектите от общ интерес следва да демонстрират безспорна европейска добавена стойност. Принципно трансграничните проекти имат висока европейска добавена стойност, но могат да имат по-слаби преки икономически въздействия в сравнение с чисто националните проекти. Поради това съществува вероятност без намеса на ниво Съюза те да не бъдат реализирани.
- (15) Тъй като развитието и реализацията на трансевропейска транспортна мрежа не се осъществяват единствено от държавите-членки, при осъществяването на проекти от общ интерес всички организатори на такива проекти, като например местни и регионални органи, управители на инфраструктури или други частни или публични образувания, следва да бъдат предмет на правата и задълженията, предвидени в настоящия регламент, както и в други съответни правила и процедури на равнището на Съюза или на национално равнище.
- (16) За осигуряването на свързаност и оперативна съвместимост на съответните инфраструктурни мрежи е необходимо сътрудничество със съседни и трети държави. Поради това, когато е целесъобразно, Съюзът следва да поощрява проекти от взаимен интерес за тези държави.
- (17) С оглед постигане на интеграция на различните видове транспорт в рамките на мрежата е необходимо целесъобразно планиране на трансевропейската

²⁴

COM(2007) 575 окончателен.

транспортна мрежа. Това също така предполага прилагане в цялата мрежа на специални изисквания по отношение на инфраструктура, интелигентни транспортни системи, съоръжения и услуги. Поради това за постигането на предимствата от мрежовия ефект и за създаването на условия за трансевропейски превозни операции на далечни разстояния е необходимо да се осигури подходящо и съгласувано въвеждане на такива изисквания в рамките на Европа за всеки вид транспорт, както и за свързването на различните видове транспорт във всеобхватната трансевропейска транспортна мрежа и извън нейните граници.

- (18) За да се набележат съществуващи и планирани транспортни инфраструктури за широкообхватната и основната мрежа, следва да се предоставят карти, които да се актуализират във времето с оглед на развитието на транспортните потоци. Техническата основа на картите се предоставя от системата TENtec на Комисията, която съдържа по-подробна информация за трансевропейската транспортна инфраструктура.
- (19) В насоките следва да се поставят приоритети с цел постигане на задачите в рамките на определен времеви период.
- (20) Интелигентните транспортни системи са необходими за осигуряване на базата за оптимизация на трафика и транспортните операции и за подобряването на свързаните с тях услуги.
- (21) В насоките следва да се предвижда развитието на широкообхватната мрежа в градските възли, тъй като те са точка на отпътуване или крайна дестинация (т. нар. „последна миля“, т.е. крайна отсечка) за пътниците и товарите, които се придвижват по трансевропейската транспортна мрежа, и представляват места за прехвърляне в рамките на или между различни видове транспорт.
- (22) Благодарение на големите си мащаби трансевропейската транспортна мрежа следва да осигури базата за широкообхватно въвеждане на нови технологии и иновации, които могат да спомогнат например за повишаване на общата ефикасност на европейския транспортен сектор и за съкращаване на въглеродния му отпечатък (парникови газове). Това ще допринесе за постигане на напредък по посока на стратегията „Европа 2020“ и на целта на Бялата книга за транспорта за намаляване с 60 % на емисиите на парникови газове до 2050 г. (спрямо нивата от 1990 г.) и същевременно ще допринесе за постигане на целта за повишаване сигурността по отношение на горивата за Съюза.
- (23) Трансевропейската транспортна мрежа трябва да осигури ефикасна мултимодалност, за да създаде условия за по-добър избор на вида транспорт и консолидирането на големи обеми товари, транспортирани на далечни разстояния. Това ще направи мултимодалността икономически по-привлекателна за товароизпращачите.
- (24) За постигане на висококачествена и ефективна транспортна инфраструктура за всички видове транспорт в насоките следва да се съдържат разпоредби относно сигурността и безопасността на пътничия потока и товаропотока, въздействието на изменението на климата и на потенциалните природни и причинени от човека

бедствия върху инфраструктурата и достъпността за всички потребители на транспорта.

- (25) Основната мрежа следва да бъде подразделение на широкообхватната мрежа, което я припокрива. Тя следва да се състои от стратегически най-важните възли и връзки на трансевропейската транспортна мрежа от гледна точка на нуждите на трафика. Тя следва да бъде мултимодална, т.е. да включва всички видове транспорт и връзките между тях, както и съответните системи за управление на трафика и информацията.
- (26) За изграждане на основната мрежа в определения срок, като инструмент за координиране на различни проекти на транснационално равнище и за синхронизиране на развитието на коридора може да се използва коридорен подход, който би донесъл максимална полза за основната мрежа.
- (27) Коридорите на основната мрежа следва също така да са насочени към по-широки цели на транспортната политика и да улесняват интегрирането на различните видове транспорт и мултимодалните операции. Това следва да създаде условия за специално разработени коридори, оптимизирани по отношение на енергопотреблението и емисиите, с минимално въздействие върху околната среда, но и привлекателни със своята благонадеждност, редки задръствания и ниски оперативни и административни разходи. В Регламент (ЕС) № XXX/2012 [Механизъм за свързване на Европа] следва да бъде включен първоначален списък на коридорите, който трябва да може да се променя с оглед промените в транспортните потоци.
- (28) Проектирането на точната структура на управление и определянето на източници на финансиране за комплексни трансгранични проекти ще бъде улеснено чрез създаването на работни групи за коридорите за тези коридори на основната мрежа. Европейските координатори следва да улеснят съгласуваното реализиране на коридорите на основната мрежа.
- (29) При развитието на коридорите на основната мрежа надлежно следва да бъдат взети под внимание коридорите за железопътен товарен превоз, установени съгласно Регламент (ЕС) № 913/2010 от 22 септември 2010 г. на Европейския парламент и на Съвета относно европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз²⁵, както и Европейският план за внедряване на ERTMS, предвиден в Решение на Комисията 2009/561/ЕО от 22 юли 2009 г. за изменение на Решение 2006/679/ЕО по отношение на прилагането на техническата спецификация за оперативна съвместимост, свързана с подсистемата „Контрол, управление и сигнализация“ на трансевропейската конвенционална железопътна система²⁶.

²⁵ ОВ L 276, 20.10.2010 г., стр. 22.

²⁶ Решение на Комисията 2009/561/ЕО от 22 юли 2009 година за изменение на Решение 2006/679/ЕО по отношение на прилагането на техническата спецификация за оперативна съвместимост, свързана с подсистемата Контрол, управление и сигнализация на трансевропейската конвенционална железопътна система (нотифицирано под номер C(2009) 5607), ОВ L 194, 25.7.2009 г., стр. 60—74.

- (30) С цел постигане на максимална съгласуваност между насоките и програмирането на наличните финансови инструменти на равнището на Съюза финансирането на трансевропейската транспортна мрежа следва да се основава на настоящия регламент и да ползва средства от Механизма за свързване на Европа²⁷. Съответно то следва да бъде насочено към съгласуване и съчетаване на финансиране от подходящи международни и външни инструменти, като структурните и кохезионните фондове, Инструмента за инвестиции в рамките на ЕПС (NIF), Инструмента за предприсъединителна помощ (ИПП)²⁸, както и финансиране от Европейската инвестиционна банка, Европейската банка за възстановяване и развитие и други финансови институции. По-конкретно, когато държавите-членки развиват трансевропейската транспортна мрежа, те следва да вземат под внимание предварителните условия по отношение на транспорта, посочени в приложение IV към Регламент (ЕО) № XXX/2012 [Регламент за определяне на общоприложими разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд, Кохезионния фонд, Европейския земеделски фонд за развитие на селските райони и Европейския фонд за морско дело и рибарство, обхванати от общата стратегическа рамка, и за определяне на общи разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд и Кохезионния фонд, както и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1083/2006]²⁹.
- (31) С цел актуализиране на приложенията и по-специално на картите, за да бъдат взети под внимание възможните промени, произтичащи от действителното използване на някои елементи на транспортната инфраструктура в сравнение с предварително установените прагове, съгласно член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз правомощието за приемане на актове по отношение на измененията на тези приложения следва да се делегира на Комисията. От особена важност е Комисията да проведе подходящи консултации по време на подготвителната работа, включително на експертно равнище. При подготвянето и съставянето на делегирани актове Комисията следва да осигури едновременното, своевременно и подходящо предаване на съответните документи на Европейския парламент и на Съвета.
- (32) С цел да се осигурят еднакви условия за прилагането на настоящия регламент, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета 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 Комисията³⁰.
- (33) Тъй като целите на предлаганото действие, а именно определяне на основните насоки и приоритети в областта на трансевропейските транспортни мрежи, не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите-членки и следователно, поради необходимостта от координиране на целите, могат да

²⁷ Регламент (ЕС) № XXX/2012 от ... [Механизъм за свързване на Европа].

²⁸ Регламент (ЕО) № 1085/2006 на Съвета от 17 юли 2006 година за създаване на Инструмент за предприсъединителна помощ (ИПП) ОВ L 210, 31.7.2006 г., стр. 82.

²⁹ COM(2011) 615 окончателен.

³⁰ ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13.

