

Брюксел, 26.8.2020 г.
COM(2020) 433 final

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

**Доклад за напредъка на изпълнението на мрежата TEN-T през периода 2016—
2017 година**

Доклад за напредъка на изпълнението на мрежата TEN-T през периода 2016—2017 година

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Транспортът е крайъгълен камък на процеса на европейска интеграция и предоставя възможност за свързаност, конвергенция и сближаване в рамките на Съюза. Наличието на интелигентна, устойчива и напълно свързана европейска транспортна мрежа е ключово условие за пълното изграждане и доброто функциониране на европейския единен пазар и за свързването на Европа със световните пазари. Така се допринася за европейската програма за икономически растеж, работни места и конкурентоспособност. Освен това чрез развитието на по-чисти видове транспорт, като например железопътния транспорт и транспорта по вътрешни водни пътища, и въвеждането на алтернативни горива при автомобилния и морския транспорт, мрежата също така играе основна роля за декарбонизацията и съответно за постигането на целите на Европейския зелен пакт¹.

Следователно прилагането на целите и стандартите, определени в насоките за развитието на трансевропейската транспортна мрежа (Регламент (ЕС) № 1315/2013, по-нататък наричан „Регламентът за TEN-T“²) от 2013 г., е решаващо за по-устойчива, непрекъсната и по-интелигентна европейска транспортна мрежа. С насоките за TEN-T по същество се създават широкообхватна мрежа 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 интеграцията на различните видове транспорт, оперативната съвместимост и координираното развитие на инфраструктурата, по-специално в трансграничните участъци, за да се изградят липсващите връзки и да се отстранят тесните места. С политиката за TEN-T 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. Съответно в Регламента за TEN-T се поставят ясни срокове за завършването на основната мрежа (до 2030 г.) и на широкообхватната мрежа (до 2050 г.).

Чрез финансовия инструмент „Механизъм за свързване на Европа (МСЕ)“, създаден с Регламент (ЕС) № 1316/2013³, се подкрепя изпълнението на TEN-T. Освен това чрез подкрепа от ЕС по линия на Кохезионния фонд (КФ) и Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР), както и чрез други различни финансови инструменти, осигурени от Европейската инвестиционна банка (ЕИБ), са направени значителни инвестиции в TEN-T.

¹ COM(2019) 640 final

² Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 година 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., стр. 1).

³ Регламент (ЕС) № 1316/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 година за установяване на Механизъм за свързване на Европа, за изменение на Регламент (ЕС) № 913/2010 и за отмяна на регламенти (ЕО) № 680/2007 и (ЕО) № 67/2010 (ОВ L 348, 20.12.2013 г., стр. 129).

С оглед да се докладва пред европейските граждани и създателите на политики относно ефективността на политиката за TEN-T е необходимо да бъдат измервани и докладвани междинни резултати. За целта в член 49, параграф 3 от Регламента за TEN-T от Комисията се изисква веднъж на всеки две години да публикува доклад за напредъка по изпълнението на трансевропейската транспортна мрежа и да го представя на Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите. Първият доклад за години на докладване 2014 и 2015 беше приет през юни 2017 г.⁴. Следователно настоящият доклад за напредъка е вторият по ред двугодишен доклад, представен от Комисията на останалите институции на ЕС.

Настоящият втори доклад се основава на данни от 2016 г. и 2017 г.⁵. Съответно той представя ситуация на продължаващ и до днес напредък, особено по отношение на техническото съответствие. Чрез напредъка, видим още през 2016 г. и 2017 г., се изпраща правилното послание и се подчертава значението на политиката за TEN-T, което днес е дори по-голямо, отколкото е било при създаването ѝ през 2013 г.; напредъкът е свързан, наред с друго, с декарбонизацията и Европейския зелен пакт, за които транспортът играе много важна роля.

1.1. Основни резултати

Въз основа на информационната система TENtec текущото състояние на изпълнението на транспортната инфраструктура на TEN-T на равнището на коридорите на основната мрежа от гледна точка на съответствието с изискванията на Регламента за TEN-T достига между 81 % и 100 % за по-голямата част (10 от общо 13) от наличните към момента показатели, докато за останалите три изисквания степента на съответствие варира между 11 % и 67 %.

Въпреки че през 2017 г. може да се наблюдава подобрене на степента на съответствие със стандартите за TEN-T в сравнение с предходните години, необходимо е да се подчертае, че тези степени на съответствие невинаги отразяват реалността в пълна степен по отношение на качеството или оперативната функционалност на транспортната мрежа. Този анализ всъщност трябва да бъде поставен в контекста на отчасти ограничените технически стандарти за TEN-T в сравнение с действителните практически нужди. Следователно може да се наложи тези стандарти да бъдат допълнително прецизирани и разработени в рамките на предстоящото преразглеждане на Регламента за TEN-T, за да се отразят по-добре действителният потенциал и ограничения на мрежата.

Така например, за мрежата на железопътната инфраструктура съответствието вече достигна високо равнище по отношение на електрификацията (89 %), междурелсието (86 %), скоростта по линията за товарни превози (86 %) и натоварването на колоос за товарни превози (81 %), докато по отношение на дължината на влаковете за товарни превози (43 %) и особено по отношение на Европейската система за управление на железопътното движение (ERTMS) (11 %) постигането на съответствие все още е далече. Въпреки това дадена линия може да бъде годна за дължина на влака 740 m, но да няма достатъчно маневрени коловози, за да се гарантира пълна оперативна съвместимост на практика.

⁴ COM(2017) 327 final

⁵ Пълните данни за 2017 г. са били на разположение едва в средата на 2019 г.

Що се отнася до автомобилните пътища, съответствието с критериите за високоскоростни пътища/автомагистрала е напълно постигнато (100 %). Както обаче е посочено по-горе, е важно да се има предвид, че определенията за категории автомобилни пътища в Регламента за TEN-T са различни от онези на ИКЕ на ООН/Евростат/Международния транспортен форум (МТФ), което прикрива факта, че качеството на автомобилните пътища може на места да е недостатъчно. Освен това, части от мрежата може да не са поддържани правилно за определен период, което прави номинално съответстващия път неотговарящ на оперативните стандарти и стандартите за безопасност.

Вътрешните водни пътища са в почти пълно съответствие с изискванията по отношение на изпълнението на речните информационни услуги (RIS) (98 %) и изискването на МТФ за клас IV или по-висок (97 %). Както допустимото газене от 2,5 m или повече, така и допустимата височина под мостовете от 5,25 m или повече вече са на високо равнище от 85 %. Това обаче не трябва да прикрива факта, че в случаите, когато е постигнато номинално съответствие, съществуват освобождавания за кратки участъци, които въпреки това имат сериозно въздействие върху плавателността на по-широк участък. Пример в това отношение е ситуацията с река Дунав.

И накрая, 89 % от морските пристанища са свързани с железопътната мрежа, докато железопътната връзка с летищата леко изостава и е на равнище 67 %. И отново, благоприятните данни понякога може да прикриват не толкова положителна ситуация за някои от тези възли, особено за пристанищата: в редица случаи съществуващата железопътна връзка не е достатъчна от гледна точка на капацитета или качеството или просто не обхваща последната/първата отсечка.

Освен състоянието на техническото изпълнение на TEN-T в настоящия доклад се анализират и усилията за финансови инвестиции, направени в TEN-T като цяло. През 2016 г. и 2017 г. общите инвестиции, направени в мрежата TEN-T, възлизат на над 91 милиарда евро. По-голямата част от инвестициите са реализирани с национални ресурси (73 %). От общо 91 милиарда евро 11,5 милиарда евро са финансирани чрез заеми от ЕИБ, 9,8 милиарда евро са съвместно финансирани от европейските структурни и инвестиционни фондове (ЕФРР и КФ), а 3,1 милиарда евро — от МСЕ.

По отношение на дела на различните видове транспорт най-големият дял от общите инвестиции (80 милиарда евро), докладвани от държавите членки, (който включва частта на съфинансирането от ЕС, когато такова е приложимо) е вложеният в основната мрежа (71 %). По подобен начин най-много средства са отпуснати за железопътните линии в TEN-T (включително ERTMS) (45 %).

1.2. Обхват и методика

В член 49, параграф 3 от Регламента за TEN-T е определен 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 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 на 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 TEN-T в съответствие с неговите цели и приоритети.

Първият доклад за изпълнението за години на докладване 2014 и 2015 беше приет през юни 2017 г. В него обаче все още имаше различни ограничения по отношение на наличието на данни, методологични ограничения и др. Поради това методологията, приложена за търсенето на данни за настоящия доклад, беше изменена. Следователно данните от доклада за периода 2014—2015 г. не могат във всички части и аспекти да бъдат пряко сравнявани с анализа в настоящия доклад.

В него за периода 2016—2017 г. е представен анализ на изпълнението на техническите параметри на TEN-T. Този анализ е направен чрез сравняване на данните, въведени в информационната система TENtec, с комплект от ключови показатели за ефективност (КПЕ), определени въз основа на изискванията за транспортната инфраструктура, предвидени в Регламента за TEN-T. Комплектът от данни за 2016 г. и 2017 г. обаче е ограничен до мрежата на коридорите на основната мрежа. Независимо от това данните за коридорите на основната мрежа вече дават убедителни признаци за постигнатия напредък по TEN-T, тъй като през тези първи години инвестициите (както на равнище ЕС, така и на равнище държави членки) в повечето случаи така или иначе са съсредоточени върху коридорите на основната мрежа, понеже срокът за тяхното завършване е 2030 г., а не 2050 г., какъвто е срокът за завършване на широкообхватната мрежа.

Освен това, както е посочено по-горе, настоящият доклад отразява ситуацията единствено по отношение на съответствието на инфраструктурата със стандартите за TEN-T, определени в Регламента за TEN-T. Възможно е пълното съответствие да не гарантира непременно липсата на оперативни недостатъци или свързани с капацитета пречки на място. Поради това Европейската комисия предприема подробни проучвания и на деветте коридора на основната мрежа, както и на двата хоризонтални приоритета, в които инфраструктурата се анализира много по-подробно, т.е. не само по отношение на статистическото съответствие, но и въз основа на качествени оценки от гледна точка на една по-широка мрежа. Въз основа на този анализ недостатъците и пречките се отразяват в съответните работни планове за коридорите, както и в ERTMS и плановите за изпълнение на морските магистрали на европейските координатори.

И накрая, в настоящия доклад се посочват националните бюджети и съфинансирането и финансирането от различни източници на ЕС за инвестициите, направени в инфраструктурата на мрежата TEN-T през периода 2016—2017 г., които са основно средства от ЕФРР, КФ, МСЕ и заеми от ЕИБ. Докато в доклада за 2014 г. и 2015 г. все още не са посочени сведения за бюджета на държавите членки, който е инвестиран в TEN-T, поради ограничения на аналитична и методологична основа, в настоящия доклад за първи път са представени техните инвестиции⁶. Тези данни са докладвани директно от държавите членки чрез единно проучване.

По отношение на съфинансирането и финансирането от ЕС данните са събрани от Изпълнителната агенция за иновации и мрежи (INEA), генерална дирекция „Регионална

⁶ Докладвани са единствено строителни проекти, които са или не са съфинансирани от ЕС и чиято стойност е над един милион евро.

и селищна политика“ (ГД „Регионална и селищна политика“) и Европейската инвестиционна банка (ЕИБ).

2. СЪСТОЯНИЕ НА ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА TEN-T: ПОСТИГНАТ ТЕХНИЧЕСКИ НАПРЕДЪК ПО МРЕЖАТА TEN-T ПРЕЗ ПЕРИОДА 2016—2017 ГОДИНА

С Регламента за TEN-T се създават широкообхватна мрежа и основна мрежа на базата на методика, основана на обективни критерии и количествени прагове, която е използвана от Европейската комисия, Европейския парламент и Съвета в законодателната процедура⁷. Основната и широкообхватната мрежа са свързани с определени технически изисквания и приоритетни цели.

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

2.1. Ключови показатели за ефективност в информационната система TENtec

Понастоящем TENtec свързва географска информация и данни за технически параметри на инфраструктурата на TEN-T и дава възможност на ползвателя лесно да събира информация и да изготвя доклади и карти, обхващащи основната мрежа и широкообхватната мрежа на TEN-T и други набори от тематични данни. В тези бази данни са включени данните, събирани от държавите членки, проучвания за коридорите и други дейности по събиране на данни, за да се осигури на Комисията средство за установяване на критични проблеми, като например пречки и недостатъци, свързани с трансграничната оперативна съвместимост.

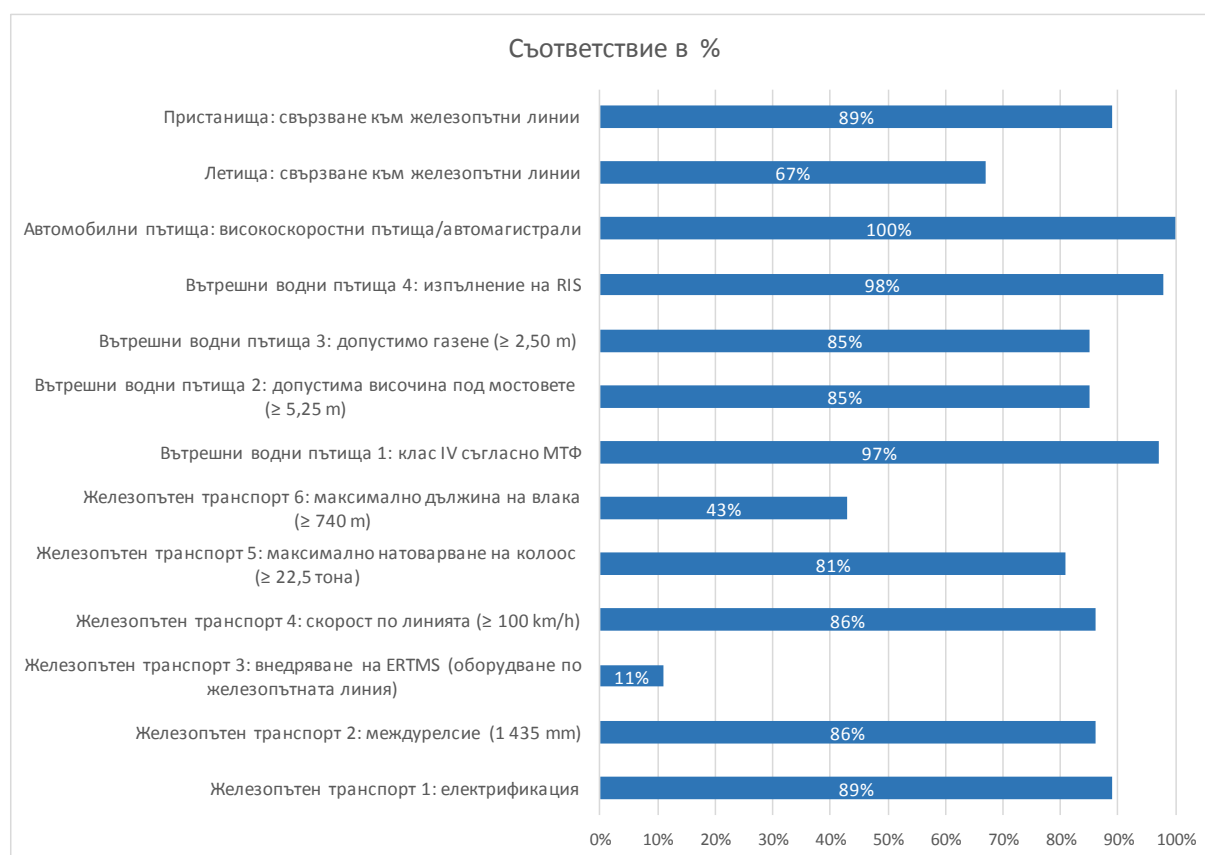
В сравнение с предходния двугодишен доклад количеството, процентът на попълване и качеството на данните са се подобрили значително на равнището на коридорите на основната мрежа, което осигурява възможност за представяне на подробни карти на съответствието с основните технически параметри.

2.2. Техническо изпълнение на мрежата TEN-T, представено по КПЕ

Въз основа на настоящата информационна система TENtec текущото състояние на изпълнението на транспортната инфраструктура на TEN-T по отношение на съответствието с изискванията на Регламента за TEN-T на равнище коридор на основната мрежа достига между 81 % и 100 % за по-голяма част (10 от общо 13) от наличните към момента показатели. Въпреки това, дори в случаите, когато ситуацията се е подобрила допълнително от 2017 г. насам, зад висок процент на съответствие може да се крие не толкова благоприятна практическа ситуация, тъй като критериите на Регламента за TEN-T не са достатъчно добре разработени и прецизирани (вж. раздел 1.1 по-горе).

⁷ Методика на планиране за трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T), Работен документ на службите на Комисията, SWD(2013) 542 final.

Фигура 1: Съответствие в % на мрежата на коридорите от основната мрежа



Източник: TENtec

Железопътни линии

По данни от 2017 г. съответствието на електрификацията на железопътните линии вече е на високо равнище от 89 %. Някои изолирани мрежи основно в Ирландия, Обединеното кралство, балтийските държави, Испания и Португалия се ползват от освобождаване⁸. По данни от 2017 г. съответствието при междурелсието на

⁸ Освобождавания от някои изисквания за изолирани мрежи съгласно член 39, параграф 2, буква а), подточки i)–iii) от Регламент (ЕС) № 1315/2013.

железопътните линии вече е на високо равнище от 86 %. Трите важни изключения са иберийското междурелсие, което все още преобладава на Иберийския полуостров, ирландското междурелсие, което все още е единственото междурелсие в Ирландия, и широкото междурелсие, което все още е почти единственото в балтийските държави и във Финландия. Ситуацията се е подобрила спрямо данните от 2017 г. и поради разработването на подвижен състав с регулируеми колооси за различни стойности на междурелсието значението на този параметър за оперативната съвместимост на железопътните линии донякъде е намаляло. Този въпрос също може да е необходимо да се засегне при преразглеждането на Регламента за TEN-T. По данни от 2017 г. внедряването на ERTMS (оборудване по железопътната линия) е на ниско равнище от 11 %. Внедряването на ERTMS е най-голямото предизвикателство по отношение на параметрите на TEN-T, като напредъкът е по-бавен от очакваното и желаното. Налице са планове за справяне със ситуацията. ERTMS вече е внедрена основно в части от испанската, френската, белгийската, люксембургската, нидерландската, словенската и полската мрежа. И отново, налице е подобрение на ситуацията спрямо данните от 2017 г., което ще бъде отразено в следващия доклад, като Германия например наскоро е обявила амбициозни инвестиции в ERTMS, а други държави членки също значително увеличават усилията си. Що се отнася до скоростта по линиите за товарни превози, по данни от 2017 г. съответствието по параметъра за 100 или повече km/h вече е достигнало високо равнище от 86 %. Прекъсвания на мрежата съществуват предимно в Балтийските държави, Полша и България. Що се отнася до натоварването на колоос за товарни превози, по данни от 2017 г. съответствието по параметъра за 22,5 или повече тона на ос вече е на високо равнище от 81 %. Прекъсвания на мрежата съществуват предимно в Румъния, Унгария, Полша и Ирландия. И накрая, що се отнася до дължината на влаковете за товарни превози, по данни от 2017 г. съответствието по параметъра за дължина на маневрените коловози на влаковете от 740 m или повече е достигнало средно равнище от 43 %. Държавите, в които параметърът вече е изпълнен, са основно Франция, Бенелюкс, Германия и Дания. Това обаче трябва да се разглежда с вече посочената уговорка, че ситуацията е продължила да се подобрява от 2017 г. насам и че на места съществуват разлики между номиналното съответствие и действителните оперативни възможности. Така например, дадена линия може да бъде годна за влакове с дължина 740 m, но да няма достатъчно маневрени коловози, позволяващи възможността да се превърне в реалност.

Автомобилни пътища

За автомобилните пътища основният изчисляван показател е общият брой километри, при които е налице съответствие с изискванията за автомагистрала/високоскоростни пътища. Тези резултати показват, че е постигнато 100 % съответствие. Понастоящем в TENtес не е на разположение пълна информация относно наличието на чисти горива. Очаква се по-подробна информация да бъде представена в третия доклад за напредъка за години на докладване 2018 и 2019.

Пристанища

По данни от 2017 г. съответствието на връзката на мрежата на морските пристанища с железопътните линии вече е 89 %. Прекъсванията на мрежата засягат само 14 пристанища, като повече от половината от тях са в южните държави членки, включително Италия и Гърция. Необходимо е обаче отново да се подчертае, че в стандарта за TEN-T е разгледана само връзката с железопътната мрежа и не е определено нищо относно качеството на тази железопътна връзка. Следователно може

все още да съществуват ограничения, например по отношение на връзката на последната отсечка от мрежата с пристанището, дори ако формално погледнато това пристанище съответства на стандарта за TEN-T.

Вътрешни водни пътища

По данни от 2017 г. съответствието по отношение на изпълнението на RIS вече е на много високо равнище от 98 %. Последните прекъсвания на мрежата са във Франция и в Италия. По данни от 2017 г. съответствието по параметъра на МТФ за клас IV или по-висок също е на много високо равнище от 97 %. Основното прекъсване на мрежата е в Хърватия на река Сава. По данни от 2017 г. съответствието с минимум 5,25 метра допустима височина под мостовете е на високо равнище от 85 %. Прекъсвания на мрежата съществуват предимно в Германия. По данни от 2017 г. съответствието с минимум 2,5 метра допустимо газене също е на високо равнище от 85 %. Прекъсванията на мрежата са предимно в Германия, Чешката република и Хърватия.

Летища

Когато става въпрос за летищата, в Регламента за TEN-T е определено, че само основните летища, обозначени със звезда в приложение 2 към Регламента (т.е. 38) попадат в обхвата на задължението по член 41, параграф 3, 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 потенциалното движение. По данни от 2017 г. степента на съответствие в тази връзка е на обнадеждаващо равнище от 67 %. Летищата, които все още не съответстват на изискванията, са разпръснати в целия ЕС, което показва обща необходимост от постигане на пълна свързаност между летищата.

3. СЪСТОЯНИЕ НА ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА TEN-T: НАПРЕДЪК ПРИ ФИНАНСОВИТЕ ИНВЕСТИЦИИ В МРЕЖАТА TEN-T ПРЕЗ ПЕРИОДА 2016—2017 ГОДИНА

През 2016 г. и 2017 г. общите инвестиции, направени в мрежата TEN-T, бяха малко над 91 милиарда евро. От общо 91 милиарда евро 11,5 милиарда евро бяха инвестирани чрез заеми от ЕИБ, 9,8 милиарда евро бяха съвместно финансирани от европейските структурни и инвестиционни фондове (ЕСИ фондове, по специално Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Кохезионния фонд (КФ) и 3,1 милиарда евро — от МСЕ. Когато е налице съфинансиране от ЕС, процентът му варира между 20 % и 85 %. Остатъкът и основната част бяха мобилизирани чрез национални ресурси.

Трябва да се отбележи и че общият размер на инвестициите, докладван от държавите членки (т.е. 80 милиарда евро), включва само инвестиции, свързани със строителни проекти или други проекти за активи и/или смесени проекти (но не и само проучвания) по основната или по широкообхватната мрежа TEN-T. В рамките на строителните работи са докладвани всички проекти, които допринасят за постигането на целите на член 4 от Регламента за TEN-T (т.е. сближаване, ефикасност, устойчивост, увеличаване на ползите за потребителите на мрежата). В допълнение, отчетени са само строителни работи, които водят до нови промени в инфраструктурата или са свързани с модернизацията/рехабилитация на съществуваща инфраструктура. Текущите разходи по поддръжката не са включени. И накрая, но не на последно място, включени са

всички проекти на стойност над 1 милион евро, които се изпълняват през 2016 г. и 2017 г., независимо от датата на започване.

По-голямата част от общите инвестиции в размер на 80 милиарда евро, докладвани от държавите членки (което включва частта на съфинансирането от ЕС, когато такова е приложимо), са вложени в основната мрежа (71 %). По подобен начин повечето средства са отпуснати за железопътните линии в TEN-T (включително ERTMS) (45 %).

Таблица 1: Разходи за TEN-T през 2016+2017 г. в милиони евро

ЕС-28	Разходи за TEN-T през 2016+2017 г. в милиони евро		
	<i>Широкообхватна мрежа</i>	<i>Основна мрежа</i>	<i>Общо за мрежата TEN-T</i>
<i>Железопътни линии в TEN-T (вкл. ERTMS)</i>	7546	28 632	36 178
<i>Автомобилни пътища в TEN-T (вкл. ИТС)</i>	14 410	16 644	31 054
<i>Вътрешни водни пътища в TEN-T (вкл. RIS)</i>	(няма налични данни)	2374	2374
<i>Пристанища в TEN-T (вкл. VTMS)</i>	870	3876	4746
<i>Летища в TEN-T (вкл. УВД)</i>	790	5041	5831
Общо в млн. EUR	23 616	56 567	80 183

Източник: проучване на държавите членки от 2019 г.*

МСЕ — Механизъм за свързване на Европа

Що се отнася до разходите за транспорта по линия на действащия МСЕ, безвъзмездните средства, разходвани за мрежата TEN-T през 2016 г. и 2017 г., възлизат на около 3,14 милиарда евро за 793 проекта, което представлява значително увеличение спрямо 2014 г. и 2015 г. (2,1 милиарда евро). Основната част от финансирането по линия на МСЕ (около 77 %) е инвестирана в проекти за устойчива транспортна инфраструктура. На практика около 65 % са инвестирани в проекти за железопътна инфраструктура, а около 12 % — в инфраструктура за вътрешни водни пътища и инфраструктура за морски транспорт.

Таблица 2: Финансиране на транспорта по линия на МСЕ през 2016+2017 г. в милиони евро

Финансиране на транспорта по линия на МСЕ през 2016+2017 г.		Брой на проектите
<i>по вид транспорт</i>	<i>в млн. EUR</i>	
Въздушен	502	74
Вътрешни водни пътища	156	64
Морски	235	147
Железопътен	2031	323
Друг*	-	3
Автомобилен	217	182
Общо в млн. EUR	3141	793

Източник: INEA. Включени са само проекти с бенефициери от 27-те държави членки и Обединеното кралство.

**Цифровизация на мултимодалния транспорт*

ЕСИФ — Европейски структурни и инвестиционни фондове

През 2016 г. и 2017 г. в TEN-T са инвестирани 9,85 милиарда евро (декларирани разходи) чрез Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Кохезионния фонд (КФ), на които взети заедно се дължат около 40 % от всички подкрепени от ЕС инвестиции в TEN-T (включително заеми от ЕИБ). Необходимо е да се отбележи, че в докладвания дял на Кохезионния фонд не е взета предвид частта от предоставените от фонда средства, прехвърлени в подкрепа на транспортни проекти по основната мрежа по линия на МСЕ⁹. Следва да се отбележи също така, че подкрепата от политиката на сближаване не е разпределена на годишна база, а е планирана за седемгодишен период. Сумите, докладвани за периода 2016—2017 г., са направените от бенефициерите разходите, които са удостоверени и декларирани пред Комисията през периода на докладване.

Таблица 3: ЕФРР + КФ (декларирани разходи) през 2016+2017 г. в милиони евро

ЕФРР + КФ (декларирани разходи*) през 2016+2017 г.

⁹ Част от средствата по Кохезионния фонд (11 305 500 000 EUR) бяха прехвърлени за финансиране 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 по линия на МСЕ.

<i>по вид транспорт</i>	<i>в млн. EUR</i>
Въздушен	79
Вътрешни водни пътища + пристанища по вътрешните водни пътища	10
Морски пристанища	25
Железопътен	2003
Автомобилен	7709
Мултимодален	19
Общо в млн. EUR	9845

Източник: ГД „Регионална и селищна политика“, <https://cohesiondata.ec.europa.eu/d/3kkx-ekfq>

**Направени от бенефициерите разходи, които са удостоверени и декларирани пред Комисията.*

Стойностите са кумулативни.

ЕИБ — Европейска инвестиционна банка

През 2016 г. и 2017 г. ЕИБ финансира инвестиции в сектора на транспортната инфраструктура в размер на 13 милиарда евро за общо 74 транспортни операции (в рамките на TEN-T и извън нея, с изключение на мобилни активи) и мобилизира инвестиции в размер на 51 милиарда евро. По-голямата част от тези инвестиции в транспортна инфраструктура (89 %) са направени за TEN-T, което представлява 51 операции, свързани с подписани през 2016 г. и 2017 г. заеми от ЕИБ на стойност 11,5 милиарда евро.

От тези 74 транспортни операции, финансирани през периода 2016—2017 г., 18 бяха подписани по линия на ЕФСИ. Това представлява заеми от ЕИБ, подкрепени от гаранции от ЕФСИ, на стойност 2,5 милиарда евро, които са привлекли общи инвестиции в размер на 10,2 милиарда евро в транспортния сектор (в инфраструктура, с изключение на мобилни активи). През същия период по линия на дълговия инструмент на МСЕ бяха подписани 5 операции. Това представлява заеми от ЕИБ, подкрепени от дълговия инструмент на МСЕ, в размер на около 338 милиона евро, които са привлекли общи инвестиции в размер на 1,9 милиарда евро в автомобилни пътища, пристанища и екологосъобразни плавателни съдове за TEN-T.¹⁰

¹⁰ Източник на данните: оперативно докладване от ЕИБ пред Европейската комисия

Таблица 4: Разходи за TEN-T по източник на средства/финансиране за всяка държава членка през 2016+2017 г. в милиони евро

Разходи за TEN-T по източник на средства/финансиране за всяка държава членка през 2016+2017 г. в млн. EUR*					
Държави членки	Национални бюджети , вкл. получени средства от ЕС (2016+2017 г.)			Заеми от ЕИБ (2016+2017 г.)	Общо в млн. EUR
	Финансиране от МСЕ	ЕФРР+КФ декларирани разходи			
AT — Австрия	3931	174,2		1200	5131
BE — Белгия	1707	124,5			1707
BG — България	196	8,6	168		196
CY — Кипър	32	1,6	14		32
CZ — Чешка република	1274	66,8	529		1274
DE — Германия	22 429	777,1		1263	23 692
DK — Дания	1015	37,8		168	1183
EE — Естония	303	18,4	276	30	333
EL — Гърция	1157	211,1	271	617	1775
ES — Испания	5978	188,3	146	1261	7239
FI — Финландия	1304	61,1		230	1534
FR — Франция	8315	315,0		740	9055
HR — Хърватия	319	16,7	48	15	334
HU — Унгария	1169	99,1	655	40	1209
IE — Ирландия	794	20,5		48	842
IT — Италия	12 490	273,8	45	1926	14 416
LT — Литва	226	26,7	484		226
LU — Люксембург	584	4,0			584

LV — Латвия	315	4,8	259		315
MT — Малта	61	2,9	20		61
NL — Нидерландия	4075	93,2	0	254	4329
PL — Полша	7018	307,3	5542	2040	9058
PT — Португалия;	233	31,5	23		233
Регионално равнище — държави от ЕС				71	71
RO — Румъния	1116	12,3	603	790	1906
SE — Швеция	2972	63,3			2972
SI — Словения	279	33,2	77		279
SK — Словакия	892	18,2	681	427	1319
ТС**			2		2
UK — Обединено кралство	<i>няма докладвани данни</i>	148,6	4	351	504
Общо в млн. EUR	80 184	3140,5	9846	11 471	91 810

Източник: проучване на държавите членки от 2019 г., ГД „Регионална и селищна политика“, INEA, ЕИБ

* Закръглени стойности

**ТС означава програми, изпълнявани по цел „Европейско териториално сътрудничество“, при които не е имало достъп до средства от Кохезионният фонд и които са обхващали региони от различни държави членки

4. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

През периода 2016—2017 г. е постигнат значителен напредък по развитието на мрежата TEN-T по отношение както на техническото съответствие, така и на финансовите инвестиции в мрежата.

Действително, що се отнася до съответствието с изискванията на Регламента за TEN-T на мрежата на коридорите от основната мрежа, то достига между 81 % и 100 % за по-голяма част (10 от общо 13) от наличните към момента показатели. Необходимо е обаче да се има предвид, че настоящото определение на параметрите за съответствие понякога не е достатъчно добре разработено и уточнено, за да се отчитат правилно действителните оперативни възможности на мрежата. Като се има предвид казаното, доста благоприятните данни относно съответствието се съпровождат от факта, че най-голям дял от общите инвестиции (80 милиарда евро), докладвани от държавите членки (което включва частта на съфинансирането от ЕС, когато такова е приложимо), е вложен в основната мрежа (71 %). По подобен начин повечето средства са отпуснати за железопътните линии от TEN-T (включително ERTMS) (45 %), за да се запълнят пропуските по отношение на съответствието.

Освен това ясно проличава, че основните предизвикателствата за инфраструктурната мрежа на TEN-T могат да бъдат преодоляни само чрез надеждна комбинация от инструменти за финансиране и финансови инструменти. Годишите на докладване 2016 и 2017 бяха успешни в това отношение, като се наблюдаваше увеличение на финансирането по-специално по линия на MCE, както и широко използване на различни други средства (по-специално средства от ЕФРР, КФ и заеми от ЕИБ).

Несъмнено през идните години може да се очаква по-нататъшен напредък, тъй като сроковете 2030 г. и 2050 г. приближават и се увеличава концептуалната яснота на портфейлите от проекти. В връзка с това европейските координатори на TEN-T полагат максимални усилия, за да гарантират стабилни, концептуално изчистени и видими портфейли от проекти за TEN-T, по които днес вече са направени над 2500 инвестиции. Комисията също така работи, заедно със съзакондателите, по различни инициативи за хармонизиране на процедурите по издаване на разрешителни и процедурите за възлагане на обществени поръчки, за да се ускори напредъкът по изпълнението на TEN-T.

Понастоящем Комисията извършва преглед на Регламента за TEN-T с оглед увеличаване на ефикасността на мрежата, по-специално чрез по-добра интеграция и цифровизация на различните видове транспорт, създаване на възможности за чист транспорт и повишаване на качеството и устойчивостта на инфраструктурата. Разработването и прецизирането на техническите изисквания към мрежата също е част от дневния ред на този процес на преглед. До 2021 г. е възможно да последва предложение за преразглеждане на Регламента.

5. ПРИЛОЖЕНИЯ

- Карта на съответствието: Железопътни линии — електрификация — състояние през 2017 г.
- Карта на съответствието: Железопътни линии — междурелсие (1435 mm) — състояние през 2017 г.
- Карта на съответствието: Железопътни линии (линии за товарни превози и линии, предназначени за смесени превози) — скорост по линията — състояние през 2017 г.
- Карта на съответствието: Железопътни линии — внедряване на ERTMS (релсов път) — състояние през 2017 г.
- Карта на съответствието: Железопътни линии (линии за товарни превози и линии, предназначени за смесени превози) — максимално осово натоварване — състояние през 2017 г.
- Карта на съответствието: Железопътни линии (линии за товарни превози и линии, предназначени за смесени превози) — максимална дължина на влаковете — състояние през 2017 г.
- Карта на съответствието: Вътрешни водни пътища — клас съгласно МТФ — състояние през 2017 г.
- Карта на съответствието: Вътрешни водни пътища — допустимо газене — състояние през 2017 г.
- Карта на съответствието: Вътрешни водни пътища — допустима височина под мостовете — състояние през 2017 г.
- Карта на съответствието: Вътрешни водни пътища — изпълнение на RIS — състояние през 2017 г.
- Карта на съответствието: Летища — връзка с железопътната мрежа — състояние през 2017 г.
- Карта на съответствието: Пристанища — връзка с железопътната мрежа — състояние през 2017 г.
- Карта на съответствието: Автомобилни пътища — високоскоростни пътища/автомагистрала — състояние през 2017 г.