

**BG**

**BG**

**BG**



ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ

Брюксел, 4.5.2010  
COM(2010) 212 окончателен

**РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА КОМИСИЯТА**  
**КОНСУЛТАЦИИ ОТНОСНО БЪДЕЩАТА ПОЛИТИКА ЗА**  
**ТРАНСЕВРОПЕЙСКА ТРАНСПОРТНА МРЕЖА**

## РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА КОМИСИЯТА

### КОНСУЛТАЦИИ ОТНОСНО БЪДЕЩАТА ПОЛИТИКА ЗА ТРАНСЕВРОПЕЙСКА ТРАНСПОРТНА МРЕЖА

#### 1. ВЪВЕДЕНИЕ

Прегледът на политиката TEN-T трябва да бъде разгледан в по-широкия контекст на стратегията „Европа 2020“<sup>1</sup>, в рамките на която Комисията „[...] представя предложения за модернизирани и изграждане на невъглероден транспортен сектор за постигане на повишена конкурентоспособност“. Това може да се постигне чрез комбинация от мерки, напр. инфраструктурни мерки като своевременно разгръщане на мрежова инфраструктура за електротранспорт, интелигентно управление на трафика, подобрена логистика, стремеж към намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> при автомобилния, авиационния и морския транспорт, включително подемане на широкомащабна европейска инициатива за чисти и енергийно ефективни превозни средства<sup>2</sup>, което ще спомогне за насърчаване на нови технологии, включително електрически и хибридни автомобили, чрез комбинация от научни изследвания, установяване на общи стандарти и развитие на необходимата инфраструктурна поддръжка.

Прегледът на политиката TEN-T е свързан също и с подготовката на Бяла книга за бъдещата транспортна политика. В Бялата книга ще бъдат определени общата транспортна политика (ОТП) и основните аспекти на бъдещата политика TEN-T.

Политиката TEN-T следва да бъде модернизирана, за да може Европейският съюз да оползотвори по-добре своите ресурси за реализирането на стратегическите проекти с висока добавена стойност за Европа, насочени към критични за работата на вътрешния пазар зони, в частност трансгранични отрязъци и интермодални възли (градове, пристанища, логистични платформи). TEN-T следва да подкрепи възникването на интегрирана европейска транспортна система, която отговаря по-добре на предизвикателствата на околната среда и изменението на климата. Тази интегрирана система ще предложи също интермодални решения, които ще обслужват по-добре потребностите на гражданите и бизнеса от мобилност и ще подпомогнат конкурентоспособността на промишлеността в ЕС.

С публикуването през февруари 2009 г. на Зелената книга за бъдещото развитие на трансевропейска транспортна мрежа (наричана в последствие TEN-T)<sup>3</sup> Комисията започна преглед на политиката TEN-T. Основното предложено нововъведение беше концепцията за планиране на две нива, като „централна мрежа“ се явява горното ниво. Този подход беше предпочетен от повечето заинтересовани страни, както и от институциите на ЕС и консултативните органи, пред другите две предложения на Комисията относно планирането. Техните становища бяха обосновани с набор от технически, икономически, екологични, социални или политически аргументи.

---

<sup>1</sup> COM(2010) 2020.

<sup>2</sup> COM(2010) 186

<sup>3</sup> COM(2009) 44.

Предпочетеният от мнозинството подход към планирането на TEN-T се характеризира, както следва. Запазвайки като основно ниво на TEN-T доста гъстата мрежа от железни, шосейни и вътрешни водни пътища, летища и пристанища, които представляват „широкообхватната мрежа“ и в голямата си част принадлежат към съответните национални мрежи, „централна мрежа“ ще препокрие „широкообхватната“ и ще даде израз на една действително европейска перспектива на планирането, фокусирана върху внасянето на системни подобрения в ефикасността на транспортната система по отношение на ресурсите и върху значителното намаляване на емисиите на парникови газове (ПГ) в транспорта. „Централната мрежа“ ще включва оси и възли от жизненоважно значение за транспортните потоци както в рамките на вътрешния пазар, така и между ЕС, неговите съседи и други части на света. Тя ще подпомогне също така икономическото, социалното и териториалното сближаване в Европейския съюз. За всички видове транспорт и взаимодействия помежду им тя ще осигури инфраструктурната основа, необходима за постигането на целите на общата транспортна политика, произтичащи от „Европа 2020“ и програмите за декарбонизация. Понятието „централна мрежа“ трябва да се разбира не като мрежа, покриваща само географското ядро на Общността, а по-скоро като онази част от TEN-T, върху която ще се съсредоточат различните инструменти — финансови и нефинансови, за да се осигури нейното успешно завършване.