бъдат по-добре постигнати на равнището на Съюза, Съюзът може да приема мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност и съгласно предвиденото в посочения член, настоящият регламент следва да не превишава необходимото за постигането на тези цели,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

ГЛАВА I

ОБЩИ ПРИНЦИПИ

Член 1 **Предмет**

1. С настоящия регламент се създават Насоки на Съюза (по-нататък наричани „насоките“) за развитието на трансевропейска транспортна мрежа, които определят инфраструктурата на трансевропейската транспортна мрежа, в рамките на която ще бъдат набелязвани проекти от общ интерес и проекти от взаимен интерес.
2. С насоките се определят изискванията, с които трябва да се съобразяват субектите, отговорни за управлението на инфраструктурата на трансевропейска транспортна мрежа.
3. С насоките се установяват приоритетите за развитие на трансевропейска транспортна мрежа.
4. С насоките се предоставят мерки за изграждането на трансевропейска транспортна мрежа.

Член 2 **Приложно поле**

1. Насоките се прилагат по отношение на: трансевропейската транспортна мрежа, която обхваща:
 - съществуващата и планираната транспортна инфраструктура, посочена в параграф 2, и
 - мерки за стимулиране на ефикасното управление и използване на тази инфраструктура.
2. Транспортната инфраструктура на трансевропейската транспортна мрежа се състои от:

- а) железопътна транспортна инфраструктура, определена в раздел 1 от глава II;
- б) инфраструктура на вътрешните водни пътища, определена в раздел 2 от глава II;
- в) пътна транспортна инфраструктура, определена в раздел 3 от глава II;
- г) морска транспортна инфраструктура, определена в раздел 4 от глава II;
- д) инфраструктура за въздушен транспорт, определена в раздел 5 от глава II;
- е) инфраструктура за мултимодален транспорт, определена в раздел 6 от глава II;
- ж) съоръженията и интелигентните транспортни системи, свързани с транспортната инфраструктура, упомената в букви а)–е).

Член 3 **Определения**

За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

- а) „проект от общ интерес“ означава всеки елемент от планирана или съществуваща транспортна инфраструктура или всяка промяна на съществуваща транспортна инфраструктура, които са в съответствие с разпоредбите на глава II, и всички мерки, които осигуряват ефикасното управление и използване на тази инфраструктура;
- б) „проект от взаимен интерес“ означава проект с участието както на Съюза, така и на една или повече трети държави, чиято цел е свързването на трансевропейската транспортна мрежа с транспортната инфраструктура на мрежите на тези държави с цел улесняване на големи транспортни потоци;
- в) „трета държава“ означава всяка съседна държава и всички останали държави, с които Съюзът може да си сътрудничи за постигането на целите, предвидени в настоящия регламент;
- г) „съседна държава“ означава всяка държава в обхвата на Европейската политика за съседство, включително Стратегическото партньорство³¹, Политиката на разширяване, Европейското икономическо пространство или Европейската асоциация за свободна търговия.
- д) „Европейска добавена стойност“ означава стойността, по отношение на даден проект, произтичаща от намесата на Съюза и представляваща допълнителна стойност спрямо онази, която би била създадена в

³¹

COM(2004) 106 окончателен.

останалите случаи в резултат на действията единствено на държавите-членки;

- е) „управител на инфраструктура“ означава всеки орган или предприятие, отговарящ за създаването и поддържането на транспортна инфраструктура. В обхвата на неговите дейности може да е управлението на системите за контрол и сигурност на инфраструктурата;
- ж) „интелигентни транспортни системи (ИТС)“ означава системи, използващи информационни и комуникационни технологии и технологии за навигация и позициониране/локализиране за управлението на мобилността и трафика в трансевропейската транспортна мрежа и за осигуряването на услуги с добавена стойност за гражданите и операторите, включително за безопасна, сигурна, съобразена с околната среда и с ефикасното използване на капацитета експлоатация на мрежата. Те могат да включват също бордови устройства, при условие че те съставляват неделима система със съответните инфраструктурни компоненти. Сред тях са системи, технологии и услуги, споменати в букви з)–л);
- з) „система за управление на въздушното движение“ означава система, описана в Регламент (ЕО) № 552/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. относно оперативната съвместимост на европейската мрежа за управление на въздушното движение (Регламент за оперативната съвместимост)³² и в Европейския генерален план за управление на въздушното движение (УВД), посочен в Регламент (ЕО) № 219/2007 от 27 февруари 2007 г. за създаване на Съвместно предприятие за разработване на ново поколение Европейска система за управление на въздушното движение (SESAR)³³;
- и) „системи за информация и контрол на движението на плавателните съдове“ (VTMIS) означава системи, въведени с цел наблюдение и управление на трафика и морския транспорт с помощта на информация от системи за автоматична идентификация на корабите (системи AIS), системи за идентификация и проследяване на корабите на далечни разстояния (системи LRIT), брегови радарни системи и радиокомуникации, предвидени в Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета 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/ЕИО³⁴;
- й) „информационно обслужване на речния транспорт (RIS)“ означава информационни и комуникационни технологии по вътрешните водни пътища съгласно определеното в Директива 2005/44/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 7 септември 2005 г. относно хармонизираните

³² ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 26.

³³ ОВ L 64, 2.3.2007 г., стр. 1.

³⁴ ОВ L 208, 5.8.2002 г., стр. 10.

речни информационни услуги (RIS) относно вътрешните водни пътища на Общността³⁵;

- к) „електронни морски услуги“ означава услуги, използващи модерни и оперативно съвместими технологии в сектора на морския транспорт за улесняване на товарооборота по море и в пристанищните зони;
- л) „европейска система за управление на железопътния трафик (ERTMS)“ означава системата, определена в Решение на Комисията 2006/679/ЕО от 28 март 2006 г.³⁶ и Решение на Комисията 2006/860 от 7 ноември 2006 г.³⁷ относно техническата спецификация за оперативна съвместимост, свързана с подсистемите за контрол, управление и сигнализация на трансевропейските конвенционални и високоскоростни железопътни системи;
- м) „вид транспорт“ означава железопътен, вътрешен воден, автомобилен, морски или въздушен транспорт;
- н) „мултимодален транспорт“ означава превоз на товари и/или пътници с помощта на два или повече вида транспорт;
- о) „градски възел“ означава градска зона, в която транспортната инфраструктура на трансевропейската транспортна мрежа е свързана с други части от тази инфраструктура и с инфраструктурата за регионален и локален трафик;
- п) „логистична платформа“ означава зона, която е пряко свързана с транспортната инфраструктура на трансевропейската транспортна мрежа, като включва най-малко един товарен терминал и дава възможност за извършването на логистични дейности;
- р) „товарен терминал“ означава съоръжение, оборудвано за претоварване между най-малко два вида транспорт и за временно складиране на товари, например пристанище, вътрешно пристанище, летище или железопътен терминал;
- с) „регион по NUTS“ означава регион, който е описан в класификацията на териториалните единици за статистически цели (NUTS).

Член 4

Цели на трансевропейската транспортна мрежа

1. Трансевропейската транспортна мрежа създава условия за транспортни услуги и операции, които:

³⁵ ОВ L 255, 30.9.2005 г., стр. 152.

³⁶ ОВ L 284, 16.10.2006 г., стр. 1.

³⁷ ОВ L 342, 7.12.2006 г., стр. 1.

- а) отговарят на нуждите от мобилност и транспорт на своите потребители в рамките на Съюза и по отношение на връзките с трети държави, с което способстват за по-нататъшния икономически растеж и конкурентоспособността;
- б) са икономически ефективни, спомагат за постигане на целите за нисковъглероден и чист транспорт, за сигурност по отношение на горивата и за опазване на околната среда, са безопасни и сигурни и имат високи стандарти за качество както за пътническия, така и за товарния превоз;
- в) насърчават най-модерните технологии и концепции за експлоатация;
- г) осигуряват достатъчна достъпност до всички региони на Съюза, с което съдействат за икономическото, социалното и териториалното сближаване и подпомагат приобщаващия растеж.

2. С развитието на инфраструктурата на трансевропейската транспортна мрежа се цели следното:

- а) взаимосвързаността и оперативната съвместимост на националните транспортни мрежи;
- б) премахването на точките със затруднения и попълването на липсващите връзки в рамките на транспортните инфраструктури и при свързващите звена между тях, на териториите на държавите-членки и на граничните пунктове между тях;
- в) развитието на всички видове транспорт по начин, съвместим с осигуряване на устойчив и икономически ефективен транспорт в дългосрочен план;
- г) оптимална интеграция и взаимосвързаност на всички видове транспорт;
- д) ефикасното използване на инфраструктурата;
- е) насърчаването на широкото използване на вида транспорт с най-неутралния ефект по отношение на въглеродните емисии;
- ж) инфраструктурни транспортни връзки между трансевропейската транспортна мрежа и транспортната инфраструктура на мрежите на съседните държави и насърчаване на тяхната оперативна съвместимост;
- з) създаване на изисквания за инфраструктурата, по-специално в областта на оперативната съвместимост, безопасността и сигурността, които ще осигурят съпоставими показатели за качество, ефикасност и устойчивост на транспортните услуги;
- и) безпрепятствени връзки между транспортната инфраструктура за трафика на далечни разстояния, от една страна, и регионалния и локалния трафик, от друга, за трафика на пътници и товари;

- й) транспортна инфраструктура, която отразява специфичните ситуации в различни части на Съюза и осигурява балансирано покритие на европейските региони, включително най-отдалечените и други периферни региони;
- к) достъпност за възрастните, за лицата с ограничена подвижност и за пътниците с увреждания.

