

НОВІ ВИМОГИ ЄС ЩОДО РОЗВИТКУ ІНФРАСТРУКТУРИ
АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ

NEW EU REQUIREMENTS FOR ROAD INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT



Новікова Алла Михайлівна, доктор економічних наук, старший науковий співробітник, начальник Центру наукових досліджень комплексних транспортних проблем, Державного підприємства «Державний автотранспортний науково-дослідний та проектний інститут», e-mail: anovikova@insat.org.ua; тел. +380444560405, Україна, 03113, м. Київ, проспект Перемоги, 57. к. 903

<https://orcid.org/0000-0002-7165-8673>



Сабанська Ольга Володимирівна, аспірант НТУ, начальник відділу європейської інтеграції АсМАП України, e-mail: aircu@asmap.org.ua, тел. 201-54-79, 03150, м. Київ, вул. Коновальця, 11, Асоціація міжнародних автомобільних перевізників України (АсМАП України)

<https://orcid.org/0000-0002-7165-8673>



Герасименко Алла Володимирівна, старший викладач Національний транспортний університет, старший викладач кафедри «Аеропорти», e-mail: a.gerasimenko@yandex.ua, тел. +380442801308, Україна, 01010, м. Київ, вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, к. 324

<https://orcid.org/0000-0001-7038-3703>

Анотація. Розглянута поточна ситуація щодо створення безпечних і надійних зон паркування вантажних транспортних засобів у Європі. Здійснений аналіз європейських нормативних актів щодо управління безпекою дорожньої інфраструктури, специфікації зон паркування вантажних автомобілів, режимів часу праці та відпочинку водія, а також українського законодавства щодо цих питань. Надані рекомендації відповідно можливих заходів щодо удосконалення законодавства України в частині створення SSTPA з огляду на Угоду про Асоціацію Україна – ЄС (Угода).

Здійснено аналіз доповідей Міжнародного союзу автомобільного транспорту (IRU) щодо проекту профінансованого Європейським Союзом стосовно безпечних і надійних зон для паркування (Safe and secure truck parking areas (SSTPA)) для вантажних транспортних засобів в Європі та підсумкового звіту про дослідження безпечних та безпечних місць паркування вантажівок в ЄС.

Ключові слова: дорожня інфраструктура, вантажний автомобільний транспорт, паркування вантажних транспортних засобів, безпечні місця паркування, Пакет мобільності ЄС, періоди керування та відпочинку водія, SMART тахограф, Угода про Асоціацію Україна – ЄС.

Постановка проблеми В Європейському Союзі більшість вантажних перевезень виконується автомобільним транспортом. Для забезпечення безпеки перевезень строго лімітуються періоди праці та відпочинку водіїв, що створило проблему розвитку сервісної інфраструктури на автомобільних дорогах. До цього ж необхідно забезпечити охорону автомобілів та вантажу під час зупинки. Безпечні зони для паркування вантажних автомобілів (Safe and secure truck parking areas (SSTPA)) є важливим пріоритетом для галузі вантажних перевезень. SSTPA необхідні для забезпечення соціально справедливих умов для професійних водіїв під час обов'язкового відпочинку. Однак ін-

фраструктури SSTA бракує у багатьох європейських країнах. Ця відсутність безпечної інфраструктури для відпочинку несе шкоду іміджу вантажних підприємств та створює зрозумілі труднощі у залученні нових водіїв до професії.

Мета статті полягає в аналізуванні законодавства Європейського Союзу щодо створення безпечних та надійних зон паркування на автомобільних дорогах та розробці пропозицій з оновлення Угоди про асоціацію Україна – ЄС.

Виклад основного матеріалу. Європейська комісія (ЄК) має намір внести свій внесок у поліпшення ситуації з безпечними і надійними зонами стоянки вантажних автомобілів в Європейському Союзі. Це буде досягнуто шляхом встановлення і узгодження стандартів і цільових показників якості, потужності і кількості майданчиків для паркування, а також шляхом встановлення основи для рішень Інформаційно - комунікаційних технологій (Information and Communication Technologies (ICT)), які дозволять водіям знаходити і замовляти безпечні місця для стоянки автомобілів і планувати свої поїздки відповідно. Єврокомісія також планує зосередити інвестиції на коридорах TEN-T та прискорити прийняття погоджених стандартів. Одним з ключових вимог щодо інфраструктури в планованих коридорах є забезпечення безпечних і відповідних зон відпочинку (приблизно кожні 100 км.) та наявності чистого палива.

У цьому контексті було видано декілька важливих законодавчих акти Європейського Союзу:

Директива ЄС 2008/96 про управління безпекою дорожньої інфраструктури [1], в якій чітко вказується, що для існуючої дорожньої мережі потрібна достатня кількість безпечних і надійних зон відпочинку, щоб протидіяти нинішньої злочинності в секторі автомобільних вантажних перевезень, а також забезпечити безпеку водіїв. У той же час в Директиві вказується, що необхідно буде враховувати, що нові ділянки дороги, які повинні бути побудовані, мають бути належним чином забезпечені належними і безпечними місцями для паркування.

Директива ЄС 2010/40 про основи для розгортання інтелектуальних транспортних систем у сфері автомобільного транспорту та про взаємодію з іншими видами транспорту [2], яка визначає певні специфікації для інтелектуальної зони паркування вантажних автомобілів, такі як інформація і послуги з бронювання для безпечних і надійних місць паркування. У ній вводиться правило «100 км», тобто, рекомендація розвивати зони відпочинку на автомагістралях приблизно кожні 100 км. На основі цієї Директиви було прийнято Регламент ЄС 885/2013, що доповнює Директиву ІТС ЄС 2010/40 щодо надання інформаційних послуг для безпечних та надійних місць для паркування вантажівок та комерційних транспортних засобів з метою оптимізації обміну даними і доступної інформації в масштабах всієї країни за допомогою оптимізації цифрової інформації і поліпшення інфраструктури для інтелектуальних транспортних систем. У більш пізній поправці до Директиви підкреслюється важливість ширшого використання рішень ІТС за допомогою розробки спільних і автоматизованих систем.

Крім того, в Регламенті ЄС 561/2006 щодо гармонізації соціального законодавства на автомобільному транспорті та доповнює Регламент Ради ЄЕС №3821/85 та ЄС2135/98 та відміння Регламент №3820/85 [3] встановлено правила щодо часу керування та відпочинку водія, зокрема, максимальний щоденний обсяг годин роботи не більше 9 годин (за винятком двох разів на тиждень, коли його можна продовжити до 10 годин). У цьому ж положенні вказується максимальний щотижневий час керування (до 56 годин), загальна кількість накопиченого двотижневого часу керування (до 90 годин), щоденний період відпочинку (11 годин або скорочені 9 годин) і щотижневий відпочинок (45 годин або скорочені 24 години). Перерви повинні тривати не менше 45 хвилин, і використовувати їх для відпочинку потрібно після 4,5 годин керування. Варто враховувати обов'язок компенсації відпочинку. Це правило застосовується як до вантажних, так і до пасажирських автомобільних перевезень.

Поточна ситуація щодо змін до положень часу керування та відпочинку у ЄС та щодо впровадження безпечних та надійних стоянок.

В даний час Регламент ЄС 561/2006 переглянуто.

8 липня 2020 року парламент прийняв Пакет мобільності – I, який являє собою набір законодавчих актів ЄС, призначений для регулювання комерційних відносин в сфері автомобільного транспорту на рівні ЄС.

Нове законодавство для перевізників та водіїв країн Європейського Союзу визначає правила у діяльності автомобільного транспорту на найближче десятиліття, має важливі наслідки для комерційних операторів автомобільного транспорту, в частині виконання правил про час керування та відпочинку водіїв, контрольний пристрій SMART тахограф та вимог до безпечних та надійних місць паркування.

Один з документів Пакету мобільності - *Регламент ЄС 2020/1054 від 15 липня 2020 р. про внесення поправок до Регламенту ЄС № 561/2006 щодо дотримання режимів праці та відпочинку водіїв та Регламенту ЄС 165/2014 щодо тахографів, визначає щодо безпечних стоянок, наступне:[4]*

«З метою сприяння соціальному прогресу доцільно вказати, де можна використовувати щотижневі години відпочинку, щоб водіям було забезпечено адекватні умови відпочинку. Якість проживання особливо важливо під час регулярних щотижневих періодів відпочинку, які водій повинен проводити поза кабіною транспортного засобу в потрібному приміщенні за рахунок транспортного підприємства як роботодавця. З метою забезпечення належних умов праці та безпеки водіїв доцільно уточнити вимоги про надання водіям якісних і адаптованих до гендерних питань приміщень на період їх регулярного щотижневого відпочинку, якщо їх забирають з дому.

Також необхідно передбачити, щоб транспортні підприємства організовували роботу водіїв таким чином, щоб періоди відсутності вдома не були надмірно тривалими і щоб водії могли отримувати вигоду від тривалих періодів відпочинку, взятих в якості компенсації за скорочені періоди щотижневого відпочинку. Організація повернення повинна дозволити дістатися до операційного центру транспортного підприємства в державі-члені його установи або за місцем проживання водія, і водії можуть вільно вибирати, де провести період відпочинку. Щоб продемонструвати, що транспортне підприємство виконує свої зобов'язання по організації регулярного повернення, воно повинно мати можливість використовувати записи тахографа, чергові списки водіїв або іншу документацію.

Хоча регулярні щотижневі години відпочинку і більш тривалі періоди відпочинку не можна використовувати в транспортному засобі або на парковці, а тільки в потрібних приміщеннях, які можуть бути поруч з парковкою, вкрай важливо дати водіям можливість знайти безпечну і надійну парковку області, що забезпечують відповідний рівень безпеки і відповідні зручності. Комісія вже вивчила, як стимулювати розвиток якісних парковок, включаючи необхідні мінімальні вимоги. Тому Комісії слід розробити стандарти для безпечних і надійних зон паркування. Ці стандарти повинні сприяти розвитку якісних парковок. Стандарти можуть бути переглянуті для забезпечення кращого доступу до альтернативних видів палива відповідно до політики розвитку цієї інфраструктури.

Безпечні і надійні стоянки повинні підлягати процедурам аудиту для сертифікації відповідно до стандартів ЄС. Ці процедури аудиту також повинні гарантувати, що місця для стоянки автомобілів продовжують відповідати цим стандартам. Таким чином, Єврокомісія планує підготувати процедуру сертифікації для створення безпечних і надійних зон паркування вантажного транспорту в ЄС.

В інтересах безпеки дорожнього руху та правозастосування всі водії повинні бути повністю обізнані щодо правил, що стосуються часу керування та відпочинку, а також щодо небезпеки, пов'язаної з втомою. В цьому відношенні важлива наявність легкодоступної інформації щодо доступних місць відпочинку. Єврокомісія повинна надавати інформацію щодо безпечних і надійних стоянок через зручний для користувачів веб-сайт. Цю інформацію слід постійно оновлювати.

Регламент (ЄС) 2020/1055 Європейського Парламенту та Ради від 15 липня 2020 року про внесення змін до Регламентів (ЄС) No 1071/2009, (ЄС) No 1072/2009 та (ЄС) No 1024/2012 з метою їх адаптації до розвитку в секторі автомобільного транспорту [6], обмежує перебування іноземних транспортних засобів у державі-члені ЄС. Стаття 5 ставить вимоги, «організувати діяльність свого автопарку таким чином, щоб забезпечити повернення транспортних засобів, які перебувають у розпоря-

дженні підприємства та використовуються в міжнародних перевезеннях, до одного з оперативних центрів цієї держави-члена принаймні протягом восьми тижнів після виходу з нього», це приведе до ще більшої кількості поїздок вантажів та збільшення потреби у паркувальних зонах.

Переглянуті керівні принципи Транс'європейської мережі (TEN-T), встановлені *Регламентом ЄС 1315/2013 від 11 грудня 2013 року про настанови Євросоюзу щодо розвитку Транс'європейської транспортної мережі та скасування Рішення 661/2010/ЄС [7]*, передбачають створення зон паркування на автомагістралях приблизно через кожні 100 км, щоб надати комерційним учасникам дорожнього руху місце для паркування, що має відповідний рівень захисту і безпеки. Щоб прискорити і просувати будівництво відповідної інфраструктури місць паркування, важливо, щоб Союз мав достатні можливості для співфінансування відповідно до діючих і майбутніх правових актів Союзу, якими встановлюються умови для такої фінансової підтримки.»

Щоб водії могли безпечно і комфортно відпочивати під час поїздок, в ЄС планують створити та обладнати мережу сертифікованих місць паркування. Пройти сертифікацію зможуть парковки лише захищені від проникнення сторонніх, на яких можна буде купити їжу і напої, де буде хороше освітлення і санвузли з урахуванням статі водіїв.

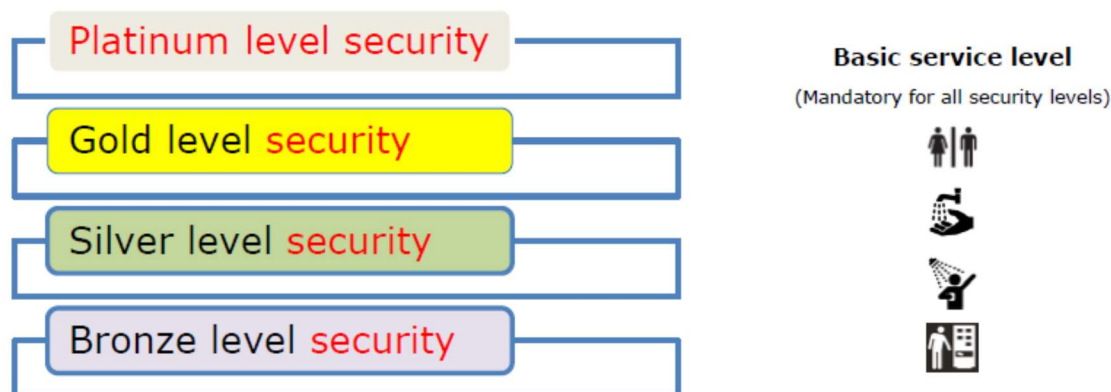
Єврокомісія публікуватиме список таких парковок на спеціальному сайті і оновлювати його ЄК складе список безпечних місць для паркування. Цей список буде публікуватися на офіційному сайті і постійно оновлюватися.

У 2018 році Міжнародний союз автомобільного транспорту (IRU) разом з трьома асоціаціями - членами (UNTRR, Румунія; ITD, Данія; TLN, Нідерланди) і декількома іншими зацікавленими сторонами (Європейська організація безпечного паркування (ESPOG), Європейська компанія з перевірки транспортних засобів (DEKRA)) почали дослідження, що фінансується Єврокомісією щодо безпечних і надійних зон паркування вантажних автомобілів в Європі. Мета дослідження полягає в тому, щоб визначити план дій для створення правильної структури для влади і приватних розробників, бажаних створити SSTPA. Це включає точну інформацію про процеси планування, експлуатації та стандартизації, а також передові методи роботи.

Основними висновками цього дослідження є:

- Створення стандартної системи сертифікації та присвоєння категорії парковкам.
- Розширене обстеження потреб і вимог користувачів SSTPA,
- Створення комплексних карт про вантажні потоки і гарячі точки,
- Створення методичного керівництва по налаштуванню SSTPA.

Що стосується створення загального стандарту для сертифікації та оцінки паркувальних зон вантажних автомобілів, було враховано попередні результати комплексного обстеження сектору, зокрема, обговорення в фокус-групах з водіями вантажівок, транспортними компаніями, страховиками, вантажовідправниками і операторами зон паркування. Виходячи з цього, було запропоновано новий стандарт, що складається з 4 рівнів безпеки, які розташовані один за одним (бронза, срібло, золото і платина, від низького до високого). Щоб досягти цих рівнів безпеки, спочатку необхідно досягти базового рівня обслуговування.



Очікується, що коли цей стандарт почне діяти, він буде створювати прозорість, зміцнювати довіру і полегшувати інвестиції приватного сектора операторами паркувальних зон вантажних автомобілів і фінансовими інвесторами. Однак він може підлягати подальшим змінам, заснованим на законодавстві ЄС.

Своїм фінансуванням дослідження SSTPA Єврокомісія має намір внести свій внесок у покращення ситуації щодо цього в ЄС. Це буде досягнуто за допомогою гармонізації стандартів оцінювання та сертифікації зон паркування вантажних автомобілів, а також шляхом встановлення основи для сумісних рішень ІТС, які дозволять водіям знаходити та бронювати безпечні місця для паркування та планувати свої поїздки відповідно.

Роль IRU у дослідженні полягає у збиранні інформації про потреби та вимоги SSTPA зацікавлених сторін, включаючи водіїв, транспортних операторів, операторів паркування, судноплавних компаній та страховиків, а також допомогти у формуванні політичних рекомендацій. Інтерпретація результатів опитувань та рекомендацій відобразиться у створенні загальної системи оцінювання для SSTPA.

Дослідження SSTPA дозволить забезпечити інформоване прийняття рішень з боку транспортних компаній та операторів паркування для забезпечення безпеки водіїв, що відпочивають.

Поточні результати проекту. Проект SSTPA зібрав відповіді від представницької вибірки працівників сектору автомобільного транспорту, операторів, вантажовідправників та страховиків. Нижче наведено декілька вибраних статистичних даних, які були отримані під час опитування IRU щодо зацікавлених сторін у європейському вантажному транспорті.

Значний відсоток усіх зацікавлених сторін погодився з необхідністю терміново необхідних SSTPA.

- 83% водіїв заявляють, що кількість країн, що здійснюють SSTPA в ЄС, є недостатньою для їх регулярного відпочинку.

- 86% транспортних операторів вважають, що якщо відпочинок у салоні заборонений, то для водіїв не вистачає зон паркування, щоб проводити свій тижневий відпочинок у готелях.

За даними GAP аналізу: 15 країн ЄС терміново потребують додаткових зон для паркування вантажних автомобілів та лише в країнах Бенелюксу, країнах Балтії, Іспанії, Греції та Великобританії пропозиція дорівнює попиту чи більше.

Очевидним є те, що в Україні ситуація з недостатньою кількістю безпечних та надійних стоянок для вантажних автомобілів та відповідно проблемами в частині дотримання положень часу праці та відпочинку водія веде до високих ризиків в частині безпеки дорожнього руху.

Україна та Євросоюз домовилися оновити Угоду про Асоціацію та зону вільної торгівлі, а саме: оновлення додатків до Угоди в контексті доступу на ринки Європейського Союзу, оновлення умов торгівлі.

З метою підвищення безпеки на дорогах та з огляду на плани законодавчих змін в Угоді про Асоціацію, які направлені на внесення змін до деяких нормативно-правових актів України щодо створення безпечних умов для учасників дорожнього руху, відповідності європейським соціальним нормам, вважаємо за доцільне розглянути необхідність включення до оновленої Угоди:

Директиви 2008/96/ЄС з метою створення безпечних і надійних зон стоянки вантажних автомобілів (SSTPA) в Україні,

Директиви 2010/40/ЄС яка вводить правило «100 км», тобто, рекомендацію розвивати зони відпочинку на автомагістралях приблизно кожні 100 км.

До цієї роботи мають бути залучені усі зацікавлені органи влади, зокрема, Мінінфраструктури, Укравтодор, МВС, Мінфін, місцеві державні адміністрації.

Висновки

Безпечні та якісні паркувальні зони несуть декілька функцій: дають можливість повноцінного відпочинку водіям-далекобійникам згідно встановленим нормам часу водіння та відпочинку; забезпечують збереження вантажу, надають повний комплекс послуг у дорозі.

Нове законодавство ЄС посилює вимоги до кількості стоянок (через кожні 100 км), якості послуг паркувальних зон. Безпечні і надійні стоянки повинні підлягати процедурам аудиту для сертифікації відповідно до стандартів ЄС. Через вимоги ЄС щодо регулярного повернення екіпажів у міжнародному русі додому кількість парковочних місць має зростати. Більшість країн ЄС потребують термінової розбудови зон паркування, що стосується і України.

Пропонується при оновленні Угоди про асоціацію Україна – ЄС ввести директиви, щодо створення безпечних та надійних зон стоянок на автодорогах України.

Перелік посилань

1. Директива ЄС 2008/96 про управління безпекою дорожньої інфраструктури, в якій (OJ L 319, 29.11.2008, pp. 59-67) <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2008/96/oj>

2. Директива ЄС 2010/40 про основи для розгортання інтелектуальних транспортних систем у сфері автомобільного транспорту та про взаємодію з іншими видами транспорту // OJ L 207, 6.8.2010, p. 1–13 <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2010/40/oj>

3. Регламент ЄС 561/2006 щодо гармонізації соціального законодавства на автомобільному транспорті та доповнює Регламент Ради ЄС №3821/85 та ЄС2135/98 та відміняє Регламент №3820/85 (Text with EEA relevance) – Declaration OJ L 102, 11.4.2006, p. 1–14 <https://insat.org.ua>

4. Регламент ЄС 2020/1054 від 15 липня 2020 р. про внесення поправок до Регламенту ЄС № 561/2006 щодо дотримання режимів праці та відпочинку водіїв та Регламенту ЄС 165/2014 щодо тахографів, визначає щодо безпечних стоянок, наступне: PE/25/2020/INIT OJ L 249, 31.7.2020, p. 1–16 <https://insat.org.ua>

5. Пакет мобільності I на автомобільному транспорті - Декларація Європейської Кліматичної 2020 / C 252/01 PUB / 2020/557// OJ C 252, 31.7.2020, p. 1-1 <https://insat.org.ua>

6. Регламент (ЄС) 2020/1055 Європейського Парламенту та Ради від 15 липня 2020 року про внесення змін до Регламентів (ЄС) No 1071/2009, (ЄС) No 1072/2009 та (ЄС) No 1024/2012 з метою їх адаптації до розвитку в секторі автомобільного транспорту, http://insat.org.ua/files/menu/law/reg_1055_2020_uk.pdf

7. Регламент ЄС 1315/2013 від 11 грудня 2013 року про настанови Євросоюзу щодо розвитку Транс'європейської транспортної мережі та скасування Рішення 661/2010/ЄС // http://insat.org.ua/files/menu/law/reg_1315-2013_uk.pdf

NEW EU REQUIREMENTS FOR ROAD INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT

Novikova Alla M., Doctor of Economics, Senior Researcher, Chief of Research Center Complex Transport Problems, State Enterprise “State Road Transport Research Institute”; e-mail: anovikova@insat.org.ua; tel. +380444560405, Ukraine, 03113, Kyiv, Peremogy avenue, 57, office 903, <https://orcid.org/0000-0002-7165-8673>.

Sabanska Olga, NTU post graduate student, Head of European integration division ASMAP Ukraine e-mail: aircu@asmap.org.ua, tel. 201-54-79, Ukraine, Kyiv, 11 Konovalets Street, Association of International Road Carriers of Ukraine (AsMAP of Ukraine), <https://orcid.org/0000-0003-0593-5959>

Gerasimenko Alla, Senior Lecturer, National Transport University, Senior Lecturer, Airports Department, e-mail: a_gerasimenko@yandex.ua, tel.+380442801308, Ukraine, 01010, Kyiv, street M. Omelyanovicha-Pavlenka, 1, room 324, <https://orcid.org/0000-0001-7038-3703>

Abstract. The current situation is considered on the development of safe and secure parking areas for trucks in Europe.

The reports of the International Road Transport Union were analyzed on the European Union-funded project on Safe and secure truck parking areas for trucks in Europe and a final report on the study of safe and secure places for truck parking in the EU.

The analysis of European regulations is carried out on road infrastructure safety management, specification of truck parking zones, rules of working time and rest of the driver, as well as Ukrainian legislation on these issues.

Recommendations for possible measures to improve the legislation of Ukraine are provided in terms of establishing the SSTPA in view of the EU-Ukraine Association Agreement.

Key words: road infrastructure, freight road transport, vehicle parking, safe parking places, EU mobility package, driver's driving and rest periods, SMART tachograph, Ukraine - EU Association Agreement.

References

1. Directive 2008/96/EC of the European Parliament and of the Council of 19 November 2008 on road infrastructure safety management (OJ L 319, 29.11.2008, pp. 59-67) <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2008/96/oj>
2. Directive 2010/40/EU of the European Parliament and of the Council of 7 July 2010 on the framework for the deployment of Intelligent Transport Systems in the field of road transport and for interfaces with other modes of transport Text with EEA relevance OJ L 207, 6.8.2010, p. 1–13 <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2010/40/oj>
3. Regulation (EC) No 561/2006 of the European Parliament and of the Council of 15 March 2006 on the harmonisation of certain social legislation relating to road transport and amending Council Regulations (EEC) No 3821/85 and (EC) No 2135/98 and repealing Council Regulation (EEC) No 3820/85 (Text with EEA relevance) – Declaration OJ L 102, 11.4.2006, p. 1–14 <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj>
4. Regulation (EU) 2020/1054 of the European Parliament and of the Council of 15 July 2020 amending Regulation (EC) No 561/2006 as regards minimum requirements on maximum daily and weekly driving times, minimum breaks and daily and weekly rest periods and Regulation (EU) No 165/2014 as regards positioning by means of tachographs PE/25/2020/INIT OJ L 249, 31.7.2020, p. 1–16 <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2020/1054/oj>
5. Mobility Package I on road transport - Declaration by the Commission 2020 / C 252/01 PUB / 2020/557// OJ C 252, 31.7.2020, p. 1-1 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content>
6. Regulation (EU) 2020/1055 of the European Parliament and of the Council of 15 July 2020 amending Regulations (EC) No 1071/2009, (EC) No 1072/2009 and (EU) No 1024/2012 with a view to adapting them to developments in the road transport sector// <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2020/1054/oj>
7. Regulation (EU) No 1315/2013 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2013 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network and repealing Decision No 661/2010/EU // <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32013R1315https://eur-lex.europa.eu/legal->