С цел бъде извършен по-пълнен анализ на ред въпроси от особено значение за бъдещото развитие на TEN-T, Комисията учреди шест експертни групи, които работиха в периода от ноември 2009 г. до април 2010 г. Комисията смята, че е дошло времето да се направи поредната стъпка в рамките на прегледа на политиката TEN-T, като се организира втора публична консултация, насочена към уточняване на наличните варианти на политиката, произтичащи от предложенията, направени през 2009 г. от институциите на ЕС и от широк кръг заинтересовани страни и допълнително развити в рамките на тези експертни групи. Това е предназначението на настоящия консултативен документ.

## **2. ДЕЙСТВИЯ, ПРОИЗТИЧАЩИ ОТ ЗЕЛЕНАТА КНИГА**

Над 300 организации, участвали в публичната консултация, както и другите институции на ЕС и консултативни органи, публикували своите позиции, подкрепиха подхода на Комисията за извършване на широкообхватен преглед на политиката. Те възприеха в голяма степен вижданията на Комисията относно генералната политическа рамка за този преглед, както и оценките и предложенията за планирането на бъдещата TEN-T, и обогатиха дискусиите за изпълнението на TEN-T.

В работния документ на Комисията „Преглед на политиката TEN-T — основни документи“<sup>4</sup> се обобщават резултатите от консултацията по Зелената книга, публикувана през февруари 2009 г., и се изтъкват нейните основни заключения.

Експертните групи бяха съставени от експерти от различните заинтересовани сектори. Тяхната основна цел беше да подпомогнат Комисията при изработването на методика за планирането на бъдещата TEN-T предвид предстоящото преразглеждане на Насоките за TEN-T с цел увеличаване на ефективността на финансовите и нефинансовите инструменти за изпълнение на TEN-T, както и да разгледат възникващите правни

---

<sup>4</sup> Докладите се намират на интернет адрес:  
[http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tent\\_policy\\_review/doc/2009\\_09\\_22\\_summary\\_report.pdf](http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tent_policy_review/doc/2009_09_22_summary_report.pdf)

въпроси във връзка с планирането и изпълнението. Всяка от групите изготви заключителен доклад, включващ препоръки към Комисията<sup>5</sup>.

Четири от шестте групи съсредоточиха усилията си върху въпроси на планирането на TEN-T: 1) разработване на методика за географската част от мрежата; 2) интеграция между политиката по транспорта и политиката TEN-T; 3) интелигентни транспортни системи и нови технологии като неделима част от бъдещата TEN-T; 4) установяване на връзки между TEN-T и трети държави. Основните резултати от тази дейност са разгледани в точка 3 на настоящия работен документ на Комисията. В този контекст дейността на група № 1 бе конкретен отговор на поканата на Съвета<sup>6</sup> да бъде разработена, в качеството на основа за изготвянето на предложение за преразглеждане на Насоките на TEN-T, методика, отчитаща критерии като ефектите върху трансграничните транспортни потоци, териториалното сближаване и икономическото развитие, градското планиране, измененията на околната среда и климата и връзките със съседни държави.

Експертна група № 5 се занимава с финансирането и финансовите инструменти. Някои от заключенията на тази група бяха развити в точка 4 на настоящия работен документ на Комисията. Тъй като въпросът за финансирането на TEN-T — публично и частно, на национално равнище или с подкрепата на Общността — е широкообхванат и комплексен, ще бъдат проведени допълнителни консултации на по-късен етап. Работата на експертна група № 6 бе посветена на правните въпроси и нефинансовите инструменти за изпълнение на TEN-T. Заключенията относно инструментите са посочени в точка 4, докато правните препоръки са изложени в точка 5.