Член 5

Ефикасност на мрежата по отношение на ресурсите

Държавите-членки и, когато е уместно, регионалните и местните органи, управителите на инфраструктури, превозвачите и други публични и частни субекти, следва да планират, развиват и експлоатират трансевропейската транспортна мрежа чрез ефикасно използване на ресурсите, посредством:

- а) оптимизиране на интеграцията и взаимосвързаността на инфраструктурата;
- б) широкообхватно въвеждане на нови технологии и интелигентни транспортни системи (ИТС);
- в) подобряване и поддръжка на съществуващата транспортна инфраструктура;
- г) вземане под внимание на възможни полезни взаимодействия с други мрежи, по-специално трансевропейски енергийни или телекомуникационни мрежи;
- д) оценка на стратегическото въздействие върху околната среда, със създаване на подходящи планове и програми, както и оценка на въздействието за ограничаване на изменението на климата;
- е) мерки за планиране и разширяване на капацитета на инфраструктурата, когато е необходимо;
- ж) подходящ анализ на уязвимостта на транспортната инфраструктура във по отношение на изменението на климата, както и природните и причинените от човека бедствия;

Член 6

Структура от две нива на трансевропейската транспортна мрежа

1. Постепенното развитие на трансевропейската транспортна мрежа се постига преди всичко чрез реализирането на структура от две нива за тази мрежа, която се състои от широкообхватна и основна мрежа.
2. Широкообхватната мрежа е съставена от всички съществуващи и планирани транспортни инфраструктури на трансевропейската транспортна мрежа, както и от мерките за насърчаване на ефикасното използване на тези

инфраструктури. Тя се развива в съответствие с разпоредбите, определени в глава II.

3. Основната мрежа се състои от тези части на широкообхватната мрежа, които са от най-голямо стратегическо значение за постигането на целите за развитието на трансевропейската транспортна мрежа. Тя се набелязва и разработва в съответствие с разпоредбите в глава III.

Член 7

Проекти от общ интерес

1. Проектите от общ интерес допринасят за развитието на трансевропейската транспортна мрежа чрез изграждането на нова транспортна инфраструктура, поддръжката, възстановяването и реконструкцията на съществуващата транспортна инфраструктура и чрез мерки, стимулиращи ефикасното използване на ресурсите при нейното използване.
2. Даден проект от общ интерес трябва да:
 - а) допринася за определените в член 4 цели;
 - б) е в съответствие с глава II и, ако засяга основната мрежа, да е освен това в съответствие с глава III;
 - в) е бил предмет на анализ на социално-икономическите разходи и ползи, в резултат на който е установена положителна настояща нетна стойност;
 - г) демонстрира безспорна европейска добавена стойност.
3. Даден проект от общ интерес може да обхваща цялостния му цикъл на реализиране, включително проучвания за осъществимост и процедури за издаване на разрешения, изпълнение и оценка.
4. Държавите-членки и останалите организатори на проекти вземат всички необходими мерки, за да гарантират, че проектите се осъществяват в съответствие с приложимите правила и процедури на Съюза и националните правила и процедури, по-конкретно в съответствие със законодателството на Съюза в областта на околната среда, опазването на климата, безопасността, сигурността, конкуренцията, държавните помощи, обществените поръчки и общественото здраве.
5. Проектите от общ интерес отговарят на условията за финансова помощ от Съюза по линия на наличните инструменти за трансевропейската транспортна мрежа, по-конкретно по линия на Механизма за свързване на Европа, създаден с Регламент (ЕС) № XXX/2012.

Член 8
Сътрудничество с трети държави

1. Съюзът може да подкрепя проекти от общ интерес, насочени към свързване на трансевропейската транспортна мрежа с инфраструктурни мрежи на трети държави, попадащи в полето на действие на Европейската политика за съседство, политиката за разширяване, Европейското икономическо пространство и Европейската асоциация за свободна търговия, които целят:
 - а) свързване на основните мрежи на граничните пунктове;
 - б) осигуряване на връзките между основната мрежа и широкообхватните мрежи на трети държави;
 - в) завършване на транспортната инфраструктура в трети държави, която е необходима за свързване на части от основната мрежа в Съюза;
 - г) изграждане на системи за управление на движението в тези държави.

Тези проекти от общ интерес трябва да увеличават капацитета или ползата на мрежи, разположени в една или няколко държави-членки.
2. Съюзът може да си сътрудничи с трети държави за поощряване на проекти от взаимен интерес. Тези проекти следва да бъдат насочени към:
 - а) насърчаване на оперативната съвместимост между трансевропейската транспортна мрежа и мрежите на съседните държави;
 - б) насърчаване на разширяването на политиката за трансевропейска транспортна мрежа на територията на трети държави;
 - в) улесняване на въздушния транспорт с трети държави, по-специално чрез разширяване на сътрудничеството в рамките на Единно европейско небе и управлението на въздушното движение;
 - г) улесняване на морския транспорт и насърчаване на морските магистрали с трети държави.
3. Проектите от взаимен интерес, попадащи в обхвата на параграф 2, буква а), са в съответствие с приложимите разпоредби от глава II.
4. Приложение III съдържа примерни карти на трансевропейската транспортна мрежа, разширена до определени съседни държави.
5. За насърчаването на проекти от взаимен интерес Съюзът може да използва съществуващите инструменти за координиране и финансиране за съседните държави, като например Инструмента за инвестиции в рамките на ЕПС (NIF) или Инструмента за предприсъединителна помощ (ИПП), или да създаде нови инструменти.
6. Съюзът може да си сътрудничи с международни и регионални организации и органи за постигането на всяка цел, предвидена в настоящия член.

ГЛАВА II

ШИРОКООБХВАТНА МРЕЖА

Член 9

Общи разпоредби

1. Широкообхватната мрежа представлява основата за набелязването на проекти от общ интерес.
2. Широкообхватната мрежа:
 - а) е описана в картите в приложение I към настоящия регламент;
 - б) се определя чрез описанието на елементите на инфраструктурата;
 - в) отговаря на изискванията за транспортната инфраструктура, посочени в настоящата глава;
 - г) определя рамката за развитие на приоритетната инфраструктура, посочена в членове 10—35.
3. Държавите-членки гарантират, че широкообхватната мрежа ще бъде завършена и ще бъде в пълно съответствие с приложимите разпоредби на настоящата глава най-късно до 31 декември 2050 година.

Член 10

Приоритети

При развитието на широкообхватната мрежа Съюзът, държавите-членки, управителите на инфраструктурата и останалите организатори на проекти обръщат особено внимание на мерките, необходимите за:

- а) осъществяването и внедряването на интелигентни транспортни системи, включително мерки, които предоставят възможност за управление на трафика, разписания и информационни услуги за мултимодален транспорт, локализиране и проследяване при мултимодален транспорт, планиране на капацитета и онлайн резервации и интегрирани услуги за продажба на билети;
- б) попълване на липсващите свързващи звена и премахване на точките със затруднения, особено по трансграничните отсечки;
- в) премахване на административните и техническите пречки, по-специално пред оперативната съвместимост на мрежата и пред конкуренцията;
- г) осигуряване на оптимална интеграция на видовете транспорт;

- д) осигуряване на подходяща достъпност за всички региони на Съюза;
- е) подобряване или поддържане на качеството на инфраструктурата от гледна точка на нейната ефикасност, безопасност, сигурност, устойчивост спрямо климата и, ако е уместно, спрямо бедствия, екологични характеристики, социални условия, достъпност за всички потребители, качество на услугите и непрекъснатост на транспортните потоци;
- ж) насърчаване на най-високите постижения в технологичното развитие;
- з) гарантиране на сигурност по отношение на горивата чрез създаване на условия за използване на алтернативни и по-специално на нисковъглеродни или безвъглеродни източници на енергия и задвижващи системи;
- и) обходни маршрути около градските зони за товарния железопътен транспорт.

РАЗДЕЛ 1

ЖЕЛЕЗОПЪТНА ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Член 11 **Карти**

Железопътните линии, които са част от широкообхватната мрежа, са посочени на картите в приложение I.

Член 12 **Инфраструктурни компоненти**

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

- д) интелигентни транспортни системи.
- 2. Железопътните линии приемат една от следните форми:
 - а) железопътни линии за високоскоростен транспорт, които са:
 - i) специално изградени високоскоростни линии, оборудвани за скорости, равни на или по-високи от 250 km/h;
 - ii) конвенционални линии, специално преустроени за скорости от порядъка на 200 km/h;
 - б) железопътни линии за конвенционален превоз.
- 3. Техническото оборудване, свързано с железопътните линии, включва системи за електрификация, оборудване за качването и слизането на пътниците и за товарене и разтоварване на товари на гарите, логистичните платформи и товарните терминали. То включва всички необходими съоръжения за гарантиране на безопасна, сигурна и ефикасна работа на превозните средства.

