

РЕШЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

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)

(текст от значение за ЕИП)

(2009/561/ЕО)

КОМИСИЯТА НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ,

като взе предвид Договора за създаване на Европейската общност,

като взе предвид Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 2008 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в Общността (преработена версия) ⁽¹⁾, и по-специално член 6, параграф 1 от нея,

като взе предвид препоръката на Европейската железопътна агенция относно Европейския план за внедряване (ERA-REC-02-2009-ERTMS) от 23 февруари 2009 г.,

като има предвид, че:

(1) Всяка техническа спецификация за оперативна съвместимост (ТСОС) следва да указва стратегията за прилагане на ТСОС и етапите, през които да се премине, за да се направи плавен преход от съществуващата ситуация към окончателната ситуация, при която съответствието с ТСОС ще бъде правило.

(2) Решение 2006/679/ЕО на Комисията от 28 март 2006 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост във връзка с подсистемата „Контрол, управление и сигнализация“ на трансевропейската конвенционална железопътна система ⁽²⁾ определи ТСОС за подсистемата „Контрол, управление и сигнализация“ на трансевропейската конвенционална железопътна система.

(3) В съответствие с член 3 от Решение 2006/679/ЕО, държавите-членки създадоха национален план за прилагане на ТСОС за „Контрол, управление и сигнализация“ и уведомиха Комисията за този план.

(4) Въз основа на тези национални планове следва да бъде изготвен Генералният план на ЕС, основан на принципите, формулирани в глава 7 от приложението към Решение 2006/679/ЕО.

(5) Глава 7 от приложението към Решение 2006/679/ЕО предвижда Генералният план на ЕС да бъде добавен към ТСОС чрез процедура за преразглеждане и да се нарича „Европейски план за внедряване“.

(6) Директива 2008/57/ЕО указва, че ТСОС могат да установят рамката, необходима за определяне на това, дали евентуално ще се наложи повторно разрешаване на съществуващата подсистема, както и за определяне на съответните срокове.

(7) Стратегията за прилагането на ТСОС за „Контрол, управление и сигнализация“ не само трябва да разчита на съответствие на подсистемите с ТСОС в момента на тяхното пускане в експлоатация, модернизиране или обновяване, но трябва също да се основава на координирано внедряване по протежение на паневропейските коридори, свързващи основните европейски зони на товарен транспорт. Тъй като оперативна съвместимост може да бъде постигната само ако коридорите са изцяло оборудвани, в рамките на Европейския план за внедряване следва да бъдат определени подходящи срокове за обновяване или модернизация на подсистемата.

(8) Държавите-членки следва да положат всички усилия, за да осигурят наличието на външен Специфичен предавателен модул (STM) за техните наследени от миналото системи от клас В, изброени в приложение Б на ТСОС.

(9) Проектите за Европейската система за управление на железопътното движение (ERTMS), по принцип, и линиите, включени в Европейския план за внедряване, в частност, могат да се ползват от общността подкрепа по програмата TEN-T или от други програми за финансова помощ от Общността.

(10) Адекватната финансова подкрепа играе важна роля за гарантирането на внедряването на ERTMS в съответствие с обхвата и сроковете, определени в Европейския план за внедряване. Следователно планът може да бъде адаптиран с цел да бъдат взети предвид наличните средства за финансиране.

⁽¹⁾ ОВ L 191, 18.7.2008 г., стр. 1.

⁽²⁾ ОВ L 284, 16.10.2006 г., стр. 1.

- (11) Доставчиците на бордово оборудване за ERTMS потвърдиха, че ще бъдат в състояние да доставят бордово оборудване, съобразено с новия стандарт (известен като базова линия 3), най-късно до 2015 г.; следователно международните локомотиви, доставени до тази дата, следва, като общо правило, да бъдат оборудвани с ERTMS.
- (12) Следователно Решение 2006/679/ЕО следва да бъде съответно изменено.
- (13) Мерките, предвидени в настоящото решение, са в съответствие със становището на Комитета за безопасност и оперативна съвместимост на железопътния транспорт, създаден в съответствие с член 29 от Директива 2008/57/ЕО,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Приложението към Решение 2006/679/ЕО се изменя, както следва:

1. Точки 7.1, 7.2 и 7.3 се заменят с текста от приложението към настоящото решение.

2. В точка 7.4.2.3 позоваването на точка 7.2.2.5 се заменя с позоваване на точка 7.2.

Член 2

До 31 декември 2015 г. Комисията следва да направи оценка на изпълнението на Европейския план за внедряване и да определи, въз основа на анализ на отбелязания напредък по изпълнението му до 2015 г., наличието на оборудване в съответствие с новия стандарт (базова линия 3) и източниците и нивото на финансиране, които са на разположение за подпомагане на внедряването на ERTMS, както и дали са необходими изменения на настоящото решение, особено що се отнася до линиите, които трябва да бъдат оборудвани до 2020 г. Държавите-членки също следва да участват в този анализ.

Член 3

Настоящото решение се прилага от 1 септември 2009 г.

Член 4

Адресати на настоящото решение са държавите-членки.

Съставено в Брюксел на 22 юли 2009 година.

За Комисията

Antonio TAJANI

Заместник-председател

ПРИЛОЖЕНИЕ

Точки 7.1, 7.2 и 7.3 от приложението към Решение 2006/679/ЕО се заменят със следното:

„7. ПРИЛАГАНЕ НА ТСОС „КОНТРОЛ И УПРАВЛЕНИЕ“

Настоящата глава описва в общи линии стратегията за прилагането (Европейски план за внедряване на ERTMS) на ТСОС и определя етапите, през които да се премине, за да се направи плавен преход от съществуващата ситуация към окончателната ситуация, при която съответствието с ТСОС ще бъде правило.