### 3. МЕТОДИКА НА ПЛАНИРАНЕТО НА TEN-T

Предвид събраните до момента доказателства за предимствата на варианта за планиране на две нива, с „централна мрежа“ като горно ниво, Комисията би искала да се консултира относно основните елементи на методиката за този вариант<sup>7</sup>. По този начин тя се стреми да породи ангажираност на институциите на ЕС, държавите-членки и другите заинтересовани страни, което би улеснило изготвянето на бъдещите предложения за TEN-T, в това число и на карти. В следващата част на документа се разглежда в съкратена форма методиката за двете нива на мрежата — широкообхватна и централна мрежа. Пълният текст на окончателния доклад на експертна група № 1, заедно с методиката на планиране, е достъпен на интернет страницата на прегледа на политиката TEN-T<sup>8</sup>.

*Планиране на широкообхватната мрежа*

---

<sup>5</sup> Докладите се намират на интернет адрес:

[http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tent\\_policy\\_review/tent\\_policy\\_review\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tent_policy_review/tent_policy_review_en.htm)

<sup>6</sup> Зелена книга - TEN-T: Преглед на политиката - За по-добре интегрирана трансевропейска транспортна мрежа в служба на общата транспортна политика - Заключения на Съвета от 15 юни 2009 г., параграф 6.

<sup>7</sup> Работата на експертните групи и текущият анализ на Комисията потвърдиха предимствата на този вариант, в това число и по отношение на бъдещите емисии на ПГ в транспорта. Независимо от това, преди приемането на предложените от Комисията преразгледани Насоки за TEN-T ще бъде оценено въздействието на всеки от предложените варианти.

<sup>8</sup> [http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tent\\_policy\\_review/tent\\_policy\\_review\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tent_policy_review/tent_policy_review_en.htm)

Както досега, широкообхватната мрежа следва и в бъдеще да осигурява наличието на централната мрежа и достъпа до нея и да подпомага вътрешното сближаване в Съюза и ефективното прилагане на вътрешния пазар. Тя следва да отговори на множество разнообразни потребности:

- във връзка с планирането на земеползването;
- във връзка с географски въпроси на други политики;
- във връзка с изискванията съответно на законодателството и на политиката на ЕС, по-специално в областта на опазване на биоразнообразието;
- като обект на технически и правни изисквания относно оперативната съвместимост и безопасността;
- по отношение въвеждането на технически стандарти за постигане на ефективна интеграция на различните видове транспорт с цел интермодалност от врата до врата.

Широкообхватната мрежа следва да свърже всички региони на ЕС по адекватен начин, да бъде мултимодална и да предостави инфраструктурната основа за интермодални услуги за пътници и товари. Тъй като широкообхватната мрежа ще представлява основното ниво на TEN-T, тя трябва да обхваща всички елементи на бъдещата централна мрежа. Изходна точка за бъдещата широкообхватна мрежа ще бъде настоящата широкообхватна мрежа, като:

- настоящата широкообхватна мрежа ще бъде осъвременена, за да бъде взет предвид при нейната реализация техническият напредък и тя да бъде съгласувана с промени в националните планове;
- ще бъдат добавени и дефинирани липсващи връзки и възли, по-специално в държави-членки, присъединили се към ЕС след 2004 г., когато е необходимо да се осигури хомогенно планиране на мрежата и свързаност на националните мрежи, и бъде направен съществен принос към целите на TEN-T;
- ще бъдат елиминирани маршрути до крайни точки и изолирани връзки в настоящата широкообхватна мрежа, ако причината за това не се крие в географски особености.

За всеки елемент на широкообхватната мрежа се изисква съвместимост със съответното законодателство на Общността в транспортния и в други сектори, в това число с технически спецификации за оперативна съвместимост на железопътната мрежа, безопасност на тунелите и т.н.

Въз основа на горните критерии и условия, елементите за планиране на широкообхватна мрежа ще бъдат обсъдени с държави-членки, чиято територия е засегната. След това вариантите на планирането ще бъдат подложени на двустранни и многостранни дискусии.

#### *Планиране на централната мрежа*

Централната мрежа ще се състои от възли и връзки с най-голямо стратегическо и икономическо значение в рамките на ЕС. Тя ще обхваща всички видове транспорт, ще включва интелигентни транспортни системи и ще предоставя по достатъчно гъвкав

начин други елементи на инфраструктурата, представляващи незаменима основа за постигането на различни политически цели в сектора на транспорта и в други сектори. Не по-малко важна ще бъде нейната роля на връзка между Изтока и Запада, между новите и старите държави-членки.