Член 13

Изисквания към транспортната инфраструктура

- 1. Операторите на товарни терминали гарантират, че всеки товарен терминал е отворен за всички оператори;

Операторите на логистични платформи предлагат най-малко един терминал, отворен за всички оператори;

Операторите на товарни терминали и логистични платформи предоставят достъпа по недискриминационен начин и прилагат прозрачни такси.
- 2. Операторите на пътнически гари гарантират, че тези гари осигуряват достъп до информация, дейности по продажба на билети и търговски дейности за железопътното движение за цялата широкообхватна мрежа и, когато е уместно, информация относно връзките с местния и регионалния транспорт, в съответствие с Регламент (ЕС) № 454/2011 на Комисията от 5 май 2011 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост на подсистемата "Телематични приложения за пътнически услуги" на трансевропейската железопътна система³⁸.
- 3. В рамките на своите отговорности държавите-членки и управителите на инфраструктура гарантират, че
 - а) железопътните линии са оборудвани с ERTMS;
 - б) железопътната инфраструктура е в съответствие с Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 2008 г. относно

³⁸ ОВ L 123, 12.5.2011 г., стр. 11.

оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността³⁹ и мерките за нейното прилагане с цел постигане на оперативна съвместимост на широкообхватната мрежа;

- в) железопътната инфраструктура отговаря на изискванията на Техническата спецификация за оперативна съвместимост (ТСОС), приета в съответствие с член 6 от Директива 2008/57/ЕО, за нови и преустроени линии, освен в надлежно обосновани случаи, когато това се допуска от приложимата ТСОС или съгласно процедурата, предвидена в член 9 от Директива 2008/57/ЕО. Във всички случаи железопътната инфраструктура отговаря на следните изисквания:

- (1) номинално междурелсие за нови железопътни линии: 1 435 mm⁴⁰;
- (2) електрификация;
- (3) линии, използвани за редовни товарни влакове⁴¹: 22,5 t натоварване на колоос и 750 m дължина на влака;
- (4) максимални наклони за нови линии, които ще се използват за редовни товарни влакове: 12,5 mm/m.⁴²

Член 14

Рамка за развитие на приоритетна инфраструктура

При насърчаването на проекти от общ интерес и в допълнение към приоритетите, посочени в член 10, държавите-членки и останалите организатори на проекти обръщат особено внимание на следното:

- а) въвеждане на ERTMS;
- б) ограничаване на въздействието на шума, породен от железопътния транспорт;
- в) постигане на стандарти, по-високи от заложените като минимални изисквания в техническите спецификации, описани в член 13.

³⁹ ОВ L 191, 18.7.2008 г., стр. 1.

⁴⁰ Европейско стандартно номинално междурелсие, посочено в Техническата спецификация за оперативна съвместимост на инфраструктурата, точка 4.2.5.1. за конвенционални линии (по-нататък наричана „ТСОС за конвенционални линии“) от Решение 2011/275/ЕС на Комисията от 26 април 2011 г. относно техническа спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Инфраструктура“ на трансевропейската конвенционална железопътна система, ОВ L 126, 14.5.2011 г., стр. 53, и точка 4.2.2. за високоскоростни линии (по-нататък наричана „ТСОС за високоскоростни линии“) от Решение 2008/217/ЕО на Комисията от 20 декември 2007 г. относно техническа спецификация за оперативна съвместимост свързана с подсистема „Инфраструктура“ на трансевропейската високоскоростна железопътна система, ОВ L 77, 19.3.2008 г., стр. 1.

⁴¹ Вж. изискванията за категория линия по ТСОС V-F, посочени в точка 4.2.2. от ТСОС за конвенционални линии.

⁴² Изисквания за категории линии IV-F, IV-M, VI-F и VI-M, посочени в точка 4.2.4.3. от ТСОС за конвенционални линии.

РАЗДЕЛ 2
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА НА ВЪТРЕШНИТЕ ВОДНИ ПЪТИЩА

Член 15
Карти

Вътрешните водни пътища и вътрешните пристанища, които са част от широкообхватната мрежа, са посочени на картите в приложение I.

Член 16
Инфраструктурни компоненти

1. Инфраструктурата на вътрешните водни пътища обхваща по-специално:
 - а) реки;
 - б) канали;
 - в) езера;
 - г) свързана инфраструктура като шлюзове, подемни съоръжения, мостове, водохранилища;
 - д) вътрешни пристанища, в това число необходимата инфраструктура за транспортни операции в зоната на пристанището;
 - е) свързано с инфраструктурата оборудване;
 - ж) интелигентни транспортни системи.
2. Вътрешните пристанища трябва да формират над 500 000 тона годишен обем на претоварваните товари. Общият годишен обем на претоварване се основава на най-новите налични данни за тригодишна средна стойност, публикувани от Евростат.
3. Съответното пристанищно оборудване трябва да предоставя особено добри възможности за двигателни и операционни системи, които намаляват замърсяването, енергопотреблението и въглеродната интензивност. Това включва приемни съоръжения за отпадъци .

Член 17
Изисквания към транспортната инфраструктура

1. В рамките на своите отговорности държавите-членки, операторите на пристанища и управителите на инфраструктура гарантират, че вътрешните пристанища са свързани с автомобилната или железопътната инфраструктура на широкообхватната мрежа.

2. Операторите на пристанища гарантират, че всяко вътрешно пристанище предлага най-малко един товарен терминал, отворен за всички оператори по недискриминационен начин, и прилага прозрачни такси.
3. В рамките на своите отговорности държавите-членки и управителите на инфраструктура гарантират, че:
 - а) реките, каналите и езерата отговарят на минималните изисквания за водни пътища клас IV, определени в Европейското споразумение за основните вътрешни водни пътища с международно значение (AGN) за нова класификация на вътрешните водни пътища⁴³ и осигуряват постоянно свободно пространство за преминаване под мостовете;
 - б) реките, каналите и езерата са оборудвани с речни информационни услуги (RIS).

Член 18

Рамка за развитие на приоритетна инфраструктура

При насърчаването на проекти от общ интерес и в допълнение към приоритетите, посочени в член 10, държавите-членки и останалите организатори на проекти обръщат особено внимание на следното:

- а) за съществуващите вътрешни водни пътища: прилагане на необходимите мерки за достигане на стандартите за вътрешни водни пътища клас IV;
- б) когато е уместно, постигане на по-високи стандарти от тези за вътрешни водни пътища клас IV с цел да се отговори на нуждите на пазара;
- в) въвеждане на ИТС, включително RIS;
- г) свързване на инфраструктурата на вътрешните пристанища с железопътната транспортна инфраструктура.

РАЗДЕЛ 3

ПЪТНОТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Член 19

Карти

Пътищата, които са част от широкообхватната мрежа, са посочени на картите в приложение I.

⁴³ Европейска конференция на министрите на транспорта (ECMT), ECMT/CM(92)6/окончателен.

Член 20
Инфраструктурни компоненти

1. Пътната транспортна инфраструктура обхваща по-специално:
 - а) висококачествени пътища, в това число
 - i) мостове;
 - ii) тунели;
 - iii) кръстовища;
 - iv) прелези;
 - v) кръстовища на различни нива;
 - б) зони за паркиране;
 - в) свързано с инфраструктурата оборудване;
 - г) интелигентни транспортни системи (ИТС);
 - д) товарни терминали и логистични платформи;
 - е) автогари.
2. Висококачествените пътища, посочени в параграф 1, буква а), които играят важна роля в пътническия и товарния транспорт на далечни разстояния, интегрират основни градски и икономически центрове, осигуряват взаимосвързаност с други видове транспорт и свързват изолираните и периферни региони по NUTS 2 с централни региони на Съюза.
3. Висококачествените пътища са проектирани и изградени специално за автомобилно движение и са автомагистрала или високоскоростни пътища.
 - а) „Автомагистрала“ означава път, специално предназначен и построен за движение на моторни превозни средства, който не обслужва крайпътната собственост и който:
 - i) е снабден, с изключение само на специални отсечки или временно, с отделни пътни платна за движение в двете посоки, разделени едно от друго с разделителна ивица, която не е предназначена за движение, или, по изключение, по друг начин;
 - ii) не пресича на едно ниво никакъв път, железопътна линия или трамвайна линия или пешеходна пътека; както и
 - iii) е обозначен специално чрез пътни знаци като автомагистрала.
 - б) „Високоскоростен път“ означава път, който е предназначен за движение на моторни превозни средства, достъпът до който е възможен само от кръстовища на различни нива или регулирани пътища, и който:

- i) забранява спирането и паркирането върху платната за движение; и
 - ii) не пресича на едно ниво никаква железопътна или трамвайна линия или пешеходна пътека.
4. Оборудването, свързано с пътищата, включва по-специално оборудване за управление на трафика, информация и насочване за маршрути, за налагане на потребителски такси, за безопасност, за ограничаване на отрицателните въздействия върху околната среда, за презареждане с гориво, а на превозните средства с алтернативни двигатели — със съответната енергия, и за безопасни зони за паркиране на превозни средства с търговско предназначение.

Член 21

Изисквания към транспортната инфраструктура

В рамките на своите отговорности държавите-членки и управителите на инфраструктура гарантират, че:

- а) пътищата са в съответствие с разпоредбите на член 20, параграф 3;
- б) безопасността на пътнотранспортната инфраструктура се осигурява, контролира и, при необходимост, подобрява по реда на процедурата, предвидена в Директива 2008/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 ноември 2008 г. относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури⁴⁴;
- в) пътните тунели с дължина повече от 500 m са в съответствие с 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 мрежа⁴⁵;
- г) оперативната съвместимост на системите за електронно събиране на такси се осигурява в съответствие с Директива 2004/52/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. за оперативната съвместимост на електронни системи за пътно таксуване в Общността⁴⁶ и Решение на Комисията 2009/750/ЕО от 6 октомври 2009 г. за определяне на Европейската услуга за електронно събиране на такса за изминато разстояние и нейните технически елементи⁴⁷;
- д) въведени са интелигентни транспортни системи на пътнотранспортната инфраструктура, които са в съответствие с 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 транспорт⁴⁸.

