



---

*Документ за разглеждане*

---

**A9-0181/2023**

5.5.2023

## ДОКЛАД

относно големи проекти за транспортна инфраструктура в ЕС –  
изпълнение на проектите, мониторинг и контрол на средствата от ЕС  
(2022/2021(INI))

Комисия по бюджетен контрол

Докладчик: Андрей Новаков

Докладчик по становище на комисията, асоциирана съгласно член 57 от  
Правилника за дейността:  
Колм Марки, комисия по транспорт и туризъм

## СЪДЪРЖАНИЕ

	<b>Страница</b>
ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА РЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ.....	3
СТАНОВИЩЕ НА КОМИСИЯТА ПО ТРАНСПОРТ И ТУРИЗЪМ .....	16
ИНФОРМАЦИЯ ОТНОСНО ПРИЕМАНЕТО ВЪВ ВОДЕЩАТА КОМИСИЯ .....	27

## ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА РЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

относно големи проекти за транспортна инфраструктура в ЕС – изпълнение на проектите, мониторинг и контрол на средствата от ЕС (2022/2021(INI))

*Европейският парламент,*

- като взе предвид Регламент (ЕС, Евратом) 2020/2093 на Съвета от 17 декември 2020 г. за определяне на многогодишната финансова рамка за годините 2021 — 2027<sup>1</sup>,
- като взе предвид Регламент (ЕС) 2021/241 на Европейския парламент и на Съвета от 12 февруари 2021 г. за създаване на Механизъм за възстановяване и устойчивост<sup>2</sup>,
- като взе предвид Регламент (ЕС, Евратом) 2018/1046 на Европейския парламент и на Съвета от 18 юли 2018 г. за финансовите правила, приложими за общия бюджет на Съюза, за изменение на регламенти (ЕС) № 1296/2013, (ЕС) № 1301/2013, (ЕС) № 1303/2013, (ЕС) № 1304/2013, (ЕС) № 1309/2013, (ЕС) № 1316/2013, (ЕС) № 223/2014 и (ЕС) № 283/2014 и на Решение № 541/2014/ЕС и за отмяна на Регламент (ЕС, Евратом) № 966/2012 („Финансовия регламент“)<sup>3</sup>,
- като взе предвид Регламент (ЕС) 2021/1153 на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2021 г. за създаване на Механизъм за свързване на Европа и за отмяна на регламенти (ЕС) № 1316/2013 и (ЕС) № 283/2014<sup>4</sup>,
- като взе предвид 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 (Регламент за TEN-T)<sup>5</sup>,
- като взе предвид предложението на Комисията от 14 декември 2021 г. за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа, за изменение на регламенти (ЕС) 2021/1153 и (ЕС) № 913/2010 и за отмяна на Регламент (ЕС) 1315/2013 (COM(2021)0812),
- като взе предвид Специален доклад № 10/2020 на Европейската сметна палата от 16 юни 2020 г., озаглавен „Транспортни инфраструктури на ЕС — необходимо е ускорено изпълнение на мегапроектите, за да се постигнат в срок ефектите от изградената мрежа“,

<sup>1</sup> ОВ L 433 I, 22.12.2020 г., стр. 11.

<sup>2</sup> ОВ L 57, 18.2.2021 г., стр. 17.

<sup>3</sup> ОВ L 193, 30.7.2018 г., стр. 1.

<sup>4</sup> ОВ L 249, 14.7.2021 г., стр. 38.

<sup>5</sup> ОВ L 348, 20.12.2013 г., стр. 1.

- като взе предвид Преглед № 5/2021 на Европейската сметна палата от 25 ноември 2021 г., озаглавен „Рамка на ЕС за големи проекти за транспортна инфраструктура — международно сравнение“;
  - като взе предвид своите предишни решения и резолюции относно освобождаването от отговорност на Комисията във връзка с изпълнението на бюджета за 2017<sup>6</sup>, 2018<sup>7</sup>, 2019<sup>8</sup> и 2020 г.<sup>9</sup>,
  - като взе предвид член 54 от своя Правилник за дейността,
  - като взе предвид становището на комисията по транспорт и туризъм,
  - като взе предвид доклада на комисията по бюджетен контрол (A9-0181/2023),
- А. като има предвид, че общата транспортна политика на ЕС беше въведена с цел създаване на общо транспортно пространство в цяла Европа; като има предвид, че нейната приоритетна оперативна цел от 2013 г. насам е изграждането на „основна мрежа“ до 2030 г. и на „широкообхватна мрежа“ до 2050 г.; като има предвид, че посочените мрежи обхващат всички видове транспорт, включително морски, железопътен, автомобилен и въздушен;
- Б. като има предвид, че държавите членки носят отговорност за изпълнението на проектите в рамките на мрежата и това се урежда от Регламента за TEN-T; като има предвид, че на равнището на ЕС Комисията носи отговорност за разработването и прилагането на транспортната политика;

### *Големи транспортни проекти в ЕС*

1. подчертава, че транспортната политика на Съюза има за цел да гарантира безпрепятственото, ефикасно, безопасно и свободно движение на хора и стоки в целия ЕС чрез интегрирани мрежи, използващи всички видове транспорт, с цел да се осигурят ефективни, оперативно съвместими, безопасни и екологосъобразни решения за мобилност в рамките на ЕС и да се създадат необходимите условия за конкурентоспособна промишленост, която генерира растеж и работни места; подчертава, че политиката относно Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) е от ключово значение за функционирането на единния пазар и за социално-икономическото и териториалното сближаване в ЕС, както и за насърчаването на свързаността и достъпността на всички региони в ЕС и за постигането на целите на Европейския зелен пакт; припомня, че големите инфраструктурни проекти изпълняват решаваща роля за осъществяването на политиката относно TEN-T и са от основно значение за премахването на участъците със недостатъчен капацитет и за отстраняване на липсващите връзки, включително в трансгранични участъци; припомня, че големите транспортни инфраструктури могат също така да допринасят за устойчивото развитие на европейските региони, като засилват екологосъобразната свързаност, която допринася за опазването на околната среда

<sup>6</sup> Приети текстове, P8\_TA-PROV(2019)0242.

<sup>7</sup> Приети текстове, P9\_TA(2020)0114.

<sup>8</sup> Приети текстове, P9\_TA(2021)0164.

<sup>9</sup> Приети текстове, P9\_TA(2022)0144.

чрез намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub>; подчертава факта, че завършването на TEN-T ще насърчи растежа, работните места и сближаването в целия Съюз и ще спомогне за постигането на неговите социално-икономически цели и цели в областта на климата;

2. признава, че големите проекти изпълняват ключова роля в транспортните мрежи, като осигуряват големи социално-икономически ползи, създават и поддържат заетост, подобряват производителността и конкурентоспособността, подобряват инфраструктурата и имат отражение върху ежедневието на гражданите; отбелязва, че инвестициите в инфраструктура са повече или по-малко равностойни на инвестиции в хора и че големите транспортни проекти са осезаеми примери за въздействието на бюджета на ЕС и солидарността; поради това отбелязва, че ефективният мониторинг и контрол и доброто финансово управление на този вид проекти са един от ключовите фактори за успешното им изпълнение; приветства преразглеждането на TEN-T с цел изграждане на ефективна, устойчива и мултимодална транспортна мрежа в цяла Европа;
3. осъзнава факта, че не съществува общоприето определение – нито на световно равнище, нито на равнище ЕС – за това какво представлява голям транспортен проект; признава, че съфинансираните от ЕС транспортни проекти могат да имат регионално, национално или трансгранично измерение и че общите суми, инвестирани в тях, се различават в значителна степен;
4. подчертава, че транспортните мрежи на държавите членки не могат да се разглеждат изолирано, тъй като изграждането на общоевропейска транспортна мрежа е ясно признато за визия, която носи ползи, надхвърлящи тези от изолираните действия на национално равнище; подчертава, че подходящата свързаност в рамките на европейските региони и помежду им е от решаващо значение, особено с оглед на пандемичната криза, предизвикана от COVID-19, незаконната и неоснователна агресивна война на Русия срещу Украйна и критичната необходимост от създаване на алтернативни логистични маршрути, като се използват разнообразни видове транспорт; отбелязва също така въздействието, което оказва войната върху темповете на инфлацията в Съюза, особено в резултат от нарастващите цени на горивата и енергията; подчертава във връзка с това, че високата инфлация вреди на финансовата стабилност на транспортни проекти; изразява загриженост, че настоящата социална и политическа перспектива след пандемията, в съчетание с последиците от войната, представлява допълнителна заплаха за навременното завършване и разработване на големи проекти и особено на основната мрежа на TEN-T; поради това подчертава, че разширяването на коридорите на европейската транспортна мрежа към съседни държави извън ЕС (като Украйна, Молдова, Северна Македония, Албания и др.) ще подобри значително безпрепятственото функциониране на мрежата TEN-T; призовава за бързото интегриране на България и Румъния в Шенгенското пространство, тъй като това ще подобри значително свързаността север-юг в Източна Европа; призовава Комисията да подкрепи Украйна в стремежа ѝ да засили железопътните връзки между Украйна и ЕС с оглед на бъдещото интегриране на транспортната инфраструктура на Украйна в TEN-T;

5. подчертава, че успехът на големите проекти за транспортна инфраструктура в ЕС ще зависи до голяма степен от това колко добре ще успее ЕС да свърже инфраструктурата в източните държави членки с тази в западните държави членки; изтъква ключовата роля на финансирането в рамките на Механизма за свързване на Европа (МСЕ) за големите инфраструктурни проекти; подчертава по-специално значението на разширяването на TEN-T, така че тя да обхване партньорите на ЕС от източното съседство, по-специално Украйна и Република Молдова, и на увеличаването на бюджетните средства за военна мобилност;
6. отбелязва, че посредством политиката си относно TEN-T ЕС има за цел да изгради ефективна мрежа от транспортна инфраструктура в целия Съюз, като използва програмите и инициативите за финансиране на ЕС, включително МСЕ, Европейския фонд за стратегически инвестиции, „Хоризонт 2020“, Кохезионния фонд и Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР); насочва вниманието към различните методи на управление за различните инструменти на ЕС и различните отговорни генерални дирекции (ГД) в рамките на Комисията, които налагат значителна степен на координация и споделено управление между държавите членки и Комисията (ГД „Регионална и селищна политика“) по отношение на фондовете на политиката на сближаване и пряко управление от страна на Комисията на TEN-T и МСЕ, за което отговаря Европейската изпълнителна агенция за климата, инфраструктурата и околната среда (CINEA) от името на ГД „Мобилност и транспорт“;

#### ***Финансиране от ЕС и изпълнение***

7. подчертава, че тъй като големите транспортни проекти не са определени като отделна категория в нормативната уредба на ЕС, няма изчерпателни данни относно размера на съфинансирането от ЕС, предоставено за такива проекти; отбелязва, че за периода 2007—2020 г. от бюджета на ЕС са разпределени над 109 милиарда евро за проекти за транспортна инфраструктура в рамките на мрежата TEN-T, независимо от техния размер; отбелязва освен това, че наред с тези програми, финансирани от бюджета на ЕС, Европейската инвестиционна банка е предоставила около 151 милиарда евро под формата на заеми за транспортни проекти в ЕС за периода 2007—2020 г.;
8. подчертава, че понастоящем ЕС е изправен пред безпрецедентна ситуация, при която множество източници на финансиране трябва да бъдат усвоявани едновременно, и че държавите членки често не разполагат с административния капацитет да се справят с цялото финансиране, което е на разположение в рамките на Механизма за възстановяване и устойчивост (МВУ) чрез националните планове за възстановяване и устойчивост, като същевременно се опитват да усвоят 392 милиарда евро от финансирането по линия на политиката на сближаване преди края на 2027 г.; изразява загриженост във връзка с очевидната конкуренция между кохезионните фондове за периода 2021—2027 г. и NextGenerationEU, тъй като държавите членки трябва да отдават приоритет на инструментите за финансиране в съответствие с крайния им срок за допустимост; призовава за полезни взаимодействия между финансирането за сближаване и Механизма за възстановяване и устойчивост (най-големия инструмент в пакета NextGenerationEU), като се осигури съгласуваност, конвергенция и координация

между двата източника, за да се увеличи въздействието на инвестициите по места и да се избегне двойно финансиране;

9. подчертава освен това, че FAST – CARE (гъвкава помощ за териториите) предоставя възможност за постепенно въвеждане на отложени проекти от периода 2014—2020 г. през периода 2021—2027 г.; насочва обаче вниманието към факта, че възможното нетно намаляване на съответните предоставени средства през текущия период излага на риск бюджета на ЕС и неговото изпълнение;
10. приветства броя на успешните проекти с голямо въздействие, съфинансирани от бюджета на ЕС; отбелязва по-специално въздействието на проекти като: изграждането на високоскоростна железопътна платформа (Испания, 749 милиона евро); осигуряването на възможност за двупосочно движение в железопътния участък „Бари – С. Андреа-Битето“ (Италия, 421 милиона евро); изграждането на нов Route du Littoral (Франция, 304 милиона евро); модернизацията на железопътния участък Елин Пелин — Костенец от железопътната линия София – Пловдив (България, 553 милиона евро); изграждане на високоскоростен път между Крайова и Питещ (Румъния, 832 милиона евро); изграждането на високоскоростния път S7 между Гданск и Елблонг и между Торнс и Елблонг (Полша, 504 милиона евро); подобряване на пътната свързаност на TEN-T с Южна Далмация (Хърватия, 418 млн. евро); строителни работи по участъка от многостепенен пътен възел Опатовице – Часи – Остров от магистрала D35 (Чехия, 384 милиона евро); изграждането на автомагистралата Патра – Пиргос (Гърция, 355 милиона евро); модернизирането на железопътната линия между Пухов и Жилина (Словакия, 349 милиона евро); разширяване на съществуващата железопътна линия Марибор – Шентил (Словения, 195 милиона евро); модернизиране на железопътната линия Овар – Гая (Португалия, 140 милиона евро); осъществяване на етап III от западния обходен път на Вилнюс (Литва, 92 милиона евро); строителни работи по държавен път № 2, Талин – Тарту – Вору – Лухама Вобу – Мео (Естония, 59 милиона евро); изграждането на главната държавна автомагистрала A2 (Рига – Сигулда – границата с Естония) (Латвия, 44 милиона евро); както и изграждането на многостепенен пътен възел на EA20A и EA21 в рамките на TEN-T (Малта, 41 милиона евро); посочва освен това ролята, която изпълнява Европейската инвестиционна банка в подкрепа на новаторските и устойчиви инфраструктурни проекти в държавите членки – както на национално, така и на местно равнище;

#### ***Установени недостатъци на политиката и предизвикателства***

11. припомня, че в ЕС с компетентност за изпълнение на проектите разполагат държавите членки; подчертава, че за тази цел Комисията е определила европейски координатори, които да улесняват изпълнението на всички инфраструктурни проекти по всеки от деветте коридора на основната транспортна мрежа, определени в Регламента за TEN-T; изразява загриженост относно риска от несъответствие между стратегическите приоритети на ЕС и на държавите членки и призовава за засилване на ролята на европейските координатори с цел да се улесни разгръщането на инфраструктурни проекти по протежение на коридорите на TEN-T и да се осигури сътрудничество и безпрепятственото изпълнение на трансграничните проекти; подчертава, че всяко едно разширяване на мрежата



TEN-T – по море, по речните пътища или по суша, следва да бъде извършено съгласувано със засегнатите държави; припомня също така, че държавите членки следва да осигурят съгласуваност между своите национални планове в областта на транспорта и инвестициите, от една страна, и целите на ЕС в областта на транспорта, от друга страна, за да се ускорят изпълнението на големи проекти за транспортна инфраструктура и завършването на TEN-T; подчертава, че проектите в рамките на националните планове на държавите членки следва да се изпълняват съвместно с проектите, които са съгласувани с целите на Съюза в областта на транспорта; призовава държавите членки да отдават приоритет на завършването на основната мрежа TEN-T в нейната цялост до 2030 г., а не на завършването на разширената и широкообхватната мрежа; припомня колко е важно да се засилва свързаността на мрежата, както и необходимостта да се насърчава доброто сътрудничество между органите на всички равнища от различни държави членки с цел намаляване на забавянията и разходите в случаите на лошо съгласуване на графици и приоритетите;

12. призовава Комисията да представя на Европейския парламент и на националните парламенти годишен доклад за изпълнението, в който се очертава напредъкът по завършването на TEN-T;
13. подчертава, че Комисията следва да изпълнява по-важна роля в планирането и изпълнението на проекти по коридорите на транспортната мрежа, тъй като приоритетите на държавите членки често се определят главно от националния контекст и поради това могат да пренебрегнат трансграничните участъци, в които се намират съфинансирани от ЕС големи инфраструктурни проекти; подчертава риска от намаляване на ползите, произтичащи от използването на средства на ЕС, ако не бъдат постигнати адекватни резултати; счита, че за да се предприемат мерки за решаване на този въпрос, следва да се засили съгласуваността между националните планове и инвестиции в областта на транспорта и приоритетите на ЕС, както и обвързаността на финансирането от ЕС с изпълнението на приоритетите на ЕС по отношение на разгръщането на транспортната инфраструктура;
14. припомня, че в рамките на МСЕ Комисията подбира инфраструктурните проекти, които ще се ползват от съфинансиране от ЕС, и определя финансовия принос на ЕС въз основа на конкурентни периодични покани за представяне на предложения; изразява загриженост във връзка с риска от недостатъчен надзор на анализите на разходите и ползите при подбора на проекти; приветства факта, че от 2015 г. насам Комисията разполага със специални външни експерти, които извършват конкретна оценка на разходите и ползите по отношение на всеки проект; изразява съжаление, че тази оценка понякога се основава единствено на информацията, която се съдържа в предложението за проекта; призовава Комисията да изисква от организаторите на големи транспортни проекти да представят необработените данни и анализи, използвани в техните анализи на разходите и ползите, като част от тяхното изпълнение, за да се гарантира адекватно вземане на решения и използване на средствата на ЕС;
15. отчита факта, че според Европейската сметна палата за изпълнението на големи транспортни проекти са необходими значителни периоди от време, а средната



очаквана продължителност на изграждането за одитираните съфинансирани от ЕС големи транспортни проекти до 2020 г. е била 15 години, като средното забавяне е 11 години; изразява също така съжаление, че при съфинансираните от ЕС големи инфраструктурни проекти се наблюдават средно по-големи забавяния спрямо сравними транспортни проекти по света; подчертава, че този срок изключва периода на планиране, през който проектите могат също така да получат съфинансиране от ЕС за действия като проучвания; отбелязва, че тъй като съфинансирането от ЕС е организирано съобразно седемгодишния период на многогодишната финансова рамка (МФР), големите транспортни проекти често се съфинансират чрез няколко последователни транша от безвъзмездни финансови средства, като за всеки транш се изисква ново предложение за проект и процес на подбор; изразява загриженост, че това води до дублиране на усилията за организаторите на проекти и публичните органи, с което се увеличава административната тежест; отбелязва със загриженост, че подобни забавяния излагат на риск ефективността на съфинансирането от ЕС; настоятелно призовава държавите членки да прилагат Директивата за интелигентната TEN-T<sup>10</sup>, за да създадат възможност за опростени и хармонизирани процедури за издаване на разрешения и да предотвратят забавяния при проектите;

16. настоятелно призовава държавите членки да прилагат по-ефективно Директивата за интелигентната TEN-T, особено по отношение на трансграничните участъци, за да се предотврати превръщането им в участъци с недостатъчен капацитет, както и за да се предотвратят забавяния при завършването на европейските транспортни коридори и TEN-T; подчертава, че държавите членки и организаторите на проекти следва да спазват Директивата за интелигентната TEN-T, за да се избегнат забавяния и преразходи и да се гарантира навременното завършване на TEN-T; във връзка с това призовава процедурите за издаване на разрешителни, включително оценките на въздействието върху околната среда, да се извършват в съответствие с мерките и съкратените срокове, предвидени в директивата;
17. подчертава освен това, че при редица съфинансирани от ЕС проекти се наблюдава преразход в сравнение с първоначалните приблизителни оценки на етапа на планиране на проекта; подчертава, че това ще стане още по-проблематично в условията, които са налице след COVID-19, и в контекста на агресивната война на Русия срещу Украйна; посочва по-специално нарастващите темпове на инфлацията и увеличаващите се разходи за строителство и суровини, както и тяхното въздействие върху бюджетите на проектите; насочва вниманието към факта, че инфлацията представлява огромен риск за настоящите и бъдещите инфраструктурни проекти, които може да се окажат в застои поради високата инфлация при цените на строителните материали и суровините; призовава да бъде увеличен бюджетът за МСЕ, за да бъдат покрити допълнителните разходи, произтичащи от инфлацията, както и да се вземат предвид други потребности и предизвикателства, свързани с геополитическата обстановка и с прехода, които засягат изпълнението на TEN-T, включително трансграничните участъци;

---

<sup>10</sup> Директива (ЕС) 2021/1187 на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2021 г. относно оптимизирането на мерките за постигане на напредък по осъществяването на трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) (ОВ L 258, 20.7.2021 г., стр. 1).

18. отбелязва значителните закъснения при приемането на споразумения за партньорство (СП) и програми в контекста на изпълнението на политиката на сближаване през текущия програмен период 2021—2027 г.; отбелязва, че програмите е трябвало да в процес на изпълнение от януари 2021 г.; изразява загриженост относно бавния темп на изпълнение; признава обаче, че сме навлезли в нова фаза на изпълнение и че досега Комисията е одобрила 25 споразумения за партньорство; приветства факта, че към 25 октомври 2022 г. са представени най-малко 142 програми в контекста на политиката на сближаване и че това също така представлява значителна стъпка напред<sup>11</sup>;
19. подчертава риска, който неизпълнените поети задължения носят за бюджета на Съюза, като могат също така да доведат до значителни отменени бюджетни кредити, което от своя страна намалява въздействието на бюджета на ЕС и възпрепятства постигането на планираните цели на Съюза в областта на транспортната инфраструктура; посочва специфичните отрицателни последици от непълното усвояване на плащанията и закъсненията за изпълнението на големи проекти за транспортна инфраструктура; призовава Комисията да информира бюджетния орган за факторите, които допринасят за този проблем, и за мерките, които е предприела за справяне с него;
20. счита, че е много важно МФР, както и националните планове за възстановяване, да отдават по-голям приоритет на инвестициите в инфраструктура и завършването на основната TEN-T; изразява съжаление относно значителните неравенства между държавите членки по отношение на планираните инвестиции за транспортна инфраструктура; припомня, че бюджетът за военна мобилност беше намален от 5,9 милиарда евро на 1,69 милиарда евро; счита, че предвид ограничения административен капацитет на държавите членки следва да се отпусне допълнително финансиране за техническа помощ на национално и регионално равнище за разработване на широкомащабни проекти за транспортна инфраструктура; счита, че МСЕ следва да действа като ефективен финансов стимул за преодоляване на различията между националните интереси и европейските приоритети в областта на транспорта;
21. призовава Комисията и държавите членки бързо да създадат финансова рамка с цел по-добре да се насърчават и привличат частни инвестиции в инфраструктурни проекти, както и да се разработват иновативни финансови договорености, по-специално чрез механизми за смесено финансиране; призовава следващата МФР за периода 2028–2035 г. да включва бюджетен пакет специално за „външен транспорт“, в рамките на МСЕ III, за да се засили сътрудничеството с партньори извън ЕС относно трансграничните проекти и разгръщането на инфраструктура; счита, че като се има предвид настоящата геополитическа действителност, за новите приоритети на ЕС следва да бъдат осигурени и съответните допълнителни финансови средства и тези приоритети следва да не бъдат за сметка на други транспортни програми и приоритети;

### ***Резултати, отчетност и мониторинг***

---

<sup>11</sup> Европейска комисия, „[Нова политика на сближаване](#)“, консултиран на 3 май 2023 г.

22. подчертава, че мониторингът на проектите, извършван от CINEA, е насочен главно към финансовите аспекти и крайния продукт и не е съсредоточен върху резултатите и въздействието на проектите в по-широк план, включително, но не само, върху местното население или околната среда; призовава Комисията и CINEA да разгледат възможността за използване на цели и показатели, които са ориентирани в по-голяма степен към резултатите, за да повишат потенциала за полезни взаимодействия между различните програми за финансиране, както и да се наблюдават по-добре резултатите от проектите;
23. приветства факта, че в новия МСЕ са въведени мерки за мониторинг и докладване, основаващи се на прозрачност, отчетност и адекватност, включително измерими показатели; подчертава, че системите за докладване относно изпълнението трябва да гарантират, че данните, събрани чрез мониторинг на изпълнението на МСЕ и неговите резултати, може да се използват за задълбочен анализ на постигнатия напредък, включително за проследяване на разходите в областта на климата, както и че данните се събират ефикасно, ефективно и своевременно;
24. отбелязва със загриженост, че макар Съюзът да изготвя систематични последващи оценки на програмите, Комисията не е извършвал – нито е изисквала от организаторите на проекти да извършват – систематични последващи оценки на отделни съфинансирани от ЕС големи транспортни проекти; отбелязва, че понастоящем за тях не съществува правно задължение да правят това; подчертава, че тези последващи оценки могат да повишат прозрачността относно ефективността на проектите и да предоставят възможност да се извлекат поуки за бъдещите големи инфраструктурни проекти; препоръчва на Комисията да предложи ориентировъчни определения за големи регионални, национални и трансгранични инфраструктурни проекти, които отговарят на условията за финансиране от ЕС, тъй като не съществува общоприето определение на световно равнище или на равнище ЕС за това какво представлява голям транспортен проект, с цел да се осигури по-добра насоченост на конкуриращите се предложения за проекти, да се внесе яснота при събирането на данни за одобрените проекти и да се улеснят допълнително дейностите по мониторинг, контрол и оценка;

#### ***Основни приоритети и препоръки***

25. счита, че си струва международният опит по отношение на финансирането и изпълнението на големи инфраструктурни проекти да бъде анализиран, и призовава поуките от този анализ да бъдат взети предвид в структурата на бъдещите политики (за периода след 2027 г.); във връзка с това посочва примери за дългосрочна финансова подкрепа за големи транспортни проекти (Австралия и Швейцария), основаващи се на риска системи за мониторинг на големи транспортни проекти (САЩ и Швейцария) и последващи оценки на проекти въз основа на стандартизирани показатели на равнище организатори (САЩ и Норвегия);
26. счита по-специално, че наличието на система за систематичен и основаващ се на риска мониторинг на големи транспортни проекти ще спомогне да се

предприемат по-добри мерки за справяне със значителните забавяния при големите проекти за транспортна инфраструктура в ЕС и ще допринесе за допълнителни подобрения по отношение на справянето с преразходите;

27. изразява загриженост във връзка с административната тежест, която може да породи изискването за предоставяне на допълнителна информация и анализи за процеса на подбор по отношение на организаторите на проекти; счита, че използването на двустепенен подход, при който организаторите на проекти се приканват да представят цялостно предложение за проект едва след като получат одобрение във връзка със заявления от тях интерес, може да бъде разгледано като възможност за бъдещия програмен период;
28. насърчава Комисията да обмисли начин, по който може да си осигури повече видимост в процеса на участие на заинтересованите лица, което може да бъде от огромна полза за популяризирането на добавената стойност на ЕС в рамките на големи транспортни проекти;
29. изразява убеждение, че адекватният контрол върху усвояването на средствата е необходимост, тъй като при инфраструктурните проекти е налице повишен риск от нередности, включително корупция; призовава Комисията и държавите членки да въведат задължително използване на единна интегрирана и оперативно съвместима информационна и мониторингова система, включително единен инструмент за извличане на данни и измерване на риска, който да служи за достъп до и анализ на съответните данни, включително информация относно действителните собственици, и да повишат надеждността на контрола, с цел общо прилагане, включително с помощта на Инструмента за техническа подкрепа; подчертава, че тези данни следва да дават възможност за засилване на процесите на контрол и одит, по-специално по отношение на измамите и конфликтите на интереси;
30. отбелязва, че ефективният контрол зависи от тясното сътрудничество между заинтересованите от борбата с измамите лица в ЕС; призовава за по-нататъшно сътрудничество между Европейската прокуратура и Европейската служба за борба с измамите с цел подобряване на системите за мониторинг и контрол при споделено управление и предотвратяване на възможностите за лошо управление на средствата;
31. изразява загриженост, че липсва систематична оценка на големите транспортни проекти в ЕС и че съществуващият мониторинг е съсредоточен главно върху финансовите инвестиции и продукта, а не върху резултатите; призовава да се осигури по-голяма видимост на резултатите от тези проекти, тъй като те играят съществена роля за постигането на дългосрочни социално-икономически и екологични ползи; освен това призовава за преглед на дългосрочните ползи от големите транспортни проекти и за оценка на евентуалните ползи, които възникват в допълнение към преките ползи, осигурени от тези проекти<sup>12</sup>;

---

<sup>12</sup> International Transport Forum (ITF), „*Major Transport Infrastructure Projects and Economic Development*“ („Големи проекти за транспортна инфраструктура и икономическо развитие“), ITF Round Tables, № 154, OECD Publishing, Париж, 2014 г.

32. призовава Комисията да засили допълнително показателите за последваща оценка, като въведе критерии като пътна безопасност, намаляване на смъртните случаи и тежките наранявания, намаляване на емисиите, което би подобрило качеството на въздуха, намаляване на шумовото замърсяване, смекчаване на други смущения за околната среда, повишаване на икономическата активност по отношение на доходите и ползите за заетостта за местното население и предприятията; ползи по отношение на времето и разходите за транспорт за хора и товари и други социални ползи; отбелязва във връзка с това, че липсата на ефективно гарантиране на изпълнението, свързано с качеството на инфраструктурата, е значителен допълнителен фактор за лошата пътна безопасност, водеща до смъртни случаи и наранявания; счита, че измерването на икономическото въздействие чрез регионални или национални макроикономически модели може да спомогне за облекчаване на потенциалните рискове, произтичащи от липсата на надзор<sup>13</sup>; признава необходимостта от рационализирани регулаторни процеси, за да се гарантират подходящи обществени консултации и оценки на въздействието върху околната среда, като същевременно се гарантира, че проектите за инфраструктура от критично значение не са неоправдано блокирани; подчертава, че е важно да се извърши задълбочен социално-икономически анализ на разходите и ползите и оценка на въздействието върху околната среда, като се използват стандартизирана методология и подходът, основаващ се на целия жизнен цикъл, за всеки голям проект за транспортна инфраструктура;
33. призовава за постигането на тясно съгласуване между стратегическите приоритети на ЕС и на държавите членки; призовава да се предоставят на Комисията повече правомощия за надзор върху планирането и изпълнението на проекти по коридорите на транспортната мрежа; отбелязва, че в редица държави членки се третира с приоритет определени категории проекти въз основа на тяхното стратегическо значение, като за това приоритетно третиране са характерни по-кратки срокове и едновременно протичащи и/или опростени процедури; счита, че когато такава рамка е налице в националната нормативна уредба, тя следва автоматично да се прилага по отношение на проектите в рамките на TEN-T; призовава държавите членки, в чиито национални нормативни уредби не е предвидено такова приоритетно третиране, да го въведат за транспортни проекти, с цел да се ограничи административната тежест за организаторите на проекти и да се гарантира по-безпроблемна и ефикасна процедура; стига до заключението, че това може да окаже положително въздействие върху ускоряването на големи проекти за транспортна инфраструктура; подчертава, че множеството различни и сложни процедури за издаване на разрешителни, процедури за трансгранично възлагане на обществени поръчки и други процедури в голяма степен възпрепятстват навременното изпълнение на проектите и често водят до значителни забавяния и повишени разходи; във връзка с това подчертава ползите от наличието на един определен орган за рационализиране на административните процедури на национално равнище;

---

<sup>13</sup> Пак там.

34. призовава Комисията да се съсредоточи върху разработването на трансграничната транспортна инфраструктура, за да осигури по-добра и по-екологична свързаност в Европа; препоръчва да се увеличи предлагането на нощни международни влакове, за да се осигурят устойчиви транспортни алтернативи;
35. изразява загриженост, че дългите периоди на чакане по вътрешните граници на ЕС се отразяват неблагоприятно на финансираната от ЕС инфраструктура и намаляват цялостната ѝ използваемост, като е налице въздействие върху градовете и гражданите, качеството на въздуха и шумовото замърсяване, както и повишен риск от пътнотранспортни произшествия, като същевременно са застрашени условията на труд за професионалните водачи на превозни средства; поради това призовава да се установи общ за целия ЕС минимален стандарт от една минута за времето за обработване и контрол на регистрирани в ЕС тежкотоварни превозни средства по границите на ЕС, за да се спомогне за улесняване на оптималното използване на транспортната инфраструктура и мрежи; призовава също така да се отдава приоритет на проектите за трансгранична взаимосвързаност, имащи за цел премахване на участъците с недостатъчен капацитет, предприемане на мерки относно липсващите връзки, идентифициране на стратегически участъци и подобряване на трансграничната свързаност, и на проектите за взаимосвързаност, както и за различни видове транспорт, с цел насърчаване на мултимодалността и устойчивостта; счита, че трансграничните проекти и проектите за изграждане на липсващи връзки осигуряват най-висока европейска добавена стойност, и подчертава, че спешното им изпълнение е първостепенен приоритет; призовава държавите членки да използват поуките, извлечени от текущите проекти за TEN-T, когато разглеждат нови инфраструктурни проекти, финансирани от ЕС, и да обменят най-добри практики и значима информация по навременен и ефективен начин, като крайната цел е да се подобри изпълнението на проектите за транспортна инфраструктура;
36. призовава да се приеме бързо европейският механизъм за преодоляване на правните и административните пречки в трансграничен контекст, защото той ще повиши ефикасността на инвестициите на ЕС в трансгранична транспортна инфраструктура;
37. призовава Комисията да въведе европейска ускорена процедура за инфраструктурните проекти по коридорите на основната и широкообхватната мрежа на TEN-T; счита, че ускорената процедура следва да включва три стълба:
- обвързващи предварителни консултации между държавите членки и Комисията преди подаването на формулярите за кандидатстване за проекти, които следва да съкратят времетраенето на процедурата, като се даде възможност на държавите членки да отговорят на евентуалните отрицателни забележки на Комисията възможно най-рано;
  - ускорена процедура за оценка на въздействието върху околната среда и одобрение от страна на Комисията за по-нататъшно съкращаване на сроковете от подаването на заявлението до изпълнението;



- общи за целия ЕС минимални стандарти за финансова и икономическа оценка на проектите (т.е. икономическа жизнеспособност, зрялост, възвръщаемост на инвестициите), които следва да гарантират яснота и еднородност и да допринасят за свеждане до минимум на потенциалните проблеми, произтичащи от извършването на одити;
38. призовава да се признае специфичната добавена стойност в проектите, допринасящи за така необходимата хармонизация на разгръщането на инфраструктурата за алтернативни горива в целия Съюз; призовава за бързо постигане на споразумение относно Регламента за инфраструктурата за алтернативни горива и за неговото прилагане<sup>14</sup>;
39. предлага да се обмислят извънредни мерки и гъвкавост на финансирането, за да се даде възможност за продължаване на изпълнението и завършване на ключови проекти в случай на форсмажорни обстоятелства или кризисни ситуации, като се отчита общата продължителност на проекта; предлага да се въведат подходящи модели за индексирание или други модели за коригиране на разходите за строителни материали и суровини в съответствие с процента на инфлация;
- - ◦
40. възлага на своя председател да предаде настоящата резолюция на Съвета и на Комисията.

---

<sup>14</sup> Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива и за отмяна на Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета (COM(2021)0559).



21.3.2023

## СТАНОВИЩЕ НА КОМИСИЯТА ПО ТРАНСПОРТ И ТУРИЗЪМ

на вниманието на комисията по бюджетен контрол

Големи проекти за транспортна инфраструктура в ЕС – изпълнение на проектите, мониторинг и контрол на средствата от ЕС (2022/2021(INI))

Докладчик по становище (\*): Колм Марки

(\*). Процедура с асоциирана комисия – член 57 от Правилника за дейността

### ПРЕДЛОЖЕНИЯ

Комисията по транспорт и туризъм приканва водещата комисия по бюджетен контрол да включи в предложението за резолюция, което ще приеме, следните предложения:

1. приветства констатациите в Преглед № 5/2021 на Европейската сметна палата „Рамка на ЕС за големи проекти за транспортна инфраструктура — международно сравнение“; отбелязва, че в прегледа се посочват четири конкретни предизвикателства за Комисията по отношение на големите транспортни проекти: недостатъчен анализ на разходите и ползите, големи административни пречки, липса на основаващ се на риска подход при наблюдението и недостатъчно съгласуване между транспортните стратегии на ЕС и националните транспортни стратегии; припомня необходимостта Комисията и държавите членки изцяло да вземат предвид препоръките на Сметната палата, за да се ускори реализирането на големи инфраструктурни проекти;
2. подчертава, че някои държави членки не постигат необходимите резултати по отношение на изпълнението и поддръжката на големи инфраструктурни проекти, особено що се отнася до координирането, подбора, наблюдението и оценката на инфраструктурни проекти;
3. призовава Комисията да използва основаващ се на риска подход, когато наблюдава съфинансирани от ЕС проекти, в съответствие с констатациите в доклада на Сметната палата;
4. изразява съжаление относно факта, че според констатациите на Сметната палата при редица съфинансирани от ЕС проекти се наблюдават преразходи и значителни забавяния в сравнение с първоначалните приблизителни оценки на етапа на планиране на проектите; отбелязва, че средното надхвърляне на бюджета възлиза на над 2 милиарда евро на проект, което представлява нарастване с 47% спрямо първоначалните приблизителни оценки; освен това изразява съжаление относно факта, че съгласно резултатите от одита средното закъснение на проучените съфинансирани от ЕС проекти е 11 години, което е неприемливо, и

призовава Комисията да реформира процеса на подбор, планиране и изпълнение на проекти, финансирани от ЕС, за да се избегнат значителни преразходи и закъснения, да се постигне добро и ефикасно използване на публичните средства и да се спазят сроковете, определени в трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) и съответните схеми за финансиране; изисква също така Комисията да наблюдава големите инфраструктурни проекти съвместно със Сметната палата;

5. приветства Директива (ЕС) 2021/1187 относно оптимизирането на мерките за постигане на напредък по осъществяването на TEN-T (Директива за интелигентна TEN-T)<sup>15</sup> и настоятелно призовава държавите членки да я прилагат по-ефективно, особено по отношение на трансграничните участъци, с цел да се предотврати превръщането им в участъци с недостатъчен капацитет и да се предотвратят закъснения в завършването на европейските транспортни коридори и на мрежата TEN-T;
6. счита, че Механизмът за свързване на Европа (МСЕ) следва да действа като ефективен финансов стимул, за да се преодолее разминаването между националните интереси и европейските приоритети в областта на транспорта, като се допринесе за съгласуване на равнищата на приоритети и графиците, по-специално за трансграничните проекти или сегменти, като същевременно се гарантира справедливо разпределение на финансирането; изразява съжаление относно факта, че както многогодишната финансова рамка (МФР), така и националните планове за възстановяване не насърчават силно инвестициите в инфраструктура и не отдават приоритет на завършването на TEN-T; изразява съжаление относно значителните неравенства между държавите членки по отношение на планираните инвестиции за транспортна инфраструктура; призовава Комисията и държавите членки бързо да създадат финансова рамка с цел по-добре да се насърчават и привличат инвестиции в инфраструктурни проекти, както и да се разработват иновативни финансови договорености, по-специално чрез механизми за смесено финансиране, за да се привлекат частни инвестиции;
7. призовава за значително увеличаване и укрепване на бюджета на МСЕ, за да бъдат изпълнени амбициите и да се отговори на съвкупните потребности от финансиране и инвестиции, необходими за своевременното завършване на TEN-T, както и за покриване на допълнителните разходи, произтичащи от укрепването и разширяването на TEN-T, по-специално в трансграничните участъци, и интегрирането на военната мобилност, войната в Украйна, кризата с COVID-19 и високата инфлация; отбелязва, че действащата МФР отразява приоритетите на Съюза към момента на приемането ѝ през 2020 г., и подчертава, че оттогава насам геополитическото положение в Европа се е променило и е необходимо допълнително коригиране на МФР;
8. изтъква ключовата роля на финансирането в рамките на МСЕ за големите инфраструктурни проекти; признава стратегическата стойност на TEN-T и МСЕ за постигането на новите цели по отношение на стратегията на ЕС за устойчива и интелигентна мобилност, която допълва TEN-T и трансевропейската енергийна

---

<sup>15</sup> ОВ L 258, 20.7.2021 г., стр. 1.

мрежа (TEN-E), както и по отношение на засилената военна мобилност в ЕС и по-силната свързаност със стратегическите партньори на Съюза; подчертава по-специално, че е важно TEN-T да се разшири, така че да обхване нашите партньори от източното съседство, както и да се увеличи бюджетният пакет за военна мобилност, като се обърне специално внимание на подобряването на стратегическите инфраструктурни сегменти на транспортната мрежа, за да се подкрепи тяхната двойна употреба за военни и граждански цели и по този начин да се повиши устойчивостта на Съюза;

9. изтъква факта, че макар и осъществяването на TEN-T да насърчи растежа, работните места и сближаването в целия Съюз и да спомогне за постигането на неговите социално-икономически цели и цели в областта на климата, според оценките са необходими инвестиции в размер на 500 милиарда евро за завършване на основната мрежа на TEN-T до 2030 г. и на 1,5 трилиона евро за цялата TEN-T до 2050 г.; изтъква факта, че преразглеждането на Регламент (ЕС) № 1315/2013 относно насоки на Съюза за развитието на TEN-T би могло да доведе до необходимост от допълнителни инвестиции;
10. подчертава, че незаконната и неоснователна война на Русия срещу Украйна поражда значителни предизвикателства за секторите на транспорта и туризма в ЕС; също така отбелязва въздействието на войната върху темповете на инфлацията в Съюза в резултат от нарастващите цени на горивата и енергията; подчертава в тази връзка, че високата инфлация възпрепятства финансовата стабилност и осъществяването на транспортни проекти; призовава за координирана реакция на Съюза успоредно с увеличаване на финансирането на мерки, за да се преодолеят посочените проблеми и да се избегнат забавяния при изпълнението на големи инфраструктурни проекти; призовава Комисията да предложи методика за оценяването и коригирането на разходите за проектите и тяхното финансиране, която да обхваща например въздействието на припокриващите се кризи в областта на енергията, геополитиката и климата;
11. освен това призовава Комисията да извърши оценка на икономическите и социалните последици от незаконната война на Русия в Украйна за всички видове транспорт в ЕС и да представи предложение със законодателни и/или финансови мерки в рамките на МФР, за да се смекчат отрицателните последици;
12. отбелязва намерението на Комисията МСЕ да се използва за подпомагане на проекти за оперативна съвместимост и свързаност, които осигуряват връзка между транспортните мрежи на ЕС и Украйна; призовава да се създаде отделен пакет за коридори на солидарността между ЕС и Украйна; подчертава необходимостта от увеличаване на настоящия бюджет на МСЕ за периода 2021—2027 г. и призовава в следващата МФР (2028 – 2035 г.) да се създаде допълнителен бюджетен пакет, предназначен за „външен транспорт“, в МСЕ III, за да се засили сътрудничеството с държави извън ЕС по трансгранични проекти и разгръщането на инфраструктура;
13. подчертава стратегическото значение на отпускането на средства по МСЕ в началния период, за да се гарантира, че заделените пари са използвани до края на настоящия програмен период;

14. счита, че, като се има предвид настоящата геополитическа действителност, за новите приоритети на ЕС следва да бъдат осигурени и съответните допълнителни финансови средства и тези приоритети следва да не бъдат за сметка на други транспортни програми и приоритети; подчертава, че за да се гарантира навременното завършване на TEN-T, от съществено значение е равнището на финансиране, включително финансирането от Съюза, да отговаря на амбицията и на сумарните потребности от финансиране на инфраструктурните проекти; изисква финансирането по МСЕ за приоритетите в областта на транспорта да бъде засилено и отделено; противопоставя се на бюджетните преразпределения и съкращения от страна на Комисията, която отнема финансиране от програмите за финансиране, установени в МФР, и го разпределя за нови инструменти, например преразпределянето на 400 милиона евро от МСЕ към Европейския законодателен акт за интегралните схеми в рамките на програмата „Цифрова Европа“; подчертава, че средствата за транспорт на МСЕ трябва да бъдат използвани единствено за инициативи, свързани с транспорта;
15. призовава европейските структурни и инвестиционни фондове да се съсредоточат в по-голяма степен върху инвестициите в транспорта, да се възпроизведат ефективните стратегии на МСЕ, да се търсят полезни взаимодействия между управлението на европейските структурни и инвестиционни фондове и МСЕ, който доказва своята голяма ефективност, както и да се избират проекти с висока европейска добавена стойност;
16. признава необходимостта от повече инвестиции в навременни предварителни проучвания за осъществимост и проучвания за осъществимост, определяне на обхвата, подробно проектиране, обществени консултации и участие в ранните етапи на проекта, за да се избегнат скъпо струващи забавяния на по-късните етапи на планиране и изграждане, да се обърне внимание на опасенията на обществеността и да се смекчат основите за серийни и лъжливи възражения, които служат за неоправдано забавяне на процеса; подчертава, че е необходимо възраженията да се проверят, за да се гарантира валидността на изразените опасения;
17. отбелязва съобщението на Комисията относно REPowerEU и намерението ѝ да определи „предпочитани зони“ с опростени процедури за издаване на разрешителни за критична енергийна инфраструктура; отбелязва, че подобна концепция може да бъде разширена, за да обхваща проекти за критична транспортна инфраструктура; изтъква факта, че в редица държави членки се третира с приоритет определени категории проекти въз основа на тяхното стратегическо значение, като за това приоритетно третиране са характерни по-кратки срокове и едновременни и/или опростени процедури; счита, че когато такава рамка е налице в националната нормативна уредба, тя следва автоматично да се прилага по отношение на проектите в рамките на TEN-T; призовава държавите членки, чиито национални нормативни уредби не предоставят приоритетно третиране, да го въведат за транспортните проекти;
18. признава необходимостта от рационализирани регулаторни процеси, за да се гарантират подходящи обществени консултации и оценки на въздействието върху околната среда, като същевременно се гарантира, че проектите за инфраструктура

от критично значение не са неоправдано блокирани; призовава държавите членки да прилагат сроковете, определени в Директивата за интелигентна TEN-T за тези регулаторни процеси, за да се избегнат ненужни забавяния;

19. подчертава, че е необходимо държавите членки да въведат опростена хармонизирана процедура за издаване на разрешения, включително за оценките на въздействието върху околната среда; отбелязва, че по-кратките срокове, едновременно протичащите процедури и ограниченията във времето за оценка на обжалванията са посочени като необходими мерки за изграждането на по-ефикасна система на национално равнище; призовава държавите членки да установят опростена обща процедура с цел ограничаване на административната тежест за организаторите на проекти и гарантиране на по-гладка и ефикасна процедура, без при никакви обстоятелства да се излагат на риск стандартите на Съюза за опазване на околната среда и участието на обществеността;
20. подчертава, че множеството различни и сложни процедури за издаване на разрешителни, процедури за трансгранично възлагане на обществени поръчки и други процедури в голяма степен възпрепятстват навременното изпълнение на проектите и често водят до значителни забавяния и повишени разходи; във връзка с това подчертава ползите от наличието на един определен орган за рационализиране на административните процедури на национално равнище; припомня, че в Директивата за интелигентна TEN-T се изисква държавите членки да прилагат процедура за единно звено за контакт, за да се намали сложността, да се подобри ефикасността и да се повиши прозрачността на процедурите;
21. подчертава, че държавите членки и организаторите на проекти следва да спазват Директивата за интелигентна TEN-T, за да се избегнат забавяния и преразходи и да се гарантира навременното завършване на TEN-T; във връзка с това призовава процедурите за издаване на разрешителни, включително оценките на въздействието върху околната среда, да се извършват в съответствие с мерките и съкратените срокове на директивата;
22. отбелязва, че последващата оценка е важно средство, за да се предостави информация за процеса на вземане на решения, функционирането и резултатите от проектите за транспортна инфраструктура, както и за информиране на обществеността; призовава за систематична последваща оценка на големите транспортни проекти, съфинансирани от ЕС, която да се извършва от признати независими трети страни, като се следват критериите за съгласуваност, ефективност, ефикасност и европейска добавена стойност, включително актуализиран анализ на разходите и ползите, и изисква да се гарантира, че тези оценки се използват в процедурите за бъдещи проекти;
23. припомня, че поддръжката е от първостепенно значение за гарантирането на дългосрочното висококачествено и правилно функциониране на транспортните проекти; изтъква факта, че периодичната и редовна поддръжка спестява средства през целия жизнен цикъл на проектите; призовава за правилна поддръжка на завършените големи инфраструктурни проекти; призовава държавите членки и организаторите на проекти да заделят, по време на етапите на планиране, средства за разходи за поддръжка през жизнения цикъл на инфраструктурните проекти;

настоява, че това изискване следва да бъде предварително условие за получаването на финансиране в рамките на МСЕ;

24. призовава държавите членки да използват поуките, извлечени от текущите проекти за TEN-T, когато разглеждат нови инфраструктурни проекти, финансирани от ЕС, и да обменят най-добри практики и съответна информация по навременен и ефективен начин, като крайната цел е да се подобри изпълнението на проектите за транспортна инфраструктура;
25. изразява твърдо убеждение, че големите проекти, които обхващат модернизиране и усъвършенстване на инфраструктурата за всички видове транспорт, например електрификацията на основната железопътна мрежа, ще осигурят европейска добавена стойност по отношение на свързаността, климата и целите в областта на цифровите технологии;
26. настоятелно призовава държавите членки да превърнат доизграждането на цялата основна мрежа TEN-T до 2030 г. в приоритет, който има предимство пред завършването на разширената и широкообхватната мрежа, като същевременно се гарантира навременното изграждане на широкообхватната мрежа; призовава националните проекти, които не са съгласувани с приоритетите на TEN-T, да не се считат за приоритет при получаването на европейски средства;
27. призовава за съгласуване и координация между приоритетите на ЕС и националните планове за транспортна инфраструктура; подчертава, че държавите членки следва да гарантират съгласуваност между Регламента за TEN-T и своите национални планове в областта на транспорта и инвестициите; подчертава, че проектите в рамките на националните планове на държавите членки следва да не се ползват с приоритет спрямо проектите, които са съгласувани с целите на Съюза в областта на транспорта; подчертава, че финансирането от ЕС и финансовите инструменти за финансиране на големи инфраструктурни проекти следва да се използват за насърчаване на по-широка европейска свързаност, а не за приоритизиране или защита на националните интереси;
28. призовава да се даде приоритет на проектите за трансгранична взаимосвързаност, насочени към премахване на участъците с недостатъчен капацитет, справяне с липсващите връзки, идентифициране на стратегически сегменти и подобряване на трансграничната свързаност и проектите за взаимосвързаност и за различни видове транспорт, насърчаващи мултимодалността и устойчивостта; счита, че трансграничните проекти и проектите за липсващи връзки осигуряват най-висока европейска добавена стойност, и подчертава, че спешното им постигане е от най-висок приоритет;
29. припомня колко е важно да се повиши свързаността на мрежата, което зависи от осигуряването на взаимосвързаност на проекти, често изпълнявани от няколко държави членки по продължението на един коридор; подчертава освен това необходимостта да се изтъква и насърчава доброто сътрудничество между органите на всички равнища от различни държави членки, за да се намалят забавянията и разходите в случаите на лошо съгласуване на графиците и приоритетите; призовава да се засили ролята на координаторите на TEN-T за



гарантиране на сътрудничеството, гладкото осъществяване на трансгранични проекти и разгръщането на инфраструктурни проекти по коридорите;

30. призовава за повече полезни взаимодействия между всички видове транспорт; отбелязва, че в много държави членки летищата и пристанищата не са свързани чрез влакове, и призовава да се обърне внимание на мултимодалната свързаност с основните пристанища и летища на TEN-T;
31. признава, че транспортните и енергийните системи са взаимосвързани; призовава Комисията да гарантира, че TEN-E е съвместима, когато е приложимо, с TEN-T, както и с Регламента за инфраструктурата за алтернативни горива, за да се насърчават полезни взаимодействия между мрежите и да се гарантира, че няма пропуски в подпомагашата структурата, с цел да се осигури стратегическа енергийна независимост; призовава за широкомащабно разгръщане на инфраструктура за презареждане с електричество и гориво по коридорите на TEN-T с цел да бъдат постигнати целите на Съюза в областта на климата и да се постигне всеобхватен подход към публичните разходи за инфраструктура за алтернативни горива; признава, че за успешната декарбонизация на транспортния сектор е важно да са налични и да се доставят значителни количества зелена енергия;
32. подчертава необходимостта да се насърчават полезни взаимодействия между TEN-T и TEN-E, за да се повишат в значителна степен производството, предлагането и съхранението на енергия от възобновяеми източници в Съюза;
33. изтъква потенциала на пристанищата за производство на вятърна енергия за създаването на гориво от възобновяем източник; признава ролята за постигане на полезни взаимодействия, която TEN-T и TEN-E могат да изпълняват за реализирането на този потенциал;
34. отбелязва краткосрочната необходимост от внос на втечен природен газ като преходно гориво;
35. призовава Комисията да представи на Европейския парламент и на националните парламенти годишен доклад за изпълнението, в който се очертават напредъкът по завършването на TEN-T, както и причините за забавянията; призовава Комисията да включи глава, за всяка отделна държава, за всички проекти, финансирани от МСЕ, при които се наблюдават закъснения от повече от две години; призовава държавите членки да установят причините за забавянията и да предложат действия, за да се гарантира бързото разрешаване на тези проблеми; счита, че неоснователните значителни забавяния следва да водят до намаляване на размера или оттегляне на безвъзмездните средства по МСЕ;
36. призовава Комисията да представи нормативна уредба с цел да се създаде единно европейско пространство за цифрово правоприлагане, за да се осигури възможност компетентните органи по правоприлагането да извършват целенасочени и основаващи се на риска проверки и инспекции на търговския автомобилен транспорт;



37. призовава Комисията да гарантира, че големите проекти за транспортна инфраструктура са съгласувани с целите на Европейския зелен пакт и стратегията за устойчива и интелигентна мобилност и допринасят за устойчивостта, безопасността, достъпността и оперативната съвместимост на транспорта, както и за създаването на работни места в този отрасъл;
38. подчертава, че е важно да се извърши задълбочен социално-икономически анализ на разходите и ползите и оценка на въздействието върху околната среда със стандартизирана методология, като се използва подходът, основан на целия жизнен цикъл, за всеки голям проект за транспортна инфраструктура;
39. подчертава необходимостта от значителни инвестиции на европейско и национално равнище за декарбонизация на транспортния сектор, в съответствие с принципа за технологична неутралност, както и за подкрепа на внедряването на новаторски транспортни решения и преход към други видове транспорт и решения за мобилност с нулеви и ниски емисии; във връзка с това подчертава необходимостта да се гарантира въвеждането на алтернативни горива, както и на Европейската система за управление на железопътното движение (ERTMS) на борда на влаковете и по железопътната линия, с цел справяне със задръстванията и замърсяването на въздуха; подчертава освен това, че са необходими инвестиции за подобряване на безопасността, ефикасността и достъпността на транспорта, както и за повишаване на устойчивостта на транспортната инфраструктура спрямо климатични и геополитически опасности;
40. подчертава необходимостта да се отдава приоритет на проектите за интелигентен и устойчив транспорт и да се увеличат в значителна степен капацитетът и оперативната съвместимост по отношение на видовете интелигентен и устойчив транспорт, включително активната мобилност; счита, че при изграждането или модернизирването на инфраструктурата на TEN-T европейските политики и подкрепа следва надлежно да отчитат улесняването на придвижването с велосипед, като същевременно следва да се подкрепя развитието на мрежата EuroVelo;
41. призовава Комисията да признае изцяло европейската добавена стойност на транспортната мрежа EuroVelo (европейската мрежа от велосипедни маршрути) и да заделни по-голяма част от финансирането в областта на транспорта за инфраструктура за активна мобилност, например инфраструктура за придвижване с велосипед;
42. отбелязва, че алтернативните горива, инфраструктурата на електрическата мрежа и засиленото предлагане на устойчива енергия са от критично значение за постигането на целите на Зеления пакт и на стратегическа независимост;
43. подчертава спешната необходимост внедряването на ERTMS в междувъзрваните железопътни системи да бъде завършено до 2030 г.; подчертава, че този процес продължава повече от 20 години, и призовава държавите членки с взаимосвързани железопътни системи да обяснят забавянията и незабавно да представят национални планове за внедряване на ERTMS; припомня изключението за държавите членки с изолирана мрежа;

44. приветства плана RePowerEU на Комисията и изисква от нея да предприеме мерки по отношение на проблемите, свързани с доставките на възобновяеми транспортни горива и нарастващите разходи за транспорт и енергия, както и да повиши степента на енергийна независимост на Съюза;
45. призовава да се признае специфичната добавена стойност в проектите, допринасящи за така необходимата хармонизация на разгръщането на инфраструктурата за алтернативни горива в целия Съюз; призовава за бързо постигане на споразумение относно и прилагане на Регламента за инфраструктурата за алтернативни горива;
46. признава потенциала на морските пристанища като центрове за чиста енергия на бъдещето и важни фактори за енергийния преход в цяла Европа; отбелязва, че в тази своя роля морските пристанища ще имат основно значение за постигането на целите на ЕС в областта на климата за 2030 и 2050 г., както и на амбициите, посочени в плана RePowerEU; подчертава, че морските пристанища във все по-голяма степен започват да поемат нови отговорности и да участват в предлагането на нови услуги, например производство на устойчива енергия, научни изследвания в областта на „синята“ икономика и военна мобилност; отбелязва, че в ролята си на участници, предлагачи многобройни услуги, морските пристанища може да допринесат в значителна степен за изграждането на устойчива, цифрова и издръжлива европейска икономика;
47. признава, че е необходимо да се гарантира свързаността на държавите и регионите, включително по-специално слабо развитите, отдалечените, островните и най-отдалечените държави и региони, както и тези, които са засегнати от незаконната, необоснована руска агресивна война в Украйна и/или излизането на Обединеното кралство от ЕС; признава също така, че е необходимо да се прекрати сътрудничеството с Русия и Беларус в областта на транспорта;
48. признава колко е важна TEN-T за подобряването на свързаността със стратегически партньори в трети държави; призовава Комисията да укрепи трансграничните връзки с партньори от източното съседство, държавите от Европейската асоциация за свободна търговия и Обединеното кралство; във връзка с това призовава за бързото интегриране на България и Румъния в Шенгенското пространство, тъй като това би подобрило значително свързаността север-юг в Източна Европа;
49. припомня съобщението на Комисията от 12 май 2022 г. относно коридорите на солидарността, в което се посочват няколко свързани с транспортната инфраструктура предизвикателства, пред които са изправени ЕС и неговите съседи; подчертава, че е важно да се предприемат мерки за преодоляването на тези предизвикателства, за да се подпомогнат продоволствената сигурност в световен мащаб и възстановяването на украинската икономика; подчертава, че в съобщението се предлага да се предприемат мерки във връзка с разширяването на европейските транспортни коридори към Украйна и Република Молдова; призовава Комисията да подкрепи Украйна в стремежа ѝ да засили железопътните връзки между Украйна и ЕС с оглед на бъдещото интегриране на украинските транспортни съоръжения в TEN-T;

## ИНФОРМАЦИЯ ОТНОСНО ПРИЕМАНЕТО В ПОДПОМАГАЩАТА КОМИСИЯ

<b>Дата на приемане</b>	21.3.2023
<b>Резултат от окончателното гласуване</b>	+: 31 -: 0 0: 9
<b>Членове, присъствали на окончателното гласуване</b>	Magdalena Adamowicz, Andris Ameriks, Erik Bergkvist, Karolin Braunsberger-Reinhold, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Ismail Ertug, Gheorghe Falcă, Carlo Fidanza, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Elena Kountoura, Peter Lundgren, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Caroline Nagtegaal, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Vera Tax, Achille Variati, Petar Vitanov, Lucia Vuolo, Kosma Złotowski
<b>Заместници, присъствали на окончателното гласуване</b>	Tom Berendsen, Sara Cerdas, Leila Chaibi, Nicola Danti, Andor Deli, Markus Ferber, Valter Flego, Maria Grapini, Andrey Novakov, Andreas Schieder
<b>Заместници по член 209, параграф 7, присъствали на окончателното гласуване</b>	Asim Ademov, Moritz Körner

## ПОИМЕННО ОКОНЧАТЕЛНО ГЛАСУВАНЕ В ПОДПОМАГАЩАТА КОМИСИЯ

31	+
ECR	Carlo Fidanza, Kosma Zlotowski
PPE	Magdalena Adamowicz, Asim Ademov, Tom Berendsen, Karolin Braunsberger-Reinhold, Gheorghe Falcă, Markus Ferber, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Andrey Novakov, Massimiliano Salini, Lucia Vuolo
Renew	Nicola Danti, Valter Flego, Elsi Katainen, Moritz Körner, Caroline Nagtegaal, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet
S&D	Andris Ameriks, Erik Bergkvist, Sara Cerdas, Ismail Ertug, Maria Grapini, Rovana Plumb, Andreas Schieder, Vera Tax, Achille Variati, Petar Vitanov

0	-

9	0
ECR	Peter Lundgren
ID	Philippe Olivier
NI	Andor Deli
The Left	Leila Chaibi, Elena Kountoura
Verts/ALE	Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Tilly Metz

Легенда на използваните знаци:

+ : „за”

- : „против“

0 : „въздържал се“:

## ИНФОРМАЦИЯ ОТНОСНО ПРИЕМАНЕТО ВЪВ ВОДЕЩАТА КОМИСИЯ

<b>Дата на приемане</b>	25.4.2023
<b>Резултат от окончателното гласуване</b>	+: 24 -: 0 0: 3
<b>Членове, присъствали на окончателното гласуване</b>	Gilles Boyer, Joachim Stanisław Brudziński, Olivier Chastel, Caterina Chinnici, Ilana Cicurel, Corina Crețu, José Manuel Fernandes, Luke Ming Flanagan, Daniel Freund, Isabel García Muñoz, Monika Hohlmeier, Jean-François Jalkh, Mislav Kolakušić, Joachim Kuhs, Alin Mituța, Jan Olbrycht, Eleni Stavrou, Angelika Winzig, Lara Wolters, Tomáš Zdechovský
<b>Заместници, присъствали на окончателното гласуване</b>	Maria Grapini, Niclas Herbst, Andrey Novakov, Mikuláš Peksa, Viola von Cramon-Taubadel
<b>Заместници (чл. 209, пар. 7), присъствали на окончателното гласуване</b>	Attila Ara-Kovács, Antonio Maria Rinaldi

## ПОИМЕННО ОКОНЧАТЕЛНО ГЛАСУВАНЕ ВЪВ ВОДЕЩАТА КОМИСИЯ

24	+
ECR	Joachim Stanisław Brudziński
ID	Antonio Maria Rinaldi
NI	Mislav Kolakušić
PPE	José Manuel Fernandes, Niclas Herbst, Monika Hohlmeier, Andrey Novakov, Jan Olbrycht, Eleni Stavrou, Angelika Winzig, Tomáš Zdechovský
Renew	Gilles Boyer, Olivier Chastel, Ilana Cicurel, Alin Mituța
S&D	Attila Ara-Kovács, Caterina Chinnici, Corina Crețu, Isabel García Muñoz, Maria Grapini, Lara Wolters
Verts/ALE	Daniel Freund, Mikuláš Peksa, Viola von Cramon-Taubadel

0	-

3	0
ID	Jean-François Jalkh, Joachim Kuhs
The Left	Luke Ming Flanagan

Легенда на използваните знаци:

+ : „за”

- : „против“

0 : „въздържал се“: