ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ

Брюксел, 19.10.2011
COM(2011) 665 окончателен

2011/0302 (COD)

Предложение за

# РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

## за създаване на Механизъм за свързване на Европа

{SEC(2011) 1262 окончателен}
{SEC(2011) 1263 окончателен}

# ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

## 1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

На 29 юни 2011 г. Комисията прие предложение за следващата многогодишна финансова рамка за периода 2014—2020 г[1]: „Бюджет за стратегията „Европа 2020“. В предложението си Комисията реши да предложи да се създаде нов интегриран инструмент за инвестиране в инфраструктурните приоритети на ЕС в областта на транспорта, енергетиката и телекомуникациите: „Механизъм за свързване на Европа“ („Connecting Europe Facility“, наричан по-долу „МСЕ“).

Интелигентните, устойчиви и напълно взаимосвързани транспортни, енергийни и цифрови мрежи са необходимо условие за завършването на единния европейски пазар. Освен това инвестициите в ключови инфраструктури с голяма добавена стойност за ЕС могат да засилят конкурентоспособността на Европа в труден икономически контекст, белязан от бавен растеж и строги бюджетни ограничения в публичния сектор. Накрая, такива инвестиции в инфраструктурата също така спомагат да се даде възможност на ЕС да постигне целите си за устойчив растеж, очертани в стратегията „Европа 2020“, и целите на ЕС „20–20–20“ на политиката в областта на енергетиката и климата[2].

Настоящият регламент определя разпоредбите, които уреждат МСЕ. Той се основава на работата, предприета за подготовката на преразглеждането на политическата рамка във всичките три сектора (транспорт, енергетика и телекомуникации) за следващата многогодишна финансова рамка (2014—2020 г.). В съответствие с член 170 от Договора за функционирането на ЕС (ДФЕС) са предложени нови насоки във всеки сектор в съответствие със МСЕ. Поради това преработените Насоки за транспорта, енергетиката и телекомуникациите, от една страна, и МСЕ, от друга страна, представляват един съгласуван регулаторен пакет.

През последното десетилетие средните разходи за инфраструктура в Европа следват низходяща тенденция. Икономическата и финансовата криза обаче отново породи интерес към необходимостта от инфраструктурни инвестиции. По време на икономическата криза, целенасочените инвестиции в обновяване или изграждане на инфраструктура са били важна част от плановете за стимулиране и възстановяване на равнище ЕС и държави-членки като начин за поддържане на общото търсене при същевременно гарантиране на дългосрочна възвращаемост на изразходваните средства. Кризата най-вече показа, че инфраструктурите са от решаващо значение за икономическото бъдеще на Европа.

---

[1] Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите – Бюджет за стратегията „Европа 2020“, 29.6.2011 г., COM(2011) 500 окончателен.

[2] 20 % намаляване на емисиите на парникови газове, дял от 20 % на енергията от възобновяеми източници в крайното потребление на енергия в ЕС и повишаване с 20 % на енергийната ефективност до 2020 г.

Един наистина интегриран единен пазар, както е посочено в доклада на проф. Monti[3], не би могъл да съществува без безпроблемна връзка между всички негови съставни части. Транспортните връзки, електроенергийните мрежи и широколентовите мрежи са жизненоважни за съществуването на едно функциониращо, интегрирано пространство и за неговото социално и териториално сближаване. Все пак, докато регулаторната интеграция постига напредък в рамките на ЕС и пазарите стават по-интегрирани, съвсем наскоро в енергийния сектор с приемането и влизането в сила на третия пакет за либерализация, трансграничните физически междусистемни връзки изостават. Съществуват липсващи връзки, особено в новите държави-членки, които създават разделителни линии между центъра и периферните части на Европейския съюз и възпрепятстват по-нататъшното развитие на обмена в рамките на Съюза или развитието на новите икономически сектори, какъвто е секторът на електронната търговия.

Бяха установени значителни нужди от инвестиции. В енергийния сектор предложеният регламент относно насоките за прилагане на европейските приоритети за енергийна инфраструктура (наричани по-долу „Насоки за трансевропейската енергийна инфраструктура“) определя дванадесет инфраструктурни приоритетни коридори и области, четири за всеки сектор: пренос на електроенергия и газ, както и внедряване на „интелигентни“ електроенергийни мрежи, електропреносни магистрали и трансгранични мрежи за въглероден диоксид. Енергийната система в Европа ще изисква инвестиции от около един трилион до 2020 г., от които е изчислено, че инвестиции в размер на около 200 млрд. EUR са необходими само за електроенергийните и газовите мрежи от европейско значение. 100 млрд. EUR от общия размер на тези инвестиции следва да се осигурят само от пазара, докато за останалите 100 млрд. EUR ще е необходима публична намеса за привличане на необходимите инвестиции.

В транспортния сектор е установена общоевропейска „основна мрежа“ чрез използването на методология за паневропейско планиране. Тази основна мрежа от коридори, по които се осъществяват товарни и пътнически превози с голяма ефективност и ниски емисии, широко използва съществуващата инфраструктура. Чрез попълване на липсващите връзки и намаляване на участъците със затруднения, както и чрез използването на по-ефективни услуги в мултимодални комбинации, тя ще се справи с по-голямата част от транспортните потоци в единния пазар. Разходите за развитие на инфраструктурата на ЕС, необходими, за да се отговори на търсенето в областта на транспорта, са оценени на над 1,5 трилиона EUR за периода 2010—2030 г. за цялостните транспортни мрежи на държавите-членки на ЕС. Завършването на трансевропейските транспортни мрежи изисква около 500 млрд. EUR до 2020 г., от които 250 млрд. EUR биха били необходими за попълване на липсващите връзки и премахване на участъците със затруднения от основната мрежа.

За телекомуникационните мрежи основна цел е премахването на (цифровите) затруднения, които възпрепятстват завършването на единния цифров пазар. Това предполага необходимост от цялостно подобряване на цялата широколентова мрежа и създаването на платформи за инфраструктурите на цифровите услуги, които да

[3] „Нова стратегия за единния пазар в полза на икономиката и обществото в Европа“ ("A new Strategy for the Single Market at the service of Europe's economy and society"). Доклад на Mario Monti до председателя на Европейската комисия, 9 май 2010 г., стр. 64—65.

позволяват съгласувано цифрово внедряване на европейски публични услуги. Действително тези мрежи, както физическите, така и базираните на услуги, са основни двигатели на интелигентния растеж. Съгласно Програмата в областта на цифровите технологии всеки европеец следва да разполага с базов широколентов достъп до 2013 г. и високоскоростен и свръхвисокоскоростен широколентов достъп до 2020 г. През септември 2010 г. Комисията набеляза мерките за мобилизиране на инвестиции в размер до 270 млрд. EUR, необходими за навлизането до 2020 г. на свръхвисокоскоростния широколентов достъп във всички европейски домакинства и предприятия. При сегашните обстоятелства част от тези нужди от инвестиции ще бъде покрита от частния сектор. Нуждите от инвестиции за постигането на тези цели се оценяват на до 270 млрд. EUR. При все това, при липсата на намеса от страна на Съюза, инвестициите от страна на частния сектор се очаква да възлизат на не повече от 50 млрд. EUR за периода до 2020 г. Това води до разлика в инвестициите в размер на 220 млрд. EUR. Тъй като социалните ползи от инвестициите в цифрови инфраструктури далеч надхвърлят частния стимул за инвестиции, е необходима целенасочена публична намеса за стимулиране на пазара.

Анализът, извършен от службите на Комисията при подготовката на настоящия регламент, показа, че въпреки че се очаква пазарът и националните бюджети да играят основна роля в осигуряването на необходимата инфраструктура чрез подходящи инвестиции и механизми за ценообразуване, някои инвестиции в инфраструктурата няма да се осъществят или ще бъдат отложени далеч след 2020 г., ако ЕС не предприеме действия. Поради това е налице необходимост от значителен принос от бюджета на ЕС в следващата многогодишна финансова рамка, за да се гарантира действителното постигане на инфраструктурните приоритети на ЕС.

С цел да се увеличи въздействието на бюджетните средства на ЕС, Комисията предлага да се оползотвори по-систематично използването на иновационни финансови инструменти, за да се предложи алтернатива на традиционното безвъзмездно финансиране и запълване на разликите във финансирането за стратегически инвестиции. Важна характеристика на иновационните финансови инструменти е, че те създават по-силен мултиплициращ ефект за бюджета на ЕС в сравнение с традиционните инструменти, като способстват за привличане на други публични и частни средства за финансиране на проекти от интерес за ЕС. Те стимулират инвестициите и следователно увеличават въздействието на бюджета на ЕС.

Основавайки се на опита с финансови инструменти в рамките на настоящата финансова рамка, въведена в сътрудничество с Европейската инвестиционна банка (ЕИБ), като Инструмента за гарантиране на заемите по проекти, свързани с трансевропейските транспортни мрежи (наричан по-долу „LGTT“), Комисията предлага да осъществи значителна част от своята намеса в рамките на МСЕ чрез финансови инструменти. По-специално инициативата „Облигации за проекти по стратегията „Европа 2020“[4] ще се използва като средство за осигуряване на инвестиционни ресурси в инфраструктурни проекти от ключов стратегически европейски интерес.

[4] COM(2011)xxx относно стартирането на пилотната фаза на инициативата „Облигации за проекти по стратегията „Европа 2020“.

## 2. РЕЗУЛТАТИ ОТ КОНСУЛТАЦИИТЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКИ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

### 2.1 Консултация и експертни съвети

Настоящият регламент се основава на широка консултация със заинтересовани страни, институции и органи на ЕС, държави-членки, регионални или местни органи, социални и икономически партньори, академични експерти и международни институции. За информация бяха използвани резултатите от междинните оценки, извършени във връзка с програмите за периода 2007—2013 г., както и широк спектър от проучвания и експертни съвети.

За трите сектора приносът на заинтересованите страни повдигна, inter alia, следните въпроси:

Налице е широк консенсус, който произтича от консултациите, относно факта, че ускоряването на разработването на инфраструктура с европейска добавена стойност изисква засилена подкрепа от ЕС.

Заинтересованите страни призоваха за по-голям лостов ефект на финансирането от страна на ЕС по отношение на целите на политиката за трансевропейските мрежи, например чрез по-голяма координация между различните финансови инструменти, а именно Кохезионния фонд и Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР), програмите за трансевропейските мрежи и намесата на Европейската инвестиционна банка (ЕИБ).

Заинтересованите страни разглеждат разширяването на портфейла на наличните финансови инструменти като средство за по-добро приспособяване на подкрепата към конкретните нужди на даден проект, за даване на възможност за ефективно структуриране на проекти и за привличане на нови инвеститори. Планираната инициатива за облигации за проекти е особено подходяща за по-големи инвестиции по МСЕ.

### 2.2 Оценка на въздействието

Предложеният регламент беше предмет на оценка на въздействието по отношение на възможните варианти за прилагане на МСЕ като политическа инициатива, т.е. варианти, свързани с определянето на оперативните правила за МСЕ. Оценката на въздействието се извършва с оглед постигане на главната цел на МСЕ, предложена в Съобщението за многогодишната финансова рамка „Бюджет за Европа 2020 г.“[5] — да се ускори развитието на инфраструктурата, което е необходимо на ЕС за постигане на целите на стратегията „Европа 2020“, както и на целите „20-20-20“ по отношение на енергетиката и климатичните промени — и се основава на информацията от консултацията със заинтересованите страни, както и от проучванията за оценка на текущи програми на ЕС за предоставяне на финансова подкрепа за развитие на ТЕМ.

---

[5] COM(2011)500

Основният фокус на оценката на въздействията на възможните варианти на политика е било постигането по най-ефективен, най-ефикасен и най-съгласуван начин на две основни конкретни цели:

1) Увеличаване на лостовия ефект на средствата от страна на ЕС — чрез определяне на форми, методи и правила на финансиране, които могат да осигурят максимален лостов ефект при привличането на публични и частни инвестиции за проекти с европейско измерение и значимост за единния пазар; по-конкретно приоритетните мрежи, които трябва да бъдат реализирани до 2020 г. и за които европейската добавена стойност е най-оправдана, включително, когато е уместно, за такива проекти, които могат да бъдат осъществени в трети държави;

2) Улесняване на навременното предоставяне на съвместно финансирани проекти на ЕС — чрез определяне на механизми за мониторинг и оценка, които възнаграждават изпълнението и санкционират неефективното използване на средства на ЕС.

Същевременно при оценката на вариантите на политиката трябваше да бъдат взети предвид две свързани главни цели на политиката на Съюза: от една страна, постигането на целите на политиката, специфични за сектора в областта на инфраструктурите, както е определено в членове 170 и 171 от ДФЕС, и от друга страна, опростяването на правилата за финансиране от ЕС чрез използване на синергиите в рамките на и между секторите, с което Комисията твърдо се е ангажирала[6]. Тъй като тези две цели на политиката, обаче, не са напълно съвместими, намирането на подходящия баланс между съгласуването на целите на секторните политики и постигането на максимални синергии беше основен принцип, преследван при оценката на вариантите, които определят оперативните правила за МСЕ.

Първоначално бяха разгледани деветте основни алтернативи на варианти на политиката, като се започна от главната обосновка, която лежи в основата на решението на Комисията за предложение за създаване на Механизма за свързване на Европа, а именно опростяването на съществуващата рамка за финансиране от ЕС на базата на секторни синергии. Алтернативите на политика се основаваха на комбинации от сценарии, съответстващи на трите основни варианта за опростяване на финансовите правила — минимално, максимално и променливо (или „à la carte“) хармонизиране на секторните правила — в двете области на политическа интервенция, които съответстват на двете основни конкретни цели, идентифицирани по-рано — привличане на инвестиции и изпълнение на програми.

Поради това наборът от варианти се разпростира между два полюса. На единия полюс минималното хармонизиране както на привличането на инвестиции, така и на изпълнението на програми беше свързано със ситуация, при която ще бъдат установени напълно различни, специфични правила и системи за предоставяне на финансова подкрепа от ЕС в рамките на МСЕ във всеки сектор. На другия полюс беше вариантът на политика, характеризиращ се с максимално хармонизиране както на привличането на инвестиции, така и на изпълнението на програми, свързано със ситуация, при която и трите сектора ще имат изцяло общи финансови правила и системи за управление на

[6] Съобщение на Комисията относно прегледа на бюджета (COM(2010) 700), относно разумното регулиране (COM (2010) 543) и относно бюджет за Европа 2020 г. (COM(2011) 500).

програми за използването на средства в рамките на МСЕ. Между тези два полюса в останалите варианти се предвиждаха ситуации, при които секторите споделят определени правила и системи, докато други правила и системи остават различни и специфични за сектора, т.е. комбинации от максимално или променливо хармонизиране на правила в една област на политическа интервенция с променливо или минимално хармонизиране на секторните правила в другата област.

Оценката на въздействието на тези варианти на политиката по отношение на постигането на подчертаните по-горе цели доведе до заключението, че два от разглежданите варианти биха могли да гарантират по най-добрия начин, че МСЕ, посредством своите оперативни правила, ще подкрепи едно ускорено развитие на инфраструктура от интерес за ЕС.

- Вариантът на политика, при който хармонизирането на правила ще бъде променливо — т.е. с редица правила, които са общи, и редица правила, които са специфични за сектора — както в областта на привличането на инвестиции, така и в областта на изпълнението на програми — ще бъде най-добрият вариант от гледна точка на съгласуваността с всички приложими цели на политиката на ЕС;

- Докато вариантът на политика, при който изборът на променливо хармонизиране на равнището на правила за привличането на инвестиции при максимално хармонизиране на правилата на равнището на изпълнение на програми, може да се окаже по-ефикасен от гледна точка на разходите.

Въпреки това вторият вариант може да окаже по-дългосрочно отрицателно въздействие по отношение на капацитета за реагиране на ситуации, специфични за сектора, по-специално по отношение на програмирането на средства и в дългосрочен план може да неутрализира първоначалните икономии на разходи. Поради това в крайна сметка беше заключено, че определена степен на секторна гъвкавост също така при определяне на правилата за МСЕ в областта на изпълнението на програми би била най-добрият вариант за осигуряване на целите на МСЕ.

Разпоредбите, свързани с използването на средства в рамките на МСЕ, които са изложени в настоящия регламент, са изготвени въз основа на съображенията и заключенията, подчертани в горепосочената оценка на въздействието.

## 2.3 Европейска добавена стойност на МСЕ

В процеса на консултации със заинтересованите страни, както и в анализа, извършен в оценката на въздействието, беше подчертано, че добавената стойност на МСЕ като обща рамка за финансиране ще има четири аспекта:

(1) Една обща рамка би довела до опростяване на правната рамка на ЕС относно финансирането на инфраструктурите на трансевропейските мрежи (ТЕМ). Тя също така би осигурила съгласуван подход към финансирането на ЕС на проектите в трите сектора.

(2) Същевременно единен фонд и финансова рамка за инфраструктурата на ЕС биха осигурили съгласуван и прозрачен подход към финансирането на ЕС, което би предложило сигурност и следователно би имало голям потенциал за привличането на по-голямо финансиране за частния сектор. Финансовите инструменти биха били налични по централизиран и

координиран начин, като привличат и подобряват ефективността на отношенията с частните инвеститори и партньорските финансови институции.

(3) Освен това прогресивно увеличаващата се взаимна зависимост между икономическите инфраструктурни проекти, мрежи и сектори би дала възможност за реализирането на икономии от мащаба. Една интегрирана рамка на ЕС за финансиране на инфраструктурата би могла да даде възможност за използване на междусекторните синергии на равнище разработване и осъществяване на проекти, което ще даде възможност за икономии на разходи и/или по-ефикасно използване, както и за постигане на по-висока възвращаемост.

(4) Накрая, но не на последно място, една обща рамка дава възможност за споделяне на поуки и най-добри практики между секторите, като по този начин ще се даде възможност за засилена ефективност и ефикасност на финансирането на ЕС във всички сектори.

## 3. ПРАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

Трансевропейските мрежи са обхванати от член 170 от ДФЕС, в който се посочва, че: „Съюзът дава своя принос за установяването и развитието на трансевропейски мрежи в областта на транспорта, телекомуникациите и енергийната инфраструктура“. Правото на ЕС на действия в областта на финансирането на инфраструктурата е посочено в член 171, който предвижда, че Съюзът „може да подкрепя проекти от общ интерес, които са подкрепени от държавите-членки (…), по-специално под формата на проучвания за възможностите за изпълнение, гаранции или субсидии за покриване на лихви“. В член 172 от ДФЕС се посочва, че „насоките и другите мерки, посочени в член 171, параграф 1, се приемат от Европейския парламент и Съвета в съответствие с обикновената законодателна процедура и след консултация с Икономическия и социалния комитет и Комитета на регионите.“

В Съобщението относно прегледа на бюджета Комисията подчерта важността на използването на бюджета на ЕС, за да „запълни празнините, оставени от динамиката на създаването на политики на национално равнище, предприемайки мерки за преодоляване на трансграничните предизвикателства в области като инфраструктурата, мобилността, териториалното сближаване… — празнини, които в противен случай биха накърнили интересите на ЕС като цяло.“[7] Държавите-членки са склонни да дават приоритет на проекти предимно от национално значение при планирането и финансирането на инфраструктурата и е възможно те невинаги да са същите като трансграничните проекти, които носят висока добавена стойност за гражданите на равнището на ЕС като цяло.[8] Съвкупните разходи на ЕС и държавите-членки следва да бъдат ефективни, да осигуряват адекватен мащаб на инвестициите и да насърчават синергиите.

---

[7] COM(2010) 700, стр. 5.

[8] Вж. докладите за оценка на въздействието на преработените Насоки за TEM-T, SEC(2011)xxx, преработените насоки за TEM-E, SEC(2011)xxx и Насоките за e-TEM, SEC(2011)xxx.

Законодателният инструмент, както и видът на мярката (т.е. финансиране), са определени в ДФЕС, който осигурява правната основа за МСЕ и в който се посочва, че задачите, приоритетните цели и организацията на трансевропейските мрежи могат да бъдат определени в регламенти.

## 4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Предложението на Комисията за следващата многогодишна финансова рамка включва предложение за 50 млрд. EUR[9] за периода 2014—2020 г., от които 10 млрд. EUR са предвидени в Кохезионния фонд за транспортна инфраструктура.

| | |
|---|---|
| МСЕ | 40 млрд. EUR |
| • Енергетика | 9,1 млрд. EUR |
| • Транспорт | 21,7 млрд. EUR |
| • Телекомуникации/Цифрови | 9,2 млрд. EUR |
| Заделени за транспорта суми от Кохезионния фонд за транспортни инфраструктури | 10 млрд. EUR |
| Общо | 50 млрд. EUR |

Опитът по настоящата финансова рамка показва, че много държави-членки, които отговарят на изискванията за получаване на средства от Кохезионния фонд, срещат затруднения при проектирането и изпълнението на сложни трансгранични проекти за транспортна инфраструктура. Поради това за следващата многогодишна финансова рамка Комисията предлага Кохезионният фонд да продължава да подкрепя държавите-членки, чийто брутен национален доход (БНД) на глава от населението е по-малък от 90 % от средния за 27-те държави-членки на ЕС, да осъществяват инвестиции в трансевропейските транспортни мрежи и в околната среда, като същевременно част от средствата по Кохезионния фонд (10 млрд. EUR) да бъдат използвани за финансиране на транспортни проекти във връзка с транспортната основна мрежа в държавите-членки, отговарящи на условията за получаване на средства от Кохезионния фонд, по Механизма за свързване на Европа.

## 5. РЕЗЮМЕ НА СЪДЪРЖАНИЕТО НА РЕГЛАМЕНТА

### 5.1 Единна рамка за инвестиране в инфраструктурните приоритети на ЕС

Миналият опит във финансирането на инфраструктури в рамките на ТЕМ, Европейския план за икономическо възстановяване (ЕПИВ) и Кохезионния фонд и структурните фондове показва, че ЕС може да донесе добавена стойност за инфраструктурите. Между заинтересованите страни съществува консенсус за това, че при запазване на досегашния сценарий на действие е възможно Европа да не е в състояние да

[9] Всички цифри са по постоянни цени от 2011 г. Съответните суми, изразени в текущи цени, могат да бъдат намерени в законодателната финансова обосновка.

мобилизира навреме инвестициите, необходими за модернизиране на нейните инфраструктурни мрежи и да попълни липсващите звена.

Непосредствено след финансовата криза публичните бюджети на държавите-членки полагат усилия за постигане на необходимата фискална консолидация. Капиталовият разход често е съществено съкращаван при използването на средства за инфраструктурни инвестиционни проекти, които са временно преустановени или забавени. Същевременно изгледите за увеличаване на инвестициите от частни източници са несигурни. В допълнение към финансовите ограничения регулаторните пречки също така забавят или възпрепятстват изпълнението на необходимите инфраструктурни проекти. В този контекст съществуващата понастоящем рамка на ЕС за финансиране на инфраструктурата не изглежда подходяща за осигуряване на ефективен отговор. Финансирането е разпределено сред твърде много програми, което пречи на пълното използване на синергиите между програмите и секторите.

При преработване на своята стратегия за финансиране на инфраструктурата Комисията е преследвала следните цели:

- Осигуряване на рентабилно и навременно реализиране на приоритетна мрежова инфраструктура в енергийния сектор, транспортния сектор и сектора на ИКТ, както е посочено в пакета за енергийна инфраструктура, Бялата книга за конкурентен и устойчив транспорт[10] и Програмата в областта на цифровите технологии за Европа.

- Максимално използване на синергиите между програмите в областта на енергетиката, транспорта и ИКТ по такъв начин, че това финансиране да отговаря на съгласувана политическа стратегия, а проектите да се избират в съответствие с ясни хармонизирани критерии.

- Засилване на способността на ЕС за привличане на други публични или частни средства по такъв начин, че общият размер на мобилизираните средства да бъде достатъчен, за да отговори на прогнозните нужди от инвестиции до 2020 г.

- Осигуряване на оптимален подбор, последващи действия и мониторинг на проекти, за да може финансирането на ЕС да бъде добре насочено, да оказва най-голямо въздействие и да бъде изразходвано по най-ефективния начин.

Обосновката за обща законодателна основа за предоставяне на финансова подкрепа в три различни сектора с различна политическа рамка е във възможността за използване на синергиите между секторите, които произтичат от общите проблеми, свързани с финансиране на изпълнението на иначе значително вариращи цели на политиката. Добавената стойност на една обща рамка ще бъде в троен размер.

Една обща рамка ще доведе до опростяване на правната рамка на ЕС относно финансирането на инфраструктурите на ТЕМ (трансевропейските мрежи). Освен това тя ще осигури съгласуван подход към финансирането на проектите на ЕС в трите

[10] COM(2011) 144.

сектора. Както бе подчертано по-горе, финансовата рамка за инфраструктурата на ЕС понастоящем е доста сложна главно поради броя и разнородността на правните текстове на ЕС. Опростяването на правилата е един от ключовите елементи на новия подход, предложен от Комисията във връзка с разходването на бюджета на ЕС.

Същевременно единната финансова рамка и фонд за инфраструктурата на ЕС биха осигурили съгласуван и прозрачен подход към финансирането от страна на ЕС, което би предложило сигурност и следователно би имало голям потенциал за привличането на по-голямо финансиране от страна на частния сектор. Финансовите инструменти биха били налични по централизиран и координиран начин, като те ще привличат и подобряват ефективността на отношенията с частните инвеститори и партньорските финансови институции.

Освен това прогресивно увеличаващата се взаимозависимост между икономическите инфраструктурни проекти, мрежи и сектори би дала възможност за реализирането на икономии от мащаба. Една интегрирана рамка за финансиране на инфраструктурата на ЕС би дала възможност за използване на междусекторните синергии на равнище разработване и осъществяване на проекти, което ще даде възможност за икономии на разходи и/или по-ефикасно използване, както и за постигане на по-висока възвращаемост.

Накрая, но не на последно място, една обща рамка ще даде позволи споделяне на поуки и най-добри практики между секторите, което ще даде възможност за засилена ефективност и ефикасност на финансирането от страна на ЕС във всички сектори.

## 5.2 Мерки за опростяване и съгласуваност със съществуващите правила

Опростяването на правилата е един от ключовите елементи на новия подход, предложен от Комисията във връзка с разходването на бюджета на ЕС. Една обща рамка на МСЕ ще доведе до опростяване на правната рамка на ЕС относно финансирането на инфраструктурите на ТЕМ (трансевропейските мрежи). Един уникален правен текст обхваща финансирането от ЕС на проекти, посветени на транспортните, енергийните и цифровите мрежи.

Въпреки че секторите са различни в технологично/финансово/регулаторно отношение, са налице достатъчен брой сходства, поради които да се предложи действително усъвършенстване на съществуващите различни инструменти. Същевременно в предложението се излагат подробно конкретните правила, които е необходимо да се съблюдават с цел постигане на общата цел на МСЕ: ускоряване и по-добро насочване на потока от публични средства на ЕС към важни инфраструктурни проекти, които са в интерес на ЕС.

С настоящия текст се въвежда опростяване, което засяга по-конкретно следните въпроси:

- съгласуване на показателите с целите на стратегията „Европа 2020“;
- гъвкавост на средствата по бюджета;
- централизирано управление за трите сектора, по възможност чрез изпълнение от страна на изпълнителна агенция;

- общи инструменти за финансиране;
- общи критерии за възлагане;
- общи условия за финансова помощ;
- универсална видимост посредством общи годишни работни програми —което е важно за сектора — и общ комитет – което е важно за държавите-членки.

Освен това е осигурена пълна съгласуваност с настоящия и бъдещия финансов регламент. Предвидените изключения са или надлежно позволени в свързаните правни текстове, или съществуват прецеденти.

5.3 По-силен акцент върху финансовите инструменти

МСЕ ще допълва пряката подкрепа от ЕС с финансови инструменти с цел оптимизиране на ефекта от финансирането. Чрез силния мултиплициращ ефект на финансовите инструменти (който например би могъл да достигне чак до съотношение 1:15—1:20) ще се улесни достъпът до капитал, когато са нужни значителни инвестиции. Заедно с успешното усвояване на пряката подкрепа от ЕС (както стана по Европейския план за икономическо възстановяване (ЕПИВ) или програмата за трансевропейската транспортна мрежа – ТЕМ-Т), нарастващото използване на финансовите инструменти ще допринесе значително за намаляване на рисковете за организаторите на проекти и следователно ще гарантира изпълнението на проектите от общ интерес.

Освен това задачата е да се създаде благоприятна за частни инвестиции среда и да се разработят инструменти, които ще бъдат привлекателни средства за инвеститорите, специализирани в областта на инфраструктурата. За да бъдат най-ефективни, тези средства трябва да бъдат насочени към намаляване на риска чрез диверсификация на портфейла от потенциални проекти. Максималната диверсификация може да се постигне чрез съсредоточаване върху множество сектори в широк кръг от държави. Това може най-успешно да се постигне само на европейско равнище и въз основа на ясно определени коридори и целенасочени области за инвестиции. Поради това повечето финансови инструменти следва да бъдат общи за всички сектори. Въпреки това не е изключена възможността някои финансови инструменти да бъдат разработени за покриване на специфичните нужди на един отделен сектор.

Въз основа на анализа, проведен в подготвителната фаза на настоящия регламент, службите на Комисията изчисляват, че докато финансовата подкрепа за широколентови технологии би се основавала главно на финансови инструменти, в областта на транспорта и енергетиката размерът на бюджетните средства на ЕС, изисквани за финансовите инструменти, не следва да надвишава 2 млрд. EUR и съответно 1 млрд. EUR. Тези изчисления не следва да се разглеждат като обвързващи тавани, тъй като размерът на финансирането от ЕС, разпределено за финансовите инструменти, ще бъде коригиран ежегодно въз основа на оценката на развитието на проектите, извършвана от финансови посредници (напр. ЕИБ в случай на наличие на облигации за проектите).

## 5.4 Механизмът за свързване на Европа в контекста на следващата многогодишна финансова рамка

Механизмът за свързване на Европа ще бъде съществен елемент от програма за растеж на ЕС, концентрирана върху увеличаване на потенциала на ЕС за дългосрочен растеж. Механизмът ще бъде съгласуван с другите действия, произтичащи от бюджета на ЕС, каквито са програмата „Хоризонт 2020“ и Кохезионния фонд и структурните фондове.

По отношение на координирането с „Хоризонт 2020“ е необходимо да се гарантира взаимно допълване при избягване на потенциалните припокривания. Освен това е важно координацията между МСЕ и „Хоризонт 2020“ да гарантира, че веригата за научни изследвания и иновации, която води до внедряване на инфраструктурата, не е прекъсната. Тази координация е от решаващо значение в период, в който ще бъде необходим значителен технологичен напредък в областта на транспорта, енергетиката и ИКТ, за да се помогне на ЕС да изпълни амбициозните цели на стратегията си „Европа 2020“. Всяка подкрепа по отношение на научните изследвания и иновациите, оказвана чрез финансови инструменти, ще бъде осъществена чрез свързаните с „Хоризонт 2020“ финансови инструменти.

Що се отнася до връзката с Кохезионния фонд и структурните фондове, политиката за сближаване, включена в общата стратегическа рамка, както и договорите за партньорство с държавите-членки, ще бъдат тясно координирани с политическите рамки в транспортния, енергийния и телекомуникационния сектор. Съответните насоки ще се основават на Кохезионния и структурните фондове, за да осигурят местните и регионалните инфраструктури и техните връзки с приоритетните инфраструктури на ЕС, които свързват всички граждани в целия ЕС.

Освен това Механизмът за свързване на Европа ще се управлява централно, като ще се възползва от заделени за транспорта суми в Кохезионния фонд (10 млрд. EUR по цени за 2011 г). При разпределянето на сумата от 10 млрд. EUR възможно най-голям приоритет следва да се даде на проекти, свързани със средства, отпуснати на национален принцип по Кохезионния фонд. Освен това тази сума от 10 млрд. EUR ще бъде заделена като резерв за държавите-членки, които отговарят на условията за финансиране от Кохезионния фонд, а степента на съфинансиране от бюджета на Съюза ще бъде определена на нивото на степента на съфинансиране от Кохезионния фонд.

2011/0302 (COD)

Предложение за

# РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

## за създаване на Механизъм за свързване на Европа

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 172 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия[11],

след предаване на предложението до националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет[12],

като взеха предвид становището на Комитета на регионите[13],

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

(1) Създаването на Механизъм за свързване на Европа следва да максимизира потенциала за растеж чрез постигането на синергии между политиките в областта на транспорта, енергетиката и телекомуникациите и тяхното осъществяване, като по този начин се повиши ефективността на намесата на Съюза.

(2) Пълноценното функциониране на единния пазар зависи от наличието на модерна и високоефективна инфраструктура за свързване на Европа, особено в областта на транспорта, енергетиката и телекомуникациите. Тези стимулиращи растежа връзки биха осигурили по-добър достъп до вътрешния пазар и впоследствие биха допринесли за по-конкурентоспособна пазарна икономика в съответствие с целите и задачите на стратегията „Европа 2020“[14].

---

11 ОВ C , , стр.

12 ОВ C , , стр.

13 ОВ C , , стр.

14 Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите „Програма в областта на цифровите технологии за Европа“, 26.8.2010 г., COM(2011) 245 окончателен/2.

(3) Създаването на Механизъм за свързване на Европа има за цел по-бързо увеличаване на инвестициите в областта на трансевропейските мрежи и стимулиране на финансирането както от публичния, така и частния сектор.

(4) Създаването на ефективни транспортни и енергийни инфраструктурни мрежи е едно от 12-те ключови действия, определени от Комисията в нейното Съобщение относно Акта за единния пазар[15].

(5) Комисията е поела ангажимента да интегрира изменението на климата в разходните програми на Съюза и да насочи 20 % от бюджета на ЕС за цели, свързани с климата. Важно е да се гарантира, че смекчаването и адаптирането към изменението на климата, както и превенцията и управлението на риска, са насърчавани при подготовката, планирането и изпълнението на проекти от общ интерес. Инвестициите в инфраструктурата, обхванати от настоящия регламент, следва да допринасят за насърчаване на прехода към икономика и общество, които са нисковъглеродни и устойчиви на изменението на климата и на бедствия.

(6) Европейският парламент в Резолюцията си от 8 юни 2011 г. относно „Инвестиране в бъдещето: нова многогодишна финансова рамка (МФР) за конкурентоспособна, устойчива и приобщаваща Европа“ подчерта колко важно е да се гарантира бързото изпълнение на Програмата на Съюза в областта на цифровите технологии и на постоянството в усилията за постигане до 2020 г. на целите за осигуряване на високоскоростен достъп до интернет за всички граждани на Съюза, включително и в по-слабо развитите региони.[16] Парламентът също така подчерта, че инвестирането в ефективна транспортна инфраструктура има ключова роля за Европа, за да се защити нейната конкурентоспособност и да се проправи пътят за дългосрочен икономически растеж в периода след кризата, както и че трансевропейската транспортна мрежа („ТЕМ-Т“) е жизненоважна, за да се гарантира правилното функциониране на вътрешния пазар и да се осигури важна добавена стойност за Съюза. Парламентът изрази силното си убеждение, че ТЕМ-Т съответно следва да бъде ключов приоритет в следващата многогодишна финансова рамка (МФР) и че е необходимо увеличаване на средствата по програмата ТЕМ-Т в следващата МФР. Освен това Парламентът подчерта необходимостта да се максимизира въздействието на финансирането от Съюза и възможността, предоставена от Кохезионния фонд и структурните фондове и финансовите инструменти, за финансиране на ключови национални и трансгранични европейски приоритетни проекти за енергийна инфраструктура и подчерта необходимостта от отпускане на значителна по размер сума от бюджета на Съюза за финансови инструменти в тази област.

(7) На 28 март 2011 г. Комисията прие Бяла книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“[17]. Бялата книга има за цел намаляване на емисиите на парникови газове в транспортния сектор с поне 60 % до 2050 г. в сравнение с 1990 г.

---

15 Съобщение на Комисията до Европейския парламент, до Съвета, до Икономическия и социален комитет и до Комитета на регионите „Акт за единния пазар Дванадесет лоста за насърчаване на растежа и укрепване на доверието „Заедно за нов тип икономически растеж“, 13.4.2011 г., COM(2011) 206 окончателен.

16 Резолюция на Европейския парламент (2010/2211/INI).

17 Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство (COM(2011) 144).

Що се отнася до инфраструктурата, Бялата книга има за цел създаването на пълноценно функциониращa и покриваща целия Съюз мултимодална „основна мрежа“ на ТЕМ-Т до 2030 г. Бялата книга също така има за цел оптимизиране на работата на мултимодалните логистични вериги, включително и чрез по-широко използване на видове транспорт с по-висока енергийна ефективност. Поради това тя определя следните съответни цели за политиката за ТЕМ-Т: до 2030 г. 30 % от товарите в автомобилния транспорт на разстояние над 300 km следва да се прехвърлят към други видове транспорт, а до 2050 г. – повече от 50 %; дължината на наличната високоскоростна железопътна мрежа следва да се утрои до 2030 г. и до 2050 г. по-голямата част от пътническия транспорт на средни разстояния трябва да се осъществява по релсов път; до 2050 г. всички централни мрежови летища следва да се свържат с железопътната мрежа; всички пристанища — със системите за железопътен превоз на товари и, където е възможно, с вътрешните водни пътища.

(8) Европейският парламент в своята Резолюция от 6 юли 2010 г. относно устойчиво бъдеще за транспорта[18] подчерта, че ефективната транспортна политика изисква финансова рамка, отговаряща на възникващите предизвикателства и за тази цел настоящите средства за транспорт и мобилност следва да бъдат увеличени; освен това той счита за необходимо създаването на механизъм, който да координира използването на различни източници на финансиране на транспорта, наличните средства по линия на кохезионната политика, публично-частните партньорства („ПЧП“) или други финансови инструменти като например гаранциите.

(9) Съветът по транспорт, телекомуникации и енергетика (ТТЕ) в заключенията си от 11 юни 2009 г. относно прегледа на политиката за ТЕМ-Т[19] потвърди отново необходимостта от продължаване на инвестирането в транспортна инфраструктура с цел гарантиране на подходящо развитие на ТЕМ-Т във всички видове транспорт като основа за вътрешния пазар и конкурентоспособността, икономическото, социалното и териториалното сближаване на Съюза и неговото свързване със съседните държави, като се фокусира върху европейската добавена стойност. Съветът подчерта необходимостта Общността да предостави финансовите ресурси, необходими за стимулиране на инвестициите в проекти във връзка с ТЕМ-Т, и по-специално необходимостта от съгласуване на подходяща финансова подкрепа от бюджета на ТЕМ-Т с приоритетните проекти, които се отнасят за съответните трансгранични отсечки и чието осъществяване ще продължи и след 2013 г. съгласно институционалните ограничения на рамката за финансовото програмиране. Според Съвета подходите на публично-частните партньорства следва да бъдат допълнително развивани и подкрепяни в този контекст, когато това е уместно.

(10) Въз основа на целите, определени от Бялата книга, в насоките за ТЕМ-Т, изложени в Регламент (ЕС) № XXX/2012 на Европейския парламент и на Съвета от …[20], се определя инфраструктурата на трансевропейската транспортна мрежа, посочват се изискванията, които е необходимо да бъдат изпълнени от нея, и се предвиждат мерки за тяхното изпълнение. В насоките по-конкретно се предвижда завършване на основната мрежа до 2030 г.

---

18 Резолюция на Европейския парламент 2009/2096(INI)

19 Документ на Съвета 10850/09

20 ОВ L…, стр. ….

(11) Въз основа на анализа на плановете за транспортната инфраструктура на държавите-членки Комисията изчислява, че нуждите от инвестиции в областта на транспорта възлизат на 500 млрд. EUR в цялата мрежа ТЕМ-Т за периода 2014—2020 г., от които приблизително 250 млрд. EUR трябва да се инвестират в основната мрежа по ТЕМ-Т. Предвид наличните средства на равнището на Съюза, за постигане на желаното въздействие е необходимо съсредоточаване върху проектите с най-високата европейска добавена стойност. Поради това подкрепата следва да бъде съсредоточена върху основната мрежа (по-специално коридорите на основната мрежа), както и върху проектите от общ интерес в областта на системите за управление на движението (по-специално системите за управление на въздушното движение, които са резултат от SESAR (системата на бъдещето за управление на въздушния трафик) и изискват средства от бюджета на Съюза в приблизителен размер от 3 млрд. EUR).

(12) В рамките на прегледа на политиката за ТЕМ-Т, започнат през февруари 2009 г., беше създадена специализирана експертна група, която да подкрепя Комисията и да анализира въпроса за стратегията за финансиране и финансовите перспективи за ТЕМ-Т. Експертна група № 5 се ползваше от опита на външни експерти от различни области: управители на инфраструктури, специалисти по инфраструктурно планиране, национални, регионални и местни представители, екологични експерти, представители на академичните среди и на частния сектор. Окончателният доклад на експертна група № 5[21], приет през юли 2010 г., съдържа 40 препоръки, някои от които са взети предвид в настоящото предложение.

(13) Опитът по настоящата финансова рамка показва, че много държави-членки, които отговарят на условията за финансиране от Кохезионния фонд, срещат значителни пречки при изпълнението в срок на сложни трансгранични проекти за транспортна инфраструктура с висока добавена стойност за Съюза. Поради това, за да се подобри изпълнението на транспортни проекти, и по-специално на трансгранични проекти с висока добавена стойност за Съюза, част от средствата по Кохезионния фонд (10 млрд. EUR[22]) следва да бъдат прехвърлени за финансиране чрез Механизма за свързване на Европа на транспортни проекти във връзка с транспортната основна мрежа в държавите-членки, които отговарят на условията за финансиране от Кохезионния фонд. Комисията следва да подкрепя държавите-членки, които отговарят на условията за финансиране от Кохезионния фонд, при разработването на подходяща поредица от проекти с цел да се даде възможно най-голям приоритет на отпуснати на национален принцип средства по Кохезионния фонд.

(14) В Съобщението относно „Приоритети за енергийна инфраструктура за 2020 г. и по-нататък — план за интегрирана европейска енергийна мрежа“, прието през ноември 2010 г.[23], Комисията определи необходимите приоритетни коридори с цел да се даде възможност на Съюза да постигне амбициозните си цели в областта на климата и енергетиката до 2020 г. за завършване на вътрешния енергиен пазар, за гарантиране на сигурността на доставките, което позволява интегрирането на възобновяеми източници

---

21 http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/ten-t-policy/review/doc/expert-groups/expert_group_5_final_report.pdf

22 По цени от 2011 г.

23 Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите — „Приоритети за енергийна инфраструктура за 2020 г. и по-нататък - план за интегрирана европейска енергийна мрежа“, 17.11.2010 г., COM(2010) 677 окончателен.

на енергия, както и за да се подготвят мрежите за по-нататъшна декарбонизация на енергийната система след 2020 г.

(15) Необходими са значителни инвестиции за модернизиране и разширяване на европейската енергийна инфраструктура и за трансгранична взаимосвързаност на мрежите, за да бъдат постигнати целите на политиката на Съюза в областта на енергетиката и климата за конкурентоспособност, устойчивост и сигурност на доставките по разходоефективен начин. Очакваните нужди от инвестиции в енергийната инфраструктура до 2020 г. възлизат на 1 трилион EUR, от които около 200 млрд. EUR в инфраструктури за съхранение и пренос на електричество и газ, считани за инфраструктури от европейско значение. Сред проектите от европейско значение съществува риск инвестиции в размер на приблизително 100 млрд. EUR да не бъдат предоставени поради пречки, свързани с предоставяне на разрешения, регулиране и финансиране.

(16) Неотложната нужда от изграждане на енергийната инфраструктура на бъдещето и значителното увеличаване на обема на инвестициите в сравнение с предишни тенденции изискват качествена промяна в начина на подпомагане на енергийната инфраструктура на равнище ЕС. В заключенията си от 28 февруари 2011 г.[24] Съветът по транспорт, телекомуникации и енергетика (ТТЕ) утвърди енергийните коридори като приоритети за Европа.

(17) На 4 февруари 2011 г. Европейският съвет[25] призова Комисията да рационализира и подобри процедурите за издаване на разрешения и да насърчи изграждането на привлекателна за инвеститорите регулаторна рамка. Европейският съвет подчерта, че основната част от инвестициите би трябвало да бъде осигурена от пазара, като разходите се възстановяват посредством тарифи. Европейският съвет призна, че е необходимо публично финансиране за проекти, необходими от гледна точка на сигурността на доставките или солидарността, които не могат да привлекат достатъчно финансови средства на пазарен принцип.

(18) В Регламент (ЕС) № XXX/2012 на Европейския парламент и на Съвета от …[Насоки за трансевропейската енергийна инфраструктура][26] се определят трансевропейските приоритети за енергийна инфраструктура, които следва да бъдат изпълнени до 2020 г., за да бъдат постигнати целите на политиката на Съюза в областта на енергетиката и климата; определят се правила за идентифициране на проекти от общ интерес, които са необходими за изпълнение на тези приоритети, въвеждат се мерки в областта на предоставянето на разрешения, публичното участие и регулиране за ускоряване и/или улесняване на осъществяването на тези проекти, включително критерии за общата допустимост на тези проекти за получаване на финансова помощ от Съюза.

(19) Телекомуникациите се превръщат все по-вече в базирани на интернет инфраструктури, при които широколентовите мрежи и цифровите услуги са тясно свързани помежду си. Интернет става доминиращата платформа за комуникации, предлагане на услуги и извършването на стопанска дейност. Поради това наличието на високоскоростен достъп

---

24 Документ на Съвета 6950/11

25 EUCO 2/1/11

26 ОВ L…, стр. ….

до интернет и цифрови услуги в трансевропейски мащаб е от съществено значение за икономическия растеж и единния пазар.

(20) Модерните интернет мрежи на основата на оптични кабели са инфраструктура от решаващо значение за бъдещето по отношение на свързаността за европейските предприятия, по-специално МСП, които искат да използват изчислителни облаци с цел подобряване на икономическата ефективност.

(21) В стратегията „Европа 2020“ [27] се призовава за изпълнението на Програмата в областта на цифровите технологии за Европа,[28] която създава стабилна правна рамка за стимулиране на инвестициите в отворена и конкурентноспособна инфраструктура на високоскоростен интернет и в свързани услуги. Европейският съвет през юни 2010 г. прие Програмата в областта на цифровите технологии за Европа и призова всички институции да се ангажират с цялостното ѝ изпълнение[29].

(22) На 31 май 2010 г. Съветът заключи, че Европа следва да вложи необходимите ресурси в развитието на единен цифров пазар, който се основава на високоскоростен и свръхвисокоскоростен интернет и оперативно съвместими приложения, и призна, че ефективните и конкурентоспособни инвестиции в широколентови мрежи от следващо поколение биха били важни за иновациите, избора за потребителите и за конкурентоспособността на Съюза и биха осигурили по-добро качество на живот чрез подобрено здравеопазване, по-безопасен транспорт, нови медийни възможности и улеснен достъп до стоки и услуги, особено до трансграничните[30].

(23) Стимулите за частни инвестиции във високоскоростни широколентови мрежи се оказват по-малко от ползите за обществото като цяло. Изчислено е, че нуждите от инвестиции за постигане на целта на Програмата в областта на цифровите технологии за предоставяне на високоскоростен достъп до интернет за всички европейски граждани и предприятия ще достигнат до 270 млрд. EUR. При липсата на намеса от страна на Съюза инвестициите на частния сектор обаче се очаква да възлязат на не повече от 50 млрд. EUR за периода до 2020 г. Произтичащата от това разлика в инвестициите представлява основна пречка за осигуряването на инфраструктура, като същевременно единният цифров пазар разчита на това всички граждани да бъдат свързани чрез инфраструктурата на бъдещето.

(24) Необходимо е да се развият силни и съгласувани покриващи целия ЕС мрежи за цифрово осъществяване на действия за общественото благо, включващи както публични участници, така и участници от гражданското общество на национално и регионално равнище, като за тази цел е от съществено значение да се осигури структурирано финансиране от ЕС на разходите за проектирането на системата и софтуера, както и

---

27 COM(2010) 2020 окончателен 3.3.2010 г.

28 Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите „Програма в областта на цифровите технологии за Европа“, 26.8.2010 г., COM(2011) 245 окончателен/2.

29 Заключения на Европейския съвет относно нова европейска стратегия за растеж и работни места – финализиране и прилагане на стратегията „Европа 2020“, 17 юни 2010 г.

30 Заключения на Съвета относно Програмата в областта на цифровите технологии за Европа — 3017-та среща на Съвета по транспорт, телекомуникации и енергетика, Брюксел, 31 май 2010 г.

поддържането на устойчив център за такива мрежи, като само разходите в рамките отделните страни се поемат от бюджетите на националните оператори.

(25) Някои методи за осъществяване са необходими и изискват различни степени на финансиране, за да се увеличи ефикасността и въздействието на финансовата помощ от Съюза, да се насърчат частните инвестиции и да се отговори на специфичните изисквания на отделни проекти.

(26) В областта на телекомуникациите някои платформи за основни услуги, които осигуряват трансевропейска оперативна съвместимост, ще се нуждаят от по-висока степен на финансиране от Съюза, по-специално в началната фаза, при спазване на принципа на съфинансиране.

(27) Осигуряването на трансгранична оперативна съвместимост при реализирането на широкомащабни инфраструктурни проекти на равнище основни услуги може да изисква едновременно снабдяване със и инсталиране на оборудване от Комисията, държавите-членки и/или техните бенефициери. В тези случаи може да бъде необходимо разпределянето на финансова помощ от Съюза за доставки, извършвани от доставчици на инфраструктура в държавите-членки, или от тяхно име, или в сътрудничество с Комисията. Освен това разпоредбите дават възможност за предоставяне на услуги от няколко доставчици, което може да бъде необходимо, *inter alia,* за осигуряване на многоезикови разпоредби, за гарантиране на сигурност на доставките и/или за осигуряване на резервен капацитет на мрежата, необходим за предотвратяване на периоди на нефункциониране на инфраструктурната мрежа, които са възможни при едно-единствено уязвимо звено.

(28) Общите услуги в областите от обществен интерес (каквито са основните услуги) често са засегнати от висока степен на пазарна неефективност. В действителност областите, които следва да бъдат финансирани, са свързани с предоставянето на обществени услуги (широкомащабно реализиране и оперативна съвместимост на eHealth – електронна система за здравеопазване, eIdentity – електрона система за идентификация, eProcurement – система за електронно възлагане на обществени поръчки), които следователно не са търговски по определение в начален етап. Освен това, ако се финансират само основните услуги, предизвикателство ще представлява създаването на правилни стимули на равнището на държави-членки и на регионално равнище за действително внедряване на услуги от обществен интерес: това се дължи по-специално на липсата на стимул на национално равнище за свързване на националните системи с основните системи (от това следва, че се създават условия за оперативна съвместимост и трансгранични услуги), както и на факта, че частните инвеститори не биха осигурили сами извършването на услугите в оперативно съвместими рамки.

(29) В насоките за цифровите услуги, изложени в Регламент (ЕС) № XXX/2012 на Европейския парламент и на Съвета от …[31] [Насоки за информационното общество (INFSO guidelines)] се посочва процесът и критериите за финансиране, както и различните категории инвестиции.

---

[31] ОВ L…, стр. ….

(30) „Хоризонт 2020“ — бъдещата рамкова програма за научни изследвани и иновации, ще бъде съсредоточена, наред с друго, върху справянето със социалните предизвикателства (напр. интелигентен, екологосъобразен и интегриран транспорт и сигурна, чиста и ефективна енергия, както и здравеопазване и правителство, оборудвани с информационни и комуникационни технологии, и устойчиво развитие), за да се отговори пряко на предизвикателствата, посочени в стратегия „Европа 2020“, чрез оказване на подкрепа на дейности, които обхващат целия спектър при прехода от научни изследвания към пазарна реализация. „Хоризонт 2020“ ще подкрепя всички етапи в иновационната верига, по-специално дейности, по-близки до пазара, включително иновационни финансови инструменти. С цел постигане на по-голямо въздействие на финансирането от Съюза и с цел осигуряване на съгласуваност Механизмът за свързване на Европа ще развие тесни синергии с „Хоризонт 2020“.

(31) Европейският съюз и повечето държави-членки са страни по Конвенцията на Организацията на обединените нации за правата на хората с увреждания, докато останалите държави-членки са в процес на ратифицирането ѝ. При изпълнението на съответните проекти е важно в спецификацията на проектите да се взема предвид достъпността за хора с увреждания, както е посочено в член 9 от конвенцията.

(32) Финансовите инструменти, които трябва да бъдат приложени съгласно настоящия регламент, следва да отразяват правилата, предвидени в дял VIII от Регламент (ЕС) № XXX/2012 [нов Финансов регламент от 2012 г.], както и делегирания акт и в съответствие с правилата за най-добри практики, приложими спрямо финансовите инструменти[32].

(33) Фискалните мерки в много държави-членки на ЕС ще накарат или вече са накарали публичните органи да оценят повторно своите програми за инвестиции в инфраструктура. В този контекст на ПЧП се гледа като на ефективно средство за осъществяване на инфраструктурни проекти, които осигуряват постигането на целите на политиката като например борбата с изменението на климата; насърчаването на използването на алтернативни енергийни източници, както и на енергийната ефективност и ефективното използване на ресурсите, подкрепата на устойчивия транспорт и внедряването на широколентови мрежи. В Съобщение за ПЧП от 19 ноември 2009 г.[33] Комисията пое ангажимента за подобряване на достъпа до финансиране за ПЧП чрез разширяване на обхвата на съществуващите финансови инструменти.

(34) Въпреки че основната част от инвестициите съгласно стратегията „Европа 2020“ може да бъде осигурена от пазарите и регулаторните мерки, трудната задача за финансиране изисква публична намеса, както и помощ от ЕС чрез безвъзмездни средства и иновационни финансови инструменти. Финансовите инструменти следва да се използват за задоволяване на специфични нужди на пазара, в съответствие с целите на МСЕ, и не следва да изместват частното финансиране. Преди да вземе решение за използването на

---

32 COM(2011)xxx, Рамка за финансовите инструменти от следващо поколение

33 Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите „Мобилизиране на частни и публични инвестиции за възстановяване и дългосрочно структурно изменение — развиване на публично-частни партньорства“, COM(2009) 615 окончателен.

финансови инструменти Комисията следва да извърши предварителни оценки на тези инструменти.

(35) В прегледа на бюджета на ЕС[34] е подчертано, че в нормалния случай проектите с дългосрочен търговски потенциал следва да използват средства, предоставени от Съюза в партньорство с финансовия и банковия сектор, особено с Европейската инвестиционна банка („ЕИБ“) и публичните финансови институции на държавите-членки, но също така с други международни финансови институции и частния финансов сектор.

(36) В стратегията „Европа 2020“ Комисията обеща да мобилизира финансовите инструменти на Съюза като част от съгласувана стратегия за финансиране, която обединява финансирането от Съюза и националното публично и частно финансиране за инфраструктури. Обосновката за това е, че в много случаи ситуациите на по-ниски от оптималните инвестиции и пазарните недостатъци могат да бъдат преодолени по-ефективно с финансови инструменти, отколкото с безвъзмездни средства.

(37) Механизмът за свързване на Европа следва да предлага финансови инструменти за насърчаване на същественото участие на инвеститорите от частния сектор и финансовите институции в инвестициите в инфраструктура. За да бъдат достатъчно привлекателни за частния сектор, финансовите инструменти следва да бъдат проектирани и приложени при надлежно отчитане на опростяването и намаляването на административната тежест, като същевременно се предвижда равнище на гъвкавост, което позволява да се реагира по гъвкав начин на установените финансови нужди. Проектирането на тези инструменти следва да се основава на опита, натрупан при изпълнението на финансовите инструменти, включени в многогодишната финансова рамка за периода 2007—2013 г., какъвто е Инструментът за гарантиране на заеми (LGTT) за проектите във връзка с трансевропейската транспортна мрежа (TEM-T), Инструментът за финансиране с поделяне на риска (ИФПР) и Европейският фонд за енергетика, изменение на климата и инфраструктура 2020 г. (фондът „Marguerite“).

(38) Докато повечето финансови инструменти следва да бъдат общи за всички сектори, някои от тях могат да бъдат специфични за отделни сектори. Службите на Комисията изчисляват, че докато финансовата подкрепа за широколентови технологии би се основавала главно на финансови инструменти, в областта на транспорта и енергетиката размерът на бюджетните средства на Съюза, необходими за финансовите инструменти, не следва да надвишава съответно 2 млрд. EUR и 1 млрд. EUR.

(39) С цел да се гарантира секторната диверсификацията на бенефициерите на финансови инструменти, както и да се насърчи постепенната географска диверсификация сред държавите-членки, Комисията в партньорство с ЕИБ чрез съвместни инициативи като например Европейския експертен център за ПЧП (EPEC) и Jaspers (Съвместна помощ за подкрепа на проекти в европейските региони), следва да осигури подкрепа за държавите-членки в разработването на подходяща поредица от проекти, които биха могли да се разглеждат за проектно финансиране.

---

[34] Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет, Комитета на регионите и националните парламенти „Преглед на бюджета на ЕС“, 19.10.2010 г., COM(2010) 700 окончателен.

(40) По отношение на условията за финансовите инструменти може да бъде необходимо да се добавят допълнителни изисквания в работните програми, например с цел гарантиране на конкурентни пазари с оглед разработване на политиките на Съюза, технологичните развития и други фактори, които могат да имат практическо значение.

(41) Многогодишното програмиране за подкрепа от механизма следва да бъде насочено към подкрепяне на приоритетите на Съюза чрез осигуряване на необходимите финансови средства и съгласуваността и непрекъснатостта на съвместно действие на Съюза и държавите-членки. За предложения, внесени след изпълнението на първата многогодишна работна програма в сектора на транспорта, оценяването на допустимостта на разходите следва да започне на 1 януари 2014 г., за да се осигури непрекъснатостта на проекти, които вече са обхванати от Регламент (ЕО) № 680/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2007 г. за установяване на общи правила за отпускане на финансова помощ от Общността в областта на трансевропейските транспортни и енергийни мрежи[35].

(42) Поради големия бюджет, необходим за изпълнението на някои инфраструктурни проекти, следва да съществува възможността за разделяне на годишни вноски на бюджетните задължения, свързани с финансовата помощ за някои действия.

(43) Комисията следва да извършва междинни и последващи оценки, за да се оцени ефективността и ефикасността на финансирането и неговото въздействие върху общите цели на Механизма за свързване на Европа и на приоритетите на стратегията „Европа 2020“.

(44) Въз основа на специфичните за сектора насоки, изложени в отделни регламенти, е изготвен списък на приоритетните области, за които настоящият регламент следва да се прилага, който следва да бъде включен в приложението. С цел да се вземат предвид възможните промени в политическите приоритети технологичните възможности, както и потоците на движение, правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз следва да се делегира на Комисията по отношение на приемането на изменения на приложението. Особено важно е Комисията да провежда подходящи консултации по време на подготвителната си работа, включително на експертно равнище. По време на разработването и изготвянето на делегираните актове Комисията следва да гарантира едновременно предаване на съответните документи на Европейския парламент и на Съвета в срок и по подходящ начин.

(45) С цел да се осигурят еднакви условия за прилагането на настоящия регламент на Комисията следва да се предоставят изпълнителни правомощия по отношение на многогодишните и годишните работни програми. Тези правомощия следва да се упражняват в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите-членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията[36].

---

[35] ОВ L 162, 22.6.2007 г., стр. 1.
[36] ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13.

(46) Регламент (ЕО) № 2236/95 на Съвета от 18 септември 1995 г.[37] относно общите правила за отпускане на финансова помощ от Общността в областта на трансевропейските мрежи и Регламент (ЕО) № 680/2007 на Европейския парламент и на Съвета съответно следва да бъдат отменени.

(47) Финансовите интереси на Съюза следва да бъдат защитени чрез прилагането на пропорционални мерки през целия цикъл на разходи, включително предотвратяването, разкриването и разследването на нередности, възстановяването на загубени, погрешно платени или неправилно използвани средства и, където е необходимо, налагането на санкции.

(48) Може да е необходимо някои инфраструктурни проекти от интерес за Съюза да бъдат свързани и да преминат през съседни на Съюза държави, присъединяващи се държави и други трети държави. Механизмът за свързване на Европа следва да предлага опростени средства за свързването и финансирането на тези инфраструктури с цел осигуряване на съгласуваност между вътрешните и външните инструменти на бюджета на Съюза.

(49) Тъй като целите на действието, което следва да бъде предприето, и по-специално координираното развитие и финансиране на трансевропейските мрежи, не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите-членки и следователно могат, поради необходимостта от съгласуване на тези цели, да бъдат постигнати по-добре на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигане на тези цели,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

[37] ОВ L 228, 23.9.1995, стр. 1.

# ДЯЛ I
# ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

## ГЛАВА I
## МЕХАНИЗМЪТ ЗА СВЪРЗВАНЕ НА ЕВРОПА

*Член 1*
*Предмет*

С настоящия регламент се създава Механизмът за свързване на Европа и се определят условията, методите и процедурите за предоставяне на финансова помощ от Съюза за трансевропейските мрежи с цел да се подкрепят проекти в областта на транспортните, енергийните и телекомуникационните инфраструктури.

*Член 2*
*Определения*

За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

(1) „проект от общ интерес“ означава проект, определен в Регламент (ЕС) № XXXX/2012 на Европейския парламент и на Съвета от [да се попълни, когато регламентът бъде приет, включително датата на приемане и пълното наименование] [Насоки за трансевропейската транспортна мрежа (ТЕМ-Т)][38], Регламент (ЕС) № XXXX/2012 на Европейския парламент и на Съвета от [да се попълни, когато регламентът бъде приет, включително датата на приемане и пълното наименование] [Насоки за трансевропейската енергийна инфраструктура][39] или Регламент (ЕС) № XXXX/2012 [Насоки за информационното общество (INFSO guidelines)] на Европейския парламент и на Съвета от [да се попълни, когато регламентът бъде приет, включително датата на приемане и пълното наименование][40];

(2) „трансграничен участък“ означава участък, който осигурява непрекъснатостта на проект от общ интерес между поне две държави-членки или между държава-членка и съседна държава;

(3) „работи“ означава, в зависимост от случая, закупуването, доставката и внедряването на компонентите, системите и услугите, включително на софтуера, както и извършването на свързани с проекта развойни, строителни и инсталационни работи, приемането на съоръженията и стартирането на даден проект;

---

38 ОВ L…, стр. ….
39 ОВ L…, стр. ….
40 ОВ L…, стр. ….

(4) „проучвания“ означава дейностите, необходими за да се подготви изпълнението на проект, като например проучвания за подготовка, осъществимост, оценка, изпитване и утвърждаване, включително под формата на софтуер, както и всякакви други мерки за техническа помощ, включително предварителни действия за определяне и разработване на даден проект и решенията относно неговото финансиране, като проучване на определените обекти и подготовка на финансовия пакет;

(5) „действия за подкрепа на програмата“ означава съпътстващи мерки, необходими за изпълнението на Механизма за свързване на Европа и на отделните специфични за сектора насоки, като например услуги (особено техническа помощ), дейности за подготовка, осъществимост, координация, мониторинг, контрол, одит и оценка, които са пряко необходими за управлението на този механизъм и постигането на неговите цели, и по-специално проучвания, заседания, информация, очертаване на инфраструктурата, менторство (twinning), дейности за разпространение, повишаване на осведомеността и комуникация, разходи, свързани с ИТ мрежи, насочени към обмена на информация, заедно с всички други разходи за техническа и административна помощ, които могат да бъдат необходими за управлението на този механизъм или изпълнението на отделните специфични за сектора насоки;

(6) „дейност“ означава всяка дейност, която е необходима за изпълнението на проект от общ интерес и която е независима във финансово, техническо или времево отношение;

(7) „допустими разходи“ има същото значение, както в Регламент (ЕС) № XXXX/2012 на Комисията [нов Финансов регламент];

(8) „бенефициер“ означава държава-членка, международна организация, публично или частно предприятие или орган, който(която) е бил(а) избран(а) да получи финансова помощ съгласно настоящия регламент и в съответствие с условията, посочени във всяка работна програма;

(9) „изпълнителен орган“ означава публична или частна организация или орган, определен(а) от бенефициера, когато той е държава-членка или международна организация, за да изпълни дейността; решението за това определяне се взема от бенефициера на негова собствена отговорност и, ако се изисква възлагането на договор за обществена поръчка, в съответствие с приложимите правила за обществените поръчки;

(10) „основна мрежа“ означава транспортната инфраструктура, определена съгласно глава III от Регламент (ЕС) № XXXX/2012 (Насоки за ТЕМ-Т);

(11) „коридори на основната мрежа“ означава инструмент, който улеснява координираното реализиране на основната мрежа, както е предвидено в глава IV от Регламент (ЕС) № XXXX/2012 (Насоки за ТЕМ-Т) и посочено в приложение I към настоящия регламент;

(12) „участък със затруднения“ означава физическа пречка, която води до неефективност на системата, засягаща непрекъснатостта на потоците на дълги разстояния. Такава пречка може да бъде преодоляна чрез нова инфраструктура като мостове или тунели, които разрешават проблеми като например наклони, радиуси на кривата, габарити.

Необходимостта от модернизиране на съществуващата инфраструктура не се счита за причина, на която се дължат участъците със затруднения;

(13) „приоритет“ означава всеки от приоритетите на енергийната инфраструктура от 1 до 8 и от 10 до 12, както е определено в приложение I към Регламент (ЕС) № XXXX/2012 [Насоки за трансевропейската енергийна инфраструктура];

(14) „енергийна инфраструктура“ означава инфраструктурата, определена в член 2 от Регламент (ЕС) № XXXX/2012 [Насоки за трансевропейската енергийна инфраструктура];

(15) „широколентови мрежи“ означава мрежи за кабелен и безжичен (включително сателитен) достъп, помощна инфраструктура и основни мрежи, способни да доставят свързаност с много висока скорост, както е определено в член 3 от Регламент (ЕС) № XXX/2012 [Насоки за информационното общество (INFSO guidelines)];

(16) „инфраструктури на цифровите услуги“ означава мрежови услуги, предоставяни по електронен път, най-често по интернет, за предоставяне на трансгранични оперативно съвместими услуги от обществен интерес и от ключово значение за гражданите, стопанската дейност и/или правителствата, както е определено в член 3 от Регламент (ЕС) № XXX/2012 [Насоки за информационното общество (INFSO guidelines)];

(17) „платформи за основни услуги“ означава услугите, определени в приложението към Регламент (ЕС) № XXXX/2012 [Насоки за информационното общество (INFSO guidelines)];

(18) „общи услуги“ означава услугите, определени в приложението към Регламент (ЕС) № XXXX/2012 [Насоки за информационното общество (INFSO guidelines)];

(19) „функциониране и поддръжка на услуги“ означава осигуряване на непрекъснатото функциониране на някои инфраструктури на цифровите услуги, както е определено допълнително в приложението към Регламент (ЕС) № XXXX/2012 [Насоки за информационното общество (INFSO guidelines)];

(20) „национални регулаторни органи“ означава органите, определени в член 3 от Директива 2002/21/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 7 март 2002 г. относно общата регулаторна рамка за електронните съобщителни мрежи и услуги (Рамкова директива)[41].

*Член 3*
*Общи цели*

Механизмът за свързване на Европа дава възможност за подготовката и изпълнението на проекти от общ интерес в рамките на политиката за трансевропейските мрежи в секторите на енергетиката, транспорта и телекомуникациите. Посредством Механизма за свързване на Европа се подкрепя по-специално изпълнението на проекти, насочени към развитието и

[41] ОВ L 108, 24.4.2002 г., стр. 33.

изграждането на нова или модернизирането на съществуващата инфраструктура в областта на транспорта, енергетиката и телекомуникациите. За тази цел Механизмът за свързване на Европа следва да бъде насочен към постигането на следните цели:

а) да допринесе за интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж чрез разработване на модерни и високоефективни трансевропейски мрежи, като по този начин увеличава ползите за целия Европейски съюз по отношение на конкурентоспособността и на икономическото, социалното и териториалното сближаване в рамките на единния пазар и създава по-благоприятна за публични и частни инвестиции среда чрез комбинация от финансови инструменти и пряка подкрепа от Съюза и чрез използване на синергиите между секторите. Постигането на тази цел ще се измерва посредством обема на публичните и частните инвестиции в проекти от общ интерес и по-специално обема на публичните и частните инвестиции в проекти от общ интерес, реализирани чрез финансовите инструменти съгласно настоящия регламент;

б) да даде възможност на Съюза да постигне своите цели за 20 % намаляване на емисиите на парникови газове[42], повишаване с 20 % на енергийната ефективност и постигането на дял от 20 % на енергията от възобновяеми източници до 2020 г., като същевременно гарантира по-голяма солидарност между държавите-членки.

*Член 4*
*Специфични секторни цели*

1. В допълнение към общите цели, изложени в член 3, Механизмът за свързване на Европа следва да допринася за постигане на следните цели, специфични за сектора:

а) В областта на транспорта посредством Механизма за свързване на Европа се подкрепят проекти от общ интерес, насочени към постигането на изложените по-долу цели, както е посочено по-подробно в член 4 от Регламент (ЕС) № xxxx/2012 [Насоки за ТЕМ-Т]:

i) премахване на участъците със затруднения и попълване на липсващите звена, което ще бъде измерено чрез броя на новите и подобрените трансгранични връзки и премахнатите участъци със затруднения по транспортни маршрути, които са се възползвали от помощ по МСЕ;

ii) осигуряване на устойчив и ефикасен транспорт в дългосрочен план, което ще бъде измерено с дължината на конвенционалната железопътна мрежа в 27-те държави-членки на ЕС и дължината на високоскоростната железопътна мрежа в 27-те държави-членки на ЕС;

iii) оптимизиране на интеграцията и взаимното свързване на видовете транспорт и засилване на оперативната съвместимост на транспортните услуги. Постигането на тази цел ще бъде измерено чрез броя на пристанищата и летищата, свързани с железопътната мрежа.

---

42 При подходящите условия – до 30 %.

б) В областта на енергетиката посредством Механизма за свързване на Европа се подкрепят проекти от общ интерес, насочени към постигането на изложените по-долу цели, както е посочено по-подробно в Регламент (ЕС) № xxxx/2012:

i) насърчаване на по-нататъшната интеграция на вътрешния енергиен пазар и оперативната съвместимост на трансграничните електроенергийни и газови мрежи, включително чрез гарантиране на това, че нито една държава-членка не е изолирана от европейската мрежа; тази цел се измерва чрез броя на проектите, които ефективно свързват мрежите на държавите-членки и които премахват вътрешните участъци със затруднения;

ii) засилване на сигурността на доставките в Съюза, като тази цел следва да бъде измерена посредством развитието на устойчивостта на системата и сигурността на системните операции, както и посредством броя на проектите, позволяващи диверсификация на източниците на доставки, партньорите доставчици и маршрутите;

iii) допринасяне за устойчиво развитие и опазване на околната среда, по-специално чрез засилване на интеграцията на енергията от възобновяеми енергийни източници в разпределителната мрежа, и разработването на мрежи за въглероден диоксид, като тази цел ще бъде измерена чрез разпределянето на енергията от възобновяеми източници от генераторите към главните центрове на потребление и обектите за съхранение, както и чрез съвкупния обем на емисиите на CO2, предотвратени посредством разработването на проекти, които са се възползвали от помощ по МСЕ.

в) В областта на телекомуникационните мрежи посредством Механизма за свързване на Европа се осигуряват действия за подкрепа на проекти от общ интерес, насочени към постигането на изложените по-долу цели, както е посочено по-подробно в Регламент (ЕС) № xxxx/2012 [Насоки за информационното общество (INFSO guidelines)]:

i) ускоряване на реализирането на високоскоростни и свръхвисокоскоростни широколентови мрежи и тяхното въвеждане, включително от малките и средните предприятия (МСП); тази цел се измерва чрез степента на покритие от широколентови и свръхвисокоскоростни широколентови мрежи, както и посредством броя на домакинствата, сключили договор за абонамент за интернет със скорост над 100 Mbps;

ii) насърчаване на взаимосвързаността и оперативната съвместимост на националните публични услуги онлайн, както и на достъпа до тези мрежи, като тази цел се измерва посредством процента на гражданите и предприятията, които използват публични услуги онлайн, както и чрез наличността на тези услуги на трансгранично равнище.

*Член 5*
*Бюджет*

1. Финансовият пакет за изпълнение на Механизма за свързване на Европа за периода 2014—2020 г. е 50 000 000 000 EUR[43]. Тази сума се разпределя между секторите, посочени в член 3, както следва:

   а) транспорт: 31 694 000 000 EUR, от които 10 000 000 000 EUR се прехвърлят от Кохезионния фонд, за да бъдат изразходвани в съответствие с настоящия регламент в държави-членки, които отговарят на условията за финансиране от Кохезионния фонд;

   б) енергетика: 9 121 000 000 EUR;

   в) телекомуникации: 9 185 000 000 EUR.

2. Финансовият пакет на Механизма за свързване на Европа може да покрива разходи, свързани с дейности за подготовка, мониторинг, контрол, одит и оценка, които са необходими за управлението на програмата и постигането на нейните цели, и по-специално проучвания, срещи на експерти, доколкото те са свързани с общите цели на настоящия регламент, разходи, свързани с ИТ мрежи, насочени към обработката и обмена на информация, заедно с всички други разходи за техническа и административна помощ, направени от Комисията за управлението на програмата.

   Възможно е от тези средства да бъдат покрити и разходите за техническата и административната помощ, необходима за осигуряване на прехода от мерките, приети с Регламент (ЕО) № 680/2007[44], към програмата. Ако е необходимо, бюджетни кредити за покриване на подобни разходи могат да бъдат предвидени и в бюджета след 2020 г., за да се направи възможно управлението на дейности, които не са приключили до 31 декември 2020 г.

3. След междинната оценка съгласно член 26, параграф 1 Комисията може да прехвърля бюджетни кредити между секторите, участващи в разпределянето на средствата, посочени в параграф 1, с изключение на 10 000 000 000 EUR, прехвърлени от Кохезионния фонд за финансиране на проекти в транспортния сектор в държавите-членки, които отговарят на условията за финансиране от Кохезионния фонд.

---

43 Всички цифри са по постоянни цени от 2011 г. Съответните суми, изразени в текущи цени, могат да бъдат намерени в законодателната финансова обосновка.

44 Регламент (ЕО) № 680/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2007 г. за установяване на общи правила за отпускане на финансова помощ от Общността в областта на трансевропейските транспортни и енергийни мрежи, ОВ L 162, 22.6.2007 г., стр. 1.

# ГЛАВА II
# ФОРМИ НА ФИНАНСИРАНЕ И ФИНАНСОВИ РАЗПОРЕДБИ

*Член 6*
*Форми на финансова помощ*

1. Механизмът за свързване на Европа се привежда в действие чрез една или няколко форми на финансова помощ, предвидени в Регламент (ЕС) № XXX/2012 [нов Финансов регламент], по-специално чрез безвъзмездни средства, обществени поръчки и финансови инструменти.

2. Комисията може да възложи част от работата за изпълнение на Механизма за свързване на Европа на органите, посочени в член 55, параграф 1, буква в) от Регламент (ЕС) № XXXX/2012 [нов Финансов регламент от 2012 г.].

*Член 7*
*Допустимост и условия за финансова помощ*

1. Само дейности, които допринасят за проекти от общ интерес съгласно Регламенти (ЕС) № XXX/2012 [Насоки за ТЕМ-Т], (ЕС) № XXX/2012 [Насоки за трансевропейската енергийна мрежа (ТЕМ-Е), (ЕС) № XXX/2012 [Насоки за енергийната инфраструктура] и (ЕС) № XXX/2012 [Насоки за информационното общество (INFSO guidelines)], както и действия за подкрепа на програмата, отговарят на условията за получаване на финансова помощ от ЕС под формата на безвъзмездни средства, финансови инструменти и обществени поръчки.

2. В областта на транспорта само дейности, които допринасят за проекти от общ интерес съгласно Регламенти (ЕС) № XXX/2012 [Насоки за ТЕМ-Т], и дейности за подкрепа на програмата, отговарят на условията за получаване на финансова помощ от Съюза под формата на обществени поръчки и финансови инструменти съгласно настоящия регламент. Само следните дейности отговарят на условията за получаване на финансова помощ от Съюза съгласно настоящия регламент под формата на безвъзмездни средства:

   а) дейности за реализиране на основната мрежа съгласно глава III от Регламент (ЕС) № XXXX/2012 [Насоки за ТЕМ-Т], включително внедряването на нови технологии и иновации съгласно член 39 от Регламент (ЕС) № XXXX/2012 [Насоки за ТЕМ-Т];

   б) проучвания за проекти от общ интерес, както е определено в член 8, параграф 1, букви б) и в) от Регламент (ЕС) № XXXX/2012 [Насоки за ТЕМ-Т];

   в) дейности за подкрепа на проекти от общ интерес, както е определено в член 8, параграф 1, буква а) и буква г) от Регламент (ЕС) № XXXX/2012 [Насоки за ТЕМ-Т];

г) дейности за подкрепа на системите за управление на движението в съответствие с член 37 от Регламент (ЕС) № XXX/2012 [Насоки за ТЕМ-Т];

д) дейности за подкрепа на услугите за товарен превоз в съответствие с член 38 от Регламент (ЕС) № XXX/2012 [Насоки за ТЕМ-Т];

е) дейности за намаляване на шума от товарния железопътен транспорт чрез модернизиране на съществуващия подвижен състав;

ж) дейности в подкрепа на програмата.

Проектите, които са свързани с транспорта, включващи трансграничен участък или част от такъв участък, отговарят на условията за получаване на финансова помощ от Общността, ако има писмено споразумение между заинтересованите държави-членки или между държавите-членки и заинтересовани трети страни относно завършването на трансграничните участъци. По изключение, когато даден проект е необходим за свързване на инфраструктурата към мрежата на съседна държава-членка или трета страна, но без да пресича границата, посоченото по-горе писмено споразумение може да не се изисква.

Финансирането чрез безвъзмездни средства на проекти със свързани с потребителите значителни източници на приходи ще бъде налично предимно за целите на подготовката на проектите, по-специално оценката на ПЧП.

3. В областта на енергетиката конкретните условия за допустимост на дейностите по проекти от общ интерес за получаване на финансова помощ от Съюза под формата на финансови инструменти и безвъзмездни средства съгласно настоящия регламент са определени в член 15 от Регламент (ЕС) № XXXX/2012 [Насоки за енергийната инфраструктура].

4. В областта на телекомуникациите всички дейности за изпълнение на проекти от общ интерес и дейности в подкрепа на програмата, посочени в приложението към Регламент (ЕС) № XXXX/2012 [Насоки за информационното общество (INFSO guidelines)], отговарят на условията за получаване на финансова помощ от Съюза под формата на безвъзмездни средства, обществени поръчки и финансови инструменти съгласно настоящия регламент.

# ГЛАВА III
# БЕЗВЪЗМЕЗДНИ СРЕДСТВА

*Член 8*
*Форми на безвъзмездни средства и допустими разходи*

1. Безвъзмездните средства съгласно настоящия регламент могат да бъдат в която и да било от формите, предвидени в член XXX от Регламент (ЕС) № XXX/2012 [нов Финансов регламент].

Работните програми определят формите на безвъзмездни средства, които могат да бъдат използвани за финансиране на съответните дейности.

2. Разходите могат да бъдат допустими, считано от датата на подаване на заявлението за помощ. [Разходите за дейности, произтичащи от проекти, включени в първата многогодишна програма, могат да бъдат допустими, считано от 1 януари 2014 г.]

3. Само направените в държавите-членки разходи могат да бъдат допустими, освен когато даден проект от общ интерес включва територията на трети държави и когато дейността е необходима за постигане на целите на дадения проект.

4. Стойността на оборудването и инфраструктурата, която се счита за капиталов разход от страна на бенефициера, може да се счита за допустим разход в пълния ѝ размер.

5. Разходи, свързани с екологични проучвания за защита на околната среда и в съответствие с достиженията на правото на Съюза, могат да бъдат допустими

6. Разходи, свързани с покупката на земя, не са допустими разходи.

7. ДДС не е допустим разход.

8. Правилата за допустимост на разходите, направени от бенефициерите, се прилагат mutatis mutandis за разходи, направени от изпълнителните органи.

*Член 9*
*Условия за участие*

1. Предложенията могат да се подават от една или няколко държави-членки, международни организации, съвместни предприятия или публични или частни предприятия или органи, установени в държавите-членки.

2. За тази цел могат да се представят предложения от субекти без юридически статут по приложимото национално законодателство, при условие че техните представители могат да поемат правни задължения от тяхно име и предлагат гаранция за защита на финансовите интереси на Съюза, която е еквивалента на гаранцията, предлагана от юридическите лица.

3. Не са допустими предложения, представени от физически лица.

4. В случаите, когато това е необходимо за постигане на целите на даден проект от общ интерес, трети държави и юридически лица, установени в трети държави, могат да участват в дейности, допринасящи за проектите от общ интерес.

Те не могат да получат финансиране съгласно настоящия регламент, освен когато това е необходимо за постигане на целите на даден проект от общ интерес.

Когато това е необходимо за по-ефективното изпълнение на съответни дейности, които допринасят за проекти от общ интерес в трети държави съгласно Регламенти (ЕС) № XXX/2012 [Насоки за ТЕМ-Т], (ЕС) № XXX/2012 [Насоки за ТЕМ-Е], (ЕС) № XXX/2012 [Насоки за енергийната инфраструктура] и (ЕС) № XXX/2012 [Насоки за

информационното общество (INFSO guidelines)], финансирането съгласно настоящия регламент може да бъде обединено с финансиране, обхванато от други съответни регламенти на Съюза. В такъв случай Комисията може чрез акт за изпълнение да определи единен набор от правила, които следва да се прилагат при изпълнението.

5. Всички предложения за предоставяне на безвъзмездни средства се придружават от съгласие от страна на държавите-членки, засегнати от съответната дейност, освен за дейности в областта на телекомуникациите и в областта на транспорта по отношение на управлението на въздушното движение.

6. В многогодишните и годишните работни програми могат да бъдат предвидени допълнителни конкретни правила за представяне на предложения.

*Член 10*
*Проценти на финансиране*

1. Освен в случаите, посочени в член XXX от Регламент (ЕС) № XXXX/2012 [нов Финансов регламент], предложенията се избират чрез покани за представяне на предложения въз основа на работните програми, посочени в член 17.

2. В областта на транспорта:

а) по отношение на безвъзмездните средства за проучвания размерът на финансовата помощ от Съюза не трябва да надвишава 50 % от допустимите разходи;

б) по отношение на безвъзмездните средства за работи:

i) железопътен и вътрешен воден транспорт: размерът на финансовата помощ от Съюза не трябва да надвишава 20 % от допустимите разходи; процентът на финансиране може да бъде увеличен на 30 % за дейности за справяне с участъците със затруднения; процентът на финансиране може да бъде увеличен на 40 % за работи, свързани с трансграничните участъци;

ii) вътрешни транспортни връзки с пристанища и летища, дейности за намаляване на шума от товарния железопътен транспорт чрез модернизиране на съществуващия подвижен състав, както и развитие на пристанищата и мултимодалните платформи: размерът на финансовата помощ от Съюза не надвишава 20 % от допустимите разходи;

в) по отношение на безвъзмездните средства за системи и услуги за управление на движението:

i) за Европейската система за управление на железопътния превоз (ERTMS): размерът на финансовата помощ от Съюза не надвишава 50 % от допустимите разходи;

ii) системи за управление на движението, услуги за товарен превоз, безопасно паркиране по автомобилната основна мрежа, както и дейности за подкрепа

на развитието на морските магистрали: размерът на финансовата помощ от Съюза не надвишава 20 % от допустимите разходи.

3. В областта на енергетиката:

а) размерът на финансовата помощ от Съюза не надвишава 50 % от допустимите разходи за проучвания и/или работи;

б) процентите на съфинансиране могат да бъдат увеличени максимум до 80 % за дейности, които въз основа на доказателствата, посочени в член 15, параграф 2, буква а) от Регламент (ЕС) № XXXX/2012 [Насоки за енергийната инфраструктура] предоставят висока степен на регионална и общоевропейска сигурност на доставките или засилват солидарността на Съюза, или включват много иновационни решения.

4. В областта на телекомуникациите:

а) дейности в областта на широколентовите мрежи: размерът на финансовата помощ от Съюза не надвишава 50 % от допустимите разходи;

б) дейности в областта на общите услуги: размерът на финансовата помощ от Съюза не надвишава 75 % от допустимите разходи;

в) платформите за основни услуги обикновено се финансират посредством обществени поръчки. В изключителни случаи те могат да бъдат финансирани чрез безвъзмездни средства, които покриват до 100 % от допустимите разходи, без да се засяга принципът на съфинансиране;

г) дейности в подкрепа на програмата, включително очертаване на инфраструктурата, менторство (twinning) и техническа помощ: размерът на финансовата помощ от Съюза не надвишава 75 % от допустимите разходи;

5. Посочените по-горе проценти на съфинансиране могат да бъдат увеличени с до 10 процентни пункта за дейности, които имат междусекторни синергии, постигат целите за смекчаване на изменението на климата, засилват устойчивостта спрямо изменението на климата или намаляват емисиите на парникови газове. Това увеличение не следва да се прилага за процентите на финансиране, посочени в член 11.

6. Размерът на финансовата помощ, която ще бъде предоставена за дейностите, ще се изменя въз основа на анализ на разходите и ползите за всеки проект, наличието на бюджетни средства и необходимостта от максимално засилване на „ефекта на лоста“, предизвикан посредством финансирането от ЕС.

*Член 11*

*Специални покани за представяне на предложения за средства, прехвърлени от Кохезионния фонд в областта на транспорта*

1. Що се отнася до 10 000 000 000 EUR, прехвърлени от Кохезионния фонд [Регламент XXX, член XX], за да се изразходват в държавите-членки, които отговарят на условията

за финансиране от Кохезионния фонд, специални покани за представяне на предложения се изготвят за проектите за реализиране на основната мрежа изключително в държавите-членки, които отговарят на условията за финансиране от Кохезионния фонд.

2. Приложимите правила за транспортния сектор съгласно настоящия регламент следва да се прилагат по отношение на тези специални покани. При провеждането на тези покани за представяне на предложения възможно най-голям приоритет се дава на проекти, свързани със средства, отпуснати на национален принцип по Кохезионния фонд.

3. Чрез дерогация от член 10 и по отношение на 10 000 000 000 EUR, прехвърлени от Кохезионния фонд [Регламент XXX, член XX], за да се изразходват в държавите-членки, които отговарят на условията за финансиране от Кохезионния фонд, максималните проценти на финансиране са процентите, приложими за Кохезионния фонд, посочени в член 22 и член 110, параграф 3 от Регламент (ЕС) № XXX2012 [Регламент за определяне на общи разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд, Кохезионния фонд, Европейския земеделски фонд за развитие на селските райони и Европейския фонд за морско дело и рибарство, обхванати от Общата стратегическа рамка, и за определяне на общи разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд и Кохезионния фонд и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1083/2006][45], за следните дейности:

а) по отношение на безвъзмездните средства за проучвания;

б) по отношение на безвъзмездните средства за работи:

i) железопътен и вътрешен воден транспорт;

ii) дейности за подкрепа на трансграничните автомобилни участъци;

iii) вътрешни транспортни връзки с пристанища и летища;

в) по отношение на безвъзмездните средства за системи и услуги за управление на движението:

i) за Европейската система за управление на железопътния превоз (ERTMS);

ii) системи за управление на движението;

*Член 12*

*Анулиране, намаляване, временно преустановяване и прекратяване на безвъзмездните средства*

1. Комисията анулира, освен в надлежно обосновани случаи, финансовата помощ, предоставена за дейности, които не са били започнати в рамките на една година след началната дата за дейността, определена в условията, уреждащи предоставянето на финансовата помощ.

---

45 COM(2011) 615 окончателен

2. Комисията може временно да преустанови, да намали, да възстанови или да прекрати финансовата помощ съгласно условията, посочени в Регламент (ЕС) № XXXX/2012 [нов Финансов регламент], и по-специално:

а) в случай на нередност, извършена при изпълнението на дейността, по отношение на разпоредбите на правото на Съюза;

б) в случай на неспазване на условията, уреждащи финансовата помощ, и по-специално ако без одобрението на Комисията е извършена значителна промяна, засягаща характера на проекта или дейността;

в) след оценка на напредъка на проекта, по-специално в случай на големи закъснения по отношение на изпълнението на дейността.

3. Комисията може да изиска възстановяване на предоставената финансова помощ, ако в рамките на две години след срока на приключване, определен в условията, уреждащи предоставянето на помощта, изпълнението на дейността, за която се получава финансовата помощ, не е приключило.

4. Преди да вземе което и да било от решенията, предвидени в параграфи 1, 2 и 3, Комисията проучва конкретния случай и уведомява съответните бенефициери, така че те да могат да представят становищата си в рамките на даден период.

# ГЛАВА IV
# ВЪЗЛАГАНЕ НА ОБЩЕСТВЕНИ ПОРЪЧКИ

*Член 13*
*Обществени поръчки*

1. В процедурите за възлагане на обществени поръчки, провеждани от Комисията или някой от органите, посочени в член 6, параграф 2, от негово/нейно име или съвместно с държавите-членки:

а) могат да се предвиждат специфични условия като мястото на изпълнение на дейностите, възложени с обществените поръчки, когато това е надлежно обосновано от целите на дейностите и при условие че тези условия не нарушават принципите за възлагане на обществени поръчки;

б) могат да позволяват възлагането на множество обществени поръчки в рамките на една и съща процедура („възлагане на няколко доставчици“).

2. Когато това е надлежно обосновано и е необходимо за изпълнението на дейностите, параграф 1 може също да се прилага и по отношение на процедурите за възлагане на обществени поръчки, прилагани от бенефициерите на безвъзмездни средства.

# ГЛАВА V
# ФИНАНСОВИ ИНСТРУМЕНТИ

*Член 14*
*Вид на финансовите инструменти*

1. Финансови инструменти, създадени в съответствие с дял VIII от Регламент (ЕС) № XXXX/2012 [нов Финансов регламент], могат да се използват за улесняване на достъпа до финансиране на образувания, които изпълняват дейности, допринасящи за проекти от общ интерес, както е определено в Регламенти (ЕС) № XXXX/2012, (ЕС) № XXX 2012 и (ЕС) № XXX/2012, както и за постигането на техните цели. Финансовите инструменти се основават на предварителни оценки на пазарните недостатъци или на ситуациите на по-ниски от оптималните инвестиции и нуждите от инвестиции.

2. Финансови инструменти, създадени съгласно Регламент (ЕО) № 680/2007, могат да бъдат обединени, ако е приложимо, със създадените съгласно Механизма за свързване на Европа.

3. Могат да бъдат използвани следните финансови инструменти:

   а) капиталови инструменти, като например инвестиционни фондове с акцент върху осигуряването на рисков капитал за дейности, които допринасят за проекти от общ интерес;

   б) заеми и/или гаранции, подпомогнати от инструменти за поделяне на риска, включително механизъм за повишаване на облигациите за проекти, издадени от финансова институция с нейни собствени ресурси с участие на Съюза по отношение на предоставянето и/или разпределянето на капитал;

   в) всякакви други финансови инструменти.

*Член 15*
*Условия за предоставяне на финансова помощ чрез финансови инструменти*

1. Дейностите, подкрепяни чрез финансови инструменти, се избират въз основа на принципа „пръв дошъл — пръв обслужен“, и са насочени към постигането на секторна диверсификация в съответствие с членове 3 и 4, както и на постепенна географска диверсификация в държавите-членки.

2. Съюзът, всяка държава-членка и други инвеститори могат да предоставят финансова помощ в допълнение към финансовото участие, получено чрез използването на финансови инструменти, при условие че Комисията изрази съгласие с всякакви промени на критериите за допустимост на дейностите и/или инвестиционната стратегия на инструмента, които могат да бъдат необходими поради допълнителното финансово участие.

3. Предназначението на финансовите инструменти е да запазят стойността на активите, предоставени от бюджета на Съюза. Те могат да генерират приемлива възвращаемост, за да се постигнат целите на други партньори или инвеститори.

4. Финансовите инструменти могат да бъдат комбинирани с безвъзмездни средства, финансирани от бюджета на Съюза, включително съгласно настоящия регламент.

5. В работната програма могат да бъдат определени допълнителни условия според специфичните нужди на секторите.

6. В съответствие с член 18, параграф 2 от Регламент (ЕС) № XXXX/2012 [нов Финансов регламент], приходите и възстановените суми, генерирани от един финансов инструмент, се прехвърлят към този финансов инструмент. За финансови инструменти, които вече са създадени в многогодишната финансова рамка за периода 2007—2013 г, приходите и възстановените суми, генерирани от операции, започнали през този период, се прехвърлят към финансовия инструмент през периода 2014—2020 г.

*Член 16*
*Дейности в трети държави*

Дейностите в трети държави могат да бъдат подкрепени чрез финансовите инструменти, ако това е необходимо за изпълнението на проект от общ интерес.

# ГЛАВА VI
# ИЗГОТВЯНЕ НА ПРОГРАМИ, ИЗПЪЛНЕНИЕ И КОНТРОЛ

*Член 17*
*Многогодишни и/или годишни работни програми*

1. Комисията приема многогодишни и годишни работни програми за всеки сектор. Комисията може също да приема многогодишни и годишни работни програми, които обхващат повече от един сектор. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 24, параграф 2.

2. Поне веднъж в средата на периода се прави преглед на многогодишната работна програма При необходимост Комисията преразглежда многогодишната работна програма чрез акт за изпълнение. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 24, параграф 2.

3. Многогодишна работна програма в областта на транспорта се приема за проекти от общ интерес, както е посочено в част I на приложението към настоящия регламент.

   Размерът на финансовия пакет следва да бъде в рамките на интервала от 80 % до 85 % от бюджетните средства, посочени в член 5, параграф 1, буква а).

4. Многогодишните работни програми в областта на енергетиката и телекомуникациите предоставят стратегическа ориентация в областта на проектите от общ интерес и може да включват конкретни проекти от общ интерес.

5. Секторните годишни работни програми в областта на транспорта, енергетиката и телекомуникациите се приемат за проекти от общ интерес, които не са включени в многогодишната програма.

6. В съответствие с процедурата, посочена в параграф 1, при изготвянето на многогодишни и секторни годишни работни програми Комисията определя критериите за подбор и възлагане в съответствие с целите и приоритетите, предвидени:

   а) за транспорта — в Регламент (ЕС) № XXXX/2012 [Насоки за ТЕМ-Т];

   б) за енергетиката — в Регламент (ЕС) № XXXX/2012 [Насоки за трансевропейската енергийна инфраструктура;

   в) за телекомуникациите — в Регламент (ЕС) № XXXX/2012 [Насоки за информационното общество (INFSO guidelines)];

7. Работните програми се съгласуват с цел да се използват синергиите между транспорта, енергетиката и телекомуникациите, особено в такива области като интелигентните енергийни мрежи, транспортните средства, задвижвани с електроенергия, интелигентните и устойчиви транспортни системи или съвместните права на преминаване. Може да се приеме покана за представяне на предложения за няколко сектора.

*Член 18*
*Годишни вноски*

Поетите бюджетни задължения могат да се разделят на годишни вноски. Ако това е така, всяка година Комисията определя годишните вноски, като взема предвид постигнатия напредък по изпълнението на дейностите, за които се получава финансова помощ, прогнозираните нужди и наличния бюджет.

Указателният график за определяне на отделните годишни вноски се съобщава на бенефициерите на безвъзмездните средства и, ако това е приложимо за финансовите инструменти, на съответните финансови институции.

*Член 19*
*Пренасяне на годишните бюджетни кредити*

Бюджетните кредити, които не са усвоени в края на финансовата година, за която са вписани, се пренасят по право с една година.

*[Член 20*
*Делегирани актове*

На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 25 по отношение на допълнението или изменението на списъците, предвидени в приложението.]

*Член 21*
*Отговорност на бенефициерите и на държавите-членки*

В рамките на своята отговорност и без да се засягат задълженията на бенефициентите съгласно условията, уреждащи безвъзмездните средства, бенефициерите и държавите-членки полагат всички усилия за изпълнението на проектите от общ интерес, които получават финансова помощ от Съюза, предоставена съгласно настоящия регламент.

За проекти, свързани с транспортния и енергийния сектор, държавите-членки предприемат технически мониторинг и финансов контрол на дейностите в тясно сътрудничество с Комисията и удостоверяват реалността и съответствието на разходите, извършени по отношение на проекти или части от проекти. Държавите-членки могат да изискат участието на Комисията по време на проверките на място.

По-специално в областта на телекомуникациите националните регулаторни органи полагат всички усилия, за да осигурят необходимата правна сигурност и условия за инвестиции, улесняващи изпълнението на проектите, които получават финансова помощ от Съюза съгласно настоящия регламент.

Държавите-членки непрекъснато информират Комисията, ако е приложимо чрез интерактивните географски и технически информационни системи (като за трансевропейските транспортни мрежи това е системата TENtec), за постигнатия напредък при изпълнението на проектите от общ интерес и осъществените за тази цел инвестиции, включително за размера на помощта, използвана за целите в областта на изменението на климата.

*Член 22*
*Съответствие с политиките на Съюза и правото на Съюза*

Съгласно настоящия регламент се финансират само дейности, които са в съответствие с правото на Съюза и в съответствие със съответните политики на Съюза.

*Член 23*
*Защита на финансовите интереси на Съюза*

1. Комисията взема подходящи мерки, за да гарантира, че когато се изпълняват дейности, финансирани съгласно настоящия регламент, финансовите интереси на Съюза са защитени чрез прилагането на превантивни мерки срещу измами, корупция и всякакви други незаконни действия посредством ефективни проверки, а ако се открият нередности, чрез възстановяване на неправомерно изплатените суми, и при необходимост посредством ефективни, пропорционални и възпиращи санкции.

2. Комисията или нейните представители и Сметната палата имат правомощието да извършват одит по документи и на място на всички бенефициери на безвъзмездни средства, изпълнителни органи, изпълнители и подизпълнители, които са получили средства от Съюза.

3. Европейската служба за борба с измамите (OLAF) е упълномощена да извършва контрол и проверки на място на икономически оператори, засегнати пряко или косвено от такова финансиране, в съответствие с процедурите, предвидени в Регламент (ЕО, Евратом) № 2185/96 на Съвета от 11 ноември 1996 г. относно контрола и проверките на място, извършвани от Комисията за защита на финансовите интереси на Европейските общности срещу измами и други нередности[46], с оглед да се установи наличието на измама, корупция или всякакви други незаконни действия, засягащи финансовите интереси на Съюза във връзка със споразумение или решение за безвъзмездни средства или договор, свързани с финансиране от Съюза.

4. Без да се засягат разпоредбите на предходните параграфи, споразуменията за сътрудничество с трети държави и международни организации, както и споразуменията и решенията за безвъзмездни средства и договорите, произтичащи от прилагането на настоящия регламент, изрично оправомощават Комисията, Сметната палата и OLAF да извършват такива одити, контрол и проверки на място.

# ДЯЛ II
# ОБЩИ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

*Член 24*
*Комитети*

1. Комисията се подпомага от Координационен комитет за Механизма за свързване на Европа. Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.

2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011.

3. Комитетът осигурява хоризонтален преглед на работните програми, посочени в член 18, за да се осигури съгласуваност и да се гарантира, че синергиите между секторите са определени и се използват.

*Член 25*
*Делегиране*

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при условията, предвидени в настоящия член.

---

[46] ОВ L 292, 15.11.1996 г., стр. 2.

2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 20, се предоставя на Комисията за неограничен период, считано от датата на влизане в сила на настоящия регламент.

3. Делегирането на правомощия, посочено в член 20, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява делегирането на правомощията, посочени в същото решение. Решението за оттегляне влиза в сила в деня след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз* или на посочена в него по-късна дата. То не засяга валидността на делегираните актове, които вече са в сила.

4. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията уведомява за това едновременно Европейския парламент и Съвета.

5. Делегиран акт, приет съгласно член 20, влиза в сила само ако Европейският парламент или Съветът не са повдигнали възражение в срок от два месеца, след като са получили уведомление за този акт, или ако преди изтичането на този срок Европейският парламент и Съветът са уведомили Комисията, че няма да повдигат възражения. Този срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

*Член 26*
*Оценка*

1. Не по-късно от средата на 2018 г. Комисията изготвя доклад за оценка относно постигането на целите за всички мерки (на равнище резултати и въздействия), ефективността на използването на средствата и тяхната европейска добавена стойност с оглед вземането на решение за подновяване, изменение или прекратяване на мерките. В оценката освен това се разглеждат възможността за опростяване, вътрешната и външната съгласуваност, продължаващата значимост на всички цели, както и приносът на мерките към приоритетите на Съюза за интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж. В нея се вземат предвид резултатите от оценката на дългосрочното въздействие на предишните мерки.

2. Комисията извършва последваща оценка в тясно сътрудничество с държавите-членки и бенефициерите. В последващата оценка се проверява ефективността и ефикасността на Механизма за свързване на Европа и неговото въздействие върху икономическото, социалното и териториалното сближаване, както и приносът му към приоритетите на Съюза за интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж и мащабът и резултатите от помощта, използвана за целите в областта на изменението на климата. Последващата оценка се взема предвид при решението за възможно подновяване, изменение или прекратяване на последваща мярка.

3. В оценките се взема предвид напредъкът спрямо показателите за ефективност, както е посочено в членове 3 и 4.

4. Комисията съобщава заключенията от тези оценки на Европейския парламент, на Съвета, на Европейския икономически и социален комитет и на Комитета на регионите.

5. Комисията и държавите-членки с помощта на други възможни бенефициери могат да предприемат оценка на методите за осъществяване на проекти, както и на ефекта от тяхното завършване, за да преценят дали са постигнати целите, включително свързаните с опазването на околната среда.

6. Комисията може да поиска от държавата-членка бенефициер, засегната от проект от общ интерес, да представи специфична оценка на дейностите и на свързаните проекти, финансирани съгласно настоящия регламент, или, когато това е подходящо, да ѝ предостави информацията и помощта, необходими за извършването на оценка на тези проекти.

*Член 27*
*Информация, комуникация и публичност*

1. Бенефициерите и, когато е целесъобразно, съответните държави-членки гарантират, че подходяща публичност ще бъде дадена на помощта, предоставена съгласно настоящия регламент, за да се информира обществеността за ролята на Съюза в изпълнението на проектите.

2. Комисията осъществява информационни и комуникационни действия относно проектите и резултатите, свързани с Механизма за свързване на Европа. Освен това бюджетът, определен за комуникации съгласно настоящия регламент, следва също да обхваща и корпоративната комуникация на политическите приоритети на Съюза[47].

*Член 28*
*Преходни разпоредби*

Настоящият регламент не засяга продължаването или изменението, включително пълната или частичната отмяна, на съответните проекти, до тяхното приключване, или на финансовата помощ, предоставена от Комисията въз основа на Регламент (ЕО) № 2236/95 и Регламент (ЕО) № 680/2007 или въз основа на всеки друг законодателен акт, приложим за тази помощ към 31 декември 2013 г., който от тази дата се прилага за съответните дейности до приключването им.

*Член 29*
*Отмяна*

Без да се засягат разпоредбите, предвидени в член 28 от настоящия регламент, Регламент (ЕО) № 680/2007 се отменя, считано от 1 януари 2014 г.

---

[47] Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите – Бюджет за стратегията „Европа 2020“ — Част II: Информационни документи за политиките, COM(2011) 500 окончателен, 29.6.2011 г., стр. 7

*Член 30*
*Влизане в сила*

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Той се прилага от 1 януари 2014 г.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки.

Съставено в Брюксел на […] година.

| | |
|---|---|
| *За Европейския парламент* | *За Съвета* |
| *Председател* | *Председател* |

## ПРИЛОЖЕНИЕ

ЧАСТ I: СПИСЪК НА ПРЕДВАРИТЕЛНО ОПРЕДЕЛЕНИ ПРОЕКТИ ЗА ОСНОВНАТА МРЕЖА В ОБЛАСТТА НА ТРАНСПОРТА

### а) Хоризонтални приоритети

| | |
|---|---|
| **Иновационно управление и услуги** | *Единно европейско небе — SESAR* |
| **Иновационно управление и услуги** | *Системи за управление на движението в шосейния, железопътния и вътрешния воден транспорт (ITS, ERTMS и RIS)* |
| **Иновационно управление и услуги** | *Пристанища и летища от основната мрежа* |

### Коридори на основната мрежа

### 1. Балтийско-Адриатически коридор

Хелзинки – Талин – Рига – Каунас – Варшава – Катовице
Гдиня – Катовице
Катовице – Острава – Бърно-Виена
Катовице – Жилина – Братислава – Виена
Виена – Грац – Клагенфурт – Филах – Удине – Венеция – Болоня – Равена

| **Предварително определени участъци** | **Вид транспорт** | **Описание/дати** |
|---|---|---|
| Хелзинки - Талин | Пристанища, морска магистрала | пристанищни връзки, (допълнително) развитие на мултимодални платформи и връзки, морска магистрала (включително с капацитет за ледоразбивачи) |
| Талин - Рига - Каунас - Варшава | Железопътен транспорт | (подробни) проучвания за ново UIC междурелсие, напълно оперативно съвместима линия, работите за нова линия трябва да започнат преди 2020 г., връзки на железопътната мрежа с пристанище и летище |
| Гдиня - Катовице | Железопътен транспорт | модернизиране |
| Гдиня, Гданск | Пристанища | пристанищни връзки, (допълнително) развитие на мултимодални платформи |
| Варшава - Катовице | Железопътен транспорт | модернизиране |
| Катовице - Острава – Бърно - Виена | Железопътен | модернизиране, по-специално на трансгранични |

| | | |
|---|---|---|
| и Катовице - Жилина – Братислава - Виена | транспорт | участъци PL-CZ, PL-SK и SK-AT; (допълнително) развитие на мултимодални платформи |
| Виена - Грац - Клагенфурт - Удине - Венеция - Равена | Железопътен транспорт | в процес на модернизиране и работи; (допълнително) развитие на мултимодални платформи |
| Триест, Венеция, Равена | Пристанища | пристанищни връзки, (допълнително) развитие на мултимодални платформи |

## 2. Варшава – Берлин – Амстердам/Ротердам – Феликстоу – Мидландс

граница на BY – Варшава – Познан - Франкфурт/Одер – Берлин – Ханновер – Оснабрюк – Енсхеде – Утрехт – Амстердам/Ротердам – Феликстоу – Бирмингам/Манчестър – Ливърпул

| **Предварително определени участъци** | **Вид транспорт** | **Описание/дати** |
|---|---|---|
| граница на BY - Варшава - Познан - граница на DE | Железопътен транспорт | модернизиране на съществуващата линия, проучвания за високоскоростна железница |
| граница на PL - Берлин - Ханновер - Амстердам/Ротердам | Железопътен транспорт | модернизиране на няколко участъка (Амстердам - Утрехт - Арнем; Ханновер - Берлин) |
| Канали в Западна Германия, Мителланд канал, Ханновер - Магдебург - Берлин | Вътрешен воден | модернизиране |
| Шлюзове на Амстердам | Вътрешен воден | в процес на проучвания |
| Феликстоу - Мидландс | Железопътен, пристанище, мултимодални платформи | връзки с пристанището и мултимодални платформи |

## 3. Средиземноморски коридор

Алхесирас – Мадрид – Тарагона
Севиля – Валенсия – Тарагона
Тарагона – Барселона – Перпинян – Лион – Торино – Милано – Венеция – Любляна – Будапеща – граница на UA

| **Предварително определени участъци** | **Вид транспорт** | **Описание/дати** |
|---|---|---|

| | | |
|---|---|---|
| Алхесирас – Мадрид | Железопътен транспорт | в процес на проучвания, работите трябва да започнат преди 2015 г. и да завършат през 2020 г. |
| Севиля – Антекера – Гранада – Алмерия – Картахена – Мурсия – Аликанте – Валенсия | Железопътен транспорт | проучвания и работи |
| Валенсия - Тарагона – Барселона | Железопътен транспорт | изграждане в периода 2014—2020 г. |
| Барселона | Пристанище | връзки на железопътната мрежа с пристанище и летище |
| Барселона - Перпинян | Железопътен транспорт | трансграничен участък, в процес на работа, новата линия трябва да бъде завършена до 2015 г., модернизиране на съществуващата линия |
| Перпинян – Монпелие | Железопътен транспорт | обиколен маршрут Ним - Монпелие трябва да започне да функционира през 2017 г., Монпелие - Перпинян – за 2020 г. |
| Лион - Торино | Железопътен транспорт | трансграничен участък, работите по планински тунел трябва да започнат преди 2020 г.; проучвания за пътища за достъп |
| Милан - Бреша | Железопътен транспорт | частично модернизиране, частично ново високоскоросна железопътна линия |
| Бреша - Венеция - Триест | Железопътен транспорт | работите по няколко участъка трябва да започнат преди 2014 г. |
| Милано - Мантуа - Венеция - Триест | Вътрешен воден | проучвания, модернизиране, работи |
| Триест - Дивача | Железопътен транспорт | в процес на проучвания и частично модернизиране; трансграничен участък – трябва да бъде завършен след 2020 г. |
| Копер - Дивача - Любляна - Марибор | Железопътен транспорт | проучвания и модернизиране/частично нова линия |
| възел Любляна | Пристанище | железопътен възел Любляна, включително мултимодална платформа; връзка железопътна мрежа - летище |
| Марибор - Залалъвьо | Железопътен транспорт | трансграничен участък: проучвания, работите трябва да започнат преди 2020 г. |
| Боба- Секешфехервар | Железопътен транспорт | модернизиране |
| Будапеща-Мишколц-граница на UA | Железопътен транспорт | модернизиране |

## 4. Хамбург – Росток – Бургас/граница на TR – Пирея – Никозия

Хамбург / Росток – Берлин – Прага – Бърно – Братислава – Будапеща – Арад – Тимишоара – София
София – Бургас/граница на TR
София – Солун – Пирея – Лимасол – Никозия

| **Предварително определени участъци** | **Вид транспорт** | **Описание/дати** |
|---|---|---|
| Дрезден - Прага | Железопътен транспорт | проучвания за високоскоростна железница |
| Прага | Железопътен транспорт | Модернизиране, обиколен маршрут, връзка на железопътната мрежа с летище |
| Хамбург - Дрезден - Прага - Пардубице | Вътрешен воден | модернизиране на Елба |
| Шлюзове на Дечин | Вътрешен воден | проучвания |
| Бржецлав - Братислава | Железопътен транспорт | трансграничен участък, модернизиране |
| Братислава - Хегешхалом | Железопътен транспорт | трансграничен участък, модернизиране |
| Будапеща - Арад - Тимишоара - Калафат | Железопътен транспорт | Модернизацията в HU е почти завършена, продължава в RO |
| Видин - София - Бургас/граница на TR<br>София - Солун - Атина/Пирея | Железопътен транспорт | проучвания и работа Видин – София – Солун; модернизиране на София - Бургас/граница на TR |
| Атина/Пирея - Лимасол | Морска магистрала | пристанищен капацитет и връзки с вътрешността на страната |
| Лимасол - Никозия | Пристанища, мултимодални платформи | модернизиране на модалната връзка |

## 5. Хелзинки – Валета

Хелзинки – Турку – Стокхолм – Малмьо – Копенхаген – Фемарн – Хамбург – Ханновер
Бремен – Ханновер – Нюрнберг – Мюнхен – Бренер – Верона – Болоня – Рим – Неапол – Бари
Неапол – Палермо – Валета

| **Предварително определени участъци** | **Вид транспорт** | **Описание/дати** |
|---|---|---|

| | | |
|---|---|---|
| Котка/Хамина - Хелзинки | Пристанище, железопътен транспорт | връзки на пристанищата с вътрешността на страната, модернизиране на железопътната връзка |
| Хелзинки | Железопътен транспорт | връзка летище-железопътна мрежа |
| граница на RU - Хелзинки | Железопътен транспорт | в процес на работа |
| Турку - Стокхолм | Пристанища, морска магистрала | връзки на пристанищата с вътрешността на страната, капацитет за ледоразбиване |
| Стокхолм - Малмьо (Северен триъгълник) | Железопътен транспорт | в процес на работа по отделни участъци |
| Фемарн | Железопътен транспорт | в процес на проучвания, строителни работи за изграждане на постоянна връзка от Фемарнбелт между 2014 г. и 2020 г. |
| Копенхаген - Хамбург през Фемарн: пътища за достъп | Железопътен транспорт | пътища за достъп DK да бъдат завършени до 2020 г., пътища за достъп Германия да бъдат завършени на 2 етапа (2020—2027 г.) |
| Хамбург/Бремен - Хановер | Железопътен транспорт | работите трябва да започнат преди 2020 г. |
| Мюнхен - Вьоргъл | Железопътен транспорт | достъп до планински тунел Бренер и трансграничен участък: проучвания |
| Планински тунел Бренер | Железопътен транспорт | проучвания и работи |
| Фортеза - Верона | Железопътен транспорт | проучвания и работи |
| Неапол - Бари | Железопътен транспорт | проучвания и работи |
| Неапол – Реджио Калабрия | Железопътен транспорт | модернизиране |
| Месина - Палермо | Железопътен транспорт | модернизиране (останалите участъци) |
| Палермо - Валета | Пристанища, морска магистрала | връзки на пристанищата с вътрешността на страната |
| Валета - Марсакслок | пристанище, летище | предстои да бъдат внедрени системи за управление на движението, модернизиране на модалната връзка |

## 6. Генуа - Ротердам

Генуа – Милано/Новара – Симплон/Льочберг/Готард – Базел – Манхайм – Кьолн
Кьолн – Дюселдорф – Ротердам/Амстердам
Кьолн – Лиеж – Брюксел – Зеебрюге-

| **Предварително определени участъци** | **Вид транспорт** | **Описание/дати** |
|---|---|---|
| Генуа - Милано/Новара - граница на CH | Железопътен транспорт | проучвания; работите трябва да започнат преди 2020 г. |
| Базел - Ротердам/Амстердам/Антверпен | Вътрешен воден | модернизиране |
| Карлсруе - Базел | Железопътен транспорт | работите трябва да завършат до края на 2020 г. |
| Франкфурт - Манхайм | Железопътен транспорт | в процес на проучвания |
| Зевенаар - Емерих - Оберхаузен | Железопътен транспорт | работите трябва да завършат до 2017 г. |
| Зеебрюге | Пристанище | шлюзове: в процес на проучвания |

## 7. Лисабон - Страсбург

Синеш / Лисабон – Мадрид – Валядолид
Лисабон – Авейро – Порто
Авейро – Валядолид – Витория – Бордо – Париж – Манхайм/Страсбург

| **Предварително определени участъци** | **Вид транспорт** | **Описание/дати** |
|---|---|---|
| Високоскоростна железница Синеш/Лисабон - Мадрид | Железопътен транспорт, пристанища | в процес на проучвания и работи, модернизиране на модалната връзка с пристанищата на Синеш/Лисабон |
| Високоскоростна железница Порто - Лисабон | Железопътен транспорт | в процес на проучвания |
| Железопътна връзка Авейро - ES | Железопътен транспорт | трансграничен участък: в процес на работа |
| Железопътна връзка Бергара - Сан Себастиан - Байон | Железопътен транспорт | очаква се завършване в ES до 2016 г., във FR до 2020 г. |

| | | |
|---|---|---|
| Байон - Бордо | Железопътен транспорт | в процес на обществено обсъждане |
| Тур - Бордо | Железопътен транспорт | в процес на работа |
| Париж | Железопътен транспорт | южен високоскоростен обиколен маршрут |
| Бодрекур - Манхайм | Железопътен транспорт | модернизиране |
| Бодрекур - Страсбург | Железопътен транспорт | в процес на работа, за завършване до 2016 г. |

## 8. Дъблин – Лондон – Париж – Брюксел

Белфаст – Дъблин – Холихед – Бирмингам
Глазгоу/Единбург – Бирмингам
Бирмингам – Лондон – Лил – Брюксел
Дъблин/Корк/Саутхамптън – Хавър – Париж
Лондон – Доувър – Кале – Париж

| **Предварително определени участъци** | **Вид транспорт** | **Описание/дати** |
|---|---|---|
| Дъблин - Белфаст | Железопътен транспорт | модернизиране; връзки с Дъблин (DART) |
| Глазгоу - Единбург | Железопътен транспорт | модернизиране |
| високоскоростна линия 2 | Железопътен транспорт | проучвания |
| Суонзи - Кардиф - Бристъл - Лондон | Железопътен транспорт | модернизиране |
| Дъблин, Корк, Саутхамптън, Хавър | Пристанища | връзки с вътрешността на страната |
| Хавър - Париж | Вътрешен воден | модернизиране |
| Хавър - Париж | Железопътен транспорт | проучвания |
| Кале - Париж | Железопътен транспорт | предварителни проучвания |

## 9. Амстердам – Базел/Лион – Марсилия

Амстердам – Ротердам – Антверпен – Брюксел – Люксембург
Люксембург – Дижон – Лион
Люксембург – Страсбург – Базел

| **Предварително определени участъци** | **Вид транспорт** | **Описание/дати** |
|---|---|---|
| Маас | Вътрешен воден | модернизиране |
| Канал Албер | Вътрешен воден | модернизиране |
| Тернеузен | Морски | шлюзове: в процес на проучвания |
| Тернеузен - Гент | Вътрешен воден | проучвания, модернизиране |
| Антверпен | Морско пристанище | шлюзове: в процес на проучвания, пристанище: връзки с вътрешността на страната |
| Канал Сена - Шелда | Вътрешен воден | завършен проект, започната процедура за състезателен диалог, цялостно завършване до 2018 г. |
| Модернизиране на водни пътища във Валония | Вътрешен воден | проучвания, модернизиране |
| Брюксел - Люксембург - Страсбург | Железопътен транспорт | в процес на работа |
| Страсбург - Мюлуз - Базел | Железопътен транспорт | модернизиране |
| Железопътни връзки Люксембург - Дижон - Лион (високоскоростния влак TGV Рейн—Рона) | Железопътен транспорт | проучвания и работи |
| Лион | Железопътен транспорт | източен обиколен маршрут: проучвания и работи |
| Канал Сона - Мозел/Рейн | Вътрешен воден | в процес на предварителни проучвания |
| Рона | Вътрешен воден | модернизиране |

## 10. Коридор Страсбург – Дунав

Страсбург – Щутгарт – Мюнхен – Велс/Линц
Страсбург – Манхайм – Франкфурт – Вюрцбург – Нюрнберг – Регенсбург – Пасау – Велс/Линц

Велс/Линц – Виена – Будапеща – Арад – Брашов – Букурещ – Констанца - Сулина

| **Предварително определени участъци** | **Вид транспорт** | **Описание/дати** |
|---|---|---|
| Железопътна връзка Страсбург – Кел - Аппенвайер | Железопътен транспорт | работа по връзка с Аппенвайер |
| Карлсруе - Щутгарт - Мюнхен | Железопътен транспорт | в процес на проучвания и работа |
| Мюнхен - Мюлдорф - Фрайласинг - Залцбург | Железопътен транспорт | в процес на проучвания и работа |
| Залцбург - Велс | Железопътен транспорт | проучвания |
| Нюрнберг - Регенсбург - Пасау - Велс | Железопътен транспорт | проучвания; в процес на частична работа |
| Железопътна връзка Велс - Виена | Железопътен транспорт | очаква се завършване до 2017 г. |
| Виена - Будапеща | Железопътен транспорт | проучвания за високоскоростна железница HU |
| Арад - Брашов - Букурещ - Констанца | Железопътен транспорт | модернизиране на определени участъци; проучвания за високоскоростна железница |
| Майн – канал Майн-Дунав – Дунав | Вътрешен воден | проучвания и работа по няколко участъка и участъка със затруднения; вътрешни речни пристанища: връзки с вътрешността на страната |
| Констанца | Пристанище | връзки с вътрешността на страната |

## б) Други участъци от основната мрежа

| | | | |
|---|---|---|---|
| София до граница на Бивша югославска република Македония | **Трансграничен участък** | Железопътен транспорт | в процес на проучвания |
| София до граница на Сърбия | **Трансграничен участък** | Железопътен транспорт | в процес на проучвания |
| Тимишоара – граница на Сърбия | **Трансграничен участък** | Железопътен транспорт | в процес на проучвания |
| Мюнхен – Прага | **Трансграничен участък** | Железопътен транспорт | проучвания |
| Нюрнберг – Прага | **Трансграничен участък** | Железопътен транспорт | проучвания |
| Вроцлав – Дрезден | **Трансграничен участък** | Железопътен транспорт | модернизиране |
| Вроцлав – Прага | **Трансграничен участък** | Железопътен транспорт | проучвания |
| Грац – Марибор – Прагерско | **Трансграничен участък** | Железопътен транспорт | проучвания |
| Коридорът на Ботническия залив: Лулео – Оулу | **Трансграничен участък** | Железопътен транспорт | проучвания и работи |
| Северозападна Испания и Португалия | **Участък със затруднения** | Железопътен транспорт | в процес на работа |
| Франкфурт – Фулда – Ерфурт – Берлин | **Участък със затруднения** | Железопътен транспорт | проучвания |
| Хале – Лайпциг – Нюрнберг | **Участък със затруднения** | Железопътен транспорт | в процес на работа, за завършване до 2017 г. |
| Железница Егнатия | **Участък със затруднения** | Железопътен транспорт | в процес на проучвания |
| Вътрешни водни пътища Дюнкерк – Лил | **Участък със затруднения** | Вътрешен воден | в процес на проучвания |
| Паралелна високоскоростна железопътна линия Париж – Лион | **Участък със затруднения** | Железопътен транспорт | в процес на предварителни проучвания |
| Сундсвал – Умео – Лулео | **Участък със затруднения** | Железопътен транспорт | проучвания и работи |
| Малмьо – Гьотеборг | **Други участъци от основната мрежа** | Железопътен транспорт | работи |
| Коридорът на Ботническия залив – Кируна – граница на NO | **Други участъци от основната мрежа** | Железопътен транспорт | проучвания и работи |
| Железопътна връзка Шанън – Корк – Дъблин | **Други участъци от основната мрежа** | Железопътен транспорт | в процес на проучвания |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Железопътна връзка до Вилхелмсхафен и Бремерхафен | **Други участъци от основната мрежа** | Железопътен транспорт | в процес на проучвания |
| Жилина – граница на UA | **Други участъци от основната мрежа** | Железопътен транспорт | модернизиране |
| Вентспилс – Рига – граница на RU | **Други участъци от основната мрежа** | Железопътен транспорт | модернизиране |
| Клайпеда – Каунас – Вилнюс – граница на BY | **Други участъци от основната мрежа** | Железопътен транспорт | модернизиране, връзка с летище |
| Катовице – Вроцлав – граница на DE | **Други участъци от основната мрежа** | Железопътен транспорт | модернизиране |
| Марсилия – Тулон – Ница – граница на IT | **Други участъци от основната мрежа** | Железопътен транспорт | проучвания за високоскоростна железница |
| Бордо – Тулуза | **Други участъци от основната мрежа** | Железопътен транспорт | проучвания за високоскоростна железница |
| Тампере – Оулу | **Други участъци от основната мрежа** | Железопътен транспорт | модернизиране на участъци |
| Памплона – Сарагоса – Сагунт | **Други участъци от основната мрежа** | Железопътен транспорт | проучвания и работи |

## ЧАСТ II: СПИСЪК НА ИНФРАСТРУКТУРНИ ПРИОРИТЕТНИ КОРИДОРИ И ОБЛАСТИ В ОБЛАСТТА НА ЕНЕРГЕТИКАТА

| **а) Приоритетни коридори** | | |
|---|---|---|
| | Цел | Държави-членки, за които се отнасят |
| 1. Разположена в морето електроенергийна мрежа в северните морета (**„NSOG“**) | Разработване на интегрирана, разположена в морето електроенергийна мрежа в Северно море, Ирландско море, Ламанша, Балтийско море и съседните води, за пренос на електроенергия от разположени в морето възобновяеми енергийни източници до центрове за потребление и съхранение и с цел да се увеличи трансграничният обмен на електроенергия | Белгия, Германия, Дания, Ирландия, Люксембург, Нидерландия, , Обединеното кралство, Франция, Швеция |
| 2. Електроенергийни междусистемни връзки север—юг в Югозападна Европа („**NSI West Electricity**“ – „**МВСЮ Западен електроенергиен регион**“) | Развитие на междусистемните връзки между държавите-членки от региона, както и със средиземноморските трети държави, по-специално за интегриране на електроенергия от възобновяеми енергийни източници | Белгия, Германия, Италия, Ирландия, Испания, Люксембург, Малта, Нидерландия, Обединеното кралство, Португалия, Франция |
| 3. Газопреносни междусистемни връзки север—юг в Западна Европа („**NSI West Gas**“ – „**МВСЮ Западен газов регион**“): | Увеличаването на капацитета за междусистемни връзки за газовите потоци Север-Юг в Западна Европа за по-нататъшна диверсификация на пътищата за доставка и увеличаване на краткосрочното подаване | Белгия, Германия, Италия, Ирландия, Испания, Люксембург, Малта, Нидерландия, Обединеното кралство, Португалия, Франция |

| | | |
|---|---|---|
| | на газ | |
| 4. Електроенергийни междусистемни връзки север—юг в Централна, Източна и Югоизточна Европа („**NSI East Electricity“ – „МВСЮ Източен електроенергиен регион“**): | Засилване на междусистемните връзки и вътрешни линии в посоки север-юг и изток-запад, за да се завърши вътрешният пазар и да се интегрира електроенергията от възобновяеми източници | Австрия, България, Германия, Гърция, Италия, Кипър, Полша, Румъния, Словакия, Словения, Унгария, Чешка република, |
| 5. Газопреносни междусистемни връзки север—юг в Централна, Източна и Югоизточна Европа („**NSI East Gas“** – „**МВСЮ Източен газов регион**“): | Засилване на регионалните газопреносни връзки между региона на Балтийско море и Адриатическо и Егейско море и Черно море с цел увеличаване на диверсификацията и сигурността на доставките на газ. | Австрия, България, Германия, Гърция, Италия, Кипър, Полша, Румъния, Словакия, Словения, Унгария, Чешка република |
| 6. План за взаимосвързване на Балтийския енергиен пазар в областта на енергетиката („**BEMIP в областта на енергетиката**“): | Развитие на междусистемните връзки между държавите-членки в Балтийския регион и съответно засилване на вътрешните мрежови инфраструктури с цел прекратяване на изолираността на балтийските държави и за насърчаване на пазарната интеграция в региона | Германия, Дания, Естония, Латвия, Литва, Полша, Финландия, Швеция |
| 7. План за взаимосвързване на Балтийския енергиен пазар в областта на природния газ („**BEMIP в областта на природния газ**“): | Прекратяване на изолираността на трите балтийски държави и Финландия чрез прекратяване на зависимостта от един единствен доставчик и | Германия, Дания, Естония, Латвия, Литва, Полша, Финландия, Швеция |

| | | |
|---|---|---|
| | увеличаване на диверсификацията на доставките в региона на Балтийско море | |
| 8. Южен газов коридор („ЮГК“) | Пренос на газ от Каспийския басейн, Централна Азия и Близкия изток и източния Средиземноморски басейн до Съюза за увеличаване на диверсификацията на доставките на газ | Австрия, България, Германия, Гърция, Италия, Кипър, Полша, Румъния, Словакия, Словения, Унгария, Франция, Чешка република |

| **б) Приоритетни области** | | |
|---|---|---|
| | Цел | Държави-членки, за които се отнасят |
| Внедряване на интелигентни електроенергийни мрежи: | Ускоряване на приемането на технологии за интелигентни електроенергийни мрежи на територията на Съюза за ефективно интегриране на поведението и действията на всички потребители, свързани с електроенергийната мрежа | всички |
| Електропреносни магистрали | Разработване на първите магистрали за електроенергия до 2020 г. с оглед изграждането на система от електропреносни магистрали на територията на Съюза | всички |
| Трансгранична мрежа за въглероден диоксид | Подготовка на изграждането на инфраструктура за пренос на въглероден диоксид между държавите-членки с оглед внедряването на технологиите за улавяне и съхранение на въглероден диоксид | всички |

ЧАСТ III: СПИСЪК НА ПРЕДВАРИТЕЛНО ОПРЕДЕЛЕНИ ПРИОРИТЕТИ И ОБЛАСТИ НА НАМЕСА В ОБЛАСТТА НА ТЕЛЕКОМУНИКАЦИИТЕ

## а) Хоризонтални приоритети

| | |
|---|---|
| **Иновационно управление, очертаване и услуги** | Мерки за техническа помощ и за възпроизвеждане на проекти, когато са необходими за внедряване и управление, включително проектно и инвестиционно планиране и проучвания за осъществимост.<br><br>Очертаване на паневропейската широколентова инфраструктура, за да се развие текущото подробно физическо проучване и документиране на съответните обекти, анализа на правата за преминаване, оценките на потенциала за модернизиране на съществуващите съоръжения и т.н.<br><br>Анализ на екологичното въздействие при отчитане на нуждите от смекчаване и адаптиране към изменението на климата, както и устойчивостта на бедствия. |
| **Действия за подкрепа и други мерки за техническа помощ** | Действия, необходими за подготовка на изпълнението на проекти от общ интерес, или дейности, които допринасят за тази цел, включително проучвания за подготовка, осъществимост, оценка и валидиране, както и всякакви други мерки за техническа помощ, включително предварителни действия за пълното дефиниране и разработване на дадената дейност. |

## б) Широколентови мрежи

Намесата в областта на широколентовите мрежи допринася за интелигентния и приобщаващ растеж чрез изграждането на балансиран, диверсифициран в географски план портфейл от проекти за широколентов достъп, включително и проекти за скорост от 30Mbps и над 100Mbps, както и проекти за градските, крайградските и селските региони, за да се постигне задоволително ниво на свързаност във всичките държави-членки.

| **Характеристики на намесата** | **Описание** |
|---|---|
| Намесата в областта на широколентовите мрежи включва: | Инвестиции в широколентови мрежи, които могат да постигнат целта на Програмата в областта на цифровите технологии за 2020 г. за универсално покритие при скорост 30Mbps; или |

| | |
|---|---|
| | Инвестиции в широколентовите мрежи, които могат да постигнат целта на Програмата в областта на цифровите технологии за 2020 г., и сключване на договори за абонамент с поне 50 % от домакинствата за скорост над 100Mbps; |
| Намесата в областта на широколентовите мрежи се състои по-специално от един или повече от следните елементи: | Внедряване на пасивна физическа инфраструктура или внедряване на комбинирана пасивна и активна физическа инфраструктура и спомагателни инфраструктурни елементи, заедно с услуги, необходими за функциониране на тази инфраструктура; |
| | Свързани съоръжения и свързани услуги, каквито са електрическите инсталации на сгради, антените, кулите и другите опорни конструкции, проводите, изолационните тръби, стълбовете, люковете и шкафовете; |
| | Използване на потенциалните синергии между развитието на широколентови мрежи и други комунални мрежи (за електроенергия, транспорт, водоснабдяване, канализация и пр.), по-специално на тези, които са свързани с интелигентното разпределение на електроенергия. |

### в) Инфраструктури на цифровите услуги

Подкрепят се следните области за намеса в областта на инфраструктурите на цифровите услуги.

| **Цифрова услуга** | **Описание** |
|---|---|
| *Трансевропейски основни високоскоростни връзки за публичните администрации* | Публичната трансевропейска фундаментална обслужваща инфраструктура осигурява висока скорост на свързаност между публичните институции в области като публичната администрация, културата, образованието и здравеопазването. |
| *Трансгранично предоставяне на услуги на електронното управление* | Подкрепа за стандартизирани, трансгранични и лесни за употреба интерактивни платформи, които водят до повишаване на ефективността както в цялата икономика, така и в публичния сектор и допринасят за единния пазар.<br><br>Тези платформи дават възможност за електронни обществени поръчки, онлайн здравни услуги, стандартизирана бизнес отчетност, електронен обмен на юридическа информация, онлайн регистрация на дружества в трансевропейски мащаб, услуги за електронно управление за предприятията, включително онлайн регистрация |

| | |
|---|---|
| | на дружества в трансевропейски мащаб. |
| *Осигуряване на достъп до информация и многоезични услуги в публичния сектор* | Цифровизация на големи колекции от европейски културни ресурси и насърчаване на тяхното многократно използване от трети страни.<br><br>Постигане на пълен достъп за многократно използване на цялата информация, която може да бъде оповестена и се съхранява от публичния сектор в ЕС до 2020 г.<br><br>Предоставяне на възможност на всеки бизнес в ЕС да предлага онлайн услуги на собствения си език, които са безпроблемно достъпни и използваеми на всеки език на ЕС. |
| *Безопасност и сигурност* | Споделени изчислителни средства, бази данни и софтуерни инструменти за „Центровете за по-безопасен интернет“ (SICs) в държавите-членки, както и операции на отдели за обработка на документация за обработване на докладите за съдържание със сексуално малтретиране<br><br>Инфраструктури на услуги от критическа важност, включващи канали за комуникация и платформи, разработени и внедрени с цел засилване на потенциала за подготовка, споделяне на информация, координация и реагиране в целия ЕС. |
| *Внедряване на решения относно информационните и комуникационните технологии за интелигентни енергийни мрежи и за предоставяне на интелигентни енергийни услуги* | Съвременни информационни и комуникационни технологии в областта на интелигентните енергийни услуги, за да се отговори на нуждите на гражданите (които могат да бъдат производители, както и потребители на енергия, доставчици на енергия и публични органи). |

# ЗАКОНОДАТЕЛНА ФИНАНСОВА ОБОСНОВКА

## 1. РАМКА НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА

### 1.1. Наименование на предложението/инициативата

Регламент на Европейския парламент и на Съвета за създаване на Механизъм за свързване на Европа

### 1.2. Съответна(и) област(и) на политиката в структурата на УД/БД[48]

06 Мобилност и транспорт

32 Енергетика

09 Информационно общество и медии

13 Регионална политика

### 1.3. Естество на предложението/инициативата

X Предложението/инициативата е във връзка с **нова дейност**

☐ Предложението/инициативата е във връзка с **нова дейност вследствие на пилотен проект/подготвителна** дейност[49]

☐ Предложението/инициативата е във връзка **с удължаването на съществуваща дейност**

☐ Предложението/инициативата е във връзка с **дейност, пренасочена към нова дейност**

### 1.4. Цели

*1.4.1. Многогодишна(и) стратегическа(и) цел(и) на Комисията, към която(които) е насочено(а) предложението/инициативата*

Функция 1 Интелигентен и приобщаващ растеж

МСЕ е насочен към следните общи цели в секторите на енергетиката, транспорта и телекомуникациите:

а) да допринесе за интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж чрез разработване на модерни и високоефективни трансевропейски мрежи, като по този начин увеличава ползите за целия Европейски съюз по отношение на конкурентоспособността и на икономическото, социалното и териториалното сближаване в рамките на единния пазар и създава по-благоприятна за публични и частни инвестиции среда чрез комбинация от финансови инструменти и пряка подкрепа от Съюза и чрез използване на синергиите между секторите.

---

48 УД — управление по дейности; БД — бюджетиране по дейности.

49 Съгласно член 49, параграф 6, буква а) или б) от Финансовия регламент.

б) да даде възможност на Европейския съюз да постигне своите цели за 20 % намаляване на емисиите на парникови газове, повишаване с 20 % на енергийната ефективност и постигане на дял от 20 % на енергията от възобновяеми източници до 2020 г., като същевременно гарантира солидарността между държавите-членки.

*1.4.2. Конкретна(и) цел(и) и съответна(и) дейност(и) във връзка с УД/БД*

МСЕ преследва следните общи цели в секторите на транспорта, енергетиката и телекомуникациите:

1. В областта на транспорта:

а) премахване на участъците със затруднения и попълване на липсващите звена;

б) осигуряване на устойчив и ефикасен транспорт в дългосрочен план;

в) оптимизиране на интегрирането и взаимното свързване на видовете транспорт и засилване на оперативната съвместимост, сигурност и безопасност на транспортните услуги.

2. В областта на енергетиката:

а) насърчаване на по-нататъшното интегриране на вътрешния енергиен пазар и оперативната съвместимост на трансграничните електроенергийни и газови мрежи, включително чрез гарантиране на това, че нито една държава-членка не е изолирана от европейската мрежа;

б) засилване на сигурността на доставките на Съюза;

в) допринасяне за устойчиво развитие и опазване на околната среда, особено чрез засилване на интегрирането на енергията от възобновяеми енергийни източници в разпределителните мрежи и разработване на мрежи за въглероден диоксид.

3. В областта на телекомуникационните мрежи:

а) ускоряване на внедряването на високоскоростни и свръхвисокоскоростни широколентови мрежи и тяхното навлизане, включително чрез малките и средните предприятия (МСП);

б) насърчаване на взаимосвързаността и оперативната съвместимост на националните публични услуги, както и достъпът до тези мрежи.

<u>Съответна(и) дейност(и) във връзка с УД/БД</u>

06 03
32 03
09 03
13 14

### *1.4.3. Очакван(и) резултат(и) и отражение*

*Да се посочи отражението, което предложението/инициативата би следвало да има върху бенефициерите/целевите групи.*

Цялостни социално-икономически и екологични въздействия:

Успешното изпълнение на МСЕ ще ускори разработването на високоефективна инфраструктура в ЕС в областта на транспорта, енергетиката и информационните и комуникационните технологии като по този начин ще допринесе за постигане на свързаните със стратегия „Европа 2020“ цели в областта на енергетиката и климатичните промени, както и за постигане на устойчива конкурентоспособност на ЕС. Оперативните правила в рамките на МСЕ ще насърчат изпълнението на действия и ще поощрят максималния лостов ефект на приноса от бюджета на ЕС при привличането на публични и частни инвестиции за проекти. Освен това с помощта на финансовите инструменти, създадени като част от приноса на ЕС, инфраструктурите, които са от практическо значение за Европа ще станат привлекателен инвестиционен капитал за институционалните инвеститори от и извън Европа.

Въздействия, специфични за сектора:

Транспорт:

Ускореното изпълнение на коридорите от основната мрежа на трансевропейския транспорт ще благоприятства едно по-адекватно покритие на Съюза с транспортна инфраструктура, прехвърляне към друг вид транспорт и комбиниран транспорт. Иновационните информационни системи и системи за управление, които ще представляват част от мрежата, ще окажат подкрепа за осъществяването на логистични функции, интермодална интеграция и устойчиво функциониране с цел създаване на конкурентни транспортни вериги съобразени с потребностите на потребителите. Ефикасността на транспортната система ще бъде подобрена като ще бъде постигнато съществено намаляване на задръстванията и времето за пътуване.

Енергетика:

Разработване и изграждане на приоритетни коридори на енергийната инфраструктура и области, които стимулират напр.:

- широкомащабно внедряване на източници на възобновяема енергия;
- оптимизиране на преноса на равнище ЕС;
- сигурност на доставките.

Телекомуникации:

- достъп на повече граждани до широколентов интернет;

- наличност на оперативно съвместими инфраструктури на цифрови услуги, по-специално наличност на интелигентни електроразпределителни услуги;

- мобилизиране на частни и на допълнителни публични инвестиции в цифрови инфраструктури.

Във връзка с ИКТ, в изследване на ОИСР се прави предположение, че увеличаването на степента на навлизане на широколентовите услуги с десет процентни пункта е свързано с по-висок с 1,5 процентни пункта растеж на производителността на труда през следващите пет години[50].

В едно мета-изследване за Европейската комисия се прави преценка, че свързването на цяла Европа към модерните високоскоростни широколентови мрежи би създало около 3,99 млн. работни места в *27-те държави*-членки на ЕС. Този анализ също така показва, че средното равнище на ръста на БВП, който произтича от инвестициите в широколентови мрежи е 7,03 процента. Това ще се равнява на увеличение на БВП в *27-те държави*-членки на ЕС в размер на 862,47 млрд. EUR. Освен това в изследване на ОИСР[51] се прави предположение, че за десет години правителствата могат да постигнат възвращаемост на пълното финансиране на национална мрежа от точка до точка от типа FTTH (оптичен кабел до дома) с отворен достъп.

### 1.4.4. Преглед на основните етапи и целите:

**Транспорт:**

| **Обща цел 1** | Допринасяне за интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж | | |
|---|---|---|---|
| **Показател** | **Настоящо положение** | **Основен етап**<br><br>**2017 г.** | **Дългосрочна цел 2020 г.** |
| Обем на публичните и частните инвестиции в проекти от общ интерес | | Инвестиции в размер на 280 млрд. EUR, реализирани в цялата мрежа TEM-T, от които 140 млрд. EUR са реализирани в основната мрежа | Инвестиции в размер на 500 млрд. EUR, реализирани в цялата мрежа TEM-T, от които 250 млрд. EUR, са реализирани в основната мрежа |
| Обем на публичните и частните инвестиции в проекти от общ интерес, реализирани чрез | | Частни инвестиции в размер на 15 млрд. EUR, реализирани в цялата | Частни инвестиции в размер на 40 млрд. EUR, реализирани в цялата |

[50] Roman Friedrich, Karim Sabbagh, Bahjat El-Darwiche и Milind Singh (2009 г.): Digital Highways („Цифрови магистрали“). Ролята на правителството в инфраструктурата от 21-ви век. Booz & Company.

[51] ОИСР (2010 г.), Наблюдение на информационните технологии от ОИСР, 2010 г., Публикуваните от ОИСР материали можете да намерите на: http://dx.doi.org/10.1787/it_outlook-2010-en, достъпен — 17 май 2011 г.

| | | | |
|---|---|---|---|
| финансовите инструменти съгласно настоящия регламент | | мрежа ТЕМ-Т | мрежа ТЕМ-Т. |

| **Обща цел 2** | Създаване на предпоставки за постигане целите „20-20-20“ на ЕС | | |
|---|---|---|---|
| **Показател** | **Настояща ситуация** | **Основен етап 2017 г.** | **Дългосрочна цел** |
| Намаляване на емисиите на парникови газове | (*) | (*) | (*) |
| Повишаване на енергийната ефективност | (*) | (*) | (*) |
| Дял на енергията от възобновяеми източници | (*) | (*) | (*) |

(*) Данните все още не са налични, тъй като методологията все още не е разработена.

| **Конкретна цел 1 - транспорт** | Премахване на участъците със затруднения и попълване на липсващите звена | | |
|---|---|---|---|
| **Показател** | **Последен известен резултат** | **Основен етап 2017 г.** | **Цел** |
| Брой на новите и подобрените трансгранични връзки | Железопътни линии: 36 (да бъдат подобрени) | 6 | 14 |
| Премахнати участъци със затруднения, които се намират на транспортни маршрути | Железопътни линии: 30 (да бъдат премахнати)<br><br>Вътрешен воден път: 14 | 4<br><br>1 | 10<br><br>3 |

| **Конкретна цел 2 - транспорт** | Осигуряване на устойчив и ефикасен транспорт в дългосрочен план | | |
|---|---|---|---|
| **Показател** | **Последен известен резултат** | **Основен етап 2017 г.** | **Цел 2020 г.** |
| Дължина на конвенционалната железопътна мрежа ТЕМ- | 81230 (2005 г.) | 74071 | 71490 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Т в 27-те държави-членки на ЕС (в km) | | | |
| Дължина на високоскоростната железопътна мрежа ТЕМ-Т в 27-те държави-членки на ЕС (в km) | 10733 (2010 г.) | 20022 | 23198 |
| Намаляване на емисиите на парникови газове | (*) | (*) | (*) |
| Повишаване на енергийната ефективност | (*) | (*) | (*) |

(*) Данните все още не са налични, тъй като методологията все още не е разработена.

| **Конкретна цел 3 — транспорт** | Оптимизиране на интегрирането и взаимното свързване на видовете транспорт и засилване на оперативната съвместимост на транспортните услуги | | |
|---|---|---|---|
| **Показател** | **Последен известен резултат**<br><br>**(вече съществуващи връзки)** | **Основен етап**<br><br>**2017 г.** | **Цел** |
| Брой пристанища, свързани с железопътната мрежа (от общо 82 пристанища) | 27 | 41 | 54 |
| Брой летища, свързани с железопътната мрежа (от общо 37 летища) | 12 | 18 | 24 |

## Енергетика:

| **Обща цел 1** | Допринасяне за интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж | | |
|---|---|---|---|
| **Показател** | **Настояща ситуация** | **Основен етап 2017 г.** | **Дългосрочна цел** |
| Обем на публичните и частните инвестиции в проекти от общ интерес | 0 | 200 млрд. | 200 млрд. |
| Обем на публичните и частните инвестиции в проекти от общ интерес, финансирани от МСЕ | 0 | 30—60 млрд. | 30—60 млрд. |

| **Обща цел 2** | Създаване на предпоставки за постигане целите „20-20-20“ на ЕС | | |
|---|---|---|---|
| **Показател** | **Настоящо положение** | **Основен етап 2017 г.** | **Дългосрочна цел** |
| Намаляване на емисиите на парникови газове | (*) | (*) | (*) |
| Повишаване на енергийната ефективност | Икономия на енергия около 6 % в сравнение с настоящия сценарий на действие | Икономия на енергия до 14 в сравнение с настоящия сценарий на действие | Икономия на енергия до 20 % |
| Дял на енергията от възобновяеми източници | Дял от 10 % на енергията от възобновяеми източници в крайното потребление на енергия | Дял от 15 % на енергията от възобновяеми източници в крайното потребление на енергия | Дял от 20 % на енергията от възобновяеми източници в крайното потребление на енергия |

(*) Данните все още не са налични, тъй като методологията все още не е разработена.

| **Конкретна цел 1 – енергетика** | Насърчаване на по-нататъшното интегриране на вътрешния енергиен пазар и оперативната съвместимост на трансграничните електроенергийни и газови мрежи | | |
|---|---|---|---|
| **Показател** | **Последен известен резултат** | **Основен етап** | **Цел** |
| Брой на проектите, които ефективно свързват мрежите на държавите-членки, и които премахват вътрешните участъци със затруднения | (*) | (*) | (*) |

(*) Данните все още не са налични, тъй като методологията все още не е разработена.

| **Конкретна цел 2 - енергетика** | Засилване на сигурността на доставките на Съюза | | |
|---|---|---|---|
| **Показател** | **Настоящо положение** | **Основен етап 2017 г.** | **Дългосрочна цел** |
| Развитие на устойчивостта на системата | Газ: N-1 (9 държави-членки не отговарят на N-1) | Газ: всички 27 държави-членки отговарят на N-1 | Газ: всички 27 държави-членки отговарят на 100 % на N-1 |
| Сигурност на системните операции | (*) | (*) | (*) |
| Брой на проектите, позволяващи диверсификация на източниците на доставки, партньорите доставчици и маршрутите | 3 основни източника на доставка на газ за ЕС в допълнение към втечнения природен газ (LNG) | | Мин. 5 основни източника на доставка на газ за ЕС в допълнение към втечнения природен газ (LNG) |

(*) Данните все още не са налични, тъй като методологията все още не е разработена.

| **Конкретна цел 3 – енергетика** | Допринасяне за устойчиво развитие и опазване на околната среда | | |
|---|---|---|---|
| **Показател** | **Последен известен резултат** | **Основен етап 2017 г.** | **Цел** |
| Разпределяне на енергията от | (*) | (*) | (*) |

| | | | |
|---|---|---|---|
| възобновяеми източници от генераторите към главните центрове на потребление и обектите за съхранение | | | |
| Сумата на емисиите на $CO_2$, предотвратени чрез разработването на проекти, които са се възползвали от помощ по МСЕ | (*) | (*) | (*) |

(*) Данните все още не са налични, тъй като методологията все още не е разработена.

### Телекомуникации:

| **Обща цел 1** | Допринасяне за интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж | | |
|---|---|---|---|
| **Показател** | **Настояща ситуация** | **Основен етап**<br><br>**2017 г.** | **Дългосрочна цел** |
| Обем на частните инвестиции за високоскоростен и свръхвисокоскоростен широколентов интернет[52] | | | Прогноза за частните инвестиции между 2011 г. и 2020 г.: до 50 млрд. EUR<br><br>(Нужди от инвестиции до 2020 г.: 270 млрд. EUR) |
| Обем на публичните и частните инвестиции в проекти от общ интерес за високоскоростен и свръхвисокоскоростен широколентов интернет, финансирани от МСЕ[53] | 0 | 16,4 млрд. EUR | 2020 г.: 45,5 млрд. EUR[54] |

[52] Това е прогнозата за инвестициите, направени независимо от и без намесата чрез МСЕ.

[53] Това е прогнозата за това какво може да се постигне със МСЕ.

[54] Това е въз основа на допускането за средства по МСЕ в размер на 6,5 млрд. EUR, които привличат частни и други публични инвестиции с фактор 7.

| **Конкретна цел 1 – ИКТ** | ускоряване на внедряването на високоскоростни и свръхвисокоскоростни широколентови мрежи и тяхното навлизане | | |
|---|---|---|---|
| **Показател** | **Последен известен резултат** | **Основен етап**<br><br>**2017 г.** | **Цел** |
| Равнище на покритие от високоскоростни широколентови мрежи (≥30 Mbps) | Декември 2010 г.: 28,7 % от домакинствата | 2017 г.: 60 % | 2020 г.: 100 % |
| Равнище на сключени договори за абонамент за широколентов интернет със скорост над 100 Mbps | Декември 2010 г.: <1 % | 2017 г.: 20 % | 2020 г.: 50 % |

| **Конкретна цел 2 - ICT** | Взаимосвързаност и оперативна съвместимост на националните публични услуги, както и достъпът до тези мрежи | | |
|---|---|---|---|
| **Показател** | **Последен известен резултат** | **Основен етап**<br><br>**2017 г.** | **Цел** |
| Граждани и предприятия, които използват публични услуги онлайн[55] | 2010 г.: 41,2 % от гражданите и 75,7 % от предприятията | 2017 г.: 50 % от гражданите и 85 % от предприятията | 2020 г.: 60 % от гражданите и 100 % от предприятията |
| Наличност на трансгранични публични услуги на трансгранично равнище[56] | Няма налични данни | 80 % | 2020 г.: 100 % |

### *1.4.5. Показатели за резултатите и за отражението*

*Посочете показателите за наблюдение на изпълнението на предложението/инициативата.*

[55] Както е измерено: граждани и предприятия, които използват услуги на електронното управление

[56] Трансгранични публични услуги: този показател все още не може да бъде измерен, тъй като списъкът на услугите все още се определя от държавите-членки (Програмата в областта на цифровите технологии, Действие №. 91, което ще бъде завършено до края на-2011 г.)

Ефективността на МСЕ ще бъде оценена спрямо следните **общи показатели за ефективност**:

а) Постигането на обща цел а) ще се измерва с обема на публичните и частните инвестиции в проекти от общ интерес и по-специално с обема на публичните и частните инвестиции в проекти от общ интерес, реализирани благодарение на финансовите инструменти съгласно регламента за МСЕ.

б) Постигането на обща цел б) ще се измерва чрез намаляването на емисиите на парникови газове, повишаването на енергийната ефективност и дял на енергията от възобновяеми източници до 2020 г. Изпълнението на МСЕ също така ще бъде оценено спрямо следните **показатели за ефективност, специфични за сектора**:

1. В областта на транспорта:

а) постигането на специфична цел а) ще се измерва с броя на новите и подобрените трансгранични връзки и премахнатите участъци със затруднения по железопътните линии и вътрешните водни пътища по ТЕМ-Т, които са получили помощ по МСЕ;

б) постигането на специфична цел б) ще се измерва с дължината на железопътна мрежа в 27-те държави-членки на ЕС и дължината на високоскоростната железопътна мрежа в 27-те държави-членки на ЕС;

в) постигането на специфична цел в) ще се измерва чрез броя на пристанищата и летищата, свързани с железопътната мрежа.

2. В областта на енергетиката:

а) постигането на специфична цел а) ще се измерва чрез броя на проектите, които ефективно свързват мрежите в държавите-членки помежду им и премахват вътрешните участъци със затруднения;

б) постигането на специфична цел б) ще се измерва с развитието на устойчивостта на системата и сигурността на системните операции, както и с броя на проектите, позволяващи диверсификация на източниците на доставки, партньорите доставчици и маршрутите;

в) постигането на специфична цел в) ще се измерва чрез разпределянето на енергията от възобновяеми източници от генераторите към главните центрове на потребление и обектите за съхранение, както и със сумата на емисиите на CO2, предотвратени чрез разработването на проекти, които са се възползвали от помощ по МСЕ.

3. В областта на телекомуникациите:

а) постигането на специфична цел а) ще се измерва с равнището на покритие от широколентови и свръхвисокоскоростни широколентови мрежи, както и с броя на домакинствата, сключили договор за абонамент за интернет със скорост над 100 Mbps;

ii) постигането на специфична цел б) ще се измерва с процента на гражданите и предприятията, които използват публични услуги онлайн, както и с наличността на тези услуги на трансгранично равнище.

## 1.5. Основания за предложението/инициативата

### *1.5.1. Нужда(и), която(ито) трябва да бъде(ат) удовлетворена(и) в краткосрочен или дългосрочен план*

Вж. Обяснителния меморандум относно нуждите

Целева група от населението: целият ЕС

### *1.5.2. Добавена стойност от участието на ЕС (вж. също точка 2.3 от Обяснителния меморандум)*

На 29 юни 2011 г. Комисията прие Съобщение относно „Бюджет за стратегията „Европа 2020“ („Съобщението за МФР“), което е основната ѝ позиция по отношение на финансите на Съюза за годините 2014—2020 г. То е съсредоточено върху приоритетното финансиране на равнище ЕС, което предоставя истинска добавена стойност за гражданите на ЕС. Включените в МФР програми и инструменти са преработени, за да се гарантира, че резултатите от тях и въздействието им водят до напредък по ключовите приоритети на политиката на ЕС. По-специално, МФР беше осъвременена чрез преразпределяне на ресурсите за приоритетните области, като една от тях беше паневропейската инфраструктура.

В Съобщението за МФР беше подчертано, че пълноценното функциониране на единния пазар се нуждае от модерна и високоефективна инфраструктура, свързваща Европа, особено в областта на транспорта, енергетиката и информационните и комуникационните технологии (ИКТ). Това изисква значителни инвестиции както от публичния, така и от частния сектор. Изчислено е, че около 200 млрд. EUR са необходими за завършване на трансевропейските енергийни мрежи само на равнище пренос, 500 млрд. EUR трябва да бъдат инвестирани в трансевропейската транспортна мрежа и над 250 млрд. EUR в ИКТ за периода 2014—2020 г.

Въпреки че признава, че пазарът може и следва да осигури основната част от необходимите инвестиции, Съобщението за МФР изтъкна добавената стойност за Съюза от осигуряването на финансирането на паневропейските трансгранични проекти, които свързват центъра и периферията в полза на всички. Опитът показа, че националният фокус на планиране не дава достатъчно висок приоритет на многонационалните, трансгранични инвестиции, за да се предостави на единния пазар инфраструктурата, от която той се нуждае. Освен това като последица от икономическата и финансовата криза, ограниченията върху частните и публичните източници на финансиране са създали значителна несигурност по отношение на степента, до която изискваните инвестиции са щели да бъдат изпълнени. Вероятно е най-засегнати да бъдат по-конкретно проектите с трансевропейско значение, които изискват особено високи и дългосрочни инвестиции поради присъщата им по-висока техническа сложност, както и нуждите от трансгранична координация. Трябва да

бъдат намерени допълнителни решения за запълване на празнините с цел отключване на частния капитал и възстановяване на стабилните потоци за

финансиране чрез капиталовия и банковия пазар. Средствата на ЕС следва да придружават пазарната динамика като по-скоро осигуряват стимули, отколкото да заменят пазарното участие във финансирането на инфраструктури. По-специално, както е подчертано освен това и в Съобщението относно прегледа на бюджета, най-доброто предназначение на бюджета на ЕС ще бъде отстраняването на пропуски на държавите-членки.

За тази цел Механизмът за свързване на Европа ще осигури средства на ЕС за проекти с действителна европейска добавена стойност, а именно трансгранични проекти, проекти за премахване на участъците със затруднения или проекти, които създават ползи за целия ЕС.

Предвид размера на необходимите инвестиции, инструментите за финансиране от ЕС, по-конкретно иновационните финансови инструменти, ще допринесат за мобилизиране на необходимото участие на частния сектор за ускоряване на развитието на паневропейска инфраструктура.

### *1.5.3. Поуки от подобен опит в миналото*

В рамките на многогодишната финансова рамка за 2007—2013 г., редица програми са предвидили финансиране на инфраструктурата в областта на транспорта, енергетиката и телекомуникациите, inter alia, програмата за трансевропейската транспортна мрежа (ТЕМ-Т), програмата за трансевропейските енергийни мрежи (ТЕМ-Е), рамковата програма за конкурентоспособност и иновации (ПКИ), програмата за подкрепа на политиката в областта на информационните и комуникационните технологии (ППП ИКТ), Кохезионния фонд, ЕФРР, Европейската енергийна програма за възстановяване и програмата „Марко Поло“.

Последващите оценки на тези програми показват, че във всичките три сектора, предоставената подкрепа от ЕС е изиграла важна подкрепяща роля чрез стимулиране на разработването на инфраструктура. При все това, тези оценки подчертават, че политиките за минали периоди за финансиране по програма ТЕМ не са били достатъчни за коригиране на пазарните/регулаторните неефективности, които определят настоящата ситуация, както и за задействането на по-голямо качество за вложените средства.

Разработването на инфраструктури е претърпяло разпокъсване на програмите и инструментите за финансиране, както и значителна разнородност на настоящите условия за финансиране, както във, така и между трите инфраструктурни сектора, което води до припокривания, пропуски във финансирането и недостатъчно използване на синергиите. Различните правила за допустимост и управление и припокриващите се цели, съчетани с неточно координирани или изобщо некоординирани приоритети, усложняват прилагането и намаляват ефикасността на финансовата помощ. Наличието на различни източници на финансиране в рамките на едни и същи сектори също така води до „fund shopping“ („закупуване на

средства“), когато се прави опит едно и също предложение за проект да бъде повторно подадено, ако не е прието в рамките на една от програмите.

Освен това подкрепата за общоевропейска инфраструктура във въпросните сектори може да бъде подобрена чрез:

- съсредоточаване върху проекти с действителна европейска добавена стойност, а именно трансгранични проекти, проекти за премахване на участъците със затруднения или проекти, които създават общоевропейски ползи като използват синергии на два или три сектора;

- засилване на лостовия ефект на финансирането на ЕС: Ефективните проценти на съфинансиране обикновено са твърде ниски, за да задействат разработването на проекти;

- насърчаване на допълнително участие на частния сектор чрез използването на финансови инструменти в допълнение на безвъзмездни средства, които например са се доказали като много ефикасни и ефективни за ИФПР;

- опростяване на правилата и процедурите за финансиране.

МСЕ обединява инструменти за финансиране за трите сектора, което позволява по-добро справяне с гореспоменатите недостатъци, свързани с разпокъсването, ясно определя приоритетите за финансиране, предлага по-добре насочени проценти на финансиране и разширява набора от инструменти за финансиране чрез въвеждане на нови финансови инструменти за насърчаване на повишено финансиране от страна на частния сектор.

*1.5.4. Съгласуваност и евентуална синергия с други съответни инструменти*

Вътрешна съгласуваност на МСЕ:

Регламентът за МСЕ трябва да постигне баланс между необходимостта от опростяване и съгласуване на правилата и условията за финансиране от една страна, и съответните цели на политиката, специфични за сектора.

Регламентът за МСЕ определя условията, методите и процедурите за предоставяне на финансова помощ от Съюза за трансевропейските мрежи, за което ще бъдат приети три отделни секторни насоки под формата на регламент на Европейския парламент и на Съвета.

Била е спазена пълна съгласуваност между настоящия и бъдещия ФР. Всички изключения са надлежно разрешени в правните текстове.

Синергия с другите приложими инструменти:

Предложената инициатива е изцяло съгласувана със Съобщението за МФР от 2011 г. и придружаващия го документ. Стратегията „ЕС 2020“, прегледът на бюджета на ЕС, Актът за единния пазар и Съобщението за МФР осигуряват контекста за предложената инициатива, целите на която отразяват целите на гореспоменатите

хоризонтални политики. Кохезионният фонд и ЕФРР ще продължат да съществуват с цел финансиране на основна и всеобхватна транспортна инфраструктура, ИКТ и електроразпределителни мрежи при децентрализирано управление.

## 1.6. Продължителност и финансово отражение

X Предложение/инициатива с **ограничен срок на действие**

X Предложението/инициативата е в сила от 1.1.2014 г. до 31.12.2020 г.

X Финансово въздействие от 2014 г. до 2030 г.

☐ Предложение/инициатива с **ограничена продължителност**

Осъществяване с период на започване на дейност от ГГГГ до ГГГГ,

последван от функциониране с пълен капацитет.

## 1.7. Предвиден(и) метод(и) на управление[57]

X **Пряко централизирано управление** от Комисията

X **Централизирано непряко управление** с делегиране на задачи по изпълнението на:

X изпълнителни агенции

X органи, създадени от Общностите[58]

X национални органи от публичния сектор/органи със задължение за обществена услуга

☐ лица, натоварени с изпълнението на специфични дейности по силата на дял V от Договора за Европейския съюз и посочени в съответния основен акт по смисъла на член 49 от Финансовия регламент

☐ **Споделено управление** с държавите-членки

☐ **Децентрализирано управление** с трети държави

X **Съвместно управление** с международни организации ***(както е уточнено по-долу)***

*Ако е посочен повече от един метод на управление, да се поясни в частта „Забележки“.*

Коментари

Безвъзмездните средства (за всички или някои сектори, това подлежи на по-нататъшни решения) ще се реализират чрез съществуваща(и) или бъдеща(и) изпълнителна(и) агенция(и).

Допълнителни задачи могат да бъдат възложени на ЕИБ, Европейския инвестиционен фонд (ЕИФ) или на други финансови институции, международни организации (например

[57] Подробна информация за методите на управление и позоваванията на Финансовия регламент може да бъде намерена на уебсайта BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html

[58] Както са посочени в член 185 от Финансовия регламент.

| |
|---|
| Евроконтрол), органи със задължение за обществена услуга или органи, посочени в член 185 от ФР (напр. Агенцията за сътрудничество между енергийните регулатори – ACER) (членове 200 и 201 от преразгледания Финансов регламент – ФР). |

## 2. МЕРКИ ЗА УПРАВЛЕНИЕ

### 2.1. Правила за мониторинг и докладване

*Посочете честотата и условията.*

Текущата програма ще се наблюдава чрез изготвянето на междинна оценка на Регламента за МСЕ, включително преглед на ефективността. Освен това ще се извършват междинни прегледи на многогодишните работни програми.

Чрез *последваща* оценка, извършена в тясно сътрудничество с държавите-членки и бенефициерите, ще се провери ефективността и ефикасността на МСЕ и въздействието върху икономическото, социалното и териториалното сближаване и неговия принос за приоритетите на Съюза за интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж.

Предложението за МСЕ също предвижда възможността да се извършва оценка на методите за осъществяване на проекти, както и на въздействието от тяхното прилагане, за да се прецени дали са постигнати целите, включително тези, които се отнасят до опазване на околната среда.

По отношение на дейностите, бенефициерите редовно и съгласно условията на споразуменията/решенията ще предоставят доклади относно дейностите, които трябва да бъдат изпълнени. Регламентът за МСЕ освен това предвижда възможността да се изискат от държавите-членки конкретни оценки на дейностите и свързаните проекти.

### 2.2. Система за управление и контрол

#### *2.2.1. Установен(и) риск(ове)*

- забавяния в изпълнението на проекта

- възможно лошо управление от бенефициерите на финансовата помощ, предоставена от ЕС

- недостатъчното навлизане на пазара на финансовите инструменти …

- промяна на пазарните условия с течение на времето

#### *2.2.2. Предвиден(и) метод(и) на контрол*

МСЕ ще бъде изпълнен посредством пряко и непряко централизирано управление от Комисията. Могат да бъдат предвидени случаи на съвместно управление. По отношение на безвъзмездните средства, основните елементи на системата за вътрешен контрол са процедурите за подбор и оценка на предложенията за безвъзмездни средства (предварителни проверки), проверките на техническите и финансовите сделки по време на управлението на проектите въз основа на докладите и последващите одити на бенефициерите.

По отношение на методите за проверка на безвъзмездните средства не се предвиждат никакви главни промени. Нашата преценка е, че МСЕ ще споделя подобни характеристики на рисковете и ще бъде прилагана подобна стратегия за проверка. Поради това, ние правим преценка, че очакваното равнище на несъответствие ще бъде подобно на опита на ТЕМ-ТЕА с управлението на проекти по ТЕМ-Т, както следва:

Методологията за изготвяне на извадката за одити се основава на частично произволен, частично базиран на риска подход. Процентите на откритите грешки (финансови корекции, препоръчани като % от извършените плащания) бяха под 1 % през 2009 г. и 2010 г. Това до известна степен може да се дължи на споделянето на експертен опит посредством редицата от предварителни действия и прояви с финансова насоченост (чрез сесия, посветена на поуките от одитите от 2008 г. и 2009 г. и техниките за предотвратяване на измамите). Поради ограничения размер и комбинирания характер на одиторската извадка(произволна/основана на риска), процентите на грешките не позволяват изводи за всички проекти, управлявани от ТЕМ-ТЕА.

Споразуменията и решенията за изпълнението на дейностите по МСЕ ще предвиждат наблюдение и финансов контрол от Комисията или от представител, упълномощен от Комисията, както и одити от Сметната палата и проверки на място, извършвани от Европейската служба за борба с измамите (OLAF), в съответствие с процедурите, установени в Регламент (Евратом, ЕО) № 2185/96 на Съвета от 11 ноември 1996 г. относно контрола и проверките на място, извършвани от Комисията за защита на финансовите интереси на Европейските общности срещу измами и други нередности и Регламент (ЕО) № 1073/1999 на Европейския парламент и на Съвета от 25 май 1999 г. относно разследванията, провеждани от Европейската служба за борба с измамите (OLAF).

Що се отнася до осъществяването на финансовите инструменти, всяко споразумение със субект, на който са възложени задачи, или с други участващи финансови институции ще предвижда изрично правото на Комисията и на Сметната палата да упражняват правомощията си на контрол — по документи и на място, както и въз основа на информация, дори ако тя се съхранява на електронни носители — спрямо всички трети страни, които са получили средства на Съюза.

*2.2.3.* Естество и интензивност на контрола

| **Обобщение на контрола** | **Сума в млн. EUR** | **Брой бенефициери: операции (% от общия брой)** | **Задълбоченост на контрола * (оценка 1-4)** | **Обхват (% от стойността)** |
|---|---|---|---|---|
| Управление на дейностите от оценката до последващите одити | 371** | 1) глобален мониторинг на всички проекти: 100 % | 1 | 100 % |
| | | 2) одит на избрани проекти: 5 % | 4 | 10 % |

(**) приблизително изчисление въз основа на следното: 9,9 млн. EUR x 7 x 6, където:

- 9,9 млн. EUR съответства на годишните административни разходи на Изпълнителната агенция за трансевропейската транспортна мрежа (TEM-TEA) за 8 000 млн. EUR от бюджетните кредити за оперативни разходи

- 7 съответства на броя години на МФР

- 6 съответства на коефициента на умножение за постигане на пакета на МСЕ в размер на 50 000 млн. EUR

## 2.3. Мерки за предотвратяване на измами и нередности

*Посочете съществуващите или планираните мерки за превенция и защита.*

Комисията гарантира, че когато се изпълняват дейности, финансирани съгласно настоящия регламент, финансовите интереси на Съюза са защитени чрез прилагането на превантивни мерки срещу измама, корупция и други незаконни действия, посредством ефективни проверки и чрез възстановяване на неправомерно изплатените суми и, ако се открият нередности, чрез ефективни, пропорционални и възпиращи санкции в съответствие с Регламент (ЕО, Евратом) № 2988/95 на Съвета, Регламент (Евратом, ЕО) № 2185/96 на Съвета и Регламент (ЕО) № 1073/1999 на Европейския парламент и на Съвета.

Комисията или нейните представители и Сметната палата имат правомощието да извършват одит по документи и на място на всички бенефициери на безвъзмездни средства, всички изпълнители и подизпълнители, които са получили средства от Съюза.

Европейската служба за борба с измамите (OLAF) е упълномощена да извършва контрол и проверки на място на икономическите оператори, засегнати пряко или косвено от такова финансиране, в съответствие с процедурите, предвидени в Регламент (ЕО, Евратом) № 2185/96 с оглед да се установи наличието на измама, корупция или всякакви други незаконни действия, засягащи финансовите интереси на Европейския съюз във връзка със споразумението за предоставяне на безвъзмездни средства или решението или договора за финансиране от Съюза.

ГД „Информационно общество и медии“, ГД „Мобилност и транспорт“ и ГД „Енергетика“ са приели или ще приемат до 2013 г. стратегии за борба с измамите и свързани с тях планове за действие на равнище генерални дирекции, които обхващат целия цикъл на разходите, като вземат предвид пропорционалността и анализа на разходите и ползите от мерките, които ще бъдат приложени, и предоставят възможност за оценка на риска на програмата.

Трите генерални дирекции гарантират, че техният подход за **управление на риска от измами** е подходящ за идентифициране на областите, криещи риск от измами, предвид специфичния секторен анализ на разходите и ползите, извършван от всяка ГД, подпомогнат от работата на OLAF за предотвратяване на измамите и анализ на риска.

Договорите за безвъзмездни средства и обществени поръчки ще се основават на стандартни образци, които ще определят общоприложимите мерки за борба с измамите.

Ще бъдат организирани обучения за управление на безвъзмездни средства за персонала, който се занимава с проектите.

Що се отнася до финансовите инструменти, финансовите институции, които участват в извършването на финансови операции по даден финансов инструмент, ще трябва да спазват приложимите стандарти относно предотвратяването на изпирането на пари и относно борбата с тероризма. Те не могат да бъдат установени на територия, чиито съдебни органи не си сътрудничат със Съюза по отношение на прилагането на международно приетите данъчни стандарти.

## 3. ОЧАКВАНО ФИНАНСОВО ОТРАЖЕНИЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА

(по **текущи цени**)

### 3.1. Засегната(и) функция(и) от многогодишната финансова рамка и разходен(ни) бюджетен(ни) ред(ове)

Съществуващи разходни бюджетни редове

<u>По реда</u> на функциите от многогодишната финансова рамка и на бюджетните редове.

| Функция от многогодишната финансова рамка | Бюджетен ред | Вид на разхода | Вноска | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Номер<br>Описание: Трансевропейски транспортни мрежи | МБК/ЕБК (59) | от държави от ЕАСТ[60] | от държави кандидатки[61] | от трети държави | по смисъла на член 18, параграф 1, буква аа) от Финансовия регламент |
| 1 | 06 03 03 | МБК | НЕ | НЕ | НЕ | НЕ |
| 1 | 06 01 04 31 | ЕБК | НЕ | НЕ | НЕ | НЕ |
| Функция от многогодишната финансова рамка | Бюджетен ред | Вид на разхода | Вноска | | | |
| | Номер<br>Описание: Трансевропейски енергийни мрежи | МБК/ЕБК (62) | от държави от ЕАСТ[63] | от държави кандидатки[64] | от трети държави | по смисъла на член 18, параграф 1, буква аа) от Финансовия |

59 МБК = многогодишни бюджетни кредити/ЕБК = едногодишни бюджетни кредити

60 ЕАСТ: Европейска асоциация за свободна търговия.

61 Държави кандидатки за членство и по целесъобразност потенциални държави кандидатки от Западните Балкани.

62 МБК = многогодишни бюджетни кредити/ЕБК = едногодишни бюджетни кредити

63 ЕАСТ: Европейска асоциация за свободна търговия.

64 Държави кандидатки за членство и по целесъобразност потенциални държави кандидатки от Западните Балкани.

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | регламент |
| 1 | 32 03 02 (Трансевропейска енергийна мрежа – ТЕМ-Е) | МБК | НЕ | НЕ | НЕ | НЕ |
| 1 | 32 01 04 XX | ЕБК | НЕ | НЕ | НЕ | НЕ |
| Функция от многогодишната финансова рамка | Бюджетен ред | Вид на разхода | Вноска | | | |
| | Номер<br>Описание: Рамкова програма за конкурентоспособност и иновации — програма за подкрепа на политиката в областта на информационните и комуникационните технологии (ППП ИКТ) | МБК/ЕБК (65) | от държави от ЕАСТ[66] | от държави кандидатки[67] | от трети държави | по смисъла на член 18, параграф 1, буква аа) от Финансовия регламент |
| 1 | 09 03 XX | МБК | НЕ | НЕ | НЕ | НЕ |
| 1 | 09 01 04 XX | ЕБК | НЕ | НЕ | НЕ | НЕ |
| Функция от многогодишната финансова рамка | Бюджетен ред | Вид на разхода | Вноска | | | |
| | Номер<br>Описание: Кохезионен фонд | МБК/ЕБК (68) | от държави от ЕАСТ[69] | от държави кандидатки[70] | от трети държави | по смисъла на член 18, параграф 1, буква аа) от Финансовия регламент |
| 1 | 13 04 02 | МБК | НЕ | НЕ | НЕ | НЕ |
| 1 | 13 01 04 XX | ЕБК | НЕ | НЕ | НЕ | НЕ |

Поискани нови бюджетни редове

*<u>По реда</u> на функциите от многогодишната финансова рамка и на бюджетните редове.*

| Функция от многогодишната финансова рамка | Бюджетен ред | Вид на разхода | Вноска | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Номер<br>[Функция……..] | МБК/ЕБК | от държави от ЕАСТ | от държави кандидатк | от трети държави | по смисъла на член 18, параграф 1, буква аа) от |

65 МБК = многогодишни бюджетни кредити/ЕБК = едногодишни бюджетни кредити

66 ЕАСТ: Европейска асоциация за свободна търговия.

67 Държави кандидатки за членство и по целесъобразност потенциални държави кандидатки от Западните Балкани.

68 МБК = многогодишни бюджетни кредити/ЕБК = едногодишни бюджетни кредити

69 ЕАСТ: Европейска асоциация за свободна търговия.

70 Държави кандидатки за членство и по целесъобразност потенциални държави кандидатки от Западните Балкани.

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | и | | Финансовия регламент |
| | [XX.YY.YY.YY] | | ДА/НЕ | ДА/НЕ | ДА/НЕ | ДА/НЕ |

Насочено е към един бюджетен ред за Механизма за свързване на Европа, но това ще бъде решено на по-късен етап.

## 3.2. Очаквано отражение върху разходите

### *3.2.1. Обобщение на очакваното отражение върху разходите*

*в милиони EUR (с точност до третия знак след десетичната запетая)*

| **Функция от многогодишната финансова рамка:** | **Номер 1** | Функция: Интелигентен и приобщаващ растеж |
|---|---|---|

| ГД: „Мобилност и транспорт“ (MOVE) | | | Година **N**[71] **2014 г.** | Година **N+1** **2015 г.** | Година **N+2** **2016 г.** | Година **N+3** **2017 г.** | Година **N+4** **2018 г.** | Година **N+5** **2019 г.** | Година **N+6** **2020 г.** | **> 2020 г.** | **ОБЩО** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| • Бюджетни кредити за оперативни разходи | | | | | | | | | | | |
| Номер на бюджетния ред 06 03 03 | Поети задължения | (1) | 2427,3 | 2687,5 | 3183,2 | 3471,8 | 4000,5 | 4315,2 | 4401,9 | | 24487,4 |
| | Плащания | (2) | 0 | 2099,7 | 2299,7 | 2449,7 | 2599,7 | 2799,7 | 2999,7 | 9239,2 | 24487,4 |
| Бюджетни кредити с административен характер, финансирани от пакета за определени програми[72] | | | | | | | | | | | |
| Номер на бюджетния ред 06.01.04.31(*) | | (3) | 12,7 | 17,5 | 17,8 | 18,2 | 18,5 | 18,8 | 19,1 | | 122,6 |
| **ОБЩО бюджетни кредити за ГД** „Мобилност и транспорт“ (MOVE) | Поети задължения | =1+1a +3 | 2440,0 | 2705,0 | 3201,0 | 3490,0 | 4019,0 | 4334,0 | 4421,0 | 0,0 | 24610,0 |
| | Плащания | =2+2a +3 | 12,7 | 2117,2 | 2317,5 | 2467,9 | 2618,2 | 2818,5 | 3018,8 | 9239,2 | 24610,0 |

[71] Година N е годината, в която започва да се изпълнява предложението/инициативата.

[72] Техническа и/или административна помощ и разходи в подкрепа на изпълнението на програми и/или дейности на ЕС (предишни редове „ВА“), непряка изследователска дейност, пряка изследователска дейност.

(*) Тези цифри се отнасят до субсидията на Изпълнителната агенция за ТЕМ-Т и обхващат управлението на транспортната част на МСЕ и завършването на финансовата подкрепа за проекти от общ интерес в трансевропейската транспортна мрежа от предишни програми. Те произтичат от допускането за портфейл от 500 проекта.

| ГД: „Регионална политика“ (REGIO) | | | Година N[73] 2014 г. | Година N+1 2015 г. | Година N+2 2016 г. | Година N+3 2017 г. | Година N+4 2018 г. | Година N+5 2019 г. | Година N+6 2020 г. | > 2020 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| • Бюджетни кредити за оперативни разходи | | | | | | | | | | | |
| Номер на бюджетния ред 13 04 02 | Поети задължения | (1) | 1477,9 | 1511,9 | 1544,3 | 1587,4 | 1648,9 | 1693,9 | 1774 | | **11** |
| | Плащания | (2) | 0,0 | 972,9 | 1102,6 | 1236,5 | 1291,7 | 1373,2 | 1551,3 | 3710,1 | **11** |
| Бюджетни кредити с административен характер, финансирани от пакета за определени програми[74] | | | | | | | | | | | |
| Номер на бюджетния ред 13 01 04 XX (**) | | (3) | 5,1 | 5,4 | 5,6 | 5,9 | 6,2 | 6,6 | 6,6 | | |
| **ОБЩО бюджетни кредити за ГД „Регионална политика“ (REGIO)** | Поети задължения | =1+1a +3 | 1483,0 | 1517,4 | 1549,9 | 1593,3 | 1655,1 | 1700,4 | 1780,6 | | |
| | Плащания | =2+2a +3 | 5,1 | 978,3 | 1108,3 | 1242,4 | 1297,9 | 1379,7 | 1557,9 | 3710,1 | |

(**) Допълнителна сума за подпомагане на субсидията на Изпълнителната агенция за ТЕМ-Т (ще бъде създаден нов бюджетен ред) с допускането, че тези суми ще бъдат делегирани на Изпълнителната агенция за ТЕМ-Т. Следва да се прилагат приложимите правила съгласно настоящия регламент за трансевропейските транспортни мрежи. Изготвят се специални покани за представяне на предложения за проектите за реализиране на основната мрежа изключително в държавите-членки, които отговарят на условията за финансиране от Кохезионния фонд. Те произтичат от допускането за портфейл от около 160 проекта.

[73] Година N е годината, в която започва да се изпълнява предложението/инициативата.

[74] Техническа и/или административна помощ и разходи в подкрепа на изпълнението на програми и/или дейности на ЕС (предишни редове „ВА“), непряка изследователска дейност, пряка изследователска дейност.

| ГД: „Енергетика (ENER) | | | Година N[75] **2014 г.** | Година **N+1** **2015 г.** | Година **N+2** **2016 г.** | Година **N+3** **2017 г.** | Година **N+4** **2018 г.** | Година **N+5** **2019 г.** | Година **N+6** **2020 г.** | **> 2020** | **ОБ** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| • Бюджетни кредити за оперативни разходи | | | | | | | | | | | |
| Номер на бюджетния ред 32 03 02 | Поети задължения | (1) | 1029,522 | 1333,022 | 1139,022 | 1319,022 | 1495,022 | 1759,022 | 2271,022 | 0 | *103* |
| | Плащания | (2) | 452,542 | 915,785 | 1174,822 | 1264,782 | 1353,262 | 1568,942 | 1921,382 | 1694,137 | **103** |
| Бюджетни кредити с административен характер, финансирани от пакета за определени програми[76] | | | | | | | | | | | |
| Номер на бюджетния ред 3201XX (***) | | (3) | 3,478 | 1,978 | 1,978 | 1,978 | 1,978 | 1,978 | 1,978 | 0 | |
| | | | | | | | | | | | |
| **ОБЩО бюджетни кредити за ГД** „Енергетика“ (ENER) | Поети задължения | =1+1a +3 | 1033 | 1335 | 1141 | 1321 | 1497 | 1761 | 2273 | 0 | |
| | Плащания | =2+2a +3 | 456,02 | 917,763 | 1176,8 | 1266,76 | 1355,24 | 1570,92 | 1923,36 | 1694,137 | |

(***) Тези бюджетни кредити включват разходи за координаторите на ЕС. Освен това може да се прибегне до Агенцията за сътрудничество между енергийните регулатори (ACER) за изпълнението на задачите, определени в разпоредбите на Регламента относно насоките за трансевропейската енергийна инфраструктура, но това ще е предмет на допълнителни обсъждания.

75 Година N е годината, в която започва да се изпълнява предложението/инициативата.

76 Техническа и/или административна помощ и разходи в подкрепа на изпълнението на програми и/или дейности на ЕС (предишни редове „ВА“), непряка изследователска дейност, пряка изследователска дейност.

| ГД: „Информационно общество и медии“ (INFSO) | | | Година N[77] 2014 г. | Година N+1 2015 г. | Година N+2 2016 г. | Година N+3 2017 г. | Година N+4 2018 г. | Година N+5 2019 г. | Година N+6 2020 г. | > 2020 г. | ОБЩО |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| • Бюджетни кредити за оперативни разходи | | | | | | | | | | | |
| Номер на бюджетния ред 0903XX | Поети задължения | (1) | 679,000 | 843,800 | 1302,600 | 1621,400 | 1734,200 | 2003,000 | 2284,000 | **0** | **10468,000** |
| | Плащания | (2) | 454,000 | 683,800 | 1262,600 | 1581,400 | 1719,200 | 2003,000 | 2258,000 | 506,000 | **10468,000** |
| Бюджетни кредити с административен характер, финансирани от пакета за определени програми[78] | | | | | | | | | | | |
| Номер на бюджетния ред 090104XX | | (3) | 2,000 | 2,200 | 2,400 | 2,600 | 2,800 | 3,000 | 3,000 | 0 | **18,000** |
| **ОБЩО бюджетни кредити за ГД: „Информационно общество и медии“ (INFSO)** | Поети задължения | =1+1a +3 | 681,000 | 846,000 | 1305,000 | 1624,000 | 1737,000 | 2006,000 | 2287,000 | **0** | **10486,000** |
| | Плащания | =2+2a +3 | 456,000 | 686,000 | 1265,000 | 1584,000 | 1722,000 | 2006,000 | 2261,000 | 506,000 | **10486,000** |

| | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| • ОБЩО бюджетни кредити за оперативни разходи(*) | Поети задължения | (4) | 4135,822 | 4864,322 | 5624,822 | 6412,222 | 7229,722 | 8077,222 | 8956,922 | 0,000 | **45301,054** |
| | Плащания | (5) | 906,542 | 3699,285 | 4737,122 | 5295,882 | 5672,162 | 6371,642 | 7179,082 | 11439,34 | **45301,054** |
| • ОБЩО бюджетни кредити с административен характер, финансирани от пакета за определени програми(*) | | (6) | 18,178 | 21,678 | 22,178 | 22,778 | 23,278 | 23,778 | 24,078 | 0 | **155,946** |
| **ОБЩО бюджетни кредити по ФУНКЦИЯ 1(*)** | Поети задължения | =4+ 6 | 4154,000 | 4886,000 | 5647,000 | 6435,000 | 7253,000 | 8101,000 | 8981,000 | 0,000 | **45457,000** |

[77] Година N е годината, в която започва да се изпълнява предложението/инициативата.

[78