⁴⁴ ОВ L 319, 29.11.2008 г., стр. 59.

⁴⁵ ОВ L 167, 30.4.2004 г., стр. 39.

⁴⁶ ОВ L 166, 30.4.2004 г., стр. 124.

⁴⁷ ОВ L 268, 13.10.2009 г., стр. 11.

⁴⁸ ОВ L 207, 6.8.2010 г., стр. 1.

Член 22

Рамка за развитие на приоритетна инфраструктура

При насърчаването на проекти от общ интерес и в допълнение към приоритетите, посочени в член 10, държавите-членки и останалите организатори на проекти обръщат особено внимание на следното:

- а) използване на ИТС, по-конкретно мултимодални информационни системи и системи за управление на трафика и създаване на условия за интегрирани системи за комуникация и разплащане;
- б) въвеждане на нови технологии и иновации за насърчаване на нисковъглеродния транспорт;
- в) наличие на безопасни зони за паркиране;
- г) насърчаване на пътната безопасност.

РАЗДЕЛ 4

МОРСКА ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Член 23

Карти

Морските пристанища, които са част от широкообхватната мрежа, са посочени на картите в приложение I.

Член 24

Инфраструктурни компоненти

1. Морската транспортна инфраструктура обхваща по-специално:
 - а) морското пространство;
 - б) морски канали;
 - в) морски пристанища, включително необходимата инфраструктура за операции по превоз в зоната на пристанището;
 - г) навигационни съоръжения;
 - д) подходи към пристанища;
 - е) морски магистрали;
 - ж) свързано с инфраструктурата оборудване;
 - з) интелигентни транспортни системи.

2. Морските пристанища са входно-изходни точки за наземната инфраструктура на широкообхватната мрежа. Те отговарят на най-малко един от следните критерии:
- а) Общият годишен обем на пътничкопотока надхвърля 0,1 % от общия годишен обем на пътничкопотока на всички морски пристанища на територията на Съюза. Референтната стойност за този общ обем е най-актуалната тригодишна средна стойност въз основа на статистиката на Евростат.
 - б) Общият годишен обем на товарите — за обработка както на насипни, така и на пакетирани товари — надхвърля 0,1 % от съответния общ годишен обем на товара, обработен във всички морски пристанища на територията на Съюза. Референтната стойност за този общ обем е най-актуалната тригодишна средна стойност въз основа на статистиката на Евростат.
 - в) Морското пристанище се намира на остров и осигурява единствената точка за достъп до региони по NUTS 3 в широкообхватната мрежа.
 - г) Морското пристанище се намира в най-отдалечени региони или периферни зони, намиращи се извън радиус от 200 km от най-близката друга точка от широкообхватната мрежа.
3. Свързаното с морската транспортна инфраструктура оборудване включва по-специално оборудване за разбиване на лед, хидроложки проучвания и драгиране и поддръжка на пристанището и на подходите към него.

Член 25

Морски магистрали

1. Морските магистрали представляват морското измерение на трансевропейската транспортна мрежа. Те обхващат морски маршрути на къси разстояния, пристанища, свързана морска инфраструктура и оборудване и съоръжения, създаващи условия за морско плаване на къси разстояния или услуги за морски и речен транспорт между най-малко две пристанища, включително връзки с вътрешността на страната, в най-малко две различни държави-членки. Морските магистрали включват:
- а) връзки по море между морски пристанища от широкообхватната мрежа;
 - б) пристанищни съоръжения, информационни и комуникационни технологии (ИКТ) като електронни системи за логистично управление, процедури за безопасност и сигурност и административни и митнически процедури в най-малко една държава-членка;
 - в) инфраструктури за пряк достъп по суша и море.
2. Проектите от общ интерес за морски магистрали от трансевропейската транспортна мрежа се предлагат от най-малко две държави-членки. Те могат да приемат една от следните форми:

- а) да представляват морският елемент на коридор на основната мрежа съгласно член 49 или да представлява морският елемент между два коридора на основната мрежа;
 - б) да представляват морска връзка с прилежащите ѝ връзки с вътрешността на страната в рамките на основната мрежа между две или повече пристанища от основната мрежа;
 - в) да представляват морска връзка с прилежащите ѝ връзки с вътрешността на страната между пристанище от основната мрежа и пристанища от широкообхватната мрежа, със специално внимание към връзки с вътрешността на страната на пристанищата от основната и тези от широкообхватната мрежа.
3. Проектите от общ интерес за морски магистрали в трансевропейската транспортна мрежа също така могат да включват дейности с по-разностранни ползи, които не са свързани с конкретни пристанища, като например дейности за подобряване на екологичните показатели, за осигуряване на оборудване за операции по разбиване на лед, дейности за осигуряване на корабоплаване през цялата година, драгажни операции, съоръжения за алтернативни горива, както и оптимизиране на процесите, процедурите и човешкия фактор, ИКТ платформи и информационни системи, включително системи за управление на трафика и електронни системи за докладване.

Член 26

Изисквания към транспортната инфраструктура

1. В рамките на своите отговорности държавите-членки, операторите на пристанища и управителите на инфраструктура гарантират, че:
- а) морските пристанища са свързани с железопътни линии, пътища и при възможност с вътрешни водни пътища от широкообхватната мрежа, с изключение на Малта и Кипър, тъй като на техните територии няма изградени железопътни системи;
 - б) всяко морско пристанище предлага най-малко един терминал, отворен за всички оператори по недискриминационен начин, и прилага прозрачни такси;
 - в) морските канали, фарватерите на пристанищата и устията свързват две морета или предоставят достъп от морето до морски пристанища и отговарят най-малко на вътрешни водни пътища от клас VI;
2. Операторите на пристанища гарантират, че пристанищата включват необходимото оборудване за гарантиране на екологичните показатели на корабите в пристанищата, по-специално приемни съоръжения за отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари в съответствие с Директива 2000/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 ноември

2000 г. относно пристанищните приемни съоръжения за отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари⁴⁹.

3. Държавите-членки въвеждат системи за информация и контрол на движението на плавателните съдове (VTMIS) в съответствие с Директива 2002/59/ЕО.

Член 27

Рамка за развитие на приоритетна инфраструктура

При насърчаването на проекти от общ интерес и в допълнение към приоритетите, посочени в член 10, държавите-членки и останалите организатори на проекти обръщат особено внимание на следното:

- а) насърчаване на морските магистрали, в това число на морския транспорт на близки разстояния;
- б) свързване на морските пристанища с вътрешните водни пътища;
- в) въвеждане на VTMIS и електронни морски услуги.

РАЗДЕЛ 5

ИНФРАСТРУКТУРА ЗА ВЪЗДУШЕН ТРАНСПОРТ

Член 28

Карти

Летищата, които са част от широкообхватната мрежа, са посочени на картите в приложение I.

Член 29

Инфраструктурни компоненти

1. Инфраструктурата за въздушен транспорт обхваща по-специално:
 - а) въздушно пространство, маршрути и въздушни магистрали;
 - б) летища;
 - в) свързано с инфраструктурата оборудване;
 - г) интелигентни транспортни системи.
2. Летищата отговарят на един от следните критерии:
 - а) За пътнически летища:

⁴⁹ ОВ L 332, 28.11.2000 г., стр. 81.

- i) общият годишен обем на пътничепотока е най-малко 0,1 % от общия годишен обем на пътничепотока на всички летища на територията на Европейския съюз. Общият годишен обем на пътничепотока се основава на най-новите налични данни за тригодишна средна стойност, публикувани от Евростат.
 - ii) прагът за обема в размер на 0,1 % не се прилага, ако летището се намира извън радиус от 100 km от най-близкото летище на широкообхватната мрежа или извън радиус от 200 km, ако в региона, където то се намира, е налице високоскоростна железопътна линия.
- б) За товарни летища общият годишен обем на товарите е най-малко 0,2 % от общия годишен обем на товарите на всички летища на територията на Европейския съюз. Общият годишен обем на товарите се основава на най-новите налични данни за тригодишна средна стойност, публикувани от Евростат.

Член 30

Изисквания към транспортната инфраструктура

1. В рамките на своите отговорности държавите-членки и операторите на летища гарантират, че всяко летище предлага най-малко един терминал, отворен за всички оператори по недискриминационен начин, и прилага прозрачни такси.
2. В рамките на своите отговорности държавите-членки, операторите на летища и въздушните превозвачи гарантират, че към инфраструктурата за въздушен транспорт на широкообхватната мрежа се прилагат общи основни стандарти за опазване на гражданското въздухоплаване от актове на незаконна намеса, приети от Съюза в съответствие с Регламент (ЕО) № 300/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2008 г. относно общите правила в областта на сигурността на гражданското въздухоплаване и за отмяна на Регламент (ЕО) № 2320/2002⁵⁰.
3. В рамките на своите отговорности държавите-членки, операторите на летища и въздушните превозвачи гарантират, че за целите на подобряването на ефективността и устойчивостта на европейската авиационна система, на правилата за прилагане и спецификациите на Съюза, инфраструктурата за управление на въздушното движение създава възможности за създаването на единно европейско небе в съответствие с 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 (рамковият регламент)⁵¹, Регламент (ЕО) № 550/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 година за осигуряването на аеронавигационно обслужване в единното европейско небе (Регламент за осигуряване на обслужване)⁵², Регламент (ЕО) № 551/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 година

⁵⁰ ОВ L 97, 9.4.2008 г., стр. 72.

