



Брюксел, 19.6.2017 г.
COM(2017) 327 final

**ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ, СЪВЕТА,
ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА
НА РЕГИОНИТЕ**

**Доклад за напредъка на изпълнението на мрежата TEM-T през периода 2014—
2015 година**

Доклад за напредъка на изпълнението на мрежата TEM-T през периода 2014—2015 година

(текст от значение за ЕИП)

1. ВЪВЕДЕНИЕ

1.1. Основни резултати

Въз основа на информационната система TENtec текущото състояние на изпълнението на транспортната инфраструктура на TEM-T по отношение на съответствието с изискванията на Регламента за TEM-T достига между 75 % и 100 % за половината от наличните към момента показатели, докато за останалата половина все още е под 75 %.

За мрежата на железопътната инфраструктура съответствието вече достигна добро равнище по отношение на електрификацията, междурелсието и скоростта по линията, докато по отношение на ERTMS, натоварването на колоос и дължината на влаковете постигането на съответствие все още е далече. Що се отнася до пътищата, спазването на критериите за високоскоростни пътища/автомагистрала също все още е под 75 %. Вътрешните водни пътища са почти изцяло в съответствие с изискванията на СЕМТ (Европейската конференция на министрите на транспорта) за клас IV, както и на добро равнище по отношение на изпълнението на речните информационни услуги (RIS), докато спазването на критериите за допустимо газене все още е под 75 %. Всички морски пристанища са свързани към железопътната мрежа, но по отношение на свързването на пристанища към вътрешните водни пътища от клас IV по СЕМТ постигането на съответствие все още е далече. И накрая, изпълнението на изискването за свързване на летищата към железопътната мрежа все още е под 75 %.

Освен състоянието на техническото изпълнение на TEM-T в настоящия доклад се анализират също и усилията за финансови инвестиции, направени в TEM-T. През 2014 г. и 2015 г. общите инвестиции, направени от институциите на ЕС от собствени финансови източници (т.е. TEM-T/Механизъм за свързване на Европа (MCE), ЕФРР/КФ и заеми от ЕИБ) в инфраструктурата на основната и широкообхватната мрежа TEM-T, възлизат на 30,67 милиарда евро във всички 28 държави членки.

По отношение на дела на различните видове транспорт (модални дялове) най-високият обем инвестиции спрямо общата сума на безвъзмездните средства от ЕС (TEM-T/MCE и ЕФРР+КФ, които се равняват на 16,98 милиарда евро) е отчетен за железопътната мрежа, в която са вложени до 51,5 % от общите разходи на ЕС за мрежата TEM-T за периода 2014—2015 г. Делът на инвестициите в пътна инфраструктура достига 30,6 % от общите разходи, следван от 9,2 % за пристанища и морски магистрали, 5,5 % за летища (включително програмата SESAR), 2,1 % за мултимодална инфраструктура и 1,1 % за вътрешни водни пътища.

1.2. Контекст на политиката

Транспортът е крайъгълен камък на процеса на европейска интеграция и предоставя възможност за свързаност, конвергенция и сближаване в рамките на Съюза. Една интелигентна, устойчива и напълно свързана транспортна мрежа е ключово условие за изграждането и доброто функциониране на единния европейски пазар и за свързване на

Европа със световните пазари. Така се допринася за европейската програма за икономически растеж, работни места и конкурентоспособност.

- Инвестициите в инфраструктура са от съществено значение за нарастването на БВП. Според Международния валутен фонд (МВФ) повишаването с 1 процент на разходите за инфраструктура води до нарастване с 0,4 процента на БВП през същата година и с 1,5 процента четири години след повишаването¹. Ако държавите планират и изградят инфраструктурата по подходящ начин, възвръщаемостта е дори още по-голяма: 2,6 процентни пункта за четири години.
- Несъответствия при инвестициите в транспорта: докато необходимостта от инвестиции в транспортна инфраструктура се оценява на около 1,3 билиона евро годишно на световно равнище² и на около 130 милиарда евро годишно на европейско равнище, то средните нива на инвестиции в ЕС от началото на кризата са доста под 100 милиарда евро³.
- В Бялата книга от 2011 г. беше направена оценка, че за периода 2010—2030 г. в европейския транспорт са необходими инвестиции в размер на 1,5 билиона евро, за да се отговори на очакваното повишаване на търсенето. Комисията счита, че нуждите от инвестиции само за завършването на коридорите на основната мрежа в периода 2014—2030 г. възлизат на повече от 700 милиарда евро⁴ за около 2500 транспортни инфраструктурни проекта на територията на държавите членки или пресичащи границите на няколко държави членки (трансгранични проекти)⁵. Още до 2020 г. за цялата мрежа ТЕМ-Т ще трябва да се инвестират 500 милиарда евро, от които се очаква 250 милиарда евро да бъдат за инфраструктурата на основната мрежа ТЕМ-Т.
- Транспортната инфраструктура дава възможност за услуги с добавена стойност, които взети заедно създават повече работни места и по-голяма икономическа дейност. Спре ли транспортът, спира цялата икономика. На наскоро проведената среща на транспортните министри от Г-7 в Япония беше изразено ясно послание: при сегашното несъответствие в инвестициите няма да можем да се справим с предизвикателството, свързано с посрещане на значителните нужди от мобилност през следващите 30 години⁶.
- Транспортът е фактор за конкурентоспособността и глобалната лидерска позиция на ЕС. Ограничените инвестиции намират отражение в намаляващата

¹ МВФ Световни икономически перспективи (IMF World Economic Outlook), октомври 2014 г.

² Бяла книга за транспорта (2011 г.). Пътна карта за постигането на единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите. COM(2011)144 окончателен.

³ ITF (МТФ — Международен транспортен форум) (2015 г.), МТФ Транспортни перспективи 2015 г., Публикации на ОИСР, Париж (ITF Transport Outlook 2015, OECD Publishing, Paris).

⁴ Комисията събира данни за инвестиционните нужди, установени от държавите членки, местните и регионалните органи и управителите на инфраструктура в контекста на работните планове за коридорите на основната мрежа.

⁵ Проучвания за коридорите от основната мрежа 2016 г.

https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/corridor-studies_en

⁶ Декларация на министрите от Г-7. Нагано. Септември 2016 г.

конкурентоспособност на транспортната инфраструктура на ЕС според последната класация в доклада на Световния икономически форум за глобалната конкурентоспособност.

В края на 2013 г. беше изпълнен важен етап в европейската политика за транспорта. Съветът и Европейският парламент по предложение на Европейската комисия постигнаха съгласие по нова рамка за развитие на „гръбнака“ на транспортната инфраструктура на ЕС, като определиха насоките за развитието на трансевропейската транспортна мрежа (Регламент (ЕС) № 1315/2013, наричан по-нататък Регламентът за ТЕМ-Т⁷). Освен това достъпът до подкрепа от ЕС по линия на Кохезионния фонд (КФ) и на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) за инвестиции в мрежата ТЕМ-Т беше обвързан с наличието на цялостни планове за транспорта на регионално и/или национално равнище.

Така през последните години „работният проект“ за нова транспортна инфраструктурна мрежа, която включва всички видове транспорт — железници, вътрешни водни пътища, автомобилни пътища, пристанища, летища и други транспортни системи, както и оборудване за иновационни алтернативни горива и интелигентни транспортни решения, беше значително укрепен.

В насоките за ТЕМ-Т се поставя силен акцент върху основните „врати“ на Европа към света за морски и въздушен транспорт — за да се гарантира, че не се ограничават търговските потоци на Европа (като капацитет, технология или административни процедури).

С политиката за ТЕМ-Т се създават **широкообхватна** и **основна** мрежа, за да се насърчи по-добрата достъпност на всички региони до европейските и световните пазари, от една страна, и да се постави по-силен акцент върху инфраструктурата от стратегическо значение, от друга. Акцентът както при основната, така и при широкообхватната мрежа е поставен върху интегрирането, оперативната съвместимост на различните видове транспорт и върху координираното развитие на инфраструктурата, по-специално в трансграничните участъци, за да се изградят липсващите връзки и да се отстранят тесните места. С политиката за ТЕМ-Т също така се проправя пътят за бъдещето на транспортната система, по-специално чрез съоръжения, които насърчават решения с ниски емисии, концепции за услуги от ново поколение и други области на технологични иновации.

В Регламента за ТЕМ-Т се поставят ясни срокове за завършване на основната мрежа (до 2030 г.) и на широкообхватната мрежа (до 2050 г.).

За периода 2014—2020 г. е налична значителна финансова подкрепа от ЕС, особено за инвестиционни проекти в по-слабо развитите региони и държави — членки на ЕС, както и за инвестиционни проекти от общ интерес и с добавена стойност от ЕС.

- Механизъм за свързване на Европа (МСЕ) с бюджет от 24,05 милиарда евро, включително 11,3 милиарда евро, заделени за държавите членки, които

⁷ Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС (ОВ L 348, 20.12.2013 г.)

отговарят на условията за подкрепа от Кохезионния фонд, е създаден за подпомагане на проекти от основната мрежа на ТЕМ-Т или свързани с хоризонтални приоритети, като например внедряването на ERTMS.

- В допълнение са програмирани около 70 милиарда евро за съфинансиране от ЕС по линия на Кохезионния фонд (КФ) и на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР). Това включва 34 милиарда евро за инфраструктура от ТЕМ-Т и 36 милиарда евро за транспортни инвестиционни проекти, които свързват към или допълват проектите за ТЕМ-Т.
- Сума в размер на 6,3 милиарда евро от „Хоризонт 2020“ е разпределена за финансиране на изследователски или иновационни проекти в транспортните сектори.
- И накрая, за преодоляване на недостига на инвестиции в транспорта е налична подкрепа от Европейския фонд за стратегически инвестиции (ЕФСИ), заедно с традиционните заеми от ЕИБ. Подкрепата от ЕФСИ може да се комбинира с безвъзмездна помощ от ЕС по линия на МСЕ, „Хоризонт 2020“, както и на европейските структурни и инвестиционни фондове (ЕСИ фондове).