Европейският план за внедряване на ERTMS не се отнася за линии, които са на територията на държава-членка, когато нейната железопътна мрежа е отделена или изолирана с море или поради наличието на особени географски условия, от железопътната мрежа на останалата част от Общността. Тази стратегия не се прилага за локомотиви, които обслужват най-вече такива линии.

7.1. **ERTMS — внедряване на ERTMS по железопътното трасе**

Целта на Европейския план за внедряване на ERTMS е да гарантира че постепенно локомотивите, моторните вагони и другите железопътни возила, оборудвани с ERTMS, придобиват достъп до по-голям брой линии, пристанища, терминали и разпределителни гари, без да е необходимо към ERTMS да се добавя оборудване, специфично за държавата.

За тази цел планът за внедряване не налага премахването на съществуващите системи клас В от линиите, включени в плана. Въпреки това до датата, определена в плана за внедряване, оборудването със система от клас В не трябва да бъде условие за достъп до коловоз на линии, включени в плана за внедряване за локомотиви, моторни вагони и други железопътни возила, оборудвани с ERTMS.

Когато терминални зони, като например пристанища или специфични линии на дадено пристанище, не са оборудвани със система от клас В, изискванията по отношение на „свързването“ на тези терминални зони не означават, че тези терминали или линии трябва задължително да бъдат оборудвани с ERTMS, докато не се изисква оборудване със система от клас В като условие за достъп до коловоза.

За линии, които се състоят от два или повече коловоза, линията се счита за оборудвана, когато бъдат оборудвани два коловоза. Когато в даден коридорен участък има повече от една линия, поне една линия в коридорния участък трябва да бъде оборудвана, като целият коридор се счита за оборудван, когато бъде оборудвана поне една линия по цялата дължина на коридора.

7.1.1. **Коридори**

Шестте коридора, описани в допълнение I, следва да бъдат оборудвани с ERTMS според графика, указан в настоящото допълнение (*).

7.1.2. **Връзка с основните европейски пристанища, разпределителни гари, товарни терминали и зони на товарен транспорт.**

Пристанищата, разпределителните гари, товарните терминали и зоните за товарен транспорт, изброени в допълнение II, трябва да бъдат свързани с поне един от шестте коридора, определени в допълнение I, към датата и при условията, определени в допълнение II.

7.1.3. **Проекти, финансирани от ЕС**

Без да се изпада в противоречие с точки 7.1.1 и 7.1.2, инсталирането на ERTMS/ETCS е задължително в случай на:

- нови инсталации в предназначената за защитата на влака част от дадена функционална група за контрол, управление и сигнализация, или
- модернизация на предназначената за защитата на влака част от дадена функционална група за контрол, която вече е в експлоатация и която променя функциите или показателите на подсистемата,

за проекти за железопътна инфраструктура, които получават финансова подкрепа от европейските фондове за регионално развитие и/или от кохезионните фондове (Регламент (ЕО) № 1083/2006 на Съвета (**)) и/или от фондовете за TEN-T (Решение № 1692/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (***)).

Когато обаче се обновява сигнализацията по къси (под 150 km) и прекъснати отсечки от линия, Комисията може да разреши дерогация от това правило, при условие че ERTMS е инсталирана преди по-ранната от тези две дати:

- 5 години след приключване на проекта,
- момента, до който отсечката от линията бива свързана с друга линия, оборудвана с ERTMS.

В настоящия раздел по-ранната от тези две дати се нарича „по-късна дата за оборудване“.

Засегнатите държави-членки изпращат досие до Комисията. Това досие съдържа икономически анализ, който показва, че има значителни икономически и/или технически предимства ERTMS да бъде пусната в експлоатация на по-късната дата за оборудване, отколкото по време на проекта, финансиран от ЕС.

Подобна клауза може да бъде поддържана от държава-членка само когато тръжната процедура по обновяването или модернизирването на системата за защита на влакове съдържа ясен вариант за оборудване на линията с ERTMS по време на проекта или на по-късната дата за оборудване.

Комисията анализира предоставеното досие и мерките, предложени от държавата-членка, и информира комитета, посочен в член 29 от Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (****) за резултата от този анализ. Когато е разрешена дерогация, държавата-членка гарантира, че ERTMS ще бъде инсталирана преди по-късната дата за оборудване.

7.1.4. Условия, при които се изисква инсталирането на незадължителните функции

В зависимост от характеристиките на пътната част от функционалната група за контрол и управление и на нейните интерфейси с други подсистеми може да се окаже необходимо някои функционални възможности на трасето, които не са класифицирани като задължителни, да бъдат задължително въведени в определени приложения, за да отговарят на основните изисквания.

Въвеждането по трасето на специфичните за държавата или на незадължителните функции не трябва да възпрепятства достъпа до тази инфраструктура на подвижен състав, който отговаря единствено на задължителните изисквания за бордовите системи от клас А, освен ако не се изисква за следните незадължителни бордови функции:

- прилагането на ниво 3 на системата ETCS по трасето изисква бордово устройство за следене на целостта на влака,
- прилагането на ниво 1 на системата ETCS по трасето с функция за допълнително предаване на информация (infill) изисква на борда съответната функционалност за допълнително предаване на информация, ако за разрешената скорост на приближаване до сигнали (release speed) е зададено нула поради съображения за безопасност (например защита на опасните точки),
- когато системата ETCS изисква предаването на данни чрез радиовръзка, услугите на системата GSM-R за предаване на данни трябва да отговарят на изискванията на ETCS за предаване на данни,
- функционална група, която включва модул STM KER, може да наложи използването на интерфейса K.