⁵¹ ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 1.

⁵² ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 10.

относно организацията и използването на въздушното пространство в единното европейско небе (Регламент за въздушното пространство)⁵³ и Регламент (ЕО) № 552/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 година относно оперативната съвместимост на европейската мрежа за управление на въздушното движение (Регламент за оперативната съвместимост)⁵⁴.

Член 31

Рамка за развитие на приоритетна инфраструктура

При насърчаването на проекти от общ интерес и в допълнение към приоритетите, посочени в член 10, държавите-членки и останалите организатори на проекти обръщат особено внимание на проекти, които:

- а) оптимизират съществуващата инфраструктура;
- б) увеличават капацитета на летищата;
- в) подпомагат реализирането на единно европейско небе и на системи за управление на въздушното движение, и особено тези, които внедряват SESAR.

РАЗДЕЛ 6

ИНФРАСТРУКТУРА ЗА МУЛТИМОДАЛЕН ТРАНСПОРТ

Член 32

Карти

Товарните терминали и логистичните платформи, които са част от широкообхватната мрежа, са посочени на картите в приложение I.

Член 33

Инфраструктурни компоненти

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

- а) общият претоварен обем надвишава количествения праг за морски пристанища, определен в член 24;
- б) товарният терминал или логистичната платформа в даден регион от категория 2 по NUTS, когато в този регион липсва товарен терминал или логистична платформа, отговарящи на условието по буква а), се определя от съответната държава-членка за основен товарен терминал или основна логистична платформа, свързани като минимум с един автомобилен и един железен път в този регион.

⁵³ ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 20.

⁵⁴ ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 26.

Член 34
Изисквания към транспортната инфраструктура

1. В рамките на своите отговорности държавите-членки, операторите на товарни терминали, летища и пристанища, както и управителите на инфраструктура гарантират, че:
 - а) в товарните терминали, пътническите гари, вътрешните пристанища, летищата и морските пристанища са на разположение видове транспорт, които позволяват мултимодалния транспорт на товари и пътници;
 - б) без да се засягат приложимите разпоредби, установени в европейското и националното законодателство, товарните терминали и логистичните платформи, вътрешните и морските пристанища, както и летищата, на които се обработват товари, са оборудвани за обслужването на информационните потоци в рамките на тези инфраструктури и между различните видове транспорт по логистичната верига. Тези системи по-специално позволяват движението на информация в реално време относно наличния инфраструктурен капацитет, транспортните потоци и разположението, локализирането и проследяването и гарантират безопасност и сигурност по време на пътуването с различни видове транспорт;
 - в) без да се засягат приложимите разпоредби, установени в европейското и националното законодателство, непрекъснатият пътникопоток в рамките на цялата широкообхватна мрежа се улеснява посредством подходящо оборудване и наличие на ИТС на железопътните гари, автогарите, летищата и, когато е уместно, пристанищата за вътрешно и морско корабоплаване.
2. Операторите на товарни терминали гарантират, че товарните терминали са оборудвани с кранове, транспортни ленти и други устройства за преместване на товари между различни видове транспорт, както и за поместването и складирането на товар.

Член 35
Рамка за развитие на приоритетна инфраструктура

При насърчаването на проекти от общ интерес и в допълнение към приоритетите, посочени в член 10, държавите-членки и останалите организатори на проекти обръщат особено внимание на следното:

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

един или повече видове транспорт в цялата трансевропейска транспортна система, включително свързаните комуникационни и разплащателни услуги и услугите за продажба на билети и търговска реализация.

РАЗДЕЛ 7

ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

Член 36

Градски възли

При развитието на широкообхватната мрежа в градските възли държавите-членки и останалите организатори на проекти се стремят да гарантират, че:

- а) за пътническия превоз: взаимосвързаност между железопътната, въздушната, пътната инфраструктура и, когато е уместно, инфраструктурата за морско и вътрешно корабоплаване на широкообхватната мрежа;
- б) за товарния превоз: взаимосвързаност между железопътната инфраструктура и, когато е уместно, инфраструктурата за вътрешно и морско корабоплаване и въздушната и пътната инфраструктура на широкообхватната мрежа;
- в) подходяща връзка между различните железопътни гари или летища от широкообхватната мрежа в даден градски възел;
- г) безпрепятствени връзки между инфраструктурата на широкообхватната мрежа и инфраструктурата за регионален и локален трафик, включително разпределителни и логистични центрове;
- д) обходни пътнотранспортни маршрути около градските зони за улесняване на транспортните потоци на далечни разстояния по широкообхватната мрежа;
- е) обходни маршрути около градските зони за железопътните товарни превози;
- ж) насърчаване на ефективните доставки на товари за градските зони с ниски нива на шум и на въглеродни емисии.

Член 37

Интелигентни транспортни системи (ИТС)

1. ИТС осигуряват условия за управление на трафика и, по отношение на мултимодалните транспортни операции, обмен на информация в рамките на видовете транспорт и между тях, и услуги с добавена стойност, свързани с транспорта, подобряване на безопасността, сигурността и екологичните показатели.

2. ИТС улесняват безпрепятствената връзка между инфраструктурата на широкообхватната мрежа и инфраструктурата за регионален и локален транспорт.
3. Свързаните с различните видове транспорт ИТС по-специално включват:
 - за железопътните линии: ERTMS;
 - за вътрешните водни пътища: речни информационни услуги (RIS) и електронни морски услуги;
 - за пътен транспорт: ИТС съгласно Директива 2010/40/ЕС;
 - за морски транспорт: VTMS и електронни морски услуги;
 - за въздушен транспорт: системи за управление на въздушното движение, по-специално във връзка със SESAR.

Член 38
Услуги за товарен превоз

Съюзът, държавите-членки и останалите организатори на проекти обръщат особено внимание на проекти от общ интерес, които осигуряват ефикасни услуги за товарен превоз, чрез които се използва инфраструктурата на широкообхватната мрежа и които допринасят за намаляването на емисиите на въглероден диоксид. Тези проекти са насочени по-специално към:

- а) подобряване на устойчивото използване на транспортната инфраструктура, включително нейното ефикасно управление;
- б) поощряване на въвеждането на иновационни транспортни услуги или на нови съчетания от доказани съществуващи транспортни услуги, включително чрез прилагането на ИТС и създаването на съответни структури на управление;
- в) улесняване на услугите за мултимодални транспортни операции и подобряване на сътрудничеството между доставчиците на транспортни услуги;
- г) стимулиране на ефикасността по отношение на ресурсите и въглеродните емисии особено в областта на тяговата система, системите за управление/разход на гориво на превозните средства, планирането на системи и операции, споделянето на ресурси и сътрудничеството;
- д) анализиране и предоставяне на информация за пазарите и наблюдението им, характеристиките и показателите на автомобилния парк, административните изисквания и човешките ресурси.

Член 39
Нови технологии и иновации

Широкообхватната мрежа е в съответствие с най-високите постижения и нововъведения в технологичното развитие. Те са насочени по-специално към:

- а) създаване на условия за декарбонизация на транспорта чрез преход към иновационни транспортни технологии;
- б) създаване на условия за декарбонизация на всички видове транспорт чрез стимулиране на енергийната ефективност и за въвеждане на системи за алтернативно задвижване и осигуряване на съответната инфраструктура. Тази инфраструктура може да включва мрежи и други съоръжения, необходими за снабдяването с енергия, да е съобразена с интерфейсите между инфраструктурата и превозните средства и да включва интелигентни транспортни системи;
- в) подобряване на безопасността и устойчивостта на движението на хора и стоки;
- г) подобряване на работата, достъпността, оперативната съвместимост, мултимодалността и ефективността на мрежата, включително продажбата на билети за мултимодален транспорт;
- д) насърчаване на мерки за намаляване на външните разходи като например всички видове замърсяване, включително шумово, на задръстванията и увреждането на здравето;
- е) въвеждане на технология за сигурност и съвместими с нея стандарти за идентифициране в мрежите;
- ж) подобряване на устойчивостта спрямо изменението на климата;
- з) по-нататъшен напредък в разработването и внедряването на интелигентни транспортни системи в рамките на един вид и между различните видове транспорт.

Член 40
Безопасна и сигурна инфраструктура

Държавите-членки и останалите организатори на проекти отделят необходимото внимание, за да гарантират, че транспортната инфраструктура осигурява висока степен на безопасност и сигурност на пътничкопотока и товаропотока.

Член 41
Инфраструктура с доказана устойчивост спрямо изменението на климата и устойчивост спрямо бедствия

По време на планирането на инфраструктура държавите-членки и останалите организатори на проекти обръщат надлежно внимание на оценката на риска и мерките

за приспособяване, които по подходящ начин подобряват устойчивостта спрямо изменението на климата, по-специално във връзка с валежите, наводненията, ураганите, високите температури и горещите вълни, засушаванията, покачването на морското равнище и заливането на крайбрежни зони, при спазване на всички изисквания, които може да предвижда приложимото законодателство на Съюза.