С оглед да се докладва на европейските граждани и на създателите на политики относно ефективността на политиката за ТЕМ-Т **е необходимо да бъдат измервани и докладвани** междинни **резултати**, за да се гарантира, че ТЕМ-Т се изгражда в съответствие с договорените срокове. За целта в член 49, параграф 3 от Регламента за ТЕМ-Т от Комисията се изисква веднъж на всеки две години да публикува доклад за напредъка относно изпълнението на трансевропейската транспортна мрежа и да го представя на Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите.

Настоящият доклад за напредъка е първият от поредицата двугодишни доклади, представяни от Комисията на институциите на ЕС, както се предвижда в Регламент (ЕС) № 1315/2013. Настоящият доклад е отправната точка за процес на редовно и цялостно докладване на най-високо равнище относно техническото и финансовото състояние на основната и широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа. С това докладване ще се осигурява прозрачност, ще се насърчава координацията между всички участващи страни, ще се подпомага планирането и приоритизирането на инвестициите и ще се улесни мобилизирането на необходимите ресурси — както финансови, така и технически — за изграждането на ТЕМ-Т⁸.

2. ОБХВАТ И МЕТОДИКА

В член 49, параграф 3 от Регламента за ТЕМ-Т се определя обхватът на задължението на Комисията за докладване. Комисията следва да анализира развитието на трансевропейската транспортна мрежа въз основа на информация за напредъка по изпълнението на проекта, предавана от държавите членки, по-специално чрез интерактивната система за географска и техническа информация за трансевропейската

⁸ Що се отнася до финансирането по линия на МСЕ, Европейският парламент и държавите членки биват информирани непрекъснато за напредъка в изпълнението, по-специално в контекста на поканите за представяне на предложения по МСЕ.

транспортна мрежа (TENtec). Освен това от Комисията се изисква да предоставя информация за използването на различните форми на финансова помощ за всички видове транспорт, както и за други елементи на основната и широкообхватната мрежа във всяка държава членка. В доклада следва да се открие също така и координиращата роля на Комисията по отношение на всички форми на финансова помощ с оглед да се подкрепя съгласувано прилагане на Регламента за ТЕМ-Т в съответствие с неговите цели и приоритети.

В настоящия доклад се представя оценка на съфинансирането от бюджета на ЕС за инвестициите, направени в инфраструктурата на мрежата ТЕМ-Т, и съответното изпълнение на мрежата в периода 2014—2015 г.⁹ Напредъкът при използването на финансовата помощ през докладвания период е измерен с посочване на източниците на финансиране, изброени в Регламента за ТЕМ-Т и Регламента за МСЕ¹⁰, както и други налични източници на финансиране за трансевропейската мрежа, а именно бюджетът по програмата ТЕМ-Т за периода 2007—2013 г., европейските структурни и инвестиционни фондове и подкрепата, предоставяна от Европейската инвестиционна банка¹¹.

Що се отнася до националните бюджети на държавите членки, предоставените от тях индивидуални доклади за 2014 г. и 2015 г. за съжаление не бяха с достатъчно добро качество по отношение на сравнимост на резултатите и точност на данните. Това е причината в настоящия доклад все още да не са включени националните бюджети, инвестирани в ТЕМ-Т. Все пак в доклада бяха установени предизвикателствата пред докладването, свързани с националните бюджети. Въз основа на това бяха направени заключения за бъдещото докладване (вж. глава 5 относно стратегията на докладване).

Определени бяха ясен обхват и критерии за докладваните проекти, с цел докладването да бъде съсредоточено само върху инвестиции, които ефективно са допринесли за изграждането на мрежата ТЕМ-Т. Поради това в обхвата на настоящия доклад за напредъка са включени изключително проекти за строителство и/или смесени проекти(строителство и проучвания)¹², които водят до развитието на нова инфраструктура или до модернизацията/рехабилитацията на съществуваща такава. Предвид горепосочените критерии финансовата помощ от „Хоризонт 2020“, в рамките на която финансиране като цяло се предоставя единствено за изследователски дейности, не е взета предвид, а само се посочва в обобщен вид в глава 4.2.

⁹ В доклада са включени проектите, които са изпълнявани или приключени през 2014 г. и 2015 г., независимо от началната им дата.

¹⁰ Формите на финансова помощ, за които трябва да се докладва, различни от предвидените съгласно насоките за ТЕМ-Т (МСЕ), са определени в член 49, параграф 1 и включват Кохезионния фонд, Европейския фонд за регионално развитие, „Хоризонт 2020“, както и заеми и финансови инструменти, създадени от Европейската инвестиционна банка.

¹¹ Включването на бюджета по програмата за ТЕМ-Т при изчисляването беше необходимо, тъй като редица проекти, за които е предоставена финансова помощ в рамките на периода на финансиране 2007—2013 г., все още продължаваха да се изпълняват през 2014 г. и 2015 г.

¹² Следователно проучванията не са включени в обхвата на настоящия доклад, тъй като те не водят пряко до напредък в изпълнението на мрежата ТЕМ-Т.

Докладът се основава, от една страна, на осъщественото от външни експерти проучване¹³, възложено от Комисията с цел да се улесни изготвянето на първия доклад за напредъка относно развитието и изпълнението на трансевропейската мрежа. Тъй като при изготвянето на настоящия доклад работата по разработването на базата данни TENtec и на проучванията за коридорите на основната мрежа все още продължаваше, проучването беше необходимо, за да се преодолеят оставащите непълноти в информацията и проблеми с качеството на данните. От друга страна, вече наличните в информационната система TENtec данни¹⁴ бяха използвани, доколкото е възможно, за анализа на техническото осъществяване на ТЕМ-Т. Данните от TENtec са основани главно на две продължаващи в момента проучвания за събиране на данни (лот 1 за железници, пътища и летища и лот 2 за пристанища и вътрешни водни пътища). Трябва обаче да се подчертае, че данните, събрани и въведени в базата данни TENtec чрез тези две проучвания, се очаква да бъдат валидирани от държавите членки до края на 2017 г.

В настоящото проучване се определят източниците на финансови и технически данни, необходими за оценка на равнището на изпълнение на мрежата ТЕМ-Т в края на 2015 г. По отношение на финансовите аспекти данните са събрани от Изпълнителната агенция за иновации и мрежи (INEA), Генерална дирекция „Регионална и селищна политика“ (ГД „Регионална и селищна политика“) и Европейската инвестиционна банка (ЕИБ).

Анализът на изпълнението на техническите параметри на ТЕМ-Т е направен чрез сравняване на информация и данни, съхранявани в информационната система TENtec, с набор от ключови показатели за ефективност (КПЕ), определени въз основа на изискванията за транспортната инфраструктура, предвидени в Регламента за ТЕМ-Т. Това даде възможност да се оцени текущото равнище на изпълнение на ТЕМ-Т по отношение на спазването на стандартите за ТЕМ-Т по вид мрежа и вид транспорт.

И накрая, за да се оцени състоянието на изпълнението на мрежата ТЕМ-Т в края на 2015 г., равнището на докладваните инвестиции по вид транспорт беше сравнено с настоящото равнище на техническо изпълнение, показано от избраните КПЕ за оценка на мрежата на транспортната инфраструктура.

Настоящият първи доклад следва да се разглежда като работен процес и отправна точка за формулирането на стабилна, надеждна и прозрачна система за докладване относно ТЕМ-Т в бъдеще, със засилено измерване на въздействието на финансираните инвестиции.

Докладваните резултати следва да се разглеждат като индикативни, тъй като изготвянето на карта и определянето на напредъка на изпълнението на ТЕМ-Т все още представлява предизвикателство за националните регулаторни органи и за Комисията. Понастоящем няма въведена обща система и процес за докладване, което би дало възможност на Комисията да получава пълни и хармонизирани набори от данни за проекти за ТЕМ-Т от различни източници на равнището на ЕС и на национално равнище.

¹³ Проучване по член 49, параграф 3: Преглед на съществуващи източници на информация/данни и подкрепа за изготвяне на доклада за напредъка относно изпълнението на мрежата ТЕМ-Т, Panteia, предаден през 2016 г.

¹⁴ В информационната система TENtec на Комисията се съхраняват технически, географски и финансови данни за анализа, управлението и вземането на политически решения, свързани с ТЕМ-Т и основната програма за финансиране (МСЕ).

Използването от органите на ЕС и от държавите членки на различни методики, методи на изчисляване, схеми на плащане и формати на данните поражда риск от пропускане или двойно отчитане на докладвани проекти и сериозно ограничава сравнимостта на данните. Различията в системите за докладване (напр. пряко и споделено управление на средствата) водят до значителни пропуски в информацията и допълнително намаляват надеждността на докладваните данни¹⁵. И накрая, макар информационната система TENtec да е най-подходящият източник за технически и географски данни за ТЕМ-Т, в момента е в ход процес на увеличаване на въвеждането на данни в нея и на тяхното качество. Тези фактори може да засегнат неблагоприятно надеждността на процеса на анализиране на данните за настоящия първи доклад.

В този контекст е важно да се проучат възможни подобрения при прилагането на член 49, параграф 1 от Регламента за ТЕМ-Т, в който се определя, че държавите членки трябва да предоставят на Комисията на основата на редовност, изчерпателност и прозрачност информация за постигнатия напредък в изпълнението на проектите, включително годишни данни за всички проекти, получаващи финансиране от ЕС¹⁶.

3. СЪСТОЯНИЕ НА ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ТЕМ-Т: ТЕХНИЧЕСКИ НАПРЕДЪК

С Регламента за ТЕМ-Т се създават широкообхватна и основна мрежа на базата на методика, която се основава на обективни критерии и количествени прагове, използвани от Европейската комисия, Европейския парламент и Съвета в законодателната процедура¹⁷. Основната и широкообхватната мрежа са свързани с определени технически изисквания и приоритетни цели.

Постигнатият напредък по отношение на осъществяването на ТЕМ-Т трябва да бъде съпоставен с тези технически стандарти с помощта на ключови показатели за ефективност. Редовната актуализация на определението за мрежата ТЕМ-Т и наблюдението на количествените прагове, които трябва да се изпълняват, също са неразделна част от докладването за напредъка.

