



## ФИНАНСИРАНЕ НА ТРАНСЕВРОПЕЙСКИТЕ МРЕЖИ

Трансевропейските мрежи (TEN) отчасти се финансират от Европейския съюз, отчасти от държавите членки. Финансовата помощ от ЕС служи като катализатор, като държавите членки трябва да осигурят основната част от финансирането. Финансирането на трансевропейските мрежи може също така да бъде допълвано със средства от структурните фондове, с помощ от Европейската инвестиционна банка или с участие на частния сектор. Създаването на Механизъм за свързване на Европа през 2013 г. представлява важна реформа за трансевропейските мрежи.

### ПРАВНО ОСНОВАНИЕ

Дял XVI от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС), чийто член 171 предвижда възможността да се отпуска помощ от ЕС за проекти от общ интерес, които отговарят на изискванията, определени в насоките.

Регламент (ЕС) № 1316/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. за създаване 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.

### ЦЕЛИ

Да се допринесе за създаването на трансевропейски мрежи в областта на транспорта, енергетиката и телекомуникациите чрез целенасочена финансова подкрепа от ЕС ([3.5.1](#)).

### РЕЗУЛТАТИ

#### А. Определяне на общите условия за финансиране на проекти

По принцип, финансирането от ЕС служи като катализатор за проекти. Държавите членки трябва да осигурят основната част от средствата, освен в случая с помощите по линията на Кохезионния фонд, където по традиция участието на ЕС е по-значително.

Първите принципи за финансиране са определени с Регламент № 2236/95 на Съвета от 18 септември 1995 г., посочващ основните правила за отпускане на финансова помощ от Общността в областта на трансевропейските мрежи.



1. Помощта от ЕС за проекти се предоставя под една или няколко от следните форми:

- съфинансиране на проучвания относно проекти и други мерки за техническа подкрепа (по принцип, без да се превишават 50 % от общата стойност);
- вноски за премиите за гарантиране на заеми от Европейския инвестиционен фонд или от други финансови институции;
- лихвени субсидии за заеми, отпускани от Европейската инвестиционна банка (ЕИБ) или от други публични или частни финансови институции;
- пряка безвъзмездна помощ за инвестиции в надлежно обосновани случаи.

2. Постепенно са определени следните критерии по отношение на проектите:

- при телекомуникационните и енергийните мрежи помощта на ЕС не трябва да води до нарушаване на конкуренцията между предприятията в съответния сектор;
- проектите трябва да допринасят за осъществяването на целите на мрежите;
- проектите трябва да имат бъдат икономически осъществими;
- зрялост на проекта и стимулиращ ефект на намесата на ЕС;
- преки или косвени въздействия върху околната среда и заетостта, като постепенно се включват пълни анализи на разходите и ползите, анализи на въздействието върху околната среда и др.;
- координацията на графика на различните части на проекта, ако те, например, са трансгранични.

Финансираните проекти трябва да бъдат в съответствие с правото и политиките на ЕС, по-специално в областта на опазването на околната среда, конкуренцията и възлагането на обществени поръчки. Последователни регламенти, определящи общи правила за предоставяне на финансиране от страна на ЕС, въвеждат редица нови елементи, включително:

- многогодишни и едногодишни програми в областта на транспорта и енергетиката за отпускане на финансова помощ от ЕС за избраните проекти;
- за помощта от ЕС за проучвания е определен таван от 50 %, независимо от съответния проект, а за помощта за приоритетни проекти — 10 % до 30 % в областта на транспорта (с максимум 30 % за трансграничните участъци от приоритетни проекти);
- рисковият капитал е включен и взаимосвързан като част от финансовата помощ от страна на ЕС;
- финансовата рамка за периода 2007—2013 г. предвижда 8 168 милиона евро за трансевропейските мрежи, от които 8 013 милиона евро за транспорта (трансевропейска транспортна мрежа — TEN-T) и 155 милиона евро за енергетиката (трансевропейска енергийна мрежа — TEN-E);



## **Б. Допълнителни възможности за финансиране**

### **1. Структурни фондове и Кохезионен фонд на ЕС**

През периода 2000—2006 г. тези фондове допринесоха с около 26 милиарда евро за проектите за трансевропейски мрежи — по-специално чрез Кохезионния фонд в Гърция, Ирландия (до 2003 г.), Португалия и Испания, както и в държавите членки от ЕС-10. Последните са получили предприсъединителна помощ, възлизаща на 2,48 милиарда евро, както и помощ от 4,24 милиарда евро в рамките на Кохезионния фонд и 2,53 милиарда евро в рамките на другите структурни фондове. От общото предприсъединително и кохезионно финансиране приблизително 50 % или 3,9 милиарда евро са отпуснати за проекти за трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T).