В един по-стратегически план бъдещата TEN-T следва да бъде свързана с ключовата инфраструктура в трети държави. От това следват действия на три нива:

- интегриране на мрежите на страни-кандидатки в TEN-T въз основа на резултатите от двустранни преговори и подготовка за новата методика на планиране.
- свързване на TEN-T с мрежи в трети държави, по-специално съседните държави в Европа, с които ЕС поддържа постоянен диалог по инфраструктурата, включващ също и определянето на приоритетни проекти по протежение на основните направления, и по-специално с бъдещата средиземноморска мрежа в рамките на изграждането на мрежата;
- подходящо координиране на развитието на инфраструктурата, надхвърлящо обикновени връзки по общите граници.

Не се предвижда плановете за централна мрежа да поставят началото на нова инфраструктурна програма с гигантски обхват: целта е, гарантирайки продължаването на текущи проекти, отдавайки дължимото внимание на премахването на тесните места и основавайки се предимно на съществуваща инфраструктура, те да се превърнат в основата на една ефикасна, безопасна и сигурна транспортна система с по-ниски въглеродни емисии.

При оформянето на мрежовата конфигурация въз основа на географския подход ще трябва да бъдат взети под внимание множество критерии като ефектите на териториална интеграция и сближаване, нуждите на вътрешния пазар, външните и глобалните търговски потоци, трафика на пътници и товари и нуждите на потребителите, взаимосвързаността и мултимодалността на мрежата, както и въпросите на екологията и изменението на климата.

В съответствие с това основните принципи на проектиране на TEN-T на всички стратегически нива, в това число и на нивото на широкообхватната мрежа, обхващат:

- мултимодалност, включително интермодални връзки и съоръжения за комодален или комбиниран транспорт,
- свързаност и оптимизация на мрежата,
- оперативна съвместимост и подобрена ефикасност на всички видове транспорт,
- устойчивост чрез намаляване на емисиите на парникови газове („декарбонизация“), за да се намали въздействието върху околната среда и замърсяването, както и чрез съгласуване със съответното законодателство на ЕС за околната среда, в това число с конвенцията от Еспоо и по-специално със следните директиви: SEA, OBOC, за местообитанията и птиците, Рамковата директива за водите, Директивата относно наводненията,

- отделяне на внимание на опазването на биоразнообразието, по-специално на мрежата „Натура 2000“, що се отнася до транспортната инфраструктура,
- поставяне на ударение върху качеството на услугите както за потребителите на товарни услуги, така и за пътниците,
- безопасност и сигурност на транспортната инфраструктура,
- използване на напреднали технологии и ИТ системи, и
- минимизиране на инвестициите, разходите за поддръжка и експлоатация без това да предотвратява постигането на съответните политически цели и изброените по-долу критерии по един уравнивесен начин.

Изборът на мащаба и оборудването на мрежовите елементи ще бъде определен от нуждите на пътническия и товарния транспорт и от потребителските нужди, от необходимостта от премахване на тесните места за международните транспортни потоци и тези на далечни разстояния (в това число и на екологичните проблеми), от намаляване на времето за пътуване и увеличаване на надеждността, целите за подпомагане на опазването на околната среда и екологични въпроси като избягване и смекчаване на замърсяването на водата, шума и предотвратяването, минимизирането и компенсирането на всякакви съществени въздействия върху околната среда, по-специално върху опазването и целостта на обекти на „Натура 2000“.

Плануването на централната мрежа включва четири основни последователни стъпки:

- (1) Определяне на основните възли, обуславящи общата архитектура на мрежата.
- (2) Свързване на основните възли и избор на междинни възли, които да бъдат включени в мрежата.
- (3) Определяне на съответните технически параметри, които се прилагат в зависимост от нуждите по отношение на функциите и капацитета.
- (4) Включване на съответна допълнителна или спомагателна (хардуер или софтуер) инфраструктура, за да бъдат удовлетворени изискванията на оператори и потребители в съответствие с конкретни политически цели и за да се повишат ефикасността и устойчивостта.