7.1.5. Заварени системи

Държавите-членки трябва да гарантират, че функционалните възможности на системите, наследени от миналото, описани в приложение Б на ТСОС, както и техните интерфейси, остават в съответствие с настоящите спецификации, с изключение на промените, които биха могли да бъдат сметнати за необходими с цел отстраняване на недостатъци, свързани с безопасността, в тези системи. Държавите-членки трябва да предоставят информацията относно своите системи, наследени от миналото, която е необходима за нуждите на разработването и сертифицирането на апаратите, позволяващи оперативна съвместимост на оборудването от клас А с техните съответстващи вече съоръжения клас В.

7.1.6. Уведомяване

За всеки коридорен участък, описан в допълнение I, държавите-членки следва или да уведомят Комисията чрез подробен график за оборудването с ERTMS на коридорния участък, или да потвърдят, че коридорният участък вече е оборудван. Информацията се съобщава на Комисията най-късно три години преди крайната дата за оборудване на коридорния участък, определена в допълнение I.

За всяко пристанище, разпределителна гара, товарен терминал или зона на товарен транспорт, поместени в допълнение II, държавите-членки следва да съобщат конкретните линии, които те ще използват за осигуряване на връзката си с някой от коридорите, изброени в допълнение I. Тази информация се съобщава на Комисията най-късно три години преди датата, определена в допълнение II, и следва да указва крайната дата за оборудване на даденото пристанище, разпределителна гара, товарен терминал или зона на товарен транспорт. Когато е необходимо, Европейската комисия може да изиска коригиращи мерки по-специално с цел да се гарантира съответствие между оборудваните линии по границите. Държавите-членки следва или да уведомят Комисията чрез подробен график за оборудването с ERTMS на тези конкретни линии, или да потвърдят, че тези конкретни линии вече са оборудвани с ERTMS. Тази информация се съобщава на Комисията най-късно три години преди датата, определена в допълнение II, и следва да указва крайната дата за оборудване на даденото пристанище, разпределителна гара, товарен терминал или зона на товарен транспорт.

Подробните графици за оборудването следва по-специално да указват датата, на която ще приключи тръжната процедура за оборудването на линията, процедурите, въведени в действие с цел да се гарантира оперативна съвместимост със съседните страни по коридора, както и основните етапи от изпълнението на проекта. Държавите-членки следва да уведомяват Комисията на всеки дванайсет месеца относно отбелязания напредък по внедряването по тези линии, изпращайки актуализиран график.

7.1.7. Забавяния

Когато дадена държавите-членка има основания да очаква забавяния по отношение на спазването на сроковете, определени в настоящото решение, тя незабавно уведомява за това Комисията. Тя следва да предостави на Комисията досие, съдържащо техническо описание на проекта и актуално планиране. Досието следва също така да обяснява причините за забавянето и да посочва коригиращите мерки, взети от държавата-членка.

На държавата-членка може да се разреши допълнително забавяне от не повече от три години, когато забавянето се дължи на причини извън целесъобразния контрол на държавата-членка, като неизпълнение от страна на доставчиците или проблеми с процеса на типово одобряване, дължащи се на липса на подходящи изпитвателни возила. Държавата-членка може да се позове на такава клауза, когато са изпълнени следните условия:

- уведомленията, споменати в точка 7.1.6, са били получени навреме и са били изчерпателни,
- досието, споменато в точка 7.1.7, първа алинея, съдържа ясни доказателства, че причините за забавянето са били извън контрола на държавата-членка,
- има компетентен орган, който отговаря за координирането на доставчиците на бордово оборудване и оборудване за трасето, както и за интегрирането и изпитването на продуктите,
- използвани са по подходящ начин съществуващите лаборатории,
- представени са доказателства, че са били взети подходящи мерки за минимизиране на допълнителното забавяне.

Комисията анализира предоставеното досие и мерките, предложени от държавата-членка, и информира комитета, посочен в член 29 от Директива 2008/57/ЕО, за резултата от този анализ.

7.2. Внедряване на ETCS на борда на влака

С ERTMS следва да бъдат оборудвани нови локомотиви, нови моторни вагони и други железопътни возила, способни да се движат без теглителна сила, оборудвани с кабина за машиниста, поръчани след 1 януари 2012 г. или пуснати в експлоатация след 1 януари 2015 г.

Това изискване не важи за нови маневрени локомотиви и за други нови локомотиви, нови моторни вагони и други нови железопътни возила, оборудвани с кабина за машиниста, ако те са проектирани изключително за експлоатация в рамките на една страна или за регионална експлоатация с пресичане на граница. Държавите-членки могат обаче да въвеждат допълнителни изисквания на национално ниво, по-специално с оглед на:

- ограничаване на достъпа на локомотиви, оборудвани с ERTMS, до линии, оборудвани с ERTMS, така че съществуващите преди това национални системи да могат да бъдат изведени от експлоатация,
- изискване новите маневрени локомотиви и другите нови железопътни возила, оборудвани с кабина за машиниста, дори да са проектирани изключително за експлоатация в рамките на една страна или за регионална експлоатация с пресичане на граница, да бъдат оборудвани с ERTMS.

7.3. **Правила за внедряване, специфични за GSM-R**

Тези правила се прилагат в допълнение към правилата, формулирани в точки 7.1 и 7.2.

7.3.1. **Инсталации по трасето**

Инсталирането на GSM-R е задължително в случай на:

- нови инсталации в частта за радиовръзка на функционалната група за контрол, управление и сигнализация,
- модернизиране на частта за радиовръзка на вече въведена в експлоатация функционална група за контрол, управление и сигнализация, което променя функциите или показателите на подсистемата.

7.3.2. **Бордови инсталации**

Инсталирането на GSM-R в подвижен състав, предназначен за експлоатация по линия, включваща поне една отсечка, оборудвана с интерфейси клас А (дори ако са наложени върху система клас В), е задължително в случай на:

- нови инсталации в частта за радиовръзка на функционалната група за контрол, управление и сигнализация,
- модернизиране на частта за радиовръзка на вече въведена в експлоатация функционална група за контрол, управление и сигнализация, което променя функциите или показателите на подсистемата.

