



Документ за разглеждане в заседание

A9-0251/2020

10.12.2020

ДОКЛАД

относно преразглеждането на насоките за трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T)
(2019/2192(INI))

Комисия по транспорт и туризъм

Докладчик: Йенс Гизеке

СЪДЪРЖАНИЕ

	Страница
ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА РЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ,.....	3
ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ.....	19
ИНФОРМАЦИЯ ОТНОСНО ПРИЕМАНЕТО ВЪВ ВОДЕЩАТА КОМИСИЯ	23
ПОИМЕННО ОКОНЧАТЕЛНО ГЛАСУВАНЕ ВЪВ ВОДЕЩАТА КОМИСИЯ	24

ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА РЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ,

относно преразглеждането на насоките за трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T)
(2019/2192(INI))

Европейският парламент,

- като взе предвид Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа¹ (Регламента за TEN-T),
- като взе предвид своята законодателна резолюция от 17 април 2019 г. относно предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета за създаване на Механизъм за свързване на Европа (МСЕ)²,
- като взе предвид Регламент (ЕС) 2019/2144 на Европейския парламент и на Съвета от 27 ноември 2019 г. относно изискванията за одобрение на типа на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, по отношение на тяхната обща безопасност и защитата на пътниците и уязвимите участници в движението по пътищата³,
- като взе предвид Директива (ЕС) 2019/1936 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2019 г. за изменение на Директива 2008/96/ЕО относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури⁴,
- като взе предвид своята резолюция от 19 юни 2020 г. относно транспорта и туризма през 2020 г. и след това⁵,
- като взе предвид своята резолюция от 25 октомври 2016 г. относно подобряване на връзките и достъпността на транспортната инфраструктура в Централна и Източна Европа⁶,
- като взе предвид своята резолюция от 11 декември 2018 г. относно военната мобилност⁷,
- като взе предвид своята резолюция от 15 януари 2020 г. относно Европейския зелен пакт⁸,
- като взе предвид Специален доклад № 10/2020 на Европейската сметна палата от

¹ ОВ L 348, 20.12.2013 г., стр. 1.

² Приети текстове, P8_TA(2019)0420.

³ ОВ L 325, 16.12.2019 г., стр. 1.

⁴ ОВ L 305, 26.11.2019 г., стр. 1.

⁵ Приети текстове, P9_TA(2020)0169.

⁶ ОВ C 215, 19.6.2018 г., стр. 152.

⁷ ОВ C 388, 13.11.2020 г., стр. 22.

⁸ Приети текстове, P9_TA(2020)0005.

16 юни 2020 г., озаглавен „Транспортни инфраструктури в ЕС: необходимо е ускорено изпълнение на мегапроектите, за да се постигнат в срок ефектите от изградената мрежа“⁹,

- като взе предвид Преглед № 09/2018 на Европейската сметна палата от 6 декември 2018 г., озаглавен „Изграждане на успешен транспортен сектор на ЕС: какви са предизвикателствата?“¹⁰,
 - като взе предвид специален доклад № 13/2017 на Европейската сметна палата от 3 октомври 2017 г., озаглавен „Единна европейска система за управление на железопътното движение: ще стане ли политическият избор реалност?“¹¹,
 - като взе предвид член 54 от своя Правилник за дейността,
 - като взе предвид доклада на комисията по транспорт и туризъм (A9-0251/2020),
- А. като има предвид, че модерната, устойчива и достъпна мултимодална транспортна инфраструктура и ориентираната към бъдещето логистика са от основно значение за доброто функциониране на вътрешния пазар и за връзката и конкурентоспособността на ЕС, и като има предвид, че тя е фактор за устойчива, финансово достъпна, интелигентна, ефикасна, оперативно съвместима и безопасна мобилност;
- Б. като има предвид, че трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) следва да гарантира икономическо, социално и териториално сближаване и достъпност в целия ЕС и неговите региони, включително селските, планинските, рядко населените, периферните, островните най-отдалечените региони, като по този начин се стимулират икономическият растеж и създаването на работни места, насърчават се цифровизацията и иновациите, се води борба с изменението на климата и се повишават приспособимостта и издръжливостта;
- В. като има предвид, че TEN-T има жизненоважен принос за постигането на политическите цели на ЕС в политиките за присъединяване и съседство, особено чрез трансгранични проекти, и като има предвид, че поддържането и укрепването на тесни транспортни връзки с трети държави в рамките на TEN-T и по-нататъшното интегриране на държавите от Западните Балкани и от Източното партньорство следователно са от съществено значение за ЕС;
- Г. като има предвид, че завършването на TEN-T е от решаващо значение за напредъка към по-устойчиви видове транспорт, като например железопътен транспорт и транспорт по вътрешните водни пътища, и за въвеждането на алтернативни горива в съответствие с целите на Европейския зелен пакт и намаляването на емисиите на парникови газове;
- Д. като има предвид, че е необходимо балансирано развитие на транспортните коридори в цяла Европа, което да гарантира свързаност север-юг и изток-запад в

⁹ https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR20_10/SR_Transport_Flagship_Infrastructures_BG.pdf

¹⁰ https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/LR_TRANSPORT/LR_TRANSPORT_BG.pdf

¹¹ https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR17_13/SR_ERTMS_RAIL_BG.pdf

цяла Европа, за да се засили допълнително икономическото, териториалното и социалното сближаване;

- Е. като има предвид, че в текущите преговори относно финансирането по Механизма за свързване на Европа (МСЕ) през следващите години следва да се вземе надлежно предвид ангажиментът на държавите членки да завършат основната мрежа на TEN-T до 2030 г., а широкообхватната мрежа – до 2050 г.;
- Ж. като има предвид, че навременното завършване на мрежата на TEN-T при сегашния темп изглежда застрашено, особено предвид значителните забавяния на трансграничните проекти, липсващите връзки и връзките за „последната миля“ поради финансови, оперативни и административни затруднения, с които се сблъскват организаторите на проектите; като има предвид, че в доклада на Европейската сметна палата (ЕСП) се посочва, че слабостите в надзорната рамка на Комисията и процесите на вземане на политически решения на национално равнище, както и слабият тласък и интерес от страна на някои държави членки към TEN-T са ключови фактори за забавянето;
- З. като има предвид, че ресурсите, отпуснати за завършване на TEN-T в рамките на програмата за МСЕ, са застрашени от значително намаляване, особено след заключенията на Европейския съвет, приети през юли 2020 г., като за общия пакет за транспорта е предвидена сума, която очевидно е недостатъчна;
- И. като има предвид, че изпълнението на мрежата на TEN-T следва да се ръководи от принципа на еднакво третиране на коридорите от основната мрежа, без да се предпочитат едни за сметка на други;
- Й. като има предвид, че политиката за TEN-T следва да насърчава внедряването в целия ЕС на новаторски и достъпни транспортни решения, на преминаване към други видове транспорт, на решения за мобилност с ниски и нулеви емисии, интелигентни транспортни системи (ИТС), инфраструктура за зареждане с електроенергия и за презареждане с гориво и на алтернативни горива; като има предвид, че иновациите и цифровизацията на TEN-T изискват допълнителни инвестиции;
- К. като има предвид, че продължаващата криза, предизвикана от COVID-19, показва екзистенциалното значение на транспортния и логистичния сектор и на работници от този отрасъл за икономиката, която разчита на безпрепятствени мрежи за превоз на пътници и стоки като артерии и е от съществено значение за функционирането на веригите на доставки; като има предвид, че развитието на ефективна и издръжлива транспортна инфраструктура следва да бъде в основата на всички европейски и национални планове и усилия за възстановяване, с особен акцент върху мултимодалните транспортни връзки между пристанища, летища, железопътни линии и сухоземни пътища;
- Л. като има предвид, че Европейската година на железопътния транспорт през 2021 г. е възможност за даване на ход на промяна, която превръща железопътния транспорт в гръбнака на пътническия и товарния транспорт в целия Съюз, и за изтъкване на решаващата роля на мрежите TEN-T за постигане на напредък в социално-икономическото сближаване и развитие, като същевременно се укрепва