Главните възли, определящи основната структура на конфигурацията на мрежата, ще бъдат:

- най-големите или най-важните възли като столиците на държавите-членки, други градове или агломерации с надрегионално значение за управлението, икономиката, социалния и културния живот и транспорта;
- важни пристанища, интерконтинентални клъстерни пристанища и летища, свързващи ЕС с външния свят, както и най-важните вътрешни пристанища и товарни терминали.

По-малки или по-маловажни градове, пристанища, товарни терминали и т.н. ще бъдат междинни възли, които — ако бъдат включени в мрежата — ще определят маршрутите



в подробности. Градските възли имат комплексен набор от функции в транспортната система, като свързват:

- маршрутите на мрежата, в това число и тези на широкообхватната мрежа;
- съответните видове транспорт (интермодален трансфер);
- международен транспорт и транспорт на далечни разстояния, регионален и местен транспорт.

Връзките свързват основни (по принцип съседни) възли, като образуват разтеглени вериги от многоъгълници (*stretched polygonal chains*) или коридори, и съответстват на важни (потенциални) международни транспортни потоци или такива на далечни разстояния.

С цел да се повиши общата ефективност на мрежата, връзките следва в идеалния случай да бъдат осъществявани по най-прекия възможен маршрут. Трябва обаче да се намери компромис между минимизирането на разстоянието и осъществимостта, за да се отговори на транспортните нужди, да се постигне рентабилност и да се вземат предвид екологичните аспекти. На практика ще бъдат необходими обиколни маршрути:

- за да бъдат включени междинни възли, ако това носи повече предимства отколкото недостатъци,
- за да се използва, доколкото е възможно, съществуваща или използвана до момента инфраструктура,
- за да се позволи обединяването на транспортни потоци с цел повишаване на ефикасността и устойчивостта (доколкото това води до използване на съответни маршрути и не създава затруднения вследствие на припокриване с други оси),
- за да се позволи разделянето на пътническия и товарния поток, ако е обосновано, и
- за да се заобиколят непреодолими природни препятствия, населени зони и застрашени и екологично чувствителни зони.

Когато ефективността на транспорта по дадена ос и/или сближаването са сериозно засегнати от наличието на обиколен маршрут, може да бъдат определени „липсващи звена“.

Техническите параметри зависят от замислената функция, обема на трафика и експлоатационни аспекти, като необходимото ниво на обслужване и целта за създаване на еднородни условия по протежение на цялата ос.

За постигане на максимална приемственост настоящите приоритетни проекти, обединяващи съвместни усилия и продължителен опит, ще представляват ключова част от централната мрежа с малки адаптации, когато това е необходимо.

Планирането на мрежата с помощта на тази методика ще се придружава от процес на оптимизация и оценка на въздействието. С цел да се избегне необходимостта от

изразяване в паричен еквивалент на въздействия като сближаването, които не позволяват това, в съответствие с препоръките на експертна група № 1 се предвижда прилагането на многокритериен анализ. Все още предстои да бъдат определени тегловни коефициенти, за да се урівновесят противоречащите си цели.

### *Иновативни инфраструктурни мерки*

Централната мрежа следва също да даде предимство на свързани с инфраструктурата мерки, следващи от цели на политиката на ЕС, произтичащи например от политиката „Европа 2020“ относно стратегическия транспорт, енергетиката, климата, околната среда и иновациите.

Доколкото е възможно тези мерки следва да бъдат установени в началото на прегледа на планирането на TEN-T, за да се гарантира, че те са съобразени в достатъчна степен със съгласуваните политически цели. Установяването на тези мерки следва да се основава на набор от специфични критерии и стандарти. Ще трябва да се прояви гъвкавост в достатъчна степен, за да се даде възможност на критериите да се развият с течение на времето, адаптирайки се към бъдещото развитие на политиката. Процесът или процедурата за установяване на такива критерии или стандарти и за адаптирането им към възникващите нужди биха могли да бъдат определени в новите Насоки за TEN-T (напр. чрез делегиране на правомощия или прилагане на разпоредби). Критериите следва да се основават на цели относно производителността и качеството, засягащи всички видове транспорт и тяхната интермодална интеграция.

