



ТРАНСЕВРОПЕЙСКИ МРЕЖИ — НАСОКИ

Трансевропейските мрежи (TEN) в областта на транспорта, енергетиката и телекомуникациите са разработени така, че да свързват регионите на ЕС и да допринасят за растежа на вътрешния пазар и заетостта. Те укрепват икономическото, социалното и териториалното сближаване. Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) претърпя развитие с течение на времето, включително основна реформа през 2013 г. и основно преразглеждане, предложено през 2021 г. През 2022 г. насоките за енергийната инфраструктура (TEN-E) бяха адаптирани към Европейския зелен пакт.

ПРАВНО ОСНОВАНИЕ

Членове 170—172 и член 194, параграф 1, буква г) от Договора за функционирането на Европейския съюз (последният член се отнася за енергетиката).

[Регламент \(ЕС\) № 1315/2013](#) от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа.

[Регламент \(ЕС\) 2022/869](#) от 30 май 2022 г. относно указания за трансевропейската енергийна инфраструктура.

ЦЕЛИ

Договорът от Маастрихт възложи на Европейския съюз задачата да създаде и развие трансевропейски мрежи в областта на транспорта, телекомуникациите и енергетиката, за да се подпомогне развитието на вътрешния пазар, да се засили икономическото и социално сближаване, да се свържат островните, анклавните и периферните региони с централните региони на Съюза и територията на ЕС да се сближи със съседните държави.

РЕЗУЛТАТИ

А. Основни насоки и идеи

В своята Бяла книга за растежа, конкурентоспособността и заетостта от 1993 г. Комисията подчерта същественото значение на трансевропейските мрежи за вътрешния пазар, и по-специално за създаването на работни места, не само чрез самото изграждане на инфраструктурата, но също така и чрез нейната по-нататъшна роля за икономическото развитие. Първите приоритетни проекти (ПП) бяха одобрени през 1994 г.



Б. Развитие на секторните политики и законодателни мерки

1. Транспорт

а. Насоки за TEN-T от 1996 г.

[Решение № 1692/96/ЕО](#) от 23 юли 1996 г. относно общностните насоки за развитието на трансевропейската транспортна мрежа формулира общите параметри за цялата мрежа. То определи характеристиките на специфичната мрежа за всеки отделен вид транспорт и допустимите проекти от общ интерес, както и приоритетните проекти. Акцентира се върху екологосъобразните видове транспорт, и най-вече железопътните проекти. Първоначално бяха включени 14 проекта от общ интерес, приети на заседанието на Европейския съвет в град Есен. [Решение № 1346/2001/ЕО](#) от 22 май 2001 г. за изменение на насоките за TEN-T по отношение на морските пристанища, вътрешните пристанища и интермодалните терминали допълни плана на Общността за развитие на транспорта за всички видове транспорт.

б. Преразглеждане на насоките за TEN-T през 2004 г.

Разширяванията на ЕС през 2004 г. и 2007 г., наред с някои сериозни закъснения и финансови проблеми, доведоха до цялостно преразглеждане на насоките за TEN-T. Броят на включените приоритетни проекти беше увеличен на 30, като всички те трябваше да отговарят на изискванията на законодателството на ЕС в областта на околната среда. Беше създадена нова концепция за морските магистрали, с оглед постигане на по-голяма ефективност на някои морски пътища и по-добро интегриране на морския транспорт на кратки разстояния с железопътния транспорт.

През 2005 г. бяха определени „европейски координатори“ за някои особено важни проекти, които да действат като посредници при контактите с националните органи, отговорни за вземането на решения, с операторите и потребителите на транспортни средства, както и с представителите на гражданското общество.

в. Преразглеждане през 2013 г.: интегрирана мрежа, структура на две нива (основна/широкообхватна мрежа) и TEN-T коридори

Докато предишната политика за TEN-T подкрепяше главно изпълнението на отделни приоритетни транспортни проекти в държавите — членки на ЕС, чрез преразглеждането през 2013 г. беше въведен по-систематичен мрежов подход за целия ЕС, с общ набор от правила за изграждането и финансирането на мрежата. [Мрежата](#) се състои от две нива: основната мрежа, която включва основни маршрути (тя трябва да бъде завършена до 2030 г.) и широкообхватната мрежа от връзки, захранващи основната мрежа (тя трябва да бъде завършена до 2050 г.). Основната мрежа се състои от девет взаимосвързани мултимодални транспортни коридора, които свързват няколко държави. Два „хоризонтални приоритета“ са насочени към развитието на морските връзки и изграждането на обща европейска система за управление на железопътното движение ([ERTMS](#)).

С [Регламент \(ЕС\) № 1315/2013](#) в TEN-T бяха включени и предишни [коридори за железопътен товарен превоз](#), бяха изготвени задължителни технически спецификации за развитието на инфраструктурата за отделните видове



транспорт и бяха определени приоритетни области на действие. Развитието на мрежата е насочено към липсващите връзки, главно в трансграничните участъци, както и към оперативната съвместимост на инфраструктурата, подобряването на мултимодалните връзки и намаляването на емисиите на парникови газове от транспорта. Чрез последващи [делегирани актове на Комисията](#) мрежата отразява също така развитието на сътрудничеството с държави извън ЕС, и по-специално Швейцария, Норвегия, Турция и държавите от Западните Балкани. Морското измерение на TEN-T беше адаптирано след оттеглянето на Обединеното кралство от ЕС.

Отговорността за планирането, изграждането и поддръжката на транспортната инфраструктура продължава да се носи от държавите членки, докато териториалното устройство и издаването на разрешителни често са задача на регионалните органи. „Европейските координатори“, определени от Комисията, действат като посредници, в контакт с националните органи за вземане на решения, превозвачите и потребителите, както и с представители на гражданското общество, с цел да се улесни развитието на коридорите от мрежата и хоризонталните приоритети.

За да се подкрепи прилагането на TEN-T, ЕС допълва националното финансиране на проектите по линия на TEN-T чрез Механизма за свързване на Европа, като специална програма за финансиране, както и чрез европейските структурни и инвестиционни фондове, програмата [InvestEU](#) и Европейската инвестиционна банка ([ЕИБ](#)). През 2021 г. няколко държави членки решиха също така да използват част от своето [финансиране, предоставяно от ЕС във връзка с целите за възстановяване и устойчивост](#), за постигане на напредък по [железопътните проекти по линия на TEN-T](#).

Дейностите за финансиране по линия на Механизма за свързване на Европа за проекти по TEN-T се управляват централно чрез Европейската изпълнителна агенция за климата, инфраструктурата и околната среда (за повече информация относно финансирането на трансевропейските мрежи вж. [3.5.2](#)).

г. Преразглеждане на TEN-T през 2021 г.

На 14 декември 2021 г. Комисията прие преразглеждането на насоките за TEN-T. [Предложеният регламент](#) предвижда промени спрямо регламента от 2013 г. по отношение на хармонизирането на мрежата, както и на изискванията за нейната инфраструктура и управление. По този начин регламентът цели да подкрепи и декарбонизацията на транспорта, в съответствие с целта за намаляване на емисиите на парникови газове от транспорта с 90 % до 2050 г., както е посочено в Европейския зелен пакт. По-специално качествената мрежа трябва да бъде постепенно завършена на три етапа: 2030 г. — за основната мрежа, 2040 г. — за разширената основна мрежа (новоизградената мрежа) и 2050 г. — за широкообхватната мрежа. Най-важните оси от основната и разширената основна мрежа, които осигуряват най-голяма добавена стойност за ЕС, се прегрупираат в девет европейски транспортни коридора. Европейските транспортни коридори обединяват бившите коридорите от основната мрежа и коридорите за железопътен товарен превоз. Други нови елементи включват по-специално



по-високи скорости на влаковете и по-ефективни трансгранични операции по основната и разширената основна мрежа за пътници и товари; разгръщането, в рамките на трансевропейската транспортна мрежа, на инфраструктурата за зареждане и презареждане с гориво, която е необходима за алтернативните транспортни горива, в съответствие с Регламента за инфраструктурата за алтернативни горива; наличието на повече центрове за претоварване на морски товари и мултимодални пътнически терминали в градовете с цел улесняване на мултимодалността; и свързване на големите летища с железопътния транспорт, и когато това е възможно — с високоскоростния железопътен транспорт.

Предложението за Регламент за TEN-T се допълва от [„План за действие за насърчаване на пътническия превоз на дълги разстояния и трансграничния пътнически железопътен транспорт“](#) от 14 декември 2021 г., който цели увеличаване на високоскоростния железопътен капацитет и осигуряване на нова подкрепа от Европейската инвестиционна банка за инвестициите в железопътния транспорт, с общата цел за постигане на целта за нулеви нетни емисии в Европейския зелен пакт.

На 27 юли 2022 г. Комисията представи [изменено предложение](#), за да отрази променения геополитически контекст, включително удължаването на четири европейски транспортни коридора за Украйна и Молдова. Мандатът на Парламента за преговори със Съвета беше приет през април 2023 г.

На 14 април 2023 г. комисията по транспорт и туризъм прие доклад относно преразглеждането на насоките за TEN-T. В доклада се определя мандатът на Парламента за провеждане на междуинституционални преговори със Съвета, който е в сила от април 2023 г.

На 16 май 2023 г. Комисията подписа [споразумения](#) на високо равнище с Босна и Херцеговина, Черна гора, Северна Македония и Сърбия, като TEN-T се адаптира чрез свързването на мрежата със Западните Балкани.

2. Енергетика

а. Насоки от 1996 г.

По време на срещата на високо равнище в Есен през 1994 г. няколко проекта в областта на енергийните мрежи бяха обявени за приоритетни. С [Решение № 1254/96/ЕО](#) от 1996 г. бяха предвидени редица насоки за трансевропейските енергийни мрежи (TEN-E) за подпомагане при определянето на допустимите проекти от общ интерес и създаването на благоприятни условия за тяхното изпълнение, наред със секторните цели за електроенергията.

б. Настоящи насоки

[Регламент \(ЕС\) № 347/2013](#) определи насоките на ЕС за развитието и оперативната съвместимост на трансевропейската енергийна инфраструктура, като отмени предходните насоки. В него бяха определени условията за допустимост на проектите от общ интерес (ПОИ) за получаване на финансова помощ от ЕС по линия на Механизма за свързване на Европа. ПОИ са инфраструктурни проекти, които са необходими за изпълнение на приоритетите на енергийната политика на ЕС, включително подобрена взаимосвързаност



между националните пазари, по-голяма конкурентоспособност, сигурност на доставките и насърчаване на възобновяемите енергийни източници.

Тъй като енергийната инфраструктура е централен фактор за енергийния преход, беше необходим преглед на Регламента за TEN-E, след публикуването на съобщенията на Комисията относно [Европейския зелен пакт](#) и „[Чиста планета за всички](#)“. През 2020 г. Комисията предложи преразглеждане на Регламента за TEN-E от 2013 г. с цел засилване на подкрепата за модернизирането на европейската трансгранична енергийна инфраструктура и постигане на целите на Зеления пакт. [Преразгледаният Регламент за TEN-E](#) ((ЕС) 2022/869) допринася за постигането на целите на ЕС за 2030 г. в областта на енергетиката и климата и на целта му за неутралност по отношение на климата до 2050 г. Той помага за гарантиране на междусистемните връзки, енергийната сигурност, пазарната и системната интеграция и конкуренцията, които са от полза за всички държави членки, както и достъпността на цените на енергията. С насоките се прекратява най-вече подкрепата от ЕС за нови проекти за природен газ и нефт и се въвеждат задължителни критерии за устойчивост за всички проекти от общ интерес. Единадесетте приоритетни коридора включват електроенергийните мрежи, разположените в морето мрежи за генериране на енергия от възобновяеми източници и инфраструктурата за водород, а трите приоритетни тематични области са насочени към внедряването на интелигентни електроенергийни мрежи, интелигентни газопреносни мрежи и трансгранична мрежа за (улавяне на) въглероден диоксид. Първият списък на ПОИ, приет съгласно новите правила, се очаква през есента на 2023 г.

3. Телекомуникации

[Решение № 2717/95/ЕО](#) от 1995 г. въведе насоки за развитието на цифровата мрежа с интегрирани услуги (EURO-ISDN), като трансевропейска мрежа. В него се определят целите, приоритетите и проектите от общ интерес за развитието на широка гама от услуги въз основа на EURO-ISDN, с оглед на създаването на бъдеща широколентова комуникационна мрежа на ЕС.

[Решение № 1336/97/ЕО](#) от 1997 г. определя насоките за трансевропейските телекомуникационни мрежи (TEN-Telecom). Сред одобрените приоритети фигурират приложенията, допринасящи за икономическата и социална интеграция, както и развитието на основни мрежи, и по-специално спътникови мрежи. През 2002 г. тези насоки бяха леко изменени с [Решение № 1376/2002/ЕО](#).

Насоките послужиха за набелязването на проекти от общ интерес и за определянето на специфични процедури и критерии за избора им. Програмата на Общността eTEN, която беше ключов инструмент на плана за действие, известен като „eEUROPE 2005: Информационно общество за всички“, също надгражда върху програмата EURO-ISDN. Приключила през 2006 г., тя имаше за цел да подкрепи трансевропейското разпространение на услуги, основани на телекомуникационните мрежи. Понастоящем инвестициите на ЕС са насочени към модернизация на съществуващите мрежи.

През 2015 г., като част от [стратегията си за цифров единен пазар](#), Комисията публикува редица предложения за реформа на регулаторната рамка



на ЕС в областта на далекосъобщенията. През 2016 г. Комисията публикува предложения, включващи Директива за създаването на Европейски кодекс за електронни съобщения (ЕКЕС). ЕКЕС ([Директива \(ЕС\) 2018/1972](#)), който влезе в сила през 2018 г., модернизира действащите правила на ЕС в областта на далекосъобщенията ([2.1.8](#)).

РОЛЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

Парламентът подкрепи решително политиките за трансевропейските мрежи и редовно обръща внимание на закъсненията при изпълнението на приоритетните проекти. Той призова за фиксиран график и прикани държавите членки да увеличат наличните бюджетни средства, по-специално за мрежата TEN-T. Той гарантира, че се отдава приоритет на насърчаването на проекти с ясна „европейска добавена стойност“, характеризиращи се с положително дългосрочно въздействие върху околната среда и заетостта и спомагащи за премахване на пречките, по-специално в областта на железопътния и комбинирания транспорт.

През последните 15 години Парламентът допринася за преразглеждането на дублиращо се законодателство за TEN-T. Заедно със Съвета, той прие [Регламент \(ЕС\) № 1315/2013](#) относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа.

През 2013 г. Парламентът одобри новите насоки за TEN-T въз основа на точни цели и увеличено финансиране от ЕС и предложи ясна визия за изграждане на основната и широкообхватната транспортна мрежа, съответно с референтни дати 2030 г. и 2050 г. Парламентът настоя, наред с другото, подборът на проектите да се основава на идеята за европейска добавена стойност (вследствие на политически избор и/или финансова намеса, водеща до значително и измеримо подобрене на транспортните връзки и транспортните потоци). След влизането в сила на регламента за TEN-T (Регламент (ЕС) № 1315/2013) в края на 2013 г., Парламентът продължава да подкрепя развитието на TEN-T. В своята [резолюция](#) от 2015 г., озаглавена „Прилагане на Бялата книга от 2011 г. относно транспорта: равносметка и бъдещи действия за постигането на устойчива мобилност“, Парламентът подчерта значението на транспорта за икономиката и за мобилността на хората в ЕС. Според Парламента завършването на трансевропейската транспортна мрежа е предпоставка за устойчива и ефикасна транспортна система на ЕС, която трябва да бъде подкрепена чрез специално съфинансиране от ЕС, по-конкретно по линия на Механизма за свързване на Европа.

През 2018 г. Комисията представи предложение за регламент относно оптимизирането на мерките за постигане на напредък по изграждането на трансевропейската транспортна мрежа, за да се реши проблемът с постоянните забавяния при изпълнението на ПОИ. Преговорите между Парламента и Съвета доведоха до компромисен текст и [директивата](#) беше публикувана на 20 юли 2021 г.



На 20 януари 2021 г. Парламентът прие [резолуция](#) относно преразглеждането на насоките за трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T). В резолюцията се подчертава значението на една ориентирана към бъдещето мрежа TEN-T с цел гарантиране на правилното функциониране на единния пазар на ЕС и по-нататъшното изграждане на Единното европейско транспортно пространство. Освен това в нея се подчертава значението на конкурентоспособността на ЕС в международен план през следващите десетилетия и се подкрепя екологичният и цифровият преход към интелигентна, устойчива, ефикасна и безопасна мобилност. В резолюцията Парламентът отново призовава за обезпечаване на достатъчно инвестиции за инфраструктурата на TEN-T, по-специално за завършване на основната мрежа TEN-T до 2030 г. В нея се подчертава, че всички съответни фондове на ЕС (Механизъм за свързване на Европа, InvestEU, европейските структурни и инвестиционни фондове, Механизъм за възстановяване и устойчивост, „Хоризонт Европа“ и др.) и кредитирането от ЕИБ следва да бъдат съобразени със специфичните потребности на транспортния сектор и че държавите членки следва да заделят достатъчно финансиране.

В своята [резолуция](#) от 2020 г. относно преразглеждането на насоките за трансевропейската енергийна инфраструктура Парламентът призова при преразглеждането да се вземат предвид целите на ЕС в областта на енергетиката и климата за 2030 г., неговият дългосрочен ангажимент за декарбонизация и принципът „енергийната ефективност на първо място“. Той подчерта, че е необходимо да се гарантира, че разходите и подборът на ПОИ са в съответствие с ангажиментите, поети в рамките на Парижкото споразумение.

В своята [законодателна резолюция](#) от 5 април 2022 г. относно преразгледания Регламент относно трансевропейската енергийна инфраструктура Парламентът призова за по-активно участие на заинтересованите страни при планирането на трансграничната инфраструктура и в процеса на подбор на ПОИ, както и за по-разнообразно представителство на различните сектори в консултациите. Парламентът настоя също така за насърчаване на проектите за генериране на енергия от възобновяеми източници в морето и за улесняване на интегрирането им в мрежите на ЕС, с оглед постигане на целта на ЕС за нулеви нетни емисии.

Също така в своята [резолуция](#) от 5 октомври 2022 г. относно действията на ЕС в отговор на увеличаването на цените на енергията в Европа Парламентът подчерта, че една наистина устойчива европейска енергийна мрежа, включително изграждането на нови междусистемни връзки, би допринесла за облекчаване на ценовия натиск върху предприятията и потребителите в краткосрочен план и за установяване на енергийна независимост и устойчивост в дългосрочен план. Той призна, че ключовата инфраструктура трябва да остане под контрола на ЕС, като по този начин се стимулира отворената стратегическа автономност, и призова Комисията и държавите членки да ускорят изпълнението на ключови инфраструктурни проекти, основани на енергия от възобновяеми източници и чист водород, като се улесни процесът на издаване на разрешителни



и се вземат надлежно предвид общественото участие и процедурите за оценка на въздействието върху околната среда.

В своята [препоръка](#) от 23 ноември 2022 г. относно новата стратегия на ЕС за разширяване Парламентът препоръча укрепване на партньорствата между страните кандидатки и ЕС чрез основни инфраструктурни проекти в рамките на мрежите TEN-E и TEN-T. Парламентът подкрепя предприемането на незабавни мерки за постигане на дългосрочно и устойчиво присъединяване на страните кандидатки към европейската енергопреносна мрежа и включването им в стратегиите на ЕС в областта на енергийната политика, като се обърне внимание на държавите, които са силно зависими от руския газ и са сериозно засегнати поради тяхната положителна позиция спрямо ЕС.

За повече информация по тези въпроси, моля, посетете уебсайта на [комисията по транспорт и туризъм](#) и уебсайта на [комисията по промишленост, изследвания и енергетика](#).

Ariane Debyser / Kristi Polluveer

11/2023