### **2. Помощ от Европейската инвестиционна банка**

Няма териториални ограничения за кредитите от ЕИБ, те се отпускат съгласно банкови критерии, които включват осъществимостта на проекта от финансова гледна точка (възможност за изплащане), както и от техническа и екологична гледна точка. Например, между 1995 г. и 2005 г. ЕИБ е отпуснала заеми за проекти за трансевропейски мрежи в размер на около 65 милиарда евро.

## **В. Финансова рамка за 2007—2013 г.**

За финансовия период 2007—2013 г. Комисията предложи първоначално, с подкрепата на Европейския парламент, 20,35 милиарда евро в областта на трансевропейската транспортна мрежа и 0,34 милиарда евро в рамките на трансевропейската енергийна мрежа. Съветът, обаче, настойчиво поиска драстично намаляване и в крайна сметка финансовата рамка за трансевропейските мрежи предвижда 8,01 милиарда евро в областта на транспорта и 0,16 милиарда евро в областта на енергетиката (т.е. само 40 % от първоначално предложената сума за транспортния сектор и 45 % от предложената сума за енергетиката). Предвид ограничения размер на средствата Регламент (ЕО) № 680/2007 предвижда ресурсите на ЕС, с цел допълване на националните (публични и частни) източници на финансиране, да бъдат съсредоточени върху определени категории проекти с най-високата добавена стойност за цялата мрежа (като трансграничните участъци и проектите за отстраняване на затрудненията, дължащи се на недостатъчен пропускателен капацитет). В допълнение, участието за трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) по приетите от Комисията общи оперативни програми в рамките на политиката на сближаване възлиза на 43 милиарда евро.

## **МЕХАНИЗЪМ ЗА СВЪРЗВАНЕ НА ЕВРОПА**

От декември 2013 г. насам ЕС има нова политика по отношение на инфраструктурата на трансевропейските транспортни мрежи, чийто бюджет е над 30,4 милиарда евро за периода до 2020 г.: Механизмът за свързване на Европа (MCE) има за цел да се постигнат полезни взаимодействия в областта на транспорта, телекомуникациите и енергетиката, да се повиши ефективността на действията на ЕС и да се даде възможност за оптимизиране



на разходите за изпълнение. Той има за цел да ускори инвестициите в областта на трансевропейските мрежи и да стимулира финансирането както от публичния, така и от частния сектор, като същевременно се повишава правната сигурност и се спазва принципът на технологична неутралност.

#### **A. Общи цели**

Механизмът за свързване на Европа има за цел:

- да подпомага изпълнението на проекти от общ интерес, които се стремят към развиване и изграждане на нова инфраструктура и услуги или към модернизиране на съществуващата инфраструктура и услуги в областта на транспорта, телекомуникациите и енергетиката;
- да подпомага проекти с европейска добавена стойност и значителни обществени ползи, които не получават адекватно финансиране от пазара;
- да допринася за изпълнението на стратегията „Европа 2020“ чрез изграждане на трансевропейски мрежи, които отчитат очакваните бъдещи транспортни потоци, и чрез създаване на по-благоприятна среда за частни, публични или смесени инвестиции;
- да даде възможност на ЕС да постигне своите цели за устойчиво развитие, като по този начин допринесе за неговите средносрочни и дългосрочни цели за намаляване на въглеродните емисии.

**1.** В транспортния сектор подкрепа ще се предоставя за проекти от общ интерес, насочени към:

- отстраняване на затрудненията, дължащи се на недостатъчен пропускателен капацитет, изграждане на липсващите връзки, и по-специално — подобряване на трансграничните участъци;
- осигуряване на устойчиви и ефикасни транспортни системи в дългосрочен план, с цел подготовка за очакваните бъдещи транспортни потоци, както и осигуряване на условия за декарбонизация на всички видове транспорт; както и
- оптимизиране на интеграцията и взаимосвързаността на видовете транспорт и засилване на оперативната съвместимост на транспортните услуги, като същевременно се осигурява достъпността на транспортната инфраструктура.

**2.** В сектора на енергетиката подкрепата ще има за цел:

- стимулиране на конкурентоспособността чрез насърчаване на по-нататъшното интегриране на вътрешния енергиен пазар и оперативната съвместимост на трансграничните електроенергийни и газови мрежи;
- засилване на сигурността на енергийните доставки на Съюза; както и
- допринасяне за устойчивото развитие чрез интегриране на енергията от възобновяеми енергийни източници в разпределителните мрежи и разработване на интелигентни енергийни мрежи и мрежи за въглероден диоксид.



### 3. В сектора на телекомуникациите МСЕ ще подкрепя:

- общи услуги, платформи за основни услуги и действия за подкрепа на програми, които ще се финансират посредством безвъзмездни средства и/или обществени поръчки;
- действия в областта на ширококоловите мрежи, които ще се финансират посредством финансови инструменти.

#### Б. Бюджет на МСЕ за 2014—2020 г.

Финансовият пакет за изпълнение на МСЕ за периода 2014—2020 г. беше първоначално определен в размер на 33,2 милиарда евро. През 2015 г., обаче, тази първоначална сума бе намалена на 30,4 милиарда евро в резултат на прехвърлянето на 2,8 милиарда евро към новосъздадения Европейски фонд за стратегически инвестиции (ЕФСИ). Бюджетът на МСЕ се разпределя, както следва:

- сектор транспорт: 24,05 милиарда евро, от които 11,3 милиарда евро са прехвърлени от Кохезионния фонд, за да бъдат изразходвани в съответствие с настоящия Регламент за МСЕ изключително в държавите членки, които отговарят на условията за финансиране от Кохезионния фонд;
- сектор телекомуникации: 1,04 милиарда евро
- сектор енергетика: 5,35 милиарда евро.

Около 80 % до 85 % от общия бюджет на МСЕ ще бъдат отпуснати за проекти, основани на многогодишни програми (по протежение на коридорите на основната мрежа и отразяващи хоризонтални приоритети), а 15 % до 20 % ще служат за целите на задачи в рамките на годишни програми (т.е. от краткосрочно естество, с възможност за ежегодно коригиране).

По-голямата част от проектите ще бъдат съфинансирани от МСЕ посредством безвъзмездни средства, отпуснати след конкурентни покани за представяне на предложения. Същевременно не повече от 8,4 % от общия бюджет на МСЕ могат да бъдат насочени към проекти, които ще бъдат съфинансирани чрез иновативни финансови инструменти като гаранции и облигации за проекти (дългов инструмент на МСЕ). Като цяло финансовите инструменти, използвани в рамките на МСЕ, трябва да са насочени към специфични нужди на пазара от дейности с ясна европейска добавена стойност и не следва да изместват частното финансиране. Те трябва да подобрят ефекта на лоста на бюджетните разходи на ЕС и да постигнат по-голям мултиплициращ ефект по отношение на привличането на финансиране от частния сектор.

В транспортния сектор основната част от бюджета на МСЕ, т.е. 22,5 милиарда евро, трябва да се разпредели между организаторите на проекти чрез отпускане на безвъзмездни средства. До момента Комисията е обявила пет покани за представяне на предложения единствено в областта на транспорта и една покана за представяне на предложения, отворена за действия за постигане на полезни взаимодействия в транспортния и енергийния сектор. За първите две покани за представяне на предложения, обявени през 2014 г. и 2015 г., са отпуснати най-



големите суми (съответно 11,93 милиарда евро и 7,6 милиарда евро). И в двата случая Комисията докладва, че общата стойност на безвъзмездните средства, поискани от организаторите на проекти, надвишава заделената сума.

#### **В. Бюджет за МСЕ за периода 2021—2027 г.**

Комисията предложи на 6 юни 2018 г., в рамките на бюджета на ЕС за периода 2021—2027 г., да се разшири програмата на МСЕ след 2020 г. с обща цел подпомагане на инвестициите в европейските инфраструктурни мрежи в секторите на транспорта, енергетиката и телекомуникациите. Предложеният общ бюджет на МСЕ възлиза на 42,3 милиарда евро (по текущи цени), като специално за транспорта са предвидени 30,6 милиарда евро, за енергетиката — 8,7 милиарда евро, и за цифровите мрежи — 3 милиарда евро. Полезните взаимодействия между трите сектора и засиленото трансгранично сътрудничество в областта на енергията от възобновяеми източници са сред ключовите области, към които трябва да е насочен МСЕ след 2020 г., за да се ускори цифровизацията и декарбонизацията на икономиката на ЕС. Освен това Комисията предлага да се отделият 60 % от общия бюджет на МСЕ за постигане на целите в областта на климата.

В областта на транспорта МСЕ цели да ускори завършването на двете нива на TEN-T, разгръщането на европейските системи за управление на движението като Европейската система за управление на железопътното движение (ERTMS) и проекта за изследване на управлението на въздушното движение в единното европейско небе (SESAR) и да подпомага прехода към интелигентна, устойчива, приобщаваща, безопасна и сигурна мобилност чрез въвеждане на европейска мрежа от инфраструктура за зареждане с алтернативни горива. В предложението се предвижда новият МСЕ да подкрепя също така гражданската/военната транспортна инфраструктура с двойна употреба, за да се адаптират европейските транспортни мрежи към военните изисквания и да се подобри военната мобилност в ЕС.

Предложеният бюджет на МСЕ в областта на транспорта се състои от три компонента:

- общ пакет от 12,8 милиарда евро;
- вноска от Кохезионния фонд в размер на 11,3 милиарда евро;
- 6,5 милиарда евро в подкрепа на военната мобилност.

## **РОЛЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ**

В подкрепа на трансевропейските мрежи Европейският парламент последователно е настоявал да се дава приоритет на по-екологични видове транспорт по отношение на финансирането, като се отпускат над 50 % от финансирането на инфраструктура за проекти за железопътен транспорт (включително комбиниран транспорт) и се определи максимален размер от 25 % за пътните проекти. От друга страна, Парламентът последователно е подчертавал необходимостта Комисията да осигури координация и съгласуваност на проектите, финансирани със средства от



бюджета на ЕС, от ЕИБ, от Кохезионния фонд, от Европейския фонд за регионално развитие или от други финансови инструменти на ЕС.

След решението на Съвета в края на 2005 г. за мащабно намаление по отношение на първоначалното предложение на Комисията Парламентът, в последвалите преговори за финансовите аспекти на предложението, призова за повишаване на размера на помощите, предназначени за трансевропейските мрежи. В окончателното споразумение със Съвета Парламентът получи увеличение от 500 милиона евро и допълнителни средства от ЕИБ за изграждането на трансевропейските мрежи.

На 7 юни 2011 г. Парламентът, в рамките на преразглеждането на правилата за облагане на пътният транспорт (Директива за евровинетките), одобри компромиса със Съвета, предвиждащ най-малко 15 % от приходите от таксите за външни разходи и инфраструктурни такси на всяка държава членка да се използват за финансиране на проектите за TEN-T, за да се повиши устойчивостта на транспорта. Този процент следва да се увеличава постепенно с течение на времето.

В рамките на участието на Парламента в изготвянето на Регламента за МСЕ (съвместни усилия от страна на трима докладчици, две парламентарни комисии и всички политически групи) Парламентът поема основна роля в осигуряването на значителни средства на ЕС за трансевропейските мрежи за периода 2014—2020 г.

При вземането на решения относно годишните бюджети на ЕС Парламентът е обръщал внимание на бюджетните кредити, разпределени за МСЕ и за „Хоризонт 2020“. В своята резолюция от 8 юли 2015 г. относно мандата за тристранната среща във връзка с проектобюджета за 2016 г. Парламентът приветства мобилизирането на общия марж за поетите задължения за осигуряването на част от 8-те милиарда евро за гаранционния фонд на ЕФСИ, вместо да се разчита само на съкращенията по отношение на „Хоризонт 2020“ и МСЕ; Парламентът припомни, обаче, крайната си цел за свеждане до минимум във възможно най-голяма степен на въздействието върху тези две програми. Поради това той настоя за допълнително компенсиране на съкращенията по отношение на „Хоризонт 2020“ и МСЕ, за да се предостави възможност тези програми изцяло да постигнат своите цели.

Освен това в своята резолюция от 9 март 2016 г. относно общите насоки за изготвянето на бюджета за 2017 г. Парламентът потвърди ангажимента си за укрепване на „Хоризонт 2020“ и МСЕ чрез годишната бюджетна процедура, за да се компенсират във възможно най-голяма степен съкращенията, договорени за МСЕ по време на преговорите относно създаването на Европейския фонд за стратегически инвестиции.

В отговор на предложението на Комисията от 2018 г. относно МСЕ за периода след 2020 г. комисията по транспорт и туризъм (TRAN) и комисията по промишленост, изследвания и енергетика (ITRE) изготвиха съвместен проект на доклад. Тримата докладчици споделяха становището, че предложението на Комисията не е достатъчно амбициозно по отношение на разпределянето на средства от МСЕ за транспорта, и подчертаха инвестиционните потребности



на сектора, в допълнение към ползите, които подобряването на свързаността би могло да донесе за ЕС. Наред с другото, те насочиха вниманието към необходимостта от допълнително опростяване на правилата на МСЕ и значението на осигуряването на съгласуваност между различните фондове на ЕС, подпомагащи проекти в областта на транспорта, енергетиката и цифровите технологии. Докладчиците изтъкнаха необходимостта от засилване на парламентарния контрол върху приоритетите на МСЕ и от подобряване на наблюдението на МСЕ.

Съвместният доклад, включващ увеличение с около 10 % на бюджета за транспортни проекти, беше приет от двете комисии през ноември 2018 г. През април 2019 г. Парламентът прие решението на първо четене и процедурата на съвместно вземане на решение е в ход ([2018/0228\(COD\)](#)).

[Esteban Coito / Frédéric Gouardères](#)  
04/2019