Интелигентните транспортни системи (ИТС), иновацията и новите технологии представляват важен елемент на централната мрежа. ИТС следва да разширят ефикасното използване на инфраструктурата и са от ключово значение за действителната интеграция в мрежата. Те могат също да дадат принос за постигане на целите в областта на околната среда, ефикасността (включително енергийната), безопасността и сигурността, както и за мобилността на пасажери и товари, и да подпомогнат свързването на коридорите на TEN-T с градските транспортни мрежи.

Очаква се в рамките на бъдещата TEN-T да бъдат необходими спомагателна инфраструктура и оборудване за следните ИТС услуги: информация за пътуване и трафик; мерки, свързани с управление на трафика и ефикасността; приложения, свързващи видовете транспорт и осигуряващи връзка със системите за обществен транспорт, товарен транспорт и свързаните с него услуги. Целите на Общността в областта на неприкосновеността и сигурността на личните данни трябва да бъдат подкрепени в това отношение. В стандарти, най-добри практики, технически спецификации и системи следва да се включат изисквания относно личната сфера и сигурността.

В не по-малка степен, съгласно целите за 2020 г., TEN-T следва да се заеме с технологичната иновация и технологичното знание, така че да бъде в състояние да приеме нови поколения превозни средства и да ускори напредъка в инфраструктурата, по-специално по отношение на енергийното захранване на транспорта. Автомобилният транспорт може да използва алтернативи на течните горива, но за това е необходима инфраструктура за зареждане на електрически превозни средства. В сектора на корабоплаването втечненият природен газ (LNG) има много предимства пред петрола, но за неговото широко разпространение е необходима инфраструктура за зареждане. Следва да се насърчава използването на чисти, алтернативни горива като неделима част

от бъдещото развитие на TEN-T. Вече са налице технологични решения, но са необходими съществени усилия, за да се направи използването им достъпно и по-ефикасно.

Подходящи и приложими ли са изложените по-горе принципи на изграждане на централната мрежа? Кои са техните силни и слаби страни и какво друго може да се вземе под внимание?

В каква степен допълнителните инфраструктурни мерки допринасят за постигане на целите на транспортната система на бъдещето и има ли начини да се увеличи техният принос?

Каква би могла да бъде по принцип специфичната роля на планирането на TEN-T за увеличаване на приноса на транспортния сектор за постигане на целите на „Европа 2020“?

#### **4. ИЗПЪЛНЕНИЕ НА TEN-T**

За да бъде политиката TEN-T възможно най-ефективна, е необходимо да се гарантира съгласуваност между обхвата на планиране на мрежата и средствата и инструментите за осъществяване на планирането, които съществуват както на национално, така и на общностно равнище.

##### **4.1. Оценка, приоритети и нефинансови инструменти**

След определянето на TEN-T в резултат на процеса на планиране трябва да се направи оценка и да се зададат приоритети на инфраструктурните проекти (като резултат от целите, разработени по точка 3), за да се осигури по-силно въздействие и усилващ ефект на финансирането по TEN-T. Затова в рамките на планирането на TEN-T ще трябва също да се определят проекти с голяма добавена стойност за централната мрежа на TEN-T, като изборът на проекти чрез покани за представяне на предложения ще продължи по принцип да бъде средство за изграждане на липсващи звена и решаване на проблеми в TEN-T. Това ще наложи извършването на оценки на цялата централна мрежа, основаващи се на последователни и надеждни данни и съгласувани методики.

С цел да се даде възможност за реализиране на проектите с най-висока добавена стойност за Европа, е особено важно да се определи начинът, по който се установяват тези проекти и те да се изпълняват координирано.

Комисията може също да реши да разшири мандата на европейските координатори, така че наред с големи трансгранични проекти те да се заемат също и с „пакети“ от по-малки инфраструктурни и оперативни мерки на основата на коридорите.

С цел да се увеличи ефективността на планирането, финансирането и изпълнението на проекти по TEN-T, в бъдещите Насоки могат да бъдат включени също разпоредби, приканващи засегнатите държави-членки да сключат съответните споразумения.

##### **4.2. Финансиране**

При текущата финансова перспектива (2007—2013 г.) проектите по TEN-T се финансират основно чрез бюджетите на държавите-членки (196 милиарда EUR) с

подкрепата на инструменти на ЕС: програмата TEN-T предоставя 8 милиарда EUR, докато Европейският фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Кохезионният фонд участват с 43 милиарда EUR или около 11 % от целия бюджет на кохезионната политика. ЕИБ също предоставя съществена помощ (65 милиарда EUR) чрез кредити и редица финансови инструменти в областта на транспортната политика. Броят на ПЧП (публично-частни партньорства) в ЕС нараства през последните години, но те все още са изключение в областта на железопътните проекти на далечни разстояния.

След публикуването на доклада на Европейската сметна палата през 2005 г. беше направена важна крачка при последващите действия относно изпълнението на Насоките за TEN-T от 2004 г. Многогодишни решения дадоха възможност за по-дългосрочни ангажименти и гаранции, като същевременно доведоха до съществено увеличаване на финансирането на ЕС за трансгранични и проблемни отрязъци (до над 60 % от многогодишната програма 2007—2013 г.). В допълнение създаването на Изпълнителната агенция TEN-T и назначаването на европейските координатори подобриха съществено изпълнението на проекти по TEN-T.

Основен въпрос за прегледа на Насоките на TEN-T и за многогодишната финансова рамка за периода след 2013 г. е как да се осигури най-доброто използване на финансовия принос на ЕС в полза на постигането на целите, определени в Насоките. В предложението за стратегия „Европа 2020“ Комисията обяви, че ще работи „за мобилизиране на финансовите инструменти на ЕС (напр. развитие на селските райони, структурни фондове, Рамкова програма за изследователска и развойна дейност, Трансевропейски мрежи, Европейска инвестиционна банка) като част от последователна стратегия за финансиране, която обединява европейското и националното публично и частно финансиране.“ Действително, увеличаването на инвестициите в публичната инфраструктура потенциално подпомага икономическото възстановяване, тъй като има положителен мултиплициращ ефект в краткосрочна перспектива и може да подобри конкурентоспособността на дадена държава в дългосрочна перспектива. Инвестициите в инфраструктурата създават също работни места и по този начин могат да подпомогнат борбата срещу отрицателното въздействие на рецесията върху трудовия пазар, въпреки че това може да доведе също до влошаване на обществените финанси. Поради това становището на Комисията е, че споразуменията за финансиране на равнище ЕС трябва да бъдат вградени в една ясна стратегия за финансиране на ЕС, чрез което ще се координират по-добре наличните източници на финансиране и ще се увеличи тяхната добавена стойност за изпълнението на целите на ЕС. Една такава стратегия за финансиране ще има за цел да увеличи ефекта от участието на ЕС, като внесе промени при избора на финансираните проекти и концентрира още повече наличните ресурси на ЕС. Друг основен принцип на тази стратегия за финансиране би било осигуряването на съгласуваност при установяването на приоритетите на финансиране на равнище ЕС и на национално равнище в съответствие с Насоките.

С цел да се посрещнат тези предизвикателства, следва да се обмисли създаването на обединена европейска рамка за финансиране (без това да засяга предстоящия преглед на бюджета на ЕС), чрез която да се координират инструментите за транспорта в ЕС, като програмата TEN-T и свързаното с нея финансиране от бюджетите на Кохезионния и на Структурния фонд. Не е необходимо рамката за финансиране да се ограничава единствено до финансирането на инфраструктурни инвестиции, тя може също да подпомага интеграцията на други свързани с транспортната политика елементи (програма Марко Поло, SESAR, разпространение на технологии, зелени коридори,

връзки със съседни държави, научни изследвания и разработки в транспорта), за да насърчи възникването на интегрирани транспортни системи.

Тази европейска рамка за финансиране следва да предостави също насоки за национални инвестиции въз основа на приоритетите на ЕС, определени в плановата рамка на TEN-T, и по този начин да включи други източници на финансиране, като например приходите от транспортни дейности.

Една такава европейска рамка за финансиране ще изисква разработването на справедливи, прозрачни и ефикасни критерии за избор на проектите, които ще бъдат подкрепени, в зависимост от стойността на проекта за Европа.

Участието на европейската рамка за финансиране ще трябва да бъде тясно съгласувано с портфолиото от транспортни проекти на ЕИБ, за да се осигури максимален ефект от помощта на ЕС, както и да се извлече полза от опита на банката и от положителните взаимодействия между двете институции. В допълнение опитът на ЕИБ би могъл да бъде използван в началния етап при прегледа и оценката на проекти в сътрудничество с Комисията и Изпълнителната агенция TEN-T. В резултат може да бъде даден необходимият тласък за по-успешно мобилизиране на частни източници на финансиране чрез улесняване на използването на публично-частни партньорства.

Как могат да бъдат по-добре координирани и/или комбинирани различните източници за финансиране на ЕС, за да се ускори постигането на ефекти от проекти и политически цели по TEN-T?

Как може стратегията на ЕС за финансиране да координира и/или да комбинира различните източници на финансиране на ЕС и на национално финансиране, както и на частно и обществено финансиране?

Ще бъде ли създаването на европейска рамка за финансиране подходящ инструмент за преодоляване на недостатъците при изпълнението на проекти и при постигането на политически цели по TEN-T?

## **5. ЗАКОНОВА И ИНСТИТУЦИОНАЛНА РАМКА ЗА ПРЕГЛЕДА НА ПОЛИТИКАТА TEN-T**

Въз основа на препоръките на експертната група по правните въпроси Комисията ще проучи следния подход относно прегледа на Насоките за TEN-T:

- разглеждане на Насоките за TEN-T съвместно с Финансовия регламент за ТЕМ, тъй като и двата документа се основават на член 171 от ДФЕС, с цел да се заздравят връзката между приоритетите на политиката TEN-T и финансовите ресурси и да се опрости регулаторната рамка;
- нов регламент като общ нормативен акт за Насоките и за отпускането на финансова помощ от Общността;
- евентуално добавяне на членове 91 и 100 от ДФЕС, уреждащи общата транспортна политика, към договорното основание за ТЕМ, предоставено в член 172 от ДФЕС, което ще бъде определено в зависимост от окончателното съдържание на проектопредложението за Насоки за TEN-T;

- прецизно определение в новия регламент на целите, съдържанието, обхвата и продължителността на правомощията, делегирани на Комисията съгласно член 290 от ДФЕС, за допълване и изменение на несъществени елементи на регламента, с цел да се улеснят действията в отговор на някои развития и да се постигне целта за „гъвкавост“;
- изясняване на отговорностите на държавите-членки, които играят ключова роля при изпълнението на проекти по TEN-T, в различни фази на проектите по TEN-T (планиране, финансиране, изпълнение, преглед).

По какъв начин политиката TEN-T може да оползотвори новите правни инструменти и разпоредби, представени по-горе?

### ***Коментари***

Комисията очаква коментари и предложения по идеите и въпросите, изложени в настоящия документ, както и в два свързани документа: работен документ на Комисията „Политиката TEN-T — основни документи“ и докладите на експертните групи за политиката TEN-T, намиращи се на уебсайта на прегледа на политиката TEN-T: [http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tent\\_policy\\_review/tent\\_policy\\_review\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tent_policy_review/tent_policy_review_en.htm)

Коментарите следва да се изпращат на адрес [MOVE-TEN-T-Policy-Revision@ec.europa.eu](mailto:MOVE-TEN-T-Policy-Revision@ec.europa.eu) до 15 септември 2010 г.

Получените материали ще бъдат публикувани в интернет, освен ако техният автор не възрази на публикуването на неговите лични данни с основание, че това би накърнило законните му интереси. В такъв случай материалите могат да бъдат публикувани анонимно. Професионалните сдружения, които дават мнението си по настоящата консултация, се насърчават да се запишат в Регистъра на Комисията на представителите на интереси (<http://ec.europa.eu/transparency/regrin/>), в случай че още не са регистрирани. Регистърът бе създаден в рамките на Европейската инициатива за прозрачност с цел да предостави на Комисията и широката общественост информация за целите, финансирането и структурите на представителите на интереси.

Комисията, министрите на транспорта в ЕС, членовете на Европейския парламент и заинтересованите страни ще дискутират въпросите, изложени в прегледа на политиката TEN-T, по време на Дните на TEN-T, които ще бъдат организирани съвместно от Европейската комисия и от испанското председателство на 8 и 9 юни 2010 г. в Сарагоса. Програмата, документите и докладите могат да бъдат намерени на адрес: [http://ec.europa.eu/transport/publications.doc/2009\\_future\\_of\\_transport\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/publications.doc/2009_future_of_transport_en.pdf).