7.3.3. **Заварени системи**

Държавите-членки трябва да гарантират, че функционалните възможности на системите, наследени от миналото, описани в приложение Б към ТСОС, както и техните интерфейси, остават в съответствие с настоящите спецификации, с изключение на промените, които биха могли да бъдат сметени за необходими с цел отстраняване на недостатъци, свързани с безопасността, в тези системи. Държавите-членки трябва да предоставят информация относно своите системи, наследени от миналото, като необходими за нуждите на изготвянето и сертифицирането на апаратите, позволяващи оперативна съвместимост на оборудването от клас А със съответстващото им наследено от миналото оборудване от клас Б.

(*) Допълнение I указва най-късната дата за оборудване с оглед на изграждането на подходяща мрежа ERTMS на поетапен принцип. В множество случаи съществуват доброволни споразумения за по-ранна дата на оборудване.

(**) ОВ L 210, 31.7.2006 г., стр. 25.

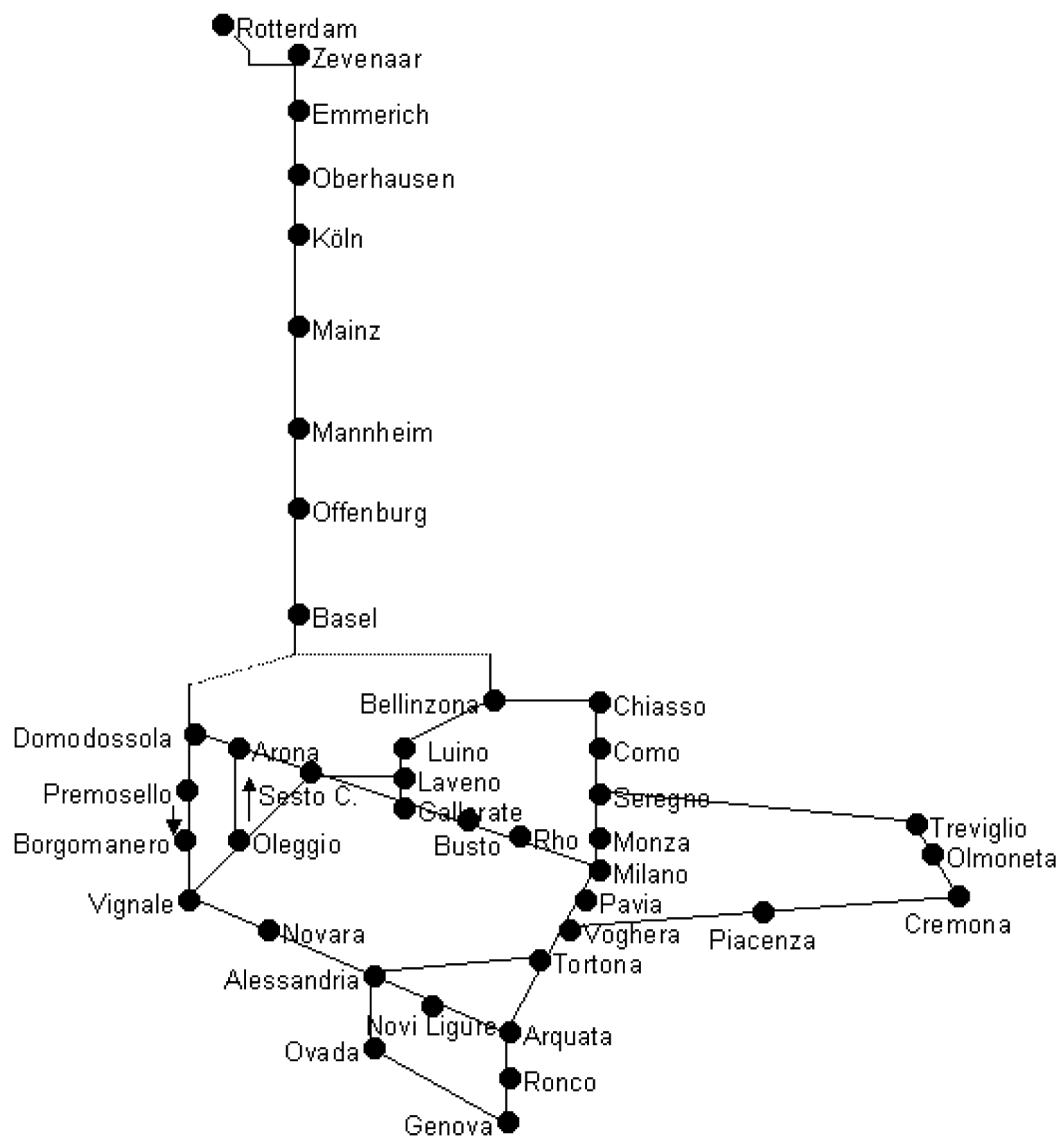
(***) ОВ L 228, 9.9.1996 г., стр. 1.