При необходимост надлежно внимание се обръща също на устойчивостта на инфраструктурата спрямо природни или причинени от човека бедствия при спазване на всички изисквания, които може да предвижда приложимото законодателство на Съюза.

Член 42

Опазване на околната среда

Държавите-членки и другите организатори на проекти извършват оценка на въздействието на плановете и проектите върху околната среда, по-специално в съответствие с Директиви на Съвета 85/337/ЕИО от 27 юни 1985 г. относно оценката на въздействието на някои публични и частни проекти върху околната среда⁵⁵ и 92/43/ЕИО от 21 май 1992 г. за опазване на естествените местообитания и на дивата флора и фауна⁵⁶, и с Директиви на Европейския парламент и на Съвета: 2000/60/ЕО от 23 октомври 2000 г. за установяване на рамка за действията на Общността в областта на политиката за водите⁵⁷, 2001/42/ЕО от 27 юни 2001 г. относно оценката на последиците на някои планове и програми върху околната среда⁵⁸ и 2009/147/ЕО от 30 ноември 2009 г. относно опазването на дивите птици⁵⁹, с цел да бъдат предотвратени негативни въздействия върху околната среда или, ако това не е възможно, да бъдат ограничени техните последиствия, като разпокъсването на пейзажа, запечатването на почвата, замърсяването на водите и шумът, както и да бъде ефективно защитено биоразнообразието.

Член 43

Достъпност за всички потребители

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

⁵⁵ ОВ L 175, 5.7.1985 г., стр. 40.

⁵⁶ ОВ L 206, 22.7.1992 г., стр. 7.

⁵⁷ ОВ L 327, 22.12.2000 г., стр. 1.

⁵⁸ ОВ L 197, 21.7.2001 г., стр. 30.

⁵⁹ ОВ L 20, 26.1.2010 г., стр. 7.

ГЛАВА III

ОСНОВНА МРЕЖА

Член 44

Определяне на основната мрежа

1. Основната мрежа се състои от тези части на широкообхватната мрежа, които са от най-голямо стратегическо значение за постигането на целите на политиката за трансевропейска транспортна мрежа. Основната мрежа допринася по-специално за справяне с нарастващата мобилност и за развитието на нисковъглеродна транспортна система.
2. Основната мрежа е свързана чрез възли и осигурява връзки с мрежите на транспортната инфраструктура на съседните държави.
3. Транспортните инфраструктури, които образуват основната мрежа, са посочени в съответните карти на широкообхватната мрежа в приложение I.

Член 45

Изисквания

1. Основната мрежа отразява нарастващите нужди на движението и необходимостта от мултимодален транспорт. С цел да се осигури ефикасно използване на ресурсите на транспортната инфраструктура и достатъчен капацитет, се прилагат съвременни технологии, както и регулаторни и управленски мерки в областта на инфраструктурата.
2. Инфраструктурата на основната мрежа отговаря без изключение на изискванията, определени в глава II. Освен това инфраструктурата на основната мрежа отговаря също и на следните изисквания:
 - а) за железопътна транспортна инфраструктура:
 - пълна електрификация на железопътните линии;
 - линии с редовни товарни превози: най-малко 22,5 t натоварване на колоос, 100 km/h скорост на линията и 750 m дължина на влака;
 - б) за транспортна инфраструктура за вътрешно и морско корабоплаване:
 - наличие на алтернативни чисти горива;
 - в) за пътна транспортна инфраструктура:
 - създаване на зони за почивка приблизително на всеки 50 километра по магистралите с цел, *inter alia*, да се осигурят достатъчно паркоместа за

ползвателите на пътища с търговско предназначение с достатъчно ниво на безопасност и сигурност;

- наличие на алтернативни чисти горива;
- г) за инфраструктура за въздушен транспорт:
- капацитет за осигуряване на наличие на алтернативни чисти горива.

Член 46

Развитие на основната мрежа

1. Включената в основната мрежа транспортна инфраструктура се развива съгласно съответните разпоредби на глава II.
2. Проекти от общ интерес, които допринасят за завършването на основната мрежа, се осъществяват с приоритет.
3. Без да се засягат разпоредбите на член 47, параграфи 2 и 3, държавите-членки гарантират, че основната мрежа ще бъде завършена и съобразена с разпоредбите от настоящата глава най-късно до 31 декември 2030 година.

Член 47

Възли на основната мрежа

1. Възлите на основната мрежа са определени в приложение II и включват:
 - градски възли, включително прилежащите им пристанища и летища;
 - морски пристанища;
 - гранично-пропускателни пунктове към съседни държави.
2. Морските пристанища, посочени в част 2 от приложение II, се свързват с железопътната и пътнотранспортната инфраструктура на трансевропейската транспортна мрежа най-късно до 31 декември 2030 година, освен в надлежно обосновани случаи.
3. Основните летища, посочени в част 1б от приложение II, се свързват с железопътната и пътнотранспортната инфраструктура на трансевропейската транспортна мрежа най-късно до 31 декември 2050 година. Предвид потенциалните нужди на движението, при възможност тези летища се интегрират във високоскоростната железопътна мрежа.

ГЛАВА IV

ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ОСНОВНАТА МРЕЖА ЧРЕЗ КОРИДОРИТЕ НА ОСНОВНАТА МРЕЖА

Член 48

Обща цел на коридорите на основната мрежа

1. Коридорите на основната мрежа са инструмент, който улеснява координираното изпълнение на основната мрежа. Коридорите на основната мрежа се основават на интеграцията на различните видове транспорт, на оперативната съвместимост, както и на съгласуваното развитие и управление на инфраструктурата, което да доведе до мултимодален транспорт с ефикасно използване на ресурсите.
2. Коридорите на основната мрежа осигуряват съгласуван подход по отношение на използването на инфраструктурата и инвестициите, така че капацитетите да се управляват по най-ефикасен начин. Когато това е необходимо, мултимодалната инфраструктура на коридорите на основната мрежа се изгражда и координира по начин, който оптимизира използването на всички видове транспорт и тяхното взаимодействие. Коридорите на основната мрежа подпомагат широкото внедряване на оперативно съвместими системи за управление на трафика.

Член 49

Определение за коридори на основната мрежа

1. Коридорите на основната мрежа са образувани от части на основната мрежа. Те включват най-малко три вида транспорт и прекосяват територията на най-малко три държави-членки. Те обхващат най-важните трансгранични потоци на далечни разстояния в основната мрежа.
2. В надлежно обосновани случаи коридорът на основната мрежа може да включва само два вида транспорт.
3. Коридорите на основната мрежа включват морски пристанища и достъпа до тях, освен в надлежно обосновани случаи.

Член 50

Списък на коридорите на основната мрежа

1. Всяка държава-членка участва най-малко в един коридор на основната мрежа.
2. Списъкът на коридорите на основната мрежа е посочен в приложение I към Регламент (ЕС) № XXX/2012 от ... [Механизъм за свързване на Европа].

Член 51
Координиране на коридорите на основната мрежа

1. С цел улесняване на съгласуваното изпълнение на коридорите на основната мрежа, след допитване до заинтересованите държави-членки и след консултация с Европейския парламент, Комисията определя лица, наречени „европейски координатори“.
2. Европейският координатор се избира по-специално в зависимост от неговия опит с европейските институции и познанията му по въпросите, свързани с финансирането и социално-икономическата и екологична оценка на големи проекти.
3. В решението на Комисията за определяне на европейски координатор се посочва по какъв начин ще се изпълняват задачите, посочени в параграф 5.
4. Европейският координатор действа от името и за сметка на Комисията. Европейският координатор е компетентен по отношение на отделен коридор на основната мрежа. Европейският координатор изготвя работен план за дейностите, които следва да се извършат, съвместно със заинтересованите държави-членки.
5. Европейският координатор:
 - а) ръководи съгласуваното изпълнение на коридора на основната мрежа с оглед спазване на срока, определен в решението за изпълнение за отделния коридор на основната мрежа;
 - б) докладва на държавите-членки, на Комисията и, по целесъобразност, на всички други субекти, пряко ангажирани в развитието на коридора на основната мрежа, относно всички срещнати трудности и допринася за намирането на подходящи решения;
 - в) всяка година изготвя за Европейския парламент, Комисията и заинтересованите държави-членки доклад за постигнатия напредък при изпълнението на коридора на основната мрежа;
 - г) консултира се, съвместно със заинтересованите държави-членки, с регионалните и местните власти, управителите на инфраструктура, транспортните оператори и ползвателите на превозните средства, както и с други публични или частни субекти, ако е уместно, за да придобие точна представа за търсенето на транспортни услуги, възможностите за отпускане на средства и за финансиране на инвестициите и стъпките, които трябва да се предприемат и условията, които трябва да се изпълнят, с оглед улесняване на достъпа до това отпускане на средства или финансиране.
6. Заинтересованите държави-членки си сътрудничат с европейския координатор и му предоставят информацията, необходима за изпълнението на задачите, посочени в параграф 5.

7. Без да се засягат приложимите процедури, установени в правото на Съюза или в националното право, Комисията може да поиска становището на европейския координатор по време на разглеждането на заявленията за финансиране от страна на Съюза на коридорите на основната мрежа, по отношение на които европейският координатор е компетентен.

Член 52

Управление на коридорите на основната мрежа

1. За всеки коридор на основната мрежа заинтересованите държави-членки създават работна група за коридора, отговорна за определянето на общите цели на коридора на основната мрежа и за изготвянето и надзора на мерките, предвидени в член 53, параграф 1.
2. Работните групи за коридорите са съставени от заинтересованите държави-членки и, когато е уместно, от други публични и частни субекти. При всички случаи в работната група участват съответните управители на инфраструктура, определени в Директива 2001/14/ЕО от 26 февруари 2001 г. за разпределяне капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътна инфраструктура и за сертифициране за безопасност⁶⁰.
3. Европейският координатор председателства работната група за коридора.
4. Работната група за коридора може да бъде учредена като постоянно юридическо лице, например като Европейско обединение по икономически интереси.
5. Създаването на работни групи за коридорите не засяга принципа, съгласно който получателят на финансово подпомагане от Съюза носи крайната отговорност за изпълнението на проектите.

Член 53

План за развитие на коридора

1. За всеки коридор на основната мрежа в срок от шест месеца от влизането в сила на настоящия регламент заинтересованите държави-членки, в сътрудничество с работните групи за въпросните коридори, съставят съвместно и предоставят на Комисията план за развитие на коридора. Този план по-специално включва:
 - а) описание на характеристиките на коридора на основната мрежа, включително участъците с недостатъчен капацитет;
 - б) целите на коридора на основната мрежа, по-специално по отношение на ефективността на даден коридор, изразена чрез качеството на обслужването, капацитета на коридора и съответствието с изискванията, определени в глава II;

⁶⁰ ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр. 29.

- в) програмата за необходимите мерки за развитие на коридора на основната мрежа;
 - г) проучване на пазара на мултимодален транспорт;
 - д) план за изпълнение, който включва:
 - план за внедряване на оперативно съвместими системи за управление на трафика по коридорите за мултимодален товарен превоз, без да се засяга приложимото законодателство на Съюза;
 - план за отстраняване на физическите, техническите, оперативните и административните пречки в рамките на видовете транспорт и между тях и за увеличаването на ефикасия мултимодален транспорт и услуги;
 - мерки за подобряване на административния и техническия капацитет за замисляне, планиране, проектиране, възлагане като обществени поръчки, изпълнение и наблюдение на проекти от общ интерес;
 - оценка на риска, включително на възможното въздействие на изменението на климата върху инфраструктурата и, когато е уместно, предлагане на мерки за увеличаване на климатичната устойчивост;
 - мерки, които трябва да бъдат предприети за намаляване на емисиите на парникови газове;
 - е) инвестиционен план, подлежащ на редовно актуализиране, който включва:
 - списък на проектите за разширяване, обновяване или пренасочване на транспортна инфраструктура съгласно член 2, параграф 2 за всеки от видовете транспорт, обхванати от коридора на основната мрежа,
 - съответен финансов план с предвидените различни източници на отпускане на средства и финансиране на международно, национално, регионално и местно равнище и на равнището на Съюза, включително, когато е възможно, системи за целево кръстосано финансиране, както и частен капитал, заедно със сумите на вече поетите ангажименти и, когато е приложимо, посочване на участието на Съюза, предвидено по рамките на финансовите програми на Съюза.
2. Въз основа на плана за развитие на коридора, представен от заинтересованата държава-членка, Комисията предоставя своето становище.
3. С цел да се подпомогне осъществяването на коридори на основната мрежа, Комисията може да приема решения за изпълнение относно коридорите на основната мрежа. Тези решения могат да:

- а) включват планиране на инвестициите, съответните разходи и срок за изпълнение, определени като необходими за реализацията на коридорите на основната мрежа в съответствие с целите на настоящия регламент;
- б) определят всички мерки, насочени към намаляване на външните разходи, по-специално на емисиите на парникови газове и шума, и насочени към насърчаване на въвеждането на нови технологии в управлението на трафика и на капацитета;
- в) предвиждат други мерки, необходими за изпълнението на плана за развитие на коридора и за ефикасното използване на инфраструктурата на коридора на основната мрежа.

Съответните актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по консултиране, посочена в член 55, параграф 2.

ГЛАВА V

ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

Член 54

Актуализиране и докладване

1. Държавите-членки редовно информират Комисията чрез интерактивната система за географска и техническа информация за трансевропейската транспортна мрежа (TENtec) относно постигнатия напредък в изпълнението на проектите от общ интерес и направените за тази цел инвестиции.

Държавите-членки предоставят на Комисията обобщения на националните планове и програми, изготвени от тях с оглед развитието на трансевропейската транспортна мрежа, по-специално във връзка с основната мрежа. След изготвянето на националните планове и програми държавите-членки ги изпращат на Комисията за сведение.

2. Веднъж на всеки две години от влизането в сила на настоящия регламент и след консултация с комитета, посочен в член 54, Комисията публикува доклад за напредъка по прилагането на насоките, който предоставя на Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите.
3. Комисията разполага с правомощия да приема делегирани актове в съответствие с член 56 относно адаптирането на приложения I, II и III, за да бъдат взети под внимание възможни промени, произтичащи от количествените прагове, определени в членове 16, 24, 29 и 33. При адаптирането на приложенията Комисията:
 - а) включва в широкообхватната мрежа логистични платформи, товарни терминали, вътрешни пристанища, морски пристанища и летища, ако се демонстрира, че най-актуалната двугодишна средна стойност на обема на техния трафик превишава съответния праг;
 - б) изключва от широкообхватната мрежа логистични платформи, товарни терминали, вътрешни пристанища, морски пристанища и летища, ако се демонстрира, че средната стойност на обема на техния трафик през последните шест години е под съответния праг;
 - в) коригира картите на пътната и железопътната инфраструктура и инфраструктурата на вътрешните водни пътища така, че да отразяват напредъка в завършването на мрежата. При коригирането на тези карти Комисията не допуска никаква корекция при съгласуването на трасетата отвъд позволеното съгласно съответната процедура за разрешаване на проекта.

Адаптирането съгласно букви а) и б) се основава на най-новите налични статистически данни, публикувани от Евростат.

4. Проектите от общ интерес, засягащи наскоро включена в трансевропейската транспортна мрежа инфраструктура, отговарят на условията по смисъла на член 7, параграф 5 от датата на влизане в сила на делегираните актове съгласно параграф 3.

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 съгласно параграф 3. Прекратяването на допустимостта не засяга решения за отпускане на средства или финансиране, взети от Комисията преди тази дата.

Член 55 **Комитет**

1. Комисията се подпомага от комитет. Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.
2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 4 от Регламент (ЕС) № 182/2011.

Член 56 **Делегиране**

1. Правомощието да приема делегираните актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.
2. Правомощието за приемане на делегирани актове, посочено в член 54, параграф 3, се предоставя на Комисията за неопределен срок от [дата на влизане в сила на регламента].
3. Делегирането на правомощия, посочено в член 54, параграф 3, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява делегирането на посочените в него правомощия. То поражда действие в деня след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз* или на посочена в него по-късна дата. То не засяга валидността на делегираните актове, които вече са в сила.
4. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията уведомява едновременно Европейския парламент и Съвета за него.
5. Делегиран акт, приет съгласно член 54, параграф 3, влиза в сила само ако нито Европейският парламент, нито Съветът е възразил срещу него в срок от два месеца след отправянето на уведомление до Европейския парламент и до Съвета за съответния акт, или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да правят възразения. Този срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

Член 57
Преглед

Най-късно до 31 декември 2023 г. Комисията прави преглед на изпълнението на основната мрежа, като оценява съответствието с разпоредбите, определени в настоящия регламент, и напредъка по изпълнението.

Член 58
Единен орган за контакт

Държавите-членки могат да определят единен орган за контакт, който да подпомага и координира процеса на получаване на разрешения за проекти от общ интерес, по-конкретно на трансгранични проекти, съгласно съответното законодателство на Съюза.

Член 59
Закъснение при завършването на основната мрежа

1. В случай на значително закъснение в започването на работата по основната мрежа или завършването ѝ, Комисията изисква от заинтересованите държави-членки да посочат в тримесечен срок причините за това закъснение. Въз основа на предоставения отговор Комисията се консултира със заинтересованите държави-членки, за да разреши проблема, водещ до закъснението.
2. Комисията може да реши да предприеме съответните мерки в рамките на активно наблюдение на изпълнението на основната мрежа и при надлежно вземане под внимание на принципите на пропорционалност и субсидиарност.
3. Европейският парламент и държавите-членки биват информирани незабавно за всяка предприета мярка.

Член 60
Съответствие с правото и политиките на Съюза

При предприемането на действия съгласно настоящия регламент се съблюдават съответните политики на Съюза, и по-специално политиките, отнасящи се до конкуренцията, достъпа до пазара, опазването на околната среда, здравеопазването, устойчивото развитие и обществените поръчки.

Член 61
Насърчаване и оценка

Комисията насърчава и оценява напредъка в развитието на политиката за трансевропейска транспортна мрежа и в цялостното ѝ изпълнение.

Член 62
Отмяна

Решение № 661/2010/ЕС се отменя.

Решение № 611/2010/ЕС продължава да се прилага за всички решения за финансиране, основани на Регламент (ЕО) № 680/2007⁶¹.

Член 63
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 Брюксел на [...] година.

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател

⁶¹ Регламент (ЕО) № 680/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2007 г. за установяване на общи правила за отпускане на финансова помощ от Общността в областта на трансевропейските транспортни и енергийни мрежи, ОВ L 162, 22.6.2007 г., стр. 1.