вътрешният пазар и се насърчават по-конкурентоспособни и ефикасни устойчиви видове транспорт с оглед на увеличаването на преминаването към железопътен транспорт и завършването на единното европейско железопътно пространство до 2030 г.;

Трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T), пригодна за бъдещето

1. подчертава добавената стойност на коридорите на основната мрежа, обхващаща основните пътнически и товарни превози между и в рамките на държавите членки; счита, че европейската добавена стойност на тези проекти е ключов фактор, който генерира публична подкрепа; счита, че своевременното им завършване до 2030 г. е абсолютно наложително, като се отдава приоритетно значение на премахването на участъците с недостатъчен капацитет и на липсващите връзки, както и на завършването на трансграничните участъци, наред с модернизацията и повишаването на качеството на съществуващите мрежови участъци по коридорите;
2. припомня, че политиката за TEN-T следва да насърчава оперативна съвместими мрежи; отбелязва, че вътрешните сухопътни гранични региони в ЕС съставляват 40% от територията на ЕС и една трета от неговото население; отново заявява, че при преразглеждането на Регламента за TEN-T и неговото прилагане следва да се обърне особено внимание на улесняването на трансграничните връзки, подобряването на оперативната съвместимост и на оказването на принос за мултимодалната интеграция на транспортната инфраструктура в целия Съюз;
3. призовава държавите членки, които все още не са съгласували в достатъчна степен своите национални транспортни планове и програми с целите на TEN-T, да преодолеят този недостатък без ненужно забавяне, с оглед на прилагането и спазването на сроковете, целите и времевите рамки, определени в съответното законодателство на ЕС; припомня освен това, че поради мрежовото естество на TEN-T несъответствието или нефункционирането дори на един малък сегмент от нея могат да затруднят ефикасността и конкурентоспособността на системата като цяло; поради това призовава за спешно установяване и завършване на тези „горещи точки“ и стратегически сегменти;
4. счита, че преразглеждането на регламента за TEN-T е важна възможност мрежата да бъде съобразена с бъдещето, за да се гарантира доброто функциониране на вътрешния пазар на ЕС и по-нататъшната реализация на Единното европейско транспортно пространство, както и конкурентоспособността на ЕС в световен мащаб за следващите десетилетия, а също така и да се подпомага преходът на Съюза към интелигентна, устойчива, ефикасна и безопасна мобилност; подчертава в този контекст значението на актуализирането на мрежата, за да се вземат предвид новите пазарни реалности, климатичните, екологичните и обществените промени и цифровите потребности, на повишаването на ефикасността на съществуващата мрежа и ускоряването на внедряването на алтернативни горива за транспорта;
5. счита, че е важно TEN-T да бъде разработвана допълнително, така че акцентът да се поставя върху взаимовръзката между основните и широкообхватните мрежи, включително в селските, периферните, слаборазвитите и най-отдалечените региони и островите, както и в разделите, които разполагат с най-големия

потенциал за генериране на социално-икономически ползи; подчертава, че преди завършването на основната мрежа не следва да се правят съществени промени в картите; подчертава обаче необходимостта от ограничени корекции на TEN-T, така че те да отразяват развитието на транспортните мрежи и с цел подобряване на свързаността между различните коридори и на периферните региони, включително укрепване на трансграничните железопътни връзки отвъд основните оси, по-специално липсващите връзки от по-малък мащаб с висока европейска добавена стойност в трансграничните региони, както и чрез засилване на взаимното допълване между TEN-T и регионалните политики, както и от задоволяване на променящите се екологични, икономически и обществени потребности; призовава Комисията да поеме всички корекции, предвидени при преразглеждането на МСЕ¹², както и изискванията, произтичащи от предложението на Комисията за регламент относно оптимизирането на мерките за постигане на напредък по осъществяването на TEN-T (COM (2018) 0277);

6. настоятелно призовава Комисията да дава приоритет в рамките на TEN-T на пълното въвеждане на алтернативни горива за всички видове транспорт, по-специално горива от възобновяеми източници с цел декарбонизация, включително разработването на подходящи технологии, инфраструктура за зареждане с електроенергия и за презареждане с гориво (например съоръжения за зареждане с електроенергия и за презареждане с втечен природен газ и с водород) , безопасност, стандарти за сигурност и оперативна съвместимост, както и регулаторната рамка за алтернативните горива, за да се постигне климатична неутралност до 2050 г., при спазване на принципа за технологична неутралност и осигуряване на технологично разнообразие; призовава за пътна карта на ЕС за пътна инфраструктура, приведена в съответствие с пътната карта на автомобилната промишленост, за да се гарантира, че инвестициите в инфраструктура вървят ръка за ръка с производството на превозни средства в краткосрочен и средносрочен план;
7. подчертава необходимостта от по-нататъшно насърчаване на транспортните връзки във и с градските възли, железопътните гари и центрове, вътрешните и морските пристанища, летищата, логистичните центрове и мултимодалните платформи, включително чрез завършването и модернизиранието на връзките с тях, както в основната, така и в широкообхватната мрежа, за да се гарантира безпрепятствена, ефикасна, достъпна, интегрирана, интелигентна, безопасна, взаимосвързана, добре оборудвана и устойчива система за мобилност за пътническия транспорт и логистиката на товарния транспорт, както и чрез разработване на услуги за продажба на директни билети, като по този начин се насърчава ефективната смяна на видовете транспорт и по-специално повишаването на свързаността на градските възли и селските райони;
8. ето защо подчертава, че е необходимо предстоящото преразглеждане на насоките за трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) да върви ръка за ръка с обявеното преразглеждане на Директивата за разгръщането на инфраструктура за

¹² По-специално корекциите, посочени в част III от приложението (към законодателната резолюция на Европейския парламент относно предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета за създаване на Механизъм за свързване на Европа (МСЕ)).