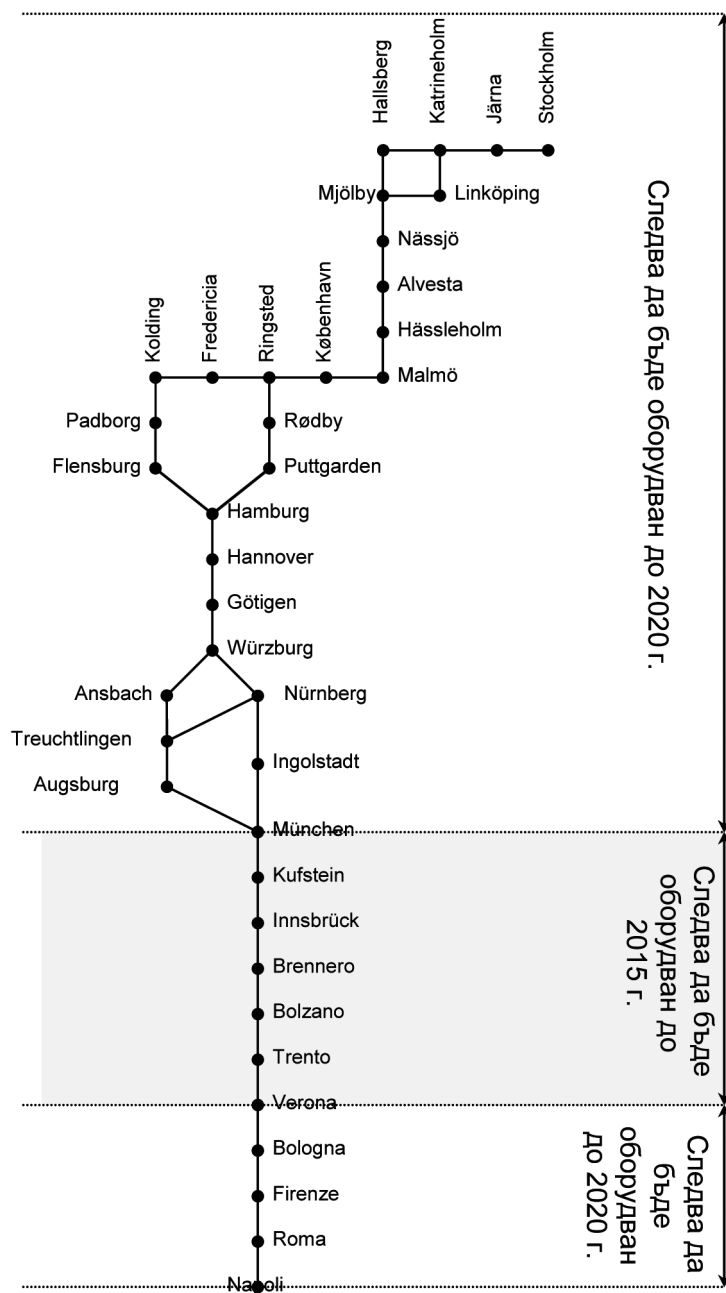
(****) ОВ L 191, 18.7.2008 г., стр. 1.

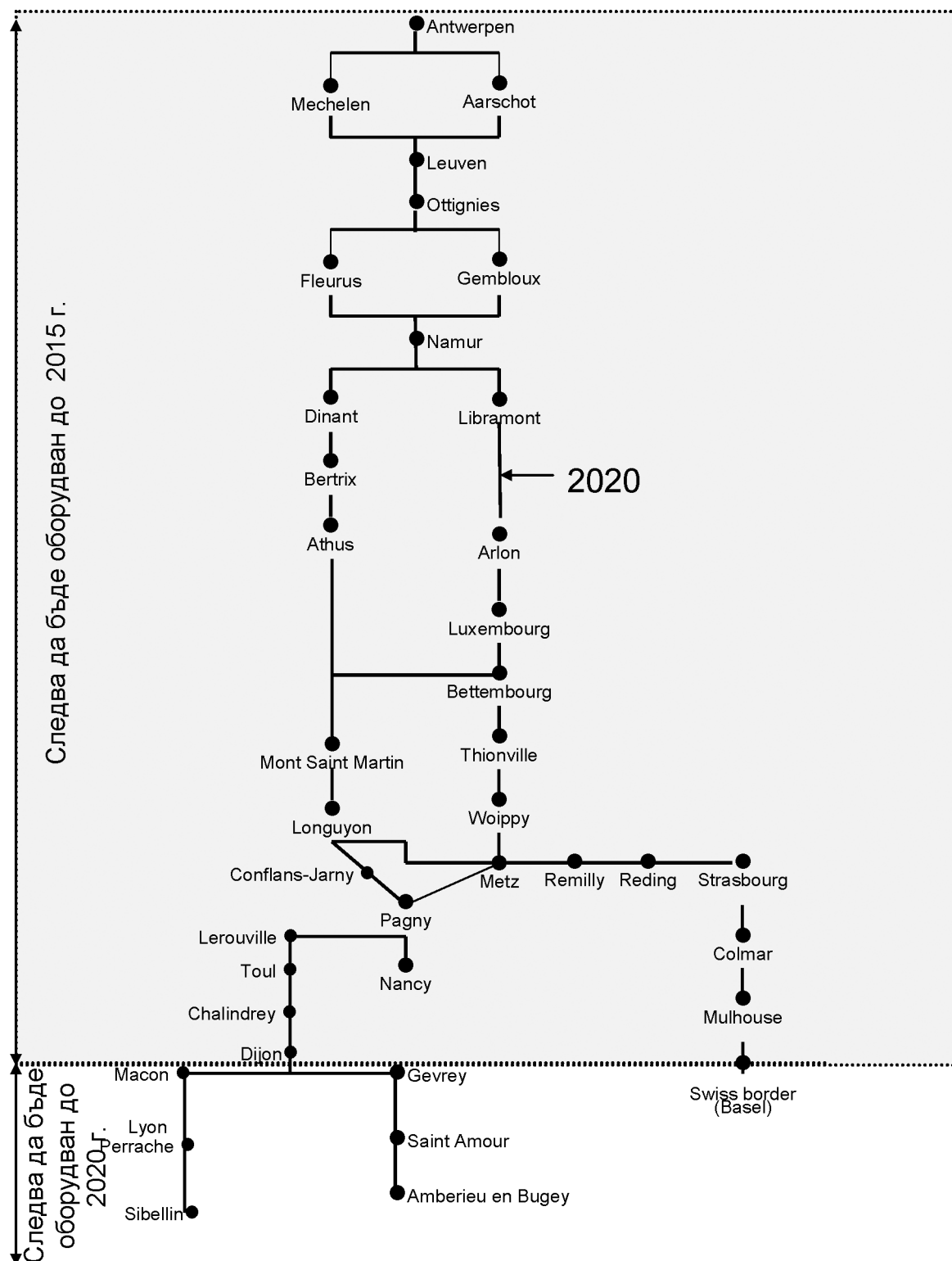
Допълнение I

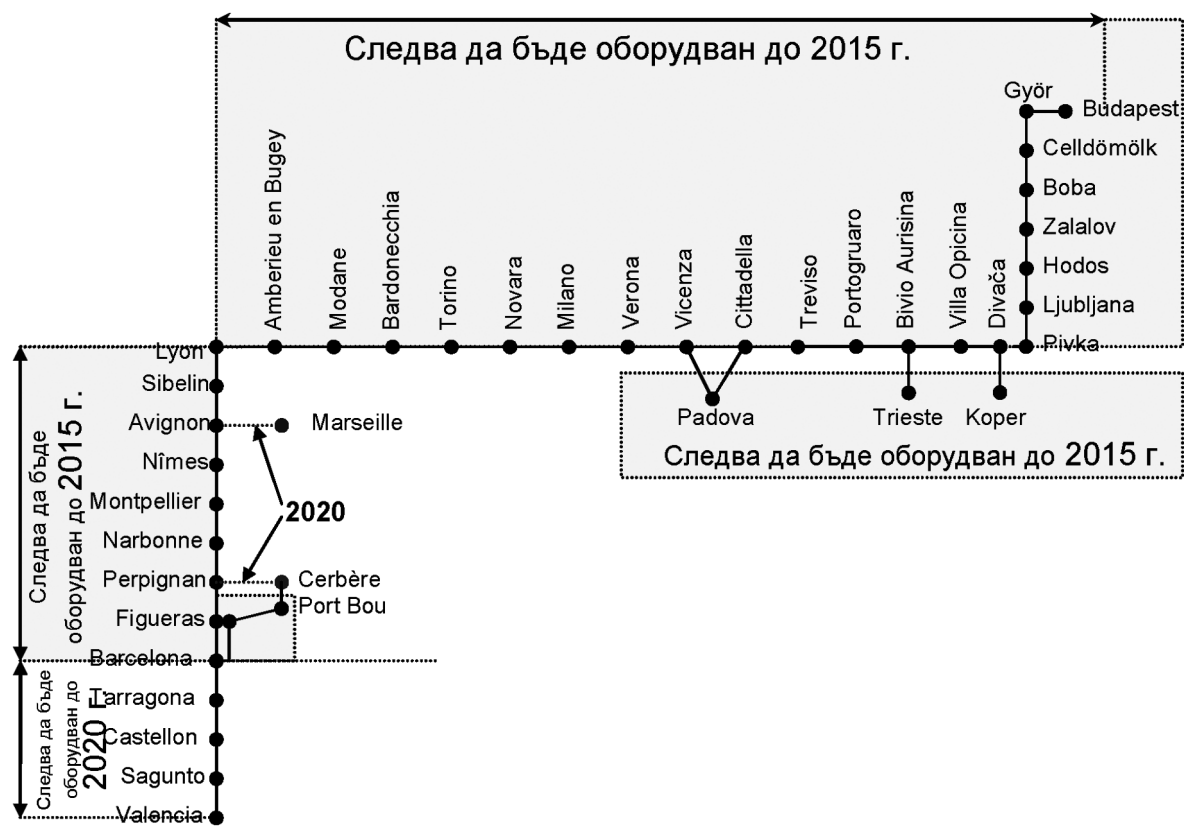
Конкретни линии, съставляващи коридорите

Коридор А — следва да бъде оборудван до 2015 г.

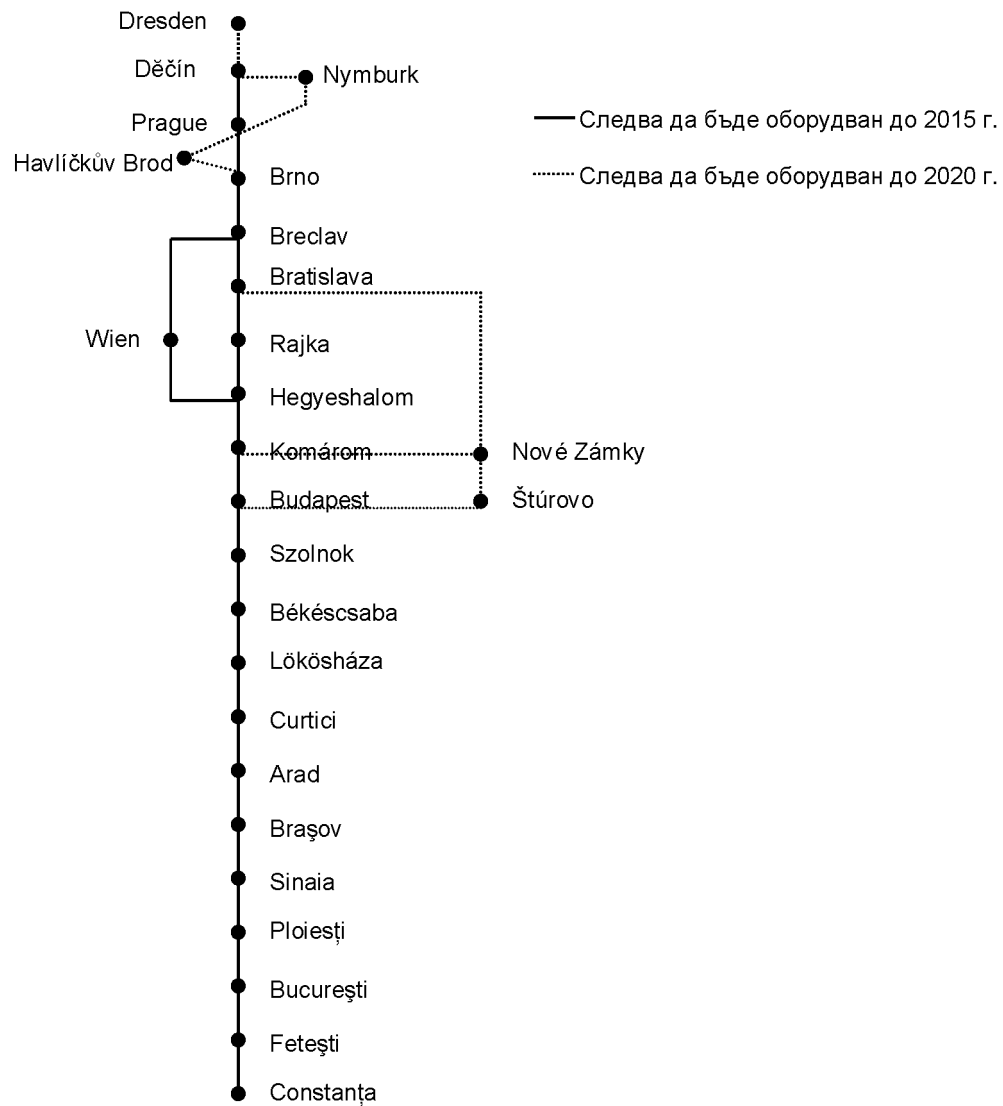


Коридор В ⁽¹⁾

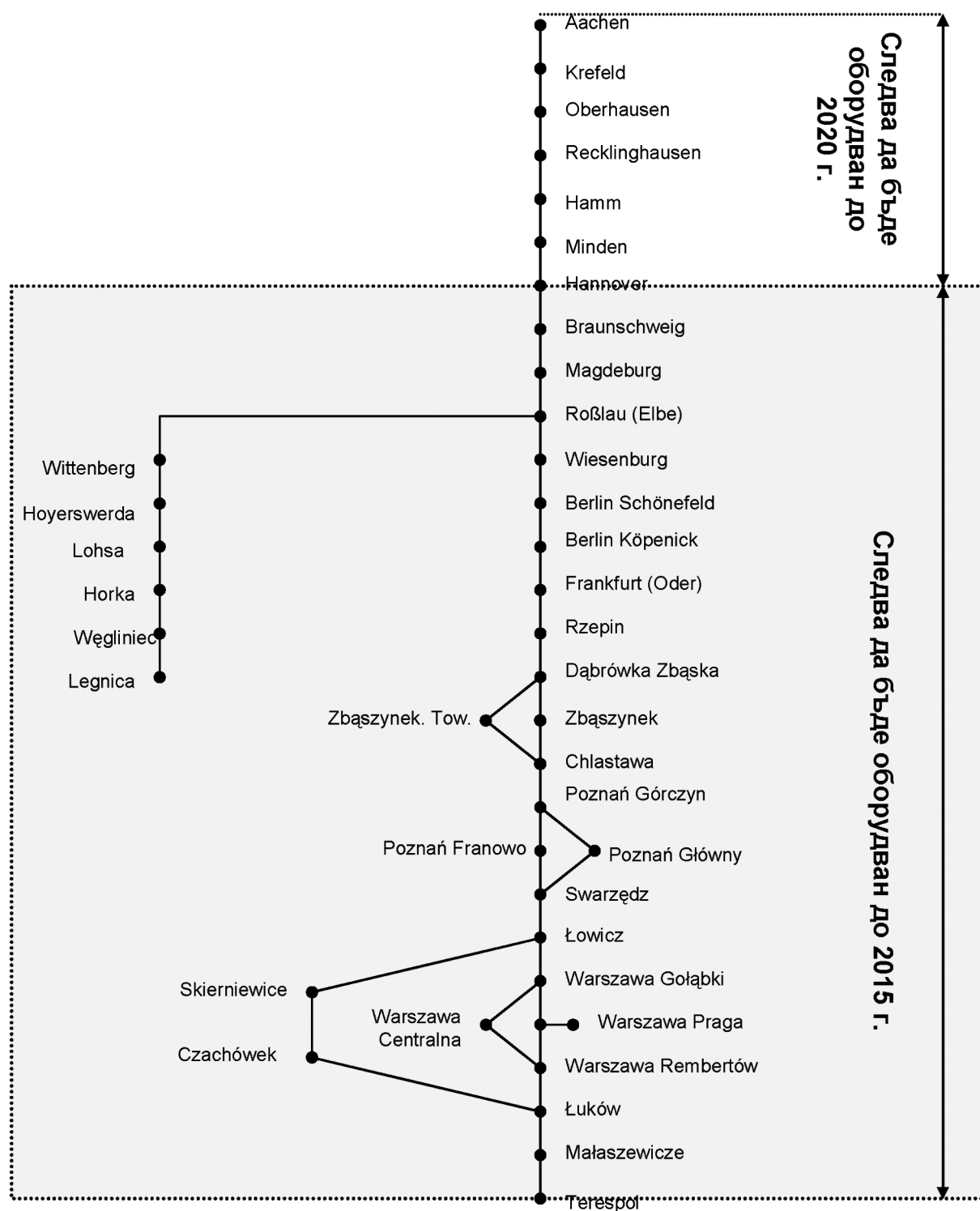
Коридор С ⁽²⁾

Коридор D ⁽³⁾

Коридор E



Коридор F



(¹) Без да се засяга законодателството, приложимо за Трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове, могат да бъдат осигурени връзки чрез високоскоростни отсечки, при условие че са предвидени линии за товарните влакове. До 2020 г. между Дания и Германия ще бъде осигурена поне една връзка, оборудвана с ERTMS (Фленсбург—Хамбург или Рьодбю—Путтарден), но не непременно повече. Основният тунел „Бренер“ ще бъде оборудван с ERTMS веднага щом завършат работите по инфраструктурата (планирана дата — 2020 г.).

(²) Връзката между Нанси и Рединг ще бъде осигурена до 2020 г.

(³) До 2020 г. ще бъдат оборудвани две допълнителни разклонения: Монмелиан—Гренобъл—Валенсия и Лион—Валенсия—Арл—Мирамас (левия бряг на Рона).

Допълнение II

Основни европейски пристанища, разпределителни гари, товарни терминали и зони на товарен транспорт ⁽¹⁾

Страна	Зона на товарен транспорт	Дата	Забележка
Белгия	Антверпен	31.12.2015 г.	До 2020 г. трябва да бъде осигурена и връзка до Ротердам.
	Гент	31.12.2020 г.	
	Зеебрюге	31.12.2020 г.	
България	Бургас	31.12.2020 г.	Връзката към коридор Е предполага оборудване на участъка Бургас—София, София—Видин—Калафат и Калафат—Куртичи в Румъния (PP22).
Чешка република	Прага	31.12.2015 г.	
	Ловосице	31.12.2020 г.	
Дания	Таулоу	31.12.2020 г.	Свързването на този терминал предполага, че за оборудвана с ERTMS отсечка е избрана линията Фленсбург—Падборг — вж. бележка под линия 1 от допълнение I към приложението.
Германия	Дрезден ⁽¹⁾	31.12.2020 г.	До 2020 г. трябва да бъде осигурена и директна връзка между коридор Е и коридор F (от Дрезден до Хановер).
	Любек	31.12.2020 г.	
	Дуисбург	31.12.2015 г.	
	Хамбург ⁽²⁾	31.12.2020 г.	
	Кьолн	31.12.2015 г.	
	Мюнхен	31.12.2015 г.	
	Хановер	31.12.2015 г.	
	Рощок	31.12.2015 г.	
	Лудвигсхафен/ Манхайм	31.12.2015 г.	
	Нюрнберг	31.12.2020 г.	
Гърция	Пирея	31.12.2020 г.	Връзката към коридор Е предполага оборудване на участъка Кулата—София в България.
Испания	Алхесирас	31.12.2020 г.	
	Мадрид	31.12.2020 г.	
	Памплона	31.12.2020 г.	Изискват се три връзки. Връзка до Париж през Андай, връзка от Памплона до Мадрид и връзка от Памплона до коридор D през Сарагоса.
	Сарагоса	31.12.2020 г.	
	Тарагона	31.12.2020 г.	
	Барселона	31.12.2015 г.	
	Валенсия	31.12.2020 г.	

Страна	Зона на товарен транспорт	Дата	Забележка
Франция	Марсилия	31.12.2020 г.	
	Перпинян	31.12.2015 г.	
	Авиньон	31.12.2015 г.	
	Лион	31.12.2015 г.	
	Хавър	31.12.2020 г.	
	Лил	31.12.2020 г.	
	Дюнкерк	31.12.2020 г.	
	Париж	31.12.2020 г.	До 2020 г. ще бъдат осигурени следните връзки: i) Андай ii) тунел под Ламанша iii) Дижон iv) Мец през Еперне и Шалон-ан-Шампан.
Италия	Ла Специя	31.12.2020 г.	
	Генуа	31.12.2015 г.	
	Джоя Тауро	31.12.2020 г.	
	Верона	31.12.2015 г.	
	Милано	31.12.2015 г.	
	Таранто	31.12.2020 г.	
	Бари	31.12.2020 г.	
	Падуа	31.12.2015 г.	
	Триест	31.12.2015 г.	
	Новара	31.12.2015 г.	
	Болоня	31.12.2020 г.	
	Рим	31.12.2020 г.	
Люксембург	Бетембург	31.12.2015 г.	
Унгария	Будапеща	31.12.2015 г.	
Нидерландия	Амстердам	31.12.2020 г.	
	Ротердам	31.12.2015 г.	До 2020 г. трябва да бъде осигурена и връзка до Антверпен.
Австрия	Грац	31.12.2020 г.	
	Виена	31.12.2020 г.	
Полша	Гдиня	31.12.2015 г.	
	Катовице	31.12.2020 г.	
	Вроцлав	31.12.2015 г.	До 2020 г. трябва да бъде оборудвана линията Вроцлав—Легница, за да се осигури директна връзка до германската граница (Горлиц).
	Гливице	31.12.2015 г.	
	Познан	31.12.2015 г.	
	Варшава	31.12.2015 г.	
Португалия	Синеш	31.12.2020 г.	
	Лисабон	31.12.2020 г.	
Румъния	Констанца	31.12.2015 г.	

Страна	Зона на товарен транспорт	Дата	Забележка
Словения	Копер	31.12.2015 г.	
	Любляна	31.12.2015 г.	
Словакия	Братислава	31.12.2015 г.	
Обединено кралство	Бристол	Този терминал ще бъде свързан при удължаването на коридор С до тунела под Ламанша.	

(¹) Германия ще направи всичко възможно да оборудва до по-ранна дата участъка от коридор Е Дрезден—чешка граница.

(²) Германия ще осигури оборудването на железопътна връзка до Хамбург, но до 2020 г. пристанищната зона може да бъде оборудвана само частично.

(¹) Списъкът на транспортните възли, включен в настоящото допълнение, може да бъде преразгледан, при условие че преразглежданията няма да намалят товарния трафик или да окажат значимо въздействие върху други държави-членки.“