3.1. Ключови показатели за ефективност в информационната система TENtec

В периода 2014—2016 г. чрез проучванията за коридорите на основната мрежа беше определен набор от ключови показатели за ефективност (КПЕ) в съответствие с тези технически изисквания, като тези КПЕ са общи за всичките девет коридора на основната мрежа. Целевите стойности за всеки КПЕ бяха определени въз основа на изискванията, посочени в Регламента за ТЕМ-Т, с позоваване по-специално на член 39. Първостепенната цел на КПЕ е да се измерва развитието на коридорите на ТЕМ-Т във времето и да се наблюдават техните равнища на съответствие със стандартите за качество на инфраструктурата, определени в Регламента за ТЕМ-Т. В таблицата в приложение I е представен списъкът на ключовите показатели за ефективност и методът за изчисляване, използван за измерване на постигнатия технически напредък

¹⁵ Що се отнася до Европейския фонд за регионално развитие и на Кохезионния фонд, в момента на изготвяне на настоящия доклад на равнището на ЕС все още липсваше точна информация за докладвания период за част от разходите, свързани с ТЕМ-Т, и за нея трябваше да се направи преценка.

¹⁶ В тази връзка заслужава да се припомни, че Европейският фонд за регионално развитие и Кохезионният фонд се изпълняват посредством споделено управление на Комисията и държавите членки.

¹⁷ Методика на планиране за трансевропейската транспортна мрежа (ТЕМ-Т), работен документ на службите на Комисията, COM(2013) 940 final.

във връзка с мрежата TEM-T. Включени са също и различните стойности за 2015 г., които са били известни към момента на изготвяне на настоящия доклад.

Понастоящем TENtec свързва географска информация и данни за технически параметри на инфраструктурата на TEM-T и дава възможност на ползвателя лесно да събира информация и да изготвя своевременно доклади и карти, обхващащи основната и широкообхватната мрежа на TEM-T¹⁸. В тези бази данни са включени данните, събирани от държавите членки, като на Комисията се осигурява средство за установяване на критични проблеми, „тесни места“ в транспорта и въпроси, свързани с трансграничната оперативна съвместимост.

В момента на изготвяне на настоящия доклад обаче значителна част от данните за различни участъци и видове транспорт все още липсва в TENtec поради проблеми с качеството на данните (напр. несъответствия) или все още се очаква валидиране от държавите членки, след като данните са били въведени след външните проучвания. Освен това качеството на информацията се различава значително за отделните параметри. Например степента на въвеждане на данни е 100 % само за един показател за пътищата и един за летищата. По отношение на железопътните линии степента на въвеждане е относително висока за някои основни параметри (напр. електрификация, междурелсие, натоварване на колоос), но за други остава ниска (напр. внедряване на ERTMS). Всъщност що се отнася до внедряването на ERTMS, в момента в TENtec има данни само за участъци от коридори на основната мрежа. За вътрешните водни пътища параметрите, за които понастоящем има налични данни, дават възможност да се изчислят само някои показатели (напр. в момента няма данни за такива КПЕ като допустима височина под мостовете). И накрая, наличието и качеството на информацията за пристанища и товарни терминали към момента остава относително слабо, така че докладваните резултати следва да се разглеждат само като индикативни.

С цел да се повиши качеството на данните и степента на въвеждането им в TENtec, през 2015 г. и 2016 г. бяха предприети специални проучвания за събиране на данни, резултати от които ще бъдат предоставени през 2017 г. и 2018 г. Освен това в проучванията относно морските магистрали и внедряването на ERTMS се съдържат елементи за събирането на данни, които заедно водят до цялостно обхващане на видовете транспорт.

След като бъде повишена степента на въвеждане на данни в TENtec, изчисляването на пълния набор от показатели за ефективност ще позволи измерването на напредъка за техническото изпълнение на TEM-T по един всеобхватен и надежден начин.

В настоящия доклад за напредъка е представена само тази част от КПЕ, които могат да бъдат изчислени въз основа на наличните към момента данни в TENtec. В допълнение трябва да се подчертае, че са взети предвид пълните набори от данни, въведени понастоящем във основа на различните проучвания за TENtec, независимо дали данните са валидирани от държавите членки или все още не са. Това означава, че

¹⁸ Понастоящем в TENtec се съдържат осем категории данни: летища; мостове; шлюзове на язовирни стени; вътрешни водни пътища; пристанища; железопътни линии; пътища и железопътно-автомобилни терминали. Понастоящем има повече от 300 технически параметъра общо за всички тези категории.

липсващите данни за някои участъци и компоненти на инфраструктурата и/или невалидираните данни може да засегнат надеждността на крайния резултат от данни.

3.2. Техническо изпълнение на мрежата TEM-T, представено по КПЕ

Въз основа на настоящата информационна система TENtec текущото състояние на изпълнението на транспортната инфраструктура на TEM-T по отношение на съответствието с Регламента за TEM-T достига между 75 % и 100 % за половината от наличните към момента показатели, докато за останалата половина все още е под 75 %.

Железопътни линии

По отношение на железопътните линии наличните понастоящем данни показват, че стандартно междурелсие от 1435 mm е налице при 77 % от основната железопътна мрежа и в 76 % от широкообхватната железопътна мрежа. Що се отнася до електрификацията, около 81 % от мрежата TEM-T (81,3 % за основната и 80,6 % за широкообхватната) са в съответствие с изискванията на TEM-T. В края на 2015 г. ERTMS функционира само по 9,5 % от участъците на коридорите на основната мрежа (информацията за останалите участъци все още не е налична), което подсказва ялната необходимост от повече инвестиции. В съответствие с приетия наскоро Европейски план за внедряване (ЕПВ) на ERTMS изглежда, че по-голям напредък е постигнат средно за основната, отколкото за широкообхватната мрежа, което може да се приеме като добър знак за ефективното приоритизиране на инвестициите. В действителност в новия ЕПВ се поставят цели до 2023 г., когато оборудвани ще бъдат около 30—40 % от коридорите на основната мрежа. През 2023 г. Европейският план за внедряване на ERTMS ще бъде актуализиран отново, като в него ще бъдат определени точните дати за изпълнение на останалата част от коридорите в периода 2024—2030 г.

Пътища

За автомобилните пътища основният изчисляван показател е общият брой километри, при които е налице съответствие с изискванията за автомагистрала/високоскоростни пътища. Резултатите показват, че понастоящем 74,5 % от основната мрежа съответстват на стандарта, докато изискването е спазено само при 58,1 % от пътищата от широкообхватната мрежа. Към момента в TENtec няма информация относно предлагането на чисти горива, тъй като наличните данни са ограничени и липсва единен подход при държавите членки и при доставчиците. Все пак в контекста на Директивата за алтернативните горива (2014/94/ЕС) Комисията понастоящем анализира националните рамки за политиката за развитието на пазара на алтернативни горива и тяхната инфраструктура. Освен това Комисията финансира проучване относно „чиста енергия за разгръщане на транспортна инфраструктура“, резултатите от което бяха представени наскоро. Очаква се по-подробна информация да бъде представена във втория доклад за напредъка.

Пристанища и вътрешни водни пътища

При вътрешните водни пътища 95 % от основната мрежа вече изпълняват изискванията на СЕМТ за клас IV, 79,6 % отговарят на изискванията по отношение на изпълнението на речните информационни услуги (RIS), а 68 % — по отношение на допустимото газене от 2,5 m.

Що се отнася до морските пристанища, показателят за свързване с железопътната мрежа показва пълно спазване на изискванията на ТЕМ-Т. Този показател обаче ще бъде прецизиран, за да се включи и необходимостта от подобрения, с които да се повиши капацитетът за товарни превози. Степента на свързване към вътрешни водни пътища от клас IV по СЕМТ е 46 % за основната и 9 % за широкообхватната мрежа. Данните за вътрешните водни пътища и пристанищата следва обаче да се разглеждат предпазливо, тъй като информацията в базата данни TENtec или все още не е валидирана от държавите членки, или изобщо липсва. Поради това в последния случай стойностите за тези КПЕ се основават на резултатите от проучването съгласно член 49, параграф 3.

Летища

Когато става въпрос за летищата, в Регламент (ЕС) 1315/2013 се определя, че само основните летища, обозначени със звезда в приложение 2 към Регламента (т.е. 38) попадат в задължението по член 41, параграф 3 се отнася, т.е. да бъдат свързани с железопътната и пътнотранспортната инфраструктура на трансевропейската транспортна мрежа не по-късно от 2050 г. (освен при физическа невъзможност за такава връзка) и когато е възможно да бъдат интегрирани във високоскоростната железопътна мрежа, като се взема предвид потенциалният трафик. През 2015 г. 23 основни летища от общо 38 (60,5 %), които трябва да изпълняват това задължение, вече са свързани с железопътната мрежа. Тези данни се основават на много надеждна информация, при която е постигната степен на въвеждане на данните за този показател от 100 %.

3.3. Техническа актуализация на определението за мрежата ТЕМ-Т

Европейската комисия осигурява внимателно наблюдение на техническите параметри на компонентите на инфраструктурата на мрежата ТЕМ-Т. В член 49, параграф 4 от Регламента за ТЕМ-Т действително се предвижда възможност за приемане на делегирани актове с цел адаптиране на приложения I и II, за да бъдат взети под внимание евентуални промени, произтичащи от количествените прагове за установяване на инфраструктурните компоненти на широкообхватната мрежа.

Комисията постави началото на процеса на актуализация на заседанието на комитета по ТЕМ-Т, проведено на 30 септември 2015 г., и проведе консултации с експерти от компетентните органи на държавите членки в присъствието на експерти на Европейския парламент по време на заседанията, проведени на 9 декември 2015 г. и на 16 март и 28 септември 2016 г. Това доведе до приемането на 7 декември 2016 г. на делегиран акт, който се очаква да влезе в сила след двумесечния срок за контрол от страна на Европейския парламент и на Съвета.

Адаптирането на списъка и на картите за целите на този делегиран акт се основава на количествените прагове, определени в членове 14, 20, 24 и 27 от Регламента за ТЕМ-Т. Използвани са последните съответни налични статистически данни на Евростат и информация, предоставена от държавите членки и други подходящи източници, във връзка с постигнатия напредък при изграждането на мрежата. Процедурата доведе до представяне на 250 искания за промяна, от които 235 бяха одобрени и включени в съответствие с разпоредбите на член 49, параграф 4 от Регламента.

Адаптирането доведе до включването на такива възли съгласно член 49, параграф 4, буква а) като вътрешноводни пристанища, морски пристанища, железопътно-автомобилни терминали, логистични платформи и летища. Това също така доведе и до корекции по отношение на железопътната, пътната и вътрешноводната мрежа въз основа на предоставена от съответните държави членки информация, така че да се отрази напредъкът, постигнат в завършването на мрежата съгласно член 49, параграф 4, буква в). Независимо от това адаптирането не включваше изключенията в съответствие с член 49, параграф 4, буква б), тъй като оценката би била валидна само ако е направена шест години след приемането на Регламента. Всъщност прилагането на праговете за изключване би показало случаи, в които определени инфраструктурни компоненти биха били както под първоначално приложимия праг, така и под новия праг за включване. Поради това на този етап тези елементи не са взети под внимание за процеса на актуализация.

4. СЪСТОЯНИЕ НА ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ТЕМ-Т: НАПРЕДЪК ПО ОТНОШЕНИЕ НА ИНВЕСТИЦИИТЕ, ПОДКРЕПЯНИ С ФИНАНСИРАНЕ И СРЕДСТВА ОТ ЕС

4.1. Използване на финансова помощ през 2014 г. и 2015 г.

В периода 2014—2015 г. общият размер на инвестициите, направени от институциите на ЕС от собствени финансови източници (т.е. ТЕМ-Т/МСЕ, ЕФРР/КФ и заеми от ЕИБ) в инфраструктура на основната и широкообхватната мрежа ТЕМ-Т, възлиза на **30,67 милиарда евро** във всички 28 държави членки. В тази обща сума на инвестициите на ЕС се включват само инвестиции, свързани с проекти за строителство и смесени проекти за строителство/проучвания. В допълнение към това около 1,1 милиарда евро финансова помощ са предоставени по споразумения за отпускане на безвъзмездни средства за проекти за проучвания през 2014 г. и 2015 г. От тях около 931,5 милиона евро са отпуснати по линия на МСЕ-Транспорт, а други 160,1 милиона евро — по програмата ТЕМ-Т. Освен това през 2014 г. и 2015 г. 512,9 милиона евро са разпределени за проекти за научни изследвания в областта на транспорта по „Хоризонт 2020“.

МСЕ

По отношение на разходите по предишната програма ТЕМ-Т и действащия Механизъм за свързване на Европа предоставените безвъзмездни средства възлизат на 7 % от общите инвестиции на ЕС в инфраструктура на ТЕМ-Т. Макар че за докладвания период разходите по МСЕ/ТЕМ-Т възлизат само на 2,1 милиарда евро¹⁹, заслужава да

¹⁹ През докладвания период общо 298 проекта са подкрепени с 2,1 милиарда евро от бюджета на МСЕ/ТЕМ-Т.

се отбележи, че около 12,7 милиарда евро са предвидени за 263 проекта, избрани в рамките на първата покана за представяне на предложения по МСЕ през 2014 г., и допълнително още 6,6 милиарда евро за 189 проекта, избрани в рамките на втората покана за представяне на предложения по МСЕ през 2015 г. (за които е поето правно задължение през 2016 г.). Освен това Комисията е подкрепила (чрез бюджета на МСЕ) действията за подкрепа в рамките на програмата, съсредоточени върху подготовката на проекти, изграждането на капацитет в националните администрации и подкрепа за създаването на коридорите на основната мрежа. Поради това може да се очаква, че делът на МСЕ в общите разходи на ЕС за мрежата ТЕМ-Т ще нарасне значително през следващите години, когато повече проекти ще бъдат във фазата на изпълнение.

ЕСИ фондове

Почти половината от подкрепата от ЕС за изпълнение в периода 2014—2015 г. е по линия на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и на Кохезионния фонд (КФ), които взети заедно са осигурили около 48 % (равняващи се на 14,8 милиарда евро) от всички подкрепени от ЕС инвестиции в ТЕМ-Т. В докладвания дял от КФ не е взета предвид частта от предоставените от Кохезионния фонд средства, прехвърлени за подкрепа на транспортни проекти по основната мрежа по линия на МСЕ²⁰.

Следва да се отбележи, че горепосоченият дял от бюджета на европейските структурни и инвестиционни фондове (ЕСИ фондове) е приблизителен, тъй като в момента на изготвянето на доклада данните за действителните разходи през 2015 г. все още не бяха налични на равнище ЕС.

В допълнение към действителните разходи следва да се отбележи, че ангажиментите в рамките на ЕСИ фондовете към свързани с ТЕМ-Т проекти, поети в рамките на програмния период 2014—2020 г., се оценяват за 2014 г. и 2015 г. на около 8 милиарда евро.

ЕИБ и ЕФСИ

Докладваният обем на заемите от ЕИБ, сключени през 2014 г. и 2015 г., се равнява на 13,7 милиарда евро, с които са подкрепени 69 транспортни операции по мрежата ТЕМ-Т в периода на докладване.

Началото на Европейския фонд за стратегически инвестиции (ЕФСИ) беше поставено през ноември 2014 г. Периодът 2014—2015 г. беше посветен основно на създаването на новите инструменти и различните инициативи и мерки, предвидени по трите стълба на Плана за инвестиции за Европа.

Мобилизирани национални ресурси

Следва да се отбележи, че съфинансирането от ЕС на проекти за транспортна инфраструктура в размер от 20 % до 85 % изисква наличието на допълнителни

²⁰ За да се подобри изпълнението на транспортните проекти — по-специално на трансграничните такива — с висока добавена стойност от Европа, част от средствата по Кохезионния фонд (11 305 500 000 EUR) бяха прехвърлени за финансиране по линия на МСЕ на транспортни проекти в рамките на основната транспортна мрежа или на транспортни проекти във връзка с хоризонталните приоритети в държавите членки, които отговарят на условията за финансиране от Кохезионния фонд.

средства, които често се осигуряват чрез национално финансиране от държавите членки. Поради това, за да се възползват от средства на ЕС, държавите членки разпределят значителни ресурси от националния бюджет за проекти, подкрепящи приоритетите на ЕС. В периода 2014—2015 г. инвестираните от бюджета на МСЕ/ТЕМ-Т 2,1 милиарда евро бяха съфинансирани с повече от 6 милиарда евро инвестиции от други източници, основно от националните бюджети на държавите членки.

4.2. Укрепване на стратегическата рамка за инвестиции в транспорта

В края на 2013 г., когато Европейският парламент и Съветът приеха преразгледаните насоки за мрежата ТЕМ-Т, беше договорен нов проект за развитие на „гръбнака“ на транспортната система на ЕС. Поет беше ангажимент за развитие на транспортната инфраструктура, чието практическо изпълнение ще отнеме десетилетия, ще изисква според оценката 1,5 билиона евро в инвестиции и ще включва голям брой частни и публични заинтересовани страни. Начинание с такъв мащаб, сложност и разходи изисква солидна основа за вземането на решения за политиката и инвестициите.

В периода 2014—2015 г. беше направено сериозно усилие да се укрепят стратегическата рамка за транспортни проекти в допълнение към разпоредбите на Регламента за ТЕМ-Т и по този начин да се повиши сигурността при планирането за инвеститорите.

Въз основа на направено от европейските координатори предложение, държавите членки се договориха за подробни работни планове за деветте коридора на основната мрежа на ТЕМ-Т. През декември 2016 г. беше приет Европейски план за внедряване на ERTMS и европейският координатор представи подробен план за изпълнение за морските магистрали²¹.

Една значителна част от бюджета на МСЕ беше заделена за проекти за транспортна инфраструктура по ТЕМ-Т, като се предоставя финансова подкрепа по-специално за основната мрежа и хоризонтални проекти и дейности, посочени в част I от приложението към Регламента за МСЕ. За да се концентрират усилията в тази насока, приоритет се дава на проекти от общ интерес, както е определено в Регламента за ТЕМ-Т.

По подобен начин се предоставя и подкрепата от Кохезионния фонд и от ЕФРР за ТЕМ-Т и друга транспортна инфраструктура, определена като приоритет за развитието на ТЕМ-Т и/или съответните държава членка и регион.

През 2014 г. и 2015 г. беше направено сериозно усилие да се завърши планирането за периода 2014—2020 г.: Кохезионният фонд и ЕФРР ще продължат да предоставят осезаема подкрепа за развитието на мрежата ТЕМ-Т (около 34 милиарда евро) през следващите години, особено в по-слабо развитите държави членки и региони, където все още са нужни значителни усилия, за да се създадат липсващите връзки и да се отстранят тесните места в транспортните мрежи. Допълнително чрез ЕСИ фондовете ще се подкрепят национални, регионални и местни проекти за транспортна инфраструктура, която не е част от мрежата ТЕМ-Т, както и доставката на подвижен състав.

²¹ <http://ec.europa.eu/transport/node/4876>

Това е от решаващо значение за изграждането на безпрепятствена транспортна система от врата до врата, която обслужва нуждите от транспорт на дълги разстояния и от трансграничен транспорт, както и локалната мобилност. Във всички държави членки чрез политиката на сближаване ще се подкрепя преход към мултимодална, интелигентна и по-устойчива транспортна система.

Освен това, както се изисква от условията *ex-ante* за получаване на финансова подкрепа от КФ и ЕФРР по тематична цел 7 (устойчив транспорт), в 20 държави членки са разработени цялостни национални и регионални планове за транспорта, включително концептуално изчистени портфейли от проекти и мерки за засилване на капацитета на администрациите и бенефициентите.

Разработването на тези цялостни транспортни планове беше важна стъпка напред: в тях подробно се определя как ще продължи развитието на ТЕМ-Т в 20-те държави членки и в редица региони на Съюза (в които се предоставя съфинансиране по КФ/МСЕ). Те освен това осигуряват основа за балансирано и допълващо развитие на инфраструктурата извън ТЕМ-Т на национално, регионално и местно равнище. Това е важна стъпка да се гарантира, че развитието на ТЕМ-Т не се осъществява изолирано, а като част от всеобхватно усилие за развитие на безпроблемна система от врата до врата, която осигурява транспорта на дълги разстояния и трансграничния транспорт, както и локалната мобилност.

В този контекст заслужава да се отбележи също така, че през 2013 г. Комисията представи нова концепция за разработването на планове за устойчива градска мобилност. През програмния период 2014—2020 г. редица градски зони на ЕС ще получат подкрепа от Кохезионния фонд и от ЕФРР при разработването и изпълнението на такива планове. Предвидени са около 12,5 милиарда евро в подкрепа на инфраструктура за чист градски транспорт и насърчаването му, плюс около 3,5 милиарда евро за интелигентни транспортни системи и екологосъобразна мобилност. Тези инвестиции ще спомогнат за повишаване на ефективността на градските възли, за намаляване на задръстванията и за премахване на тесните места в ТЕМ-Т, както и ще подобрят свързаността на крайната отсечка.

4.3. Мобилизиране на частен капитал за изпълнението на ТЕМ-Т

Независимо от високата степен на финансов принос от ЕС за транспортна инфраструктура по мрежата ТЕМ-Т основното финансово предизвикателство все още е за държавите членки. Развитието на устойчиви и достатъчни източници на финансиране (както публични, така и частни) е от ключово значение за преодоляване на настоящия дефицит при финансирането.

Подкрепата от Кохезионния фонд, ЕФРР и МСЕ, макар и осезаема (около 60 милиарда евро за инвестиции в ТЕМ-Т за периода 2014—2020 г.), е относително скромна в сравнение с установените нужди от инвестиции за основната и за широкообхватната мрежа. Поради това за гарантиране на максимален ефект от средствата от ЕС се изисква координирано и целенасочено използване както на безвъзмездна помощ, така и на финансови инструменти, когато те могат да катализират частните инвестиции.

Вследствие на условията *ex-ante* за транспорта за инвестициите от ЕСИ фондовете в транспортния сектор са въведени ефективни рамкови условия (цялостни национални или регионални планове и достатъчно административен капацитет). Така се подкрепя

планирането на инвестициите в транспорта — както частни, така и публични. Реалистичен и концептуално изчистен портфейл от подкрепяни по линия на КФ/ЕФРР проекти, разработен в контекста на настоящия преглед, предоставя основа за координация, полезни взаимодействия и допълване с МСЕ и ЕФСИ.

Частното финансиране често се основава на схеми за публично-частно партньорство (ПЧП). Средства от ЕС (например МСЕ) могат да се използват за подобряване на рисковите профили и за укрепване на договорните споразумения за ПЧП, като по този начин се повиши възможността за пазарната им реализация. Това дава възможност на изпълнителите на отговарящи на условията инфраструктурни проекти да привличат допълнително частно финансиране от такива институционални инвеститори като застрахователни компании и пенсионни фондове. ЕСИ фондовете може да се използват за подкрепа на стратегически инфраструктурни проекти, при които се набират други финансови ресурси, било под формата на национално публично и частно съфинансиране, на предоставено от ЕИБ финансиране или — напоследък — на финансиране, предоставено по линия на капацитета за поемане на риск на ЕФСИ²².

С цел — където е възможно — да се засили ефектът на привличане с ресурсите на ЕС (КФ, ЕФРР, МСЕ) върху другите източници на финансиране, Комисията използва иновационни решения за финансиране, които могат да се разработят под формата на много различни видове инструменти за подкрепа, като например чрез инструменти за споделяне на риска, въведени съвместно с Европейската инвестиционна банка. С такива инструменти може да се мобилизират инвестиции в обеми, които са от шест (дялово участие) до петнадесет (инструменти за споделяне на риска като облигации за проекти) пъти повече от компонента на безвъзмездната помощ. Предложените от Комисията иновационни решения за финансиране се основават на опита от предишни инструменти, и по-специално фондът „Marguerite“ и Инструментът за гарантиране на заеми за проекти по ТЕМ-Т (LGTT).

Най-показателният пример за такъв инструмент е пилотната фаза на инициативата за облигации за проекти (ИОП), която беше прехвърлена към програмата на МСЕ и обхваща три сектора: транспорт, енергетика и ИКТ. С този механизъм се привлича допълнително финансиране, което дава възможност на изпълнителя на проекта или на потенциалния бенефициер да набере дългово финансиране на капиталовия пазар (под формата на облигации), за да се финансират паневропейски инфраструктурни проекти с висока добавена стойност от ЕС.

През 2014 г. и 2015 г. такава подкрепа от механизма на ИОП е одобрена за разширяването на автомагистрала А7 в Германия²³; строителството на новата връзка на автомагистрала А11 в Белгия²⁴; и разширяването на пристанище Кале във Франция.

²² Финансиране от ЕИБ с подкрепата на ЕФСИ не може обаче да се разглежда като национално съфинансиране.

²³ <http://www.eib.org/infocentre/press/releases/all/2014/2014-182-a7-extension-first-financing-operation-germany-with-eu-project-bonds.htm>

²⁴ <http://www.eib.org/infocentre/press/releases/all/2014/2014-066-eib-backs-a11-belgian-motorway-link.htm>

Последното е също и пръв пример за комбинираното използване на иновационни финансови инструменти (ИОП) и безвъзмездни средства от МСЕ²⁵.

Целта на дълговия инструмент на МСЕ, разработен с Европейската инвестиционна банка, който функционира от юли 2015 г., е да се подкрепят проекти от общ интерес, като инструментът може да улесни достъпа до дългов капитал от предоставящи заеми търговски институции и институционални инвеститори или първостепенни заеми от Европейската инвестиционна банка.

Комисията предприема допълнителни действия, за да гарантира, че полезните взаимодействия между средствата от ЕС и подкрепата от Европейския фонд за стратегически инвестиции (ЕФСИ) се оползотворяват ефективно за мобилизиране на частно финансиране за стратегически инвестиции в транспорта в ЕС. Комисията вече е публикувала практически насоки²⁶ как да се съчетават и използват като допълващи се ЕСИ фондовете и ЕФСИ и продължава да опростява общата рамка за развитие на такава диверсификация на източниците на средства и финансиране. През 2015 г. бяха подписани четири транспортни проекта по линия на ЕФСИ, а други три бяха одобрени, като са изтеглени общо повече от 1,5 милиарда евро под формата на заеми от ЕС²⁷.

Пример за съчетаване на безвъзмездни средства по линията на МСЕ с отпуснати от ЕФСИ средства е проектът „Инфраструктура за достъпност на пристанищата“ в Испания. Гаранция от ЕФСИ даде възможност на ЕИБ и на ICO (националната насърчителна банка) да подкрепят със заеми група проекти за достъпност на пристанищата в Испания с цел в периода 2015—2020 г. да бъдат свързани 13 предварително определени пристанища от трансевропейската транспортна мрежа. Общата инвестиция (свързана с частта от ЕФСИ по проекта) възлиза на 425 милиона евро. За някои от проектите тези заеми от ЕИБ и ICO бяха допълнени от съфинансиране по линия на МСЕ²⁸.

Комисията разработва иновационен механизъм за съчетаване, т.е. комбиниране на безвъзмездна помощ по програмата на Механизма за свързване на Европа с налични инструменти по ЕФСИ и частно финансиране. На 8 февруари 2017 г. Комисията публикува работна програма и покана за представяне на предложения с цел съчетаване на 1 милиард евро безвъзмездни средства по линия на МСЕ с финансиране от ЕФСИ или други източници на частен капитал.

5. ОПРЕДЕЛЯНЕ НА СТРАТЕГИЯ ЗА ДОКЛАДВАНЕ

В първия доклад за напредъка следва да се предложи също и механизъм за наблюдение и докладване, който да даде възможност на Комисията да изпълнява задълженията си за докладване, определени в член 49, параграф 3 от Регламента за ТЕМ-Т. Това, по-специално означава да се укрепи стратегията, използвана за докладването от държавите членки съгласно член 49, параграфи 1 и 2 от насоките за ТЕМ-Т. С цел създаването на стабилни и съгласувани механизми за наблюдение и докладване в стратегията се вземат

²⁵ Механизмът на облигациите за проекти е използван за намаляване на цената на дълга и следователно намаляване на нуждата от публична подкрепа, докато безвъзмездните средства от МСЕ са използвани за покриване на останалите допустими разходи за дейности с голяма добавена стойност от ЕС.

²⁶ http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/thefunds/fin_inst/pdf/efsi_esif_compl_en.pdf

²⁷ <http://www.eib.org/efsi/efsi-projects/?c=&se=5>

²⁸ <http://www.eib.org/projects/pipelines/pipeline/20150115>

предвид всички налични източници на информация и данни и тя се съгласува с прилагането на Регламента за ТЕМ-Т в съответствие със заложените в него цели и приоритети.

Констатираните в настоящия доклад слабости показват, че качеството на информацията и използваните за събиране и обработка на данните методики се нуждаят от по-нататъшно подобряване на равнище ЕС. За да се гарантира необходимата хармонизация на данните, в бъдеще Комисията ще използва като част от стратегията си за докладване единен предварително попълнен образец за събирането на данни относно финансовите източници на ЕС. Това следва да даде възможност за създаването на обща и хармонизирана база данни, в която се събира цялата необходима информация за проекти за ТЕМ-Т, включващи финансиране от ЕС, предоставена от съответните органи на държавата членка. В тази връзка следва да се отбележи, че Евростат не събира данни за разходите за транспортна инфраструктура, и по-специално за ТЕМ-Т, тъй като това не е предвидено в съответното правно основание.

Освен това механизмът за докладване следва да дава възможност на Комисията да посочва как различният принос (напр. средства от ЕС, финансиране от ЕИБ, частни фондове, привличане на частни средства) дава възможност за постигането на резултати (напр. изградена инфраструктура, въведени интелигентни транспортни системи (ИТС) и в крайна сметка спомага за измерване на резултатите (напр. ефективност на транспорта, капацитет за превоз на пътници/товари, безопасност, декарбонизация) и на очакваното въздействие (напр. растеж, работни места). Този анализ ще се основава на оценката, направена в контекста на работните планове за коридорите на основната мрежа.

Друга съществена бариера пред развитието на мрежата ТЕМ-Т е липсата на общ източник на надеждна информация относно текущото състояние на мрежата, нейното развитие и осъществяването в момента проекти и инвестиции. Това изискване следва да се изпълни чрез информационната система TENtec. С TENtec вече е създадена хармонизирана информационна система за транспортната инфраструктура, подкрепена със стабилно правно основание²⁹.

Тъй като развитието на ТЕМ-Т се осъществява чрез изпълнението на основната и на широкообхватната мрежа, е необходимо да се гарантира наличието и пълнотата на информацията чрез своевременно въвеждане в TENtec на качествени данни. Общата нужда от подобряване, констатирана в настоящия доклад, се изразява по-специално в повишаване на степента на въвеждане на данни в системата. Необходимо е да се повиши съдържанието на информацията и да се засили нейната точност, пълнота и съгласуваност в сътрудничество с държавите членки и в рамките на съответните институции и органи на ЕС.

Започнатото от Комисията проучване има за цел да се гарантира, че в TENtec е наличен висококачествен и с достатъчен обхват набор от данни относно текущото състояние на инфраструктурата на ТЕМ-Т. С продължаващия процес на събиране на данни в TENtec понастоящем се цели да се оценят и да се проверят наличните в TENtec данни по отношение на тяхното качество и съгласуваност. Проучванията следват също така и предварително определен план за събиране на данни, за да се установят всички

²⁹ В член 49 от Регламента за ТЕМ-Т (№ 1315/2013) се определят изисквания за държавите членки да предават към TENtec годишни данни, а за Комисията — да гарантира, че TENtec е леснодостъпна.

съответни източници на данни по отделни държави и технически параметри. Данните се събират по географски участъци и възли на мрежата и осигуряват висока степен на подробност. Първата фаза от процеса на събиране на данни почти приключва и ще даде възможност на държавите членки да валидират новите въведени данни. Проучванията ще завършат до края на 2017 г., като ще доведат до актуализация на данните в TENtec от 2014 г. и 2015 г. В следващия доклад за напредъка показателите за техническите параметри ще бъдат преизчислени, тъй като се очаква данните да бъдат с по-високо качество.

В дългосрочен план необходимостта държавите членки редовно да попълват на годишна база информацията относно инфраструктурата на TEM-T е от решаващо значение. Проучванията за TENtec ще предоставят на Комисията документация за източниците на данни и използваната методика за определяне на всеки параметър, което ще даде възможност за лесна актуализация на базата данни. Това следва да улесни въвеждането в бъдеще от държавите членки на данните с изискваната информация. Нещо повече, сегашният процес на докладване показва, че следва да се разработи автоматична актуализация.

Докато техническите данни в TENtec не бъдат окончателно завършени, всички участъци и компоненти на инфраструктурата, които не са актуализирани в системата, следва да се разглеждат като неизпълняващи изискванията на TEM-T. По този начин ще се премахнат случаите, в които показателят отчита пълно спазване на стандартите на TEM-T поради ниската степен на въвеждане на данни за даден компонент на инфраструктурата.

От полза за двугодишното докладване относно напредъка на изпълнението на TEM-T може да бъде и определянето на ясен график за представянето на бъдещите доклади за напредъка. За събирането, обработката и анализа на финансовите и техническите данни от 2-годишния период на изпълнение на TEM-T се изискват значително време и ресурси. Голяма част от финансовата информация е на разположение в края на втората или третата година след предоставянето на средствата. По същия начин докладването на технически данни за новопостроена или модернизирана инфраструктура често се забавя и може да включва непълна или грешна информация. Следователно, за да се изготви надежден, сравнителен и обобщен анализ (сравняване с предходни периоди на докладване) за двугодишния напредък в изпълнението на TEM-T, Комисията се стреми да прилага правилото „n+2“, така че да може да издава докладите за напредъка две години след края на всеки период на докладване.

И накрая, оценката на съществуващите данни в системата TENtec даде възможност на Комисията да формулира някои първоначални идеи как да се подобри и да се продължи развитието на методиката за анализ на данните в TENtec. В контекста на текущите проучвания на коридорите на основната мрежа понастоящем Комисията анализира въздействието на инфраструктурата на TEN-T върху околната среда и изменението на климата, както и върху растежа и работните места. Допълнително ще бъде проведено проучване относно цялостното въздействие върху растежа и работните места, които биха могли да се постигнат посредством изпълнението на основната мрежа TEM-T. Този анализ ще доведе до определянето на нови КПЕ за проектите, които може да се добавят към съществуващите технически изисквания в бъдещите доклади за напредъка. Това ще трябва да се проучи допълнително в следващия доклад за напредъка, когато степента на въвеждане на данни и качеството им в системата TENtec ще бъдат значително повишени.

6. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Като последен елемент от доклада за напредъка на ТЕМ-Т, в член 49, параграф 3 от Регламента за ТЕМ-Т от Комисията се изисква да анализира развитието на трансевропейската транспортна мрежа. Съответно в настоящия последен раздел се прави сравнение на равнището на инвестициите при изпълнението на проекта, докладвано в глава 4, със състоянието на техническото изпълнение, описано в глава 3, за да се представи оценка на постигнатия общ напредък в развитието на мрежата ТЕМ-Т в периода 2014—2015 г. В анализа се представят заключения за основната и за широкообхватната мрежа чрез оценка на осъществяването на мрежата и се извеждат заключения относно равнищата на инвестиции и постигнатия резултат по отношение на съответствието на инфраструктурата.

Ако безвъзмездната финансова помощ от ЕС за развитието на мрежата ТЕМ-Т се разбие по дял на вида транспорт, най-висок обем инвестиции е докладван за железопътната мрежа, в която са направени до 51,5 % от общите разходи в периода 2014—2015 г. Делът на инвестициите в пътна инфраструктура достига 30,6 % от общите разходи, следван от 9,2 % за пристанища и морски магистрали, 5,5 % за летища (включително проекта SESAR), 2,1 % за мултимодална инфраструктура и 1,1 % за вътрешни водни пътища.

Докладваното най-високо равнище на инвестиции в железопътната мрежа (51,5 % от всички инвестиции) е в съответствие с по-ниската степен на спазване за половината от свързаните с железниците показатели (под 75 % за ERTMS, натоварване на колоос и дължина на влаковете), както и с общата цел на политиката на ТЕМ-Т за подкрепа за нисковъглеродни устойчиви видове транспорт. Това се доказва и от подкрепата, предоставена по линия на ТЕМ-Т и Механизма за свързване на Европа, където общата подкрепа за железопътни проекти в периода 2014—2015 г. е била повече от два пъти по-голяма от размера на финансирането, предоставено общо за всички останали видове транспорт (70 % от общите разходи по ТЕМ-Т/МСЕ).

По отношение на пътищата показателите за техническо съответствие са изпълнени само на 75 % за основната мрежа и на 58 % за широкообхватната мрежа. В тази връзка равнището на инвестициите е относително високо, като се равнява на 30,6 % от общите разходи. Най-много инвестиции в пътна инфраструктура средно са направени в държавите членки, за които се прилага политиката на сближаване, както се доказва от сравнително голямата финансова помощ, предоставена по линия на ЕФРР и Кохезионния фонд. За сметка на това делът на разходите по линия на ТЕМ-Т/МСЕ, предназначени за пътна инфраструктура, възлиза едва на 3 % през 2014 г. и 2015 г.

Що се отнася до вътрешните водни пътища, равнището на инвестиции е много ниско и възлиза едва на 1,1 % от общите инвестиции, направени за ТЕМ-Т (макар да се очаква стойността да нарасне с оглед на поетите ангажименти по линия на МСЕ през 2014 и 2015 г.). Въпреки че вече е постигнато съответствие на 79 % при изпълнението на речните информационни услуги и 95 % за клас IV по СЕМТ, при допустимото газене постигането на съответствие все още е сравнително далече (68 %), което може да означава, че са необходими повече инвестиции в бъдеще за инфраструктура, свързана с вътрешните водни пътища. В тази връзка следва да се обмисли повишаване на финансирането от ЕС.

Според данните в TENtec при свързването на морските пристанища с железниците вече изцяло е постигнато съответствие както за основната, така и за широкообхватната мрежа. В много случаи обаче все още съществуват проблеми във връзка с капацитета на железопътни участъци, водещи към пристанища. При дял от 9,2 % на равнището на инвестиции не е решен проблемът с връзките към вътрешни водни пътища от клас IV по СЕМТ, където степента на съответствие е 46 % за основната и едва 9 % за широкообхватната мрежа.

Що се отнася до летищата, равнището на инвестиции остава сравнително ниско (5,5 %), като дори степента на съответствие по отношение на връзките с железниците както при основната (35,5 %), така и при широкообхватната (12,2 %) мрежа е много ниска.

Като цяло може да се приеме, че в повечето случаи все още се изискват значителни подобрения и са необходими значителни инвестиции, за да се постигнат целите на Регламента за ТЕМ-Т.

Без да се забравя това, в настоящия доклад се очертава по-скоро положителна картина на вече постигнатия напредък по основната и широкообхватната мрежа ТЕМ-Т. В действителност в големи участъци от ТЕМ-Т вече е налице високо равнище на съответствие с изискванията на Регламента за ТЕМ-Т. Равнището на разходи за различните компоненти на инфраструктурата на ТЕМ-Т, които са от източници от ЕС, по принцип отговаря на нуждите от инвестиции и отразява такива цели на транспортната политика за ТЕМ-Т като повишена достъпност, модално интегриране, оперативна съвместимост, устойчивост, намаляване на емисиите, защита на околната среда и насърчаване на иновационни решения за мобилност. В бъдещите доклади равнището на инвестиции на равнище държави членки трябва да се анализира подробно, за да се допълни горепосочената картина по отношение на инвестиционните приоритети и финансовите нужди, свързани с техническото съответствие на мрежата.

В обобщение, първите две години от прилагането на новия подход на политиката показват, че за реализирането на ТЕМ-Т успешно е въведен широк набор от различни инструменти. Постигнатият напредък при изпълнението на насочените към тази цел проекти сега трябва да бъде внимателно и непрекъснато наблюдаван, за да се гарантира, че основната мрежа, включително нейните основни коридори, ще бъде завършена до 2030 г., а широкообхватната мрежа — до 2050 г.

Приложение 1 — КПЕ и метод на изчисляване, използвани за измерване на техническото изпълнение на мрежата TEM-T

Вид транспорт	Показател	Пътнически (П) Товарен (Т)	Единица	Изчисляване	Цел (за 2030 г. за основната мрежа) (за 2050 г. за широкообхватната мрежа)	Стойност през 2015 г.	Степен на въвеждане на данни	Бележки
Железопътен	Електрификация	П/Т	%	Електрифицирани километри железопътна мрежа като дял от съответните километри железопътна мрежа.	100 %	81,3 % (основна мрежа) 80,6 % (широкообхватна мрежа)	95,9 % (основна мрежа) 96,2 % (широкообхватна мрежа)	Въз основа на данни от TENtec, въведени чрез проучване на TENtec (лот 1), валидирани предварително от ERA, но все още невалидирани от държавите членки
	Междурелсие 1435 mm	П/Т	%	Стандартно (1435 mm) междурелсие като дял (%) от съответните километри железопътна мрежа.	100 %	77 % (основна мрежа) 75,8 % (широкообхватна мрежа)	98,2 % (основна мрежа) 98,7 % (широкообхватна мрежа)	Въз основа на данни от TENtec, въведени чрез проучване на TENtec (лот 1), валидирани предварително от ERA, но все още невалидирани от държавите членки
	Внедряване на ERTMS	П/Т	%	Продължителност на постоянната работа на ERTMS и на Глобалната система за мобилна комуникация на железниците (GSM-R) по отношение на железопътната мрежа като дял от съответните	100 %	9,5 % от участъците по коридорите на основната мрежа	96,5 % (коридори на основната мрежа)	Въз основа на данни от TENtec, въведени чрез екипа за управление на внедряването на ERTMS, валидирани предварително от ERA, но все още невалидирани от държавите членки. Данните са ограничени до участъци по коридорите на основната

				<i>километри железопътна мрежа.</i>				мрежа. Продължава по-нататъшното събиране на данни чрез проучване за ERTMS
Скорост по линията (≥ 100 km/h)	T	%	<i>Дължина на товарна и комбинирана линия, която позволява максимална работна скорост по-голяма или равна на 100 km/h, като дял от съответните километри железопътна мрежа без ограничение на натоварването.</i>	100 %	86,8 % (основна мрежа) 86,6 % (широкообхватна мрежа)	89,4 % (основна мрежа) 86,9 % (широкообхватна мрежа)	Въз основа на данни от TENtec, въведени чрез проучване на TENtec (лот 1), валидирани предварително от ERA, но все още невалидирани от държавите членки	
Натоварване на колоос (≥ 22,5 t)	T	%	<i>Дължина на товарна и комбинирана линия с разрешено натоварване на колоос по-голямо или равно на 22,5 тона като дял от съответните километри железопътна мрежа.</i>	100 %	66,8 % (основна мрежа) 66,6 % (широкообхватна мрежа)	97,5 % (основна мрежа) 97,5 % (широкообхватна мрежа)	Въз основа на данни от TENtec, въведени чрез проучване на TENtec (лот 1), валидирани предварително от ERA, но все още невалидирани от държавите членки	
Дължина на влака (≥ 740 m)	T	%	<i>Дължина на товарна и комбинирана линия с разрешена дължина на влака по-голяма или равна на 740 m като дял от съответните километри</i>	100 %	46,5 % (основна мрежа) 46,6 % (широкообхватна мрежа)	79,9 % (основна мрежа) 76,2 % (широкообхватна мрежа)	Въз основа на данни от TENtec, въведени чрез проучване на TENtec (лот 1), валидирани предварително от ERA, но все още невалидирани от държавите членки	

				<i>железопътна мрежа.</i>				
Автомобилен	Високоскоростни пътища/автомогистри	П/Т	%	<i>Километри пътна мрежа, класифицирани като автомагистри или високоскоростни пътища, като дял (%) от километрите на пътния участък.</i>	100 %	74,5 % (основна мрежа) 58,1 % (широкообхватна мрежа)	100 % (основна мрежа) 100 % (широкообхватна мрежа)	Въз основа на данни от TENtec, въведени чрез проучване на TENtec (лот 1), валидирани предварително от ERA, но все още невалидирани от държавите членки
	Предлагане на чисти горива	П/Т		<i>Брой станции за гориво, които предлагат електрозахранване, водород, течни биогорива, втечнен природен газ/компресиран природен газ (LNG/CNG), биометан или втечнен нефтен газ (LPG) по протежение на пътните участъци или на разстояние до 10 km от кръстовищата им (единици в абсолютни числа, не в %).</i>	няма данни	няма данни	няма данни	Наличните данни в момента са ограничени. Държавите членки трябва да изготвят годишните си планове за разгръщане на инфраструктура за чисти горива. Процесът все още продължава.

Вътрешни водни пътища	Изисквания на СЕМТ за вътрешни водни пътища от клас IV	T	%	<i>Дължина на вътрешни водни пътища, класифицирани поне като клас IV по СЕМТ, като дял (%) от километрите мрежа от водни пътища.</i>	100 %	95,4 %	няма данни	Въз основа на данни от TENtec, събрани чрез проучване на TENtec (лот 2), валидирани предварително и все още невалидирани от държавите членки.
	Допустимо газене (мин. 2,5 m)	T	%	<i>Километри мрежа от вътрешни водни пътища, по които може да се движи плавателен съд с дълбочина на газене 2,5 m , като дял (%) от километрите на участъка от водния път.</i>	100 %	68 %	няма данни	Данни въз основа на проучване от 2016 г. съгласно член 49, параграф 3; Събирането на по-точни данни продължава чрез проучване за TENtec (лот 2)
	Допустима височина под мостовете (мин. 5,25 m)	T	%	<i>Километри мрежа от вътрешни водни пътища с вертикално свободно пространство под мостовете от поне 5,25 m като дял (%) от километрите на участъка от водния път.</i>	100 %	няма данни	няма данни	Събирането на данни продължава чрез проучване за TENtec (лот 2)
	Изпълнение на речни информационни услуги (% километри, по отношение на които са	T	%	<i>Километри мрежа от вътрешни водни пътища, по отношение на които са изпълнени минималните</i>	100 %	79,6 %	няма данни	Въз основа на данни от TENtec, събрани чрез проучване на TENtec (лот 2), валидирани предварително и все още невалидирани от държавите членки.

	изпълнени минималните изисквания, определени в Директивата за речните информационни услуги)			<i>технически изисквания от Директивата за речните информационни услуги, като дял (%) от километрите на участъка от водния път.</i>				
пристанища;	Свързване към железопътни линии	Г	%	<i>Брой пристанища с железопътна връзка като дял (%) от броя съответни пристанища от основната и от широкообхватната мрежа.</i>	100 %	100 % за морските пристанища	няма данни	Данни въз основа на проучване от 2016 г. съгласно член 49, параграф 3; Събирането на по-точни данни продължава чрез проучване на морските магистрали
	Свързване към вътрешни водни пътища от клас IV по СЕМТ	Г	%	<i>Брой пристанища с връзка към (вътрешността на страната) вътрешни водни пътища поне от клас IV по СЕМТ като дял (%) от броя съответни пристанища от основната и от широкообхватната мрежа..</i>	100 %	46 % (от основната мрежа) 9 % (от широкообхватната мрежа)	няма данни	Данни въз основа на проучване от 2016 г. съгласно член 49, параграф 3; Събирането на по-точни данни продължава чрез проучване на морските магистрали

Предлагане на чисти горива	T	%	<i>Брой пристанища, предлагащи (поне едно от) LPG, LNG, течни биогорива или синтетични горива, като дял (%) от общия брой пристанища от основната и от широкообхватната мрежа.</i>	няма данни	няма данни	няма данни	Събирането на данни продължава чрез проучване на TENtec (лот 2)
Наличие на поне един товарен терминал, който да е отворен за всички оператори по недискриминационен начин, и прилагане на прозрачни такси;	T	%	<i>Брой пристанища с най-малко един терминал с отворен достъп като дял (%) от общия брой пристанища от основната и от широкообхватната мрежа.</i>	няма данни	няма данни	няма данни	В момента няма налични данни. Данни ще бъдат събрани в рамките на предстояща кампания за събиране на данни.
Съоръжения за отпадъци от експлоатацията на кораби (само за морски пристанища)	П/Т	%	<i>Брой морски пристанища, предлагащи съоръжения за приемане на задължителни за приемни съоръжения за отпадъци (приложения I, IV и V към Международна конвенция за</i>	няма данни	няма данни	няма данни	Събирането на данни продължава чрез проучване за TENtec (лот 2)

				<i>предотвратяване на замърсяването от кораби (MARPOL13) категории отпадъци от експлоатацията на кораби, като дял (%) от общия брой пристанища от основната и от широкообхватната мрежа.</i>				
Летища	Свързване към железопътни линии	П/Т	%	<i>Брой летища с железопътна връзка като дял (%) от броя съответни летища от основната и от широкообхватната мрежа.</i>	100% (т.е. всички 38 летища от основната мрежа)	23 от 38 летища от основната мрежа, които попадат в обхвата на този критерий за съответствие (60,5 %) (За информация: 35,5 % от всички летища от основната мрежа и 12,2 % от всички летища от широкообхватната мрежа)	100 % (основна мрежа) 100 % (широкообхватна мрежа)	Въз основа на данни от TENtec, събрани чрез проучване за TENtec (лот 1), все още невалидирани от държавите членки
	Наличие на най-малко един терминал, който да е отворен за всички оператори по недискримини	П/Т	%	<i>Брой летища, предлагащи течни биогорива или синтетични горива за самолети, като дял (%) от общия брой летища от основната и от широкообхватната мрежа.</i>	няма данни	няма данни	няма данни	В момента няма налични данни. Данни ще бъдат събрани в рамките на предстояща кампания за събиране на данни.

	ращ начин, и прилагане на прозрачни, подходящи и справедливи такси							
	Предлагане на чисти горива	П/Т	%	<i>Брой летища с най-малко един терминал с отворен достъп като дял (%) от общия брой летища от основната и от широкообхватната мрежа.</i>	няма данни	няма данни	няма данни	В момента няма налични данни. Данни ще бъдат събрани в рамките на предстояща кампания за събиране на данни.
Железопътни -пътни терминали (ЖПТ)	Възможност за интермодално (с транспортни единици) претоварване	Т	%	<i>Брой железопътни-пътни терминали с възможност за обработка на интермодални единици като дял (%) от общия брой ЖПТ от основната и от широкообхватната мрежа.</i>	няма данни	няма данни	няма данни	В момента няма налични данни. Данни ще бъдат събрани в рамките на предстояща кампания за събиране на данни.
	Достъп до терминал за влакове с дължина 740 m	Т	%	<i>Брой железопътни-пътни терминали с възможност за обработка на влакове с дължина 740 m (без</i>	няма данни	няма данни	няма данни	В момента няма налични данни. Данни ще бъдат събрани в рамките на предстояща кампания за събиране на данни.

			<i>разкачване) като дял (%) от общия брой ЖПТ от основната и от широкообхватната мрежа.</i>				
Достъп до терминал за електрифицирани влакове	Г	%	<i>Брой железопътни терминали с възможност за обработка на електрифицирани влакове като дял (%) от общия брой ЖПТ от основната и от широкообхватната мрежа.</i>	няма данни	няма данни	няма данни	В момента няма налични данни. Данни ще бъдат събрани в рамките на предстояща кампания за събиране на данни.
Наличие на най-малко един товарен терминал, който да е отворен за всички оператори по недискриминационен начин, както и прилагане на прозрачни такси;	Г	%	<i>Брой ЖПТ с най-малко един терминал с отворен достъп като дял (%) от общия брой ЖПТ от основната и от широкообхватната мрежа.</i>				В момента няма налични данни. Данни ще бъдат събрани в рамките на предстояща кампания за събиране на данни.

Таблица 1 — Разходи на ЕС за ТЕМ-Т по източник на финансиране за вид транспорт в периода 2014—2015 г. (в милиони евро)

Вид транспорт	ТЕМ-Т/МСЕ	Разходи по линия на ЕФРР + КФ	Общо
Въздушен	167,4	764,4	931,8
Вътрешни водни пътища	115,9	72,8	188,7
Мултимодален	72,8	284,1	356,9
Морски	202,8	1 352,2	1 555,0
Железопътен	1 506,0	7 244,7	8 750,7
Автомобилен	75,5	5 121,4	5 196,9
Общо	2 140,4	14 839,6	16 980,00

Таблица 2 — Общо разходи и поети задължения за ТЕМ-Т с финансиране по линия на ТЕМ-Т/МСЕ (2014—2015 г.)

Държава членка	Разходи/финансиране по линия на ТЕМ-Т/МСЕ ¹	Правни задължения по линия на МСЕ ²
Австрия	112 027 519,51 EUR	697 274 954,59 EUR
Белгия	88 085 709,40 EUR	386 862 982,77 EUR
България	8 500,00 EUR	140 422 446,31 EUR
Кипър	368 532,87 EUR	4 336 455,50 EUR
Чешка република	12 262 375,63 EUR	254 446 954,59 EUR
Германия	426 535 582,47 EUR	1 721 544 112,62 EUR
Дания	99 229 178,19 EUR	635 659 951,00 EUR
Естония	2 671 586,00 EUR	189 711 553,40 EUR
Гърция	123 134 381,62 EUR	474 031 499,81 EUR
Испания	344 978 468,26 EUR	820 887 241,21 EUR
Финландия	70 715 369,04 EUR	67 814 357,90 EUR
Франция	311 926 281,40 EUR	1 765 036 319,72 EUR
Хърватия	1 235 228,27 EUR	43 863 508,40 EUR
Унгария	4 429 232,31 EUR	270 460 015,70 EUR
Ирландия	9 438 294,65 EUR	58 014 678,96 EUR
Италия	209 908 600,09 EUR	1 218 439 960,01 EUR
Литва	22 498 300,67 EUR	175 075 057,01 EUR
Люксембург	8 343 133,27 EUR	71 505 392,50 EUR
Латвия	3 258 467,49 EUR	252 335 764,20 EUR
Малта	606 607,66 EUR	38 854 793,70 EUR
Нидерландия	55 335 308,50 EUR	157 303 009,76 EUR
Полша	14 330 082,76 EUR	1 943 289 051,14 EUR
Португалия	5 929 072,92 EUR	151 238 125,46 EUR
Румъния	638 311,19 EUR	708 169 133,80 EUR
Швеция	97 125 195,54 EUR	82 055 838,05 EUR
Словения	19 426 804,80 EUR	47 042 258,50 EUR
Словакия	492 371,11 EUR	51 669 290,65 EUR

Обединено кралство	95 478 632,90 EUR	203 630 057,00 EUR
Други	0,00 EUR	63 547 883,46 EUR
Общо	2 140 417 128,53 EUR	12 694 522 647,71 EUR

1 Дял от разходите по линия на TEM-T за проекти за строителство и смесени проекти за строителство/проучвания. Разходи въз основа на декларирани суми в докладите за напредъка на дейностите и исканията за окончателно плащане. Дял на разходите/финансирането по линия на МСЕ въз основа на декларираните разходи/искания за плащане, когато е приложимо, или за очакваното усвояване на финансирането от проекта, въз основа на последната налична информация (като се взема предвид разбивката на бюджета в споразуменията за отпускане на безвъзмездни средства).

2 Финансиране от ЕС, понастоящем разпределено чрез последното споразумение за отпускане на безвъзмездни средства (за продължаващи действия) или окончателно финансиране за завършени/приключени действия. При тази променлива се взема предвид намаляването на финансирането чрез изменения.

Таблица 3 — Общо разходи и поети задължения за TEM-T със средства по линия на ЕФРР/Кохезионния фонд в периода 2014—2015 г.

Държава членка	Разходи по линия на ЕФРР + КФ (2014—2015 г.) за периода 2007—2013 г. ¹	Очаквана сума на ангажиментите по линия на ЕФРР + КФ (2014—2015 г.) за периода 2014—2020 г. ²
Австрия	2 934 472,00 EUR	0,00 EUR
Белгия	46 136,00 EUR	0,00 EUR
България	568 041 108,00 EUR	283 168 179,00 EUR
Кипър	8 616 572,00 EUR	10 867 022,00 EUR
Чешка република	875 526 552,00 EUR	638 315 795,00 EUR
Германия	368 407 819,00 EUR	550 138,00 EUR
Естония	129 279 226,00 EUR	100 579 525,00 EUR
Испания	582 659 100,00 EUR	388 654 854,00 EUR
Финландия	3 403 446,00 EUR	0,00 EUR
Франция	95 387 637,00 EUR	11 952 785,00 EUR
Гърция	1 088 333 130,00 EUR	349 050 764,00 EUR
Хърватия	80 655 785,00 EUR	213 936 269,00 EUR
Унгария	990 951 073,00 EUR	381 435 124,00 EUR
Италия	591 732 086,00 EUR	338 966 553,00 EUR
Литва	456 818 713,00 EUR	173 677 344,00 EUR
Латвия	261 879 728,00 EUR	221 134 278,00 EUR
Малта	1 309 272,00 EUR	18 565 514,00 EUR
Нидерландия	250 000,00 EUR	0,00 EUR
Полша	4 924 498 892,00 EUR	3 258 444 121,00 EUR
Португалия	174 551 330,00 EUR	138 470 240,00 EUR
Румъния	2 250 442 506,00 EUR	923 420 160,00 EUR

Швеция	2 102 460,00 EUR	8 221 453,00 EUR
Словения	480 243 393,00 EUR	56 681 911,00 EUR
Словакия	616 618 969,00 EUR	512 834 678,00 EUR
ТС/СВ*	161 326 899,00 EUR	15 360 141,00 EUR
Обединено кралство	123 611 227,00 EUR	40 004 023,00 EUR
Общо	14 839 627 531,00 EUR	8 084 290 869,00 EUR

*ТС/СВ означава програми, изпълнени по цел „Европейско териториално сътрудничество“, при които не е могъл да бъде използван Кохезионният фонд и които са обхващали региони от различни държави членки

1 Предварителните оценки, представени в тези таблици, се основават на данни, събрани в рамките на оценката *ex-post* на програмите по политиката на сближаване за периода 2007—2013 г., като акцентът е върху Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Кохезионния фонд (КФ), работен пакет 13, и последните приети версии на програмите през октомври 2016 г.

2 На базата на данни от приетите програми, взети през октомври 2016 г., и включват само ресурси от ЕФРР или Кохезионния фонд, без националния принос.

Таблица 4 – Заеми от ЕИБ, сключени в периода 2014—2015 г. по проекти за ТЕМ-Т

Държава членка	Сключени заеми от ЕИБ¹
Австрия	990 000 000,00 EUR
Белгия	340 000 000,00 EUR
България	180 000 000,00 EUR
Кипър	4 000 000,00 EUR
Чешка република	0,00 EUR
Германия	407 000 000,00 EUR
Дания	0,00 EUR
Естония	0,00 EUR
Гърция	325 000 000,00 EUR
Испания	2 439 000 000,00 EUR
Финландия	102 000 000,00 EUR
Франция	973 000 000,00 EUR
Хърватия	47 000 000,00 EUR
Унгария	296 000 000,00 EUR
Ирландия	319 000 000,00 EUR
Италия	1 819 000 000,00 EUR
Литва	62 000 000,00 EUR
Латвия	0,00 EUR
Нидерландия	402 000 000,00 EUR
Полша	3 761 000 000,00 EUR
Швеция	132 000 000,00 EUR
Словения	181 000 000,00 EUR

Словакия	322 000 000,00 EUR
Обединено кралство	591 000 000,00 EUR
Общо	13 692 000 000,00 EUR

1 Заеми от ЕИБ/операции по ТЕМ-Т, сключени през 2014 г. и 2015 г.