алтернативни горива¹³, както и на Регламента¹⁴ относно европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз¹⁵;

9. подчертава, че научните изследвания, иновациите и цифровизацията играят ключова роля за по-нататъшното декарбонизиране на транспорта, като същевременно се справят с увеличаването на обема на транспорта както по отношение на превоза на пътници, така и по отношение на товарния транспорт, като подобряват мултимодалната оперативна съвместимост и правят транспорта по-безопасен, по-ефикасен и издръжлив в съответствие с целите на Европейския зелен пакт; подчертава необходимостта TEN-T да насърчава иновативни цифрови приложения във всички видове транспорт, включително интелигентни транспортни системи, Европейската система за управление на железопътното движение (ERTMS), системите за контрол на движението на корабите и информационните системи, службите за управление на речните информационни системи, системите за управление на въздушното движение (изследването на управлението на въздушното движение в единното европейско небе) и системите за мониторинг на структурното състояние на инфраструктурите; Изменение 165 в този контекст отново изтъква значението на завършването на проекта „Галилео“; насърчава Комисията да популяризира сред държавите членки финансирането на тези системи по линия на Механизма за възстановяване и устойчивост;
10. посочва, че интелигентните и автономни решения за мобилност стават търговски жизнеспособни и че модернизирването на съответната устойчива транспортна и цифрова инфраструктура в рамките на TEN-T трябва да бъде ускорено, като същевременно се гарантира трансгранична оперативна съвместимост и киберсигурност, за да се улеснява безопасната експлоатация на автоматизирани и свързани превозни средства, отговарящи на изискванията на новоприетия Регламент (ЕС) 2019/2144 относно общата безопасност;
11. подчертава, че европейската подкрепа за научноизследователска и развойна дейност в областта на иновативните видове транспорт е крайно необходима, като например за разработването на безпилотни летателни апарати и технологията „маглев“ (vlak на магнитна възглавница); подчертава, че европейските партньорства в областта на различните видове транспорт могат да имат много положително въздействие върху безопасното, ефикасно и интелигентно разгръщане на трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T);
12. застъпва мнението, че хармонизираните стандарти за инфраструктура за цялата мрежа са фактор, способстващ за създаването на истински Единно европейско транспортно пространство; счита, че е важно да се поддържа и модернизира съществуващата инфраструктура, особено в трансграничните части, с оглед на технологичния напредък, променливия характер на стандартите за безопасност,

¹³ Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2014 г. за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива. ОВ L 307, 28.10.2014 г., стр. 1.

¹⁴ Регламент (ЕС) № 347/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2013 г. относно указания за трансевропейската енергийна инфраструктура и за отмяна на Решение № 1364/2006/ЕО, както и за изменение на регламенти (ЕО) № 713/2009, (ЕО) № 714/2009 и (ЕО) № 715/2009 ОВ L 115, 25.4.2013 г., стр. 39.

¹⁵ Регламент (ЕС) № 913/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 22 септември 2010 г. относно европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз ОВ L 276, 20.10.2010 г., стр. 22.

повишаването на ефикасността, повишаването на качеството на експлоатационните характеристики, увеличаването на капацитета, новите функции, повишаването на трансграничната надеждност и оперативна съвместимост и необходимостта от възприемане на подход, основан на жизнения цикъл, и от повишаване на издръжливостта на инфраструктурата на въздействието на кризи като пандемии и изменението на климата; отбелязва обаче, че финансирането от МСЕ не е достатъчно за постигането на всички тези цели; отбелязва, че координацията между държавите членки е от ключово значение за контролиране на системните кризи и за осигуряване на непрекъснат поток на стоки, както и за доставката на основни стоки за населението на Съюза; призовава Комисията да предложи законодателна рамка, за да се подобри управлението на риска, издръжливостта и приспособяването към изменението на климата на транспортната инфраструктура по основната мрежа за всички видове транспорт;

13. счита, че незадоволителната поддръжка на мрежата може да окаже въздействие върху непрекъснатостта, устойчивостта и функционирането, а оттам и върху издръжливостта на TEN-T; изтъква значението на редовната и стандартизирана поддръжка на инфраструктурата на TEN-T, особено на мостовете и тунелите, за да се осигури трайна висококачествена инфраструктура; призовава Комисията да въведе ясен референтен показател за изисквания за качеството на инфраструктурата, по-специално на мостовете и тунелите, и да разработи общ европейски подход за проверките и оценките на качеството на инфраструктурата на TEN-T; призовава Комисията да създаде план за мониторинг на основната мрежа, що се отнася до поддръжката на европейско равнище; призовава Комисията и държавите членки, заедно с Европейската инвестиционна банка (ЕИБ) и с националните насърчителни банки и институции (ННБИ), да проучат нови схеми за финансиране с цел улесняване на инвестициите за поддръжка на мрежата; освен това призовава държавите членки да разработят специфични национални планове за обикновено и извънредно финансиране на поддръжката;

Финансиране, управление и надзор

14. подчертава, че за да се осигурят достатъчно инвестиции в инфраструктурата на TEN-T, е от съществено значение всички съответни фондове на ЕС (МСЕ, InvestEU, европейските структурни и инвестиционни фондове, Механизмът за възстановяване и устойчивост, „Хоризонт Европа“ и др.) и отпускането на заеми от Европейската инвестиционна банка да бъдат адаптирани към специфичните потребности на транспортния сектор, както и че държавите членки трябва да се ангажират с подходящо финансиране; изразява дълбоко съжаление във връзка с решението на Европейския съвет да предложи бюджетни съкращения за ориентирани към бъдещето програми като МСЕ и InvestEU, особено като се има предвид ключовата подпомагаща роля, която програмата МСЕ играе за завършването на мрежата TEN-T; отбелязва, че много амбициозната програма на ЕС за декарбонизация трябва да бъде подкрепена със съответно финансиране и финансови инструменти, за да има успех, като същевременно се запазва конкурентоспособността на участващите в това начинание отрасли; призовава Комисията да засилва полезните взаимодействия и съгласуваността на политиките между съответните инструменти на ЕС отвъд Механизма за свързване на Европа (напр. Европейския фонд за регионално развитие) и освен това да оптимизира

използването на инструменти за смесено финансиране с цел привличане на частни инвеститори и осигуряване на публично финансиране; отбелязва, че имащите значение и ориентирани към климата и околната среда финансови инструменти в рамките на Европейския зелен пакт следва да бъдат предоставени на разположение за инвестиции в мрежата на TEN-T, които могат да спомогнат за ефективното намаляване на емисиите в транспортния сектор;

15. изразява съжаление, че в предложението за нова многогодишна финансова рамка (МФР) и в плана за възстановяване държавите членки все още не дават силен сигнал за инфраструктурни инвестиции, нито отдават приоритетно значение на завършването на TEN-T; ето защо подчертава, че средствата по инструмента Next Generation EU предоставят уникална възможност за гарантиране на изграждането на основните мрежи на TEN-T до 2030 г.; призовава Комисията да информира ежегодно Парламента във връзка с напредъка по изграждането; призовава Комисията при преговорите с държавите членки да задели подходящ дял от средствата за подпомагане на разработването на транспортни политики на ЕС и да представи окончателен доклад пред Парламента; приканва Комисията да гарантира, че националните програми за прилагане на Механизма за възстановяване и устойчивост отреджат важна роля на инвестициите в модерна, цифрова, устойчива и безопасна транспортна инфраструктура;
16. припомня, че завършването на Европейската система за управление на железопътното движение (ERTMS) по железопътната линия и във влаковете е основна предпоставка за създаването на Европейско железопътно пространство, както и за даването на възможност за правилното функциониране на железопътния пазар в коридорите на TEN-T; подчертава във връзка с това, че са необходими приблизително 15 милиарда евро за завършването на ERTMS в основните мрежи и че Комисията следва да играе важна роля в координирането на операциите по финансиране и внедряване;
17. подчертава, че спазването на срока, определен в Директивата относно рационализирането на TEN-T,¹⁶ следва да се взема предвид при оценяването на проектите по отношение на критериите за зрялост при подбора на проекти, установени с Механизма за свързване на Европа (МСЕ); освен това счита, че възникващите забавяния следва да дават основание за започването на разследване на напредъка на проекта и за преразглеждане на финансовата помощ, получена от Съюза линия на Механизма за свързване на Европа, както е предвидено в член 17, параграф 1 от Регламент (ЕС) 1316/2013¹⁷, което би могло да доведе до намаляване или оттегляне на безвъзмездните средства;
18. подчертава, че въпреки че мрежата на TEN-T се реализира постепенно и завършването на основната мрежа е краткосрочният приоритет, тъй като то е

¹⁶ Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно оптимизирането на мерките за постигане на напредък по осъществяването на трансевропейската транспортна мрежа (COM (2018) 0277), променено на предложение за директива съгласно Бележка 8726/20 на Съвета от 12 юни 2020 г. (2018/0138 (COD)).

¹⁷ Регламент (ЕС) № 1316/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. за създаване на Механизъм за свързване на Европа, за изменение на Регламент (ЕС) № 913/2010 и за отмяна на регламенти (ЕО) № 680/2007 и (ЕО) № 67/2010. ОВ L 348, 20.12.2013 г., стр. 129.

„гръбнакът“ за развитието на устойчива мултимодална транспортна мрежа и стимулира развитието на цялата широкообхватна мрежа, важно е да се гарантира достатъчно финансиране за широкообхватната мрежа, която не е обхваната от основната мрежа, за да се предотвратяват нарастващите различия; подчертава в този контекст, че и двете нива на TEN-T са от решаващо значение за свързаността и логистичната интеграция на ЕС;

19. счита, че средствата на ЕС, особено тези, отпуснати по линия на МСЕ, следва да допринасят гъвкаво и ефективно за завършването на трансгранични проекти и липсващи връзки по корекционен начин, когато предполагаемите несъответствия или дисбаланси между тежестта на разходите, които ще бъдат финансирани на национално равнище, и социално-икономическите ползи, очаквани от всяка страна на границата и от по-широка европейска перспектива, излагат на риск напредъка към навременното приключване на проекта; в този контекст призовава Комисията да прилага по-целенасочен подход чрез използване на по-висок процент на съфинансиране по проектите с най-високата европейска добавена стойност, за да бъдат отключени националните инвестиции;
20. изразява дълбока загриженост поради забавянето на завършването на проектите, по-специално на трансграничните проекти, които възпрепятстват навременното създаване на непрекъснати коридори на основната мрежа на TEN-T и които водят до повишаване на разходите за проектите; призовава държавите членки да изпълняват своите задължения по отношение на своите части от мрежата и да гарантират ефективни и своевременни административни и съдебни процедури, като зачитат изцяло правото на ЕС и националното право, и ги призовава настоятелно да ускорят цифровизацията на административните и съдебните процеси; припомня на държавите членки да засилят сътрудничеството с органите на други държави членки при трансгранични проекти, например чрез създаването на съвместен орган по взаимно съгласие, по-специално с цел координиране на графиците и крайните срокове, и настоятелно призовава държавите членки да започнат да прилагат без по-нататъшно забавяне новата директива за рационализиране на TEN-T; призовава Комисията да подпомага държавите членки, които желаят да въведат клаузи за материално изключване — в съответствие с правото на Съюза — които биха могли да ускорят значително националните съдебни производства;
21. подчертава, че изпълнението от страна на държавите членки на мерките на ЕС за рационализиране на процедурите за издаване на разрешения, на процедурите за възлагане на трансгранични обществени поръчки и на други административни процедури е от решаващо значение за намаляването на техническите пречки и на административната тежест, а оттам и на възможните забавяния и по-високите разходи във връзка с проекти за транспортната инфраструктура за TEN-T; отбелязва, че това е от особено значение, когато става въпрос за даването на по-голяма сигурност за организаторите на проекти и потенциалните частни инвеститори¹⁸; призовава Комисията да добави глава относно намаляването на

¹⁸ Както е посочено във временното споразумение от 17 юни 2020 г., произтекло от междуинституционални преговори относно Регламента относно оптимизирането на мерките за постигане на напредък по осъществяването на трансевропейската транспортна мрежа.

неоправданите административни тежести в докладите за напредъка на TEN-T;

22. настоятелно призовава Комисията да засили своя надзор върху изпълнението на TEN-T, като използва правомощията, които вече са ѝ предоставени от регламента, като засилва съответните инструменти, за да изисква от държавите членки да изпълняват своите задължения, и като засилва ролята на европейските координатори в управлението на коридорите, по-специално що се отнася до трансграничните връзки, както и ролята на определения орган за „обслужване на едно гише“ в процедурата за издаване на разрешения; приканва Комисията да засилва и да използва разпоредбите на член 56 от Регламент (ЕС) № 1315/2013 при преразглеждането на насоките за TEN-T, насочени към насърчаване на държавите членки да ускоряват планирането и завършването на проектите; призовава Комисията да изясни как трябва да се тълкуват правилата и изискванията за целите на оценката, докладването и оценките на допустимостта; приканва Комисията да насърчава обмена на най-добри практики относно участието на гражданското общество и заинтересованите страни и консултациите между държавите членки и да ги популяризира на европейско, национално, регионално и местно равнище;
23. приканва държавите членки да засилват съгласуваността между националните транспортни планове и мрежите на TEN-T, за да се гарантира правилното прилагане на Регламента за TEN-T;
24. счита, че на Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз (ERA) следва да се отреди по-важна роля в осъществяването на TEN-T, особено по отношение на трансграничната оперативна съвместимост, подобряването на безопасността, повишаването на конкурентоспособността и внедряването на ERTMS; призовава за увеличаване на бюджета на ERA за 2021 г., така че на Агенцията да бъдат осигурени подходящи финансови средства за изпълнение на задачите, особено като се има предвид, че 2021 г. беше определена за Европейска година на железопътния транспорт;

Видове транспорт

25. изтъква значението на повишаването на качеството на пътната инфраструктура на TEN-T в целия Съюз;
26. във връзка с това призовава Комисията да предприеме допълнителни мерки за увеличаване на въвеждането на алтернативни горива и разгръщането на точки за зареждане с електроенергия и на станции за зареждане с водород, като се вземат предвид възможните бъдещи решения за алтернативни горива и при пълно зачитане на принципа на технологична неутралност;
27. призовава за мерки за по-нататъшно засилване на пътната безопасност и за поддържане и подобряване на експлоатационната безопасност през целия жизнен цикъл на критичната инфраструктура, като се вземат предвид нуждите на непритежаващите моторни превозни средства ползватели на транспорта, и с цел защита на уязвимите участници в пътното движение; припомня значението на популяризирането на новаторски и интелигентни решения за пътната безопасност, за да се постигне стратегическата цел на ЕС за визия „Нулева смъртност“; подчертава необходимостта от изпълнение на новите изисквания за безопасност,

съдържащи се в Директива (ЕС) 2019/1936, и посочва, че за тази цел са необходими допълнителни инвестиции в адаптирането и поддръжката на инфраструктурата, които следва да бъдат гарантирани; подчертава, че всяко опростяване на регулаторните изисквания при преразглеждането на насоките за TEN-T не следва да се извършва за сметка на най-високите стандарти за безопасност;

28. припомня на Комисията и на държавите членки необходимостта от осигуряване на достатъчно безопасни и сигурни зони за паркиране за камионите по TEN-T, за да се повиши както пътната безопасност, така и благосъстоянието на ползвателите на мрежата, по-специално на транспортните работници;
29. подчертава, че следва да бъдат въведени и приспособени специални сертифицирани участъци в мрежата на TEN-T, както и в мрежата от магистрали, за да се изпълнят минималните стандарти за ефективност за автоматизираните и полуавтоматизираните превозни средства и да се изпълнят стандартите за ефективност на инфраструктурата, що се отнася до видимостта, състоянието на светлинните сигнали, пътните знаци и пътните маркировки;
30. посочва потенциала на новите и активните видове свързана мобилност в градския и местния превоз на хора и стоки; призовава Комисията и държавите членки да работят в тясно сътрудничество с регионите и градовете, особено в трансграничен план, с цел подобряване и завършване на липсващата инфраструктура за „последната миля“ и интермодалните и трансграничните връзки по цялата трансевропейска транспортна мрежа, като по този начин се дава възможност за по-безпрепятствено и ефикасно използване на инфраструктурата и услугите, което на свой ред води до предотвратяване на задръстванията и намаляване на емисиите;
31. отново подчертава решаващата роля на железопътния транспорт за декарбонизация на транспортния сектор и припомня значението на цялостното изпълнение на четвъртия пакет за железопътния транспорт, така че железопътният транспорт да разгърне изцяло своя потенциал; призовава развитието на железопътната инфраструктура да бъде придружавано от мерки за намаляване на необоснованите административни тежести; призовава Комисията да докладва ежегодно на Парламента относно напредъка в тази област; счита, че насърчаването на модалните промени и на ефикасния железопътен и комбиниран транспорт, по-специално в трансгранични ситуации и когато съществуват липсващи връзки в интензивно използваните участъци, трябва да бъде приоритет за TEN-T и следва да се осъществява чрез пълно разгръщане на ERTMS, премахване на регулаторните, оперативните и техническите пречки в мрежата и чрез гарантиране на равен достъп за железопътните оператори, ускоряване на електрификацията, осигуряване на взаимосвързаност и оперативна съвместимост, включително чрез оптимизиране на инфраструктурния капацитет и модернизирани на оборудването на подвижния състав, подпомагане на научните изследвания и иновациите, включително съвместното предприятие Shift2Rail и оптимизирането на железопътните коридори за превоз на товари в съответствие с търсенето, особено в логистичните възли като пристанища и летища; освен това подчертава необходимостта от определяне на транзитни и крайни възли в рамките на мрежата, като същевременно основните възли се оборудват с платформи за транзит, за да се улеснява потокът от пътници и стоки; подчертава значението на проектите за подобряване на достъпността,

особено за хората с увреждания и възрастните хора;

32. призовава Комисията да приема редовно задължителни периодични цели за разгръщането на ERTMS, за да се завърши нейното въвеждане в основната мрежа на TEN-T до 2030 г.; счита, че ERA следва да действа като ефикасен и ефективен системен орган и да изпълнява своята засилена роля и отговорности по отношение на ERTMS по линия на четвъртия пакет за железопътния транспорт; призовава за пътна карта за изпълнението на ERTMS в коридорите за железопътен товарен превоз, която да бъде финансирана чрез проект от общ интерес по линия на Механизма за възстановяване и устойчивост; изтъква значението на регулаторната стабилност, що се отнася до техническите спецификации за оперативна съвместимост, като средство за отключване на инвестициите в ERTMS и изисква от Комисията да анализира внимателно допълнителните промени при актуализирането на TCOС за 2030 г. и да гарантира съвместимост;
33. подчертава, че европейската железопътна инфраструктура трябва да гарантира достатъчен капацитет както за товарните, така и за пътническите влакове, като осигурява по-голямо използване на инфраструктурата и генерира по-голяма възвръщаемост на инвестициите; настоятелно призовава Комисията да отдава приоритетно значение на трансграничната железопътна свързаност, за да се засили преминаването към използването на друг вид транспорт в международния пътнически транспорт; подчертава в този контекст потенциала на нощните влакове за щадящо климата и конкурентоспособно пътуване; счита, че безпрепятственият трансграничен железопътен транспорт в рамките на мрежата TEN-T и европейските коридори за железопътни товарни превози изисква задължително трансгранично сътрудничество между управителите на инфраструктура; призовава Комисията като част от прегледа на TEN-T да предложи обвързващи мерки за операторите на инфраструктура;
34. подчертава, че разработването на високоскоростни и висококачествени пътнически железопътни услуги по цялата основна мрежа на TEN-T трябва да бъде висш приоритет през следващите години с цел създаване на широкообхватна мрежа от високоскоростни железопътни връзки между големите европейски градове, които понастоящем са лишени от тези услуги, и значително повишаване на устойчивостта и конкурентоспособността на устойчивите видове сухопътен транспорт;
35. подчертава значението на транспорта по вътрешните водни пътища като устойчив вид транспорт и подчертава необходимостта от гарантиране на подготвена за бъдещето инфраструктура с голям капацитет, както и от гарантиране на надеждността, качеството и добрата плавателност на водните пътища, по-специално в контекста на изменението на климата; признава важната роля на пристанищата като стратегически възли както в основната, така и в широкообхватната мрежа; призовава Комисията да гарантира безпрепятствени връзки между основните и широкообхватните вътрешни и морски пристанища и железопътните и сухопътните мрежи, за да се улесни мултимодалността; призовава да се предприемат действия, за да се гарантира хармонизираното трансгранично внедряване на речната информационна система (RIS) и да се улесни възприемането на новаторски, ефикасни и устойчиви решения в сектора;

36. призовава за пътна карта за развитие на вътрешните водни пътища, която да бъде финансирана чрез проект от общ интерес по линия на Механизма за възстановяване и устойчивост;
37. подчертава ролята на висококачествените морски връзки не само за международната търговия на ЕС, но и за търговията в рамките на ЕС; подчертава важната роля на стълба „Морски магистрали“ на TEN-T и на морския транспорт на къси разстояния като устойчиви видове транспорт в този контекст; счита, че целта на стълба „Морски магистрали“ е да улеснява основаните на нуждите морски връзки и услуги на къси разстояния, които са интегрирани неразривно и допълват сухопътния транспорт, да улеснява сътрудничеството между морските пристанища и да повишава тяхната свързаност с хинтерланда, както и да насърчава разработването и въвеждането на чисти и алтернативни горива, при условие че бъде извършена оценка на въздействието и са намерени решения за енергийна ефективност за морския транспорт; поради това призовава Комисията да оцени кои крайни точки на основните коридори следва да бъдат предоставени като морски връзки с други основни коридори и къде картите на TEN-T следва да бъдат актуализирани в съответствие с констатациите от тази оценка;
38. подчертава жизненоважната роля на морските и вътрешните пристанища като стратегически възли на транспортната мрежа, които свързват морския превоз на къси разстояния и презокеанския морски транспорт с железопътни линии, пътища, вътрешни водни пътища и тръбопроводи, и като средоточия на логистичните вериги на доставки; подчертава, че е важно да се гарантира достъпността на пристанищата от TEN-T за най-големите плавателни съдове чрез мерки за гарантиране на капацитета; изтъква трансграничното измерение на морските пристанища и подчертава, че пристанищата са не само компонент на морския транспорт, но и клъстери на всички видове транспорт, както и че те са част от енергийния сектор, промишлеността и синята икономика; отбелязва значението и засиленото развитие на сътрудничеството между пристанища и образуването на клъстери; счита, че поради това TEN-T следва да улеснява проекти, насочени към увеличаване на полезните взаимодействия в рамките на пристанищата между транспортната, енергийната и цифровата инфраструктура, и да предвижда действия за модернизиране на железопътните и сухопътните връзки с морските пристанища и с пристанищата по вътрешните водни пътища, когато е необходимо, за да се подпомага преминаването към други видове транспорт и да се подобрява устойчивата логистика;
39. подчертава значението на морските връзки на къси разстояния за регионалната свързаност, особено за периферните региони и островите; счита, че изискванията за морските магистрали изключват националните морски връзки на къси разстояния; поради това настоятелно призовава Комисията да опрости тези изисквания в регламента за TEN-T, така че морските връзки да бъдат поставени на равна нога със сухопътните връзки, като се вземат предвид по-специално връзките с пристанищата от широкообхватната мрежа;
40. подчертава наличния потенциал за значително намаляване на емисиите от сектора на корабоплаването чрез инвестиции в пристанищна инфраструктура, които подпомагат използването на алтернативни горива и преминаването към зареждане

на акумулаторни батерии и снабдяване с електроенергия при престоя на плавателните съдове в пристанищата; посочва, че на подобни инвестиции следва да се отдава особен приоритет като начин за насърчаване на мултимодалния транспорт, базиран на пристанищата; изисква от Комисията да доразвива наличните финансови инструменти за стимулиране на инвестициите за тази цел и да продължи да подпомага текущото разработване на различни чисти технологии чрез стимулиране на научните изследвания;

41. настоятелно призовава Комисията да признае по-широката роля на пристанищата освен чисто транспортните им функции, когато става въпрос за усилията за декарбонизация, особено що се отнася до техния потенциал за оказване на принос за използване на възможности за вятърна енергия от разположени на сушата и в морето инсталации;
42. подчертава, че въздушният транспорт и свързаните с него инфраструктури, като например летищата, са от съществено значение за свързване на ЕС в световен мащаб и във вътрешен план, включително в неговите селски, рядко населени, периферни, островни и най-отдалечени региони, и за осигуряване на мултимодалност, например чрез оперативна съвместимост, по-специално с железопътния транспорт, както и за създаване на полезни взаимодействия между съответните агенции на ЕС; счита, че TEN-T е важен инструмент за ускоряване на използването на алтернативните горива в сектора, както и за тяхната инфраструктура за зареждане с електроенергия и за презареждане с гориво чрез осигуряване на необходимия капацитет на летищата в основната и широкообхватната мрежа; счита, че по-нататъшното разработване на инициативата „Единно европейско небе II +“ е спешно неотложно и от решаващо значение за постигането на по-ефикасна и устойчива инфраструктурна свързаност; припомня, че кризата, предизвикана от COVID-19, показва значението на въздушния транспорт за икономиката, както и за свързаността на пътниците и стоките, и следователно необходимостта да се гарантира неговата издръжливост спрямо нови рискове и кризи;
43. счита, че следва да се насърчават полезните взаимодействия и взаимното допълване на TEN-T и TEN-E, като същевременно изцяло се гарантират съществуващите и бъдещите възможности за финансиране и равнищата на финансиране за развитието на TEN-T; подчертава в този контекст, че тръбопроводите не само се разглеждат като елемент на енергийната инфраструктура, но и като фактор за прехода към по-устойчив транспорт; признава ролята на тръбопроводите като връзка между промишлените клъстери и транспортните възли и като средство за превоз на стоки и подчертава тяхното значение за прилагането на някои технологии за декарбонизация;
44. подчертава, че е необходимо всички държави членки да имат развита, интелигентна, безопасна и устойчива мрежа на TEN-T, която улеснява мобилността, свързаността и териториалната достъпност в целия ЕС, особено в периферните райони, островните и най-отдалечените региони, за да се насърчава и стимулира европейският и международният туризъм; призовава Комисията да проучи възможните полезни взаимодействия с велосипедната мрежа EuroVélo и нейните 16 коридора, по-специално чрез увеличаване на финансовата подкрепа, за

да се насърчава местният и щадящият околната среда велосипеден туризъм в ЕС;

Стратегическа ориентация

45. подчертава стратегическата стойност за ЕС на поддържането в рамките на TEN-T на тесни транспортни връзки с трети държави и на по-нататъшното интегриране на държавите партньори на ЕС в рамките на Европейската зона за свободна търговия (ЕАСТ), Западните Балкани и Транспортната общност в Югоизточна Европа, както и на държавите от Източното партньорство, а също така и за насърчаване на по-добрата свързаност с периферните райони на ЕС; счита също така за целесъобразно, като се имат предвид стратегическите инвестиции и повишаването на влиянието от страна на трети държави в този регион, разширяването на транспортните връзки по TEN-T до държавите кандидатки, държавите от Южното Средиземноморие и Източното партньорство, както и до Азия, въз основа на стандартите на ЕС и на гарантиране на реципрочност; подчертава освен това стратегическото значение на Средиземно море за Съюза и необходимостта от засилване на инфраструктурата на държавите от Южното Средиземноморие и на островните региони на ЕС;
46. изтъква значението на запазването на връзките на TEN-T с Обединеното кралство, като се започне с признаването му за „съседна държава“, както е определено в член 3, буква б) от Регламента за TEN-T, като същевременно се гарантира изпълнението и завършването на съвместно договорените инфраструктурни проекти по TEN-T и се гарантира участието на Обединеното кралство във финансирането на тази връзка; призовава Комисията да отделя особено внимание на външните граници на ЕС и да наблюдава въздействието на оттеглянето на Обединеното кралство върху граничните региони; припомня основната роля на Обединеното кралство и т.нар. сухопътен мост като част от мрежата TEN-T и признава отрицателното въздействие на Брексит върху свързаността, достъпността и икономическото сближаване между Ирландия и континентална Европа, както и на цялата територия на остров Ирландия; призовава Комисията да гарантира ефективната връзка на Ирландия с континентална Европа, като се обръща особено внимание на морските маршрути, чрез основната и широкообхватната мрежа, независимо от формата на бъдещите отношения между ЕС и Обединеното кралство;
47. подчертава, че TEN-T, със своите основни центрове, има стратегическа функция за Съюза; настоятелно призовава Комисията да разработва планове за защита на стратегическата инфраструктура и на TEN-T като цяло; призовава Комисията да гарантира, че стратегическият интерес на ЕС, забраната на дъмпинга на цените, пълното спазване на високите трудови стандарти на ЕС и на принципа на реципрочност, що се отнася до достъпа до обществени поръчки, се прилагат изцяло при тръжните процедури за проекти по TEN-T;
48. подчертава значението на увеличаването на полезните взаимодействия между трансевропейските мрежи в областта на транспорта, енергетиката и телекомуникациите, както и между съответните им коридори, за да се гарантира безпрепятствен достъп до пазара и разпространение на алтернативни горива за транспорта и да се вземат предвид променящите се цифрови потребности на

транспортния сектор и на неговите ползватели;

49. подчертава, че транспортната инфраструктурна политика предоставя ясна възможност за увеличаване на полезните взаимодействия между отбранителните потребности и ТЕН-Т с общата цел за подобряване на военната мобилност в целия Съюз, като се вземат под внимание географският баланс и потенциалните ползи за гражданската защита; настоява, че транспортната инфраструктура в участъците от трансевропейската мрежа, които са били определени като подходящи за двойна употреба, следва да бъде адаптирана в строго съответствие с принципа на двойната употреба, за да се отговори както на нуждите на гражданите, така и на нуждите във връзка с отбраната; призовава Комисията да поддържа първоначалното си предложение за финансирането на военната мобилност по линия на МФР за периода 2021 – 2027 г.;

○

○ ○

50. възлага на своя председател да предаде настоящата резолюция на Съвета и на Комисията, както и на правителствата и парламентите на държавите членки.

ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ

Основната цел на общата транспортна политика на ЕС е създаването на общо транспортно пространство в цяла Европа. Основният инструмент на политиката за постигането на тази цел е политиката за трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T). Тя се отнася до изграждането и разработването на общоевропейска мрежа от железопътни линии, пътища, вътрешни водни пътища, морски пътища, пристанища, летища и железопътни терминали. Цел на политиката е установяването и преодоляването на пропуските и премахването на участъците с недостатъчен капацитет и на техническите пречки с цел засилване на цялостното социално, икономическо и териториално сближаване в ЕС.

Въпреки че през последните години е постигнат напредък, е необходимо преразглеждане, тъй като са се появили непредвидени трансформации, засягащи транспортния сектор, след последното преразглеждане и е очевидно, че някои коридори на основната мрежа ще бъдат забавени и са изложени на риск да пропуснат сроковете за приключване.

От изключителна важност е европейската мултимодална транспортна инфраструктура да бъде модернизирани и ориентирана към бъдещето, за да се гарантира функционирането на вътрешния пазар на ЕС и конкурентоспособността на ЕС и да се подпомага преходът към интелигентна, устойчива, ефикасна и безопасна мобилност.

Важно е да се припомни, че съществуващото законодателство не трябва да се променя из основи. По-специално проектирането на основната мрежа следва да претърпи малки промени, за да не бъде застрашено нейното навременно завършване до 2030 г. За да се подобри съгласуваността на Механизма за свързване на Европа (МСЕ) и на трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T), промените, изброени в част III от приложението към преразглеждането на МСЕ¹, следва да бъдат възпроизведени в новите карти на TEN-T. Тези корекции са необходими с цел по-добро разбиране и прозрачност на действителните маршрути за коридори, както и за гарантиране, че липсващите (трансгранични) връзки и участъци с недостатъчен капацитет се отчитат и разглеждат в рамките на новата TEN-T. Навременното приключване и премахването на участъците с недостатъчен капацитет и на липсващите връзки са наложителни за успеха на европейската транспортна политика. В същото време е важно също така вече изградената инфраструктура да се наблюдава и оценява, за да се гарантира нейната ефикасност и капацитет. Необходимо е да се гарантира, че основната мрежа е готова до 2030 г.

За да се гарантира ефикасността на мрежите TEN-T, е важно системите за мобилност на пътническият транспорт и логистиката на превоза на товари да могат да се използват безопасно, сигурно, ефикасно и безпроблемно. Поради това следва да се насърчават мултимодалните транспортни връзки в градските възли, пристанищата, летищата и платформите. Инфраструктурата от „последната миля“ е от голямо значение за цялостната ефикасност на трансевропейската транспортна мрежа. Ето защо както Комисията, така и държавите членки трябва да работят в тясно сътрудничество с регионите и градовете, за да се подобрява инфраструктурата за „последна миля“, като по

¹ [P8_TA\(2019\)0420](#).

този начин се умножава обхватът на ползвателите на мрежата.

Основна промяна в новата TEN-T трябва да бъде интегрирането на инфраструктурата за алтернативни горива. Чрез включването на инфраструктурата за алтернативни горива за всички видове транспорт може да бъде насърчено пълното внедряване на алтернативни горива, което може да помогне за разрешаване на съществуващата дилема, свързана с търсенето/доставката. TEN-T и обявеното преразглеждане на директивата относно инфраструктурата за алтернативни горива трябва да вървят ръка за ръка.

Подкрепата за цифровизацията и иновациите на всички видове транспорт трябва да бъде в центъра на предстоящата трансевропейска транспортна мрежа. Цифровият преход дава възможност за повишаване на безопасността, устойчивостта и ефикасността на транспорта. През изминалите години вече беше постигнат напредък по отношение на интелигентните транспортни системи (ИТС), Европейската система за управление на железопътното движение (ERTMS), системите за контрол на движението на корабите и за информация (VTMIS), Речните информационни услуги (RIS) и системите за управление на въздушното движение (SESAR). За да бъдат ефективни, прилагането и въвеждането на цифрово решение трябва да бъде съгласувано и правилно координирано в целия ЕС. При преразглеждането на TEN-T следва също така да се вземат предвид интелигентната и автономната мобилност. Необходимо е TEN-T да гарантира, че необходимата инфраструктура е изградена или разширена, а трансграничната оперативна съвместимост е гарантирана.

Кризата, предизвикана от Covid-19, показва как функционира една добре свързана инфраструктура за транспорт на стоки и пътници. Кризата също така показва стойността на транспорта за икономиката като цяло. Поради това е важно мрежата да бъде оборудвана по такъв начин, че да стане по-издръжлива на нови рискове и кризи. Това необходимо повишаване на издръжливостта трябва да се разглежда в контекста на цялостната стратегическа автономност на ЕС и европейските политики за сигурност.

Новото измерение на политиката за TEN-T е движението на военни сили в рамките на ЕС и извън него, което беше посочено в плана за действие за военната мобилност. Физическите, правните и регулаторните пречки, като например несъвместими инфраструктура или тромави митнически процедури, понастоящем възпрепятстват това движение. За да се преодолеят пречките, подходящите мрежи трябва да бъдат оборудвани в съответствие с принципа на двойно гражданско-военно използване на инфраструктурата за съответните части на TEN-T.

Всички видове транспорт трябва да бъдат също така отразени в рамките на новата TEN-T. Технологичната неутралност е важна за намаляване на цялостните емисии от транспортния сектор, като същевременно се гарантира мобилността на гражданите при финансово достъпни цени. Трябва да се избягва универсален подход по отношение на видовете транспорт и енергийните източници.

Необходимо е да се поддържа качеството на пътната инфраструктура и да се подпомага преминаването към нисковъглеродна пътна мобилност. Визията „Нулева смъртност“ трябва да бъде водещ принцип.

Железопътният транспорт играе ключова роля за декарбонизацията на транспорта.

Националните приоритети често водят до изместване на потока на стоки от железопътния към автомобилния транспорт. Железопътните връзки, по-специално трансграничните връзки и връзките между икономическите центрове, трябва да бъдат засилени. Специално внимание следва да се отделя и на железопътните връзки, които са в състояние да облекчават високочестотните товарни и пътнически транспортни маршрути. Железопътните коридори трябва да бъдат оптимизирани, като се осигури взаимосвързаност, оперативна съвместимост и планиране на достатъчен капацитет.

Необходимо е да се гарантира повишаване на капацитета, качеството и добрите възможности за корабоплаване по вътрешните водни пътища. Вътрешните водни пътища са силно зависими от дълбочината на реките. Поради това е важно инфраструктурата на вътрешните водни пътища да бъде адаптирана към предизвикателствата, свързани с изменението на климата. Трябва да бъдат подкрепяни трансграничните решения, цифровизацията и иновациите. Трябва да бъде призната трансграничната роля на вътрешните пристанища и трябва да се гарантира, че мултимодалността на основните вътрешни пристанища е повишена.

Въздушният транспорт играе важна роля за свързаността в рамките на ЕС, особено за периферните и островните региони. Преразглеждането на TEN-T може да се превърне във важен инструмент за ускоряване на използването на алтернативни горива, предмет на оценка на въздействието в сектора.

Регламентът следва също така да насърчава усилията за свързване на ЕС отвъд неговите външни граници. Той следва да има за цел да гарантира максимална непрекъснатост на мрежата между ЕС и съседните му държави. По-специално трябва да бъде подкрепяна интеграцията на Западните Балкани. Развитието на транспортна мрежа в съответствие с принципите на TEN-T може допълнително да интегрира Западните Балкани в единния пазар на Съюза. Заинтересованите страни от държавите кандидатки следва да участват в процеса на преразглеждане, например чрез програмата за свързаност „Западни Балкани 6“ (WB6). Специално внимание трябва да се обръща и на новите граници, създадени в рамките на Съюза поради оттеглянето на Обединеното кралство. По-специално трябва да се вземат под внимание последиците от оттеглянето върху регионите на Северно море и Атлантическия океан.

Множество проучвания показват, че завършването на основните мрежи на TEN-T се възпрепятства от забавяния в процеса на национално планиране. Ето защо Комисията трябва да засили своя контрол върху осъществяването на TEN-T. Инструментите, които вече са на разположение в рамките на настоящата правна рамка, трябва да бъдат укрепени, а ролята и компетенциите на европейските координатори трябва да бъдат засилени. Задълженията съгласно регламента за TEN-T трябва да бъдат разглеждани сериозно от държавите членки и трябва да бъдат изпълнявани в съответствие с изискванията. Рационализирането на административните и съдебните процеси и повишаването на цифровизацията ще трябва да бъдат важна стъпка, която трябва да бъде предприета от държавите членки, за да се ускори процесът на завършване на транспортната инфраструктура.

За да бъдат постигнати целите на TEN-T, е от решаващо значение наличието на достатъчно инвестиции. Всички съответни фондове на ЕС (MCE, InvestEU, ЕСИ фондовете, „Хоризонт Европа“ и т.н.) и отпускането на заеми от Европейската

инвестиционна банка трябва да отчитат специфичните потребности на транспортния сектор. Трябва да се избягват съкращенията на бюджета. Финансовата подкрепа за транспортни проекти може да бъде накърнена от липсата на координация между институциите, от неспособността да се докаже добавената стойност на финансираните проекти, от затрудненията на по-слабо развитите региони да се възползват от сложните финансови механизми, както и от нежеланието на държавите членки да насърчават трансграничните участъци. Поради това е важно да се опростят процедурите за кандидатстване и да се предоставят насоки на по-слабо развитите региони и държави за модернизиране на техните институции. Освен това трябва да се засилят полезните взаимодействия между TEN-T и други съответни инструменти на ЕС, които са извън рамките на Механизма за свързване на Европа (напр. ЕФРР). Държавите членки трябва да се ангажират изцяло с подходящо финансиране, по-специално във връзка с трансгранични проекти.

Предстоящото преразглеждане на Регламента за TEN-T може да върне в правия път европейската транспортна мрежа. Но само ако преразглеждането бъде извършено правилно. То трябва да бъде амбициозно, да актуализира TEN-T и да я направи годна за бъдещето. Завършването на трансевропейската транспортна мрежа трябва да бъде основен приоритет за Съюза.

ИНФОРМАЦИЯ ОТНОСНО ПРИЕМАНЕТО ВЪВ ВОДЕЩАТА КОМИСИЯ

Дата на приемане	1.12.2020
Резултат от окончателното гласуване	+: 47 -: 1 0: 1
Членове, присъствали на окончателното гласуване	Magdalena Adamowicz, Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Marco Campomenosi, Massimo Casanova, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Johan Danielsson, Andor Deli, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Ismail Ertug, Gheorghe Falcă, Giuseppe Ferrandino, Mario Furore, Søren Gade, Isabel Garcia Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Elena Kountoura, Julie Lechanteux, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Tomasz Piotr Poręba, Dominique Riquet, Dorien Rookmaker, Massimiliano Salini, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Petar Vitanov, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
Заместници, присъствали на окончателното гласуване	Leila Chaibi, Anne-Sophie Pelletier, Markus Pieper

ПОИМЕННО ОКОНЧАТЕЛНО ГЛАСУВАНЕ ВЪВ ВОДЕЩАТА КОМИСИЯ

47	+
ECR	Tomasz Piotr Poręba, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
GUE/NGL	Leila Chaibi, Elena Kountoura, Anne-Sophie Pelletier
ID	Marco Campomenosi, Massimo Casanova, Julie Lechanteux, Philippe Olivier, Lucia Vuolo
NI	Dorien Rookmaker
PPE	Magdalena Adamowicz, Andor Deli, Gheorghe Falcă, Jens Gieseke, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Markus Pieper, Massimiliano Salini, Barbara Thaler, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Søren Gade, Elsi Katainen, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	Andris Ameriks, Johan Danielsson, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Isabel García Muñoz, Bogusław Liberadzki, Rovana Plumb, Vera Tax, István Ujhelyi, Petar Vitanov
Verts/ALE	Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Tilly Metz

1	-
ECR	Peter Lundgren

1	0
NI	Mario Furore

Легенда за използваните знаци:

+ : „за“

- : „против“

0 : „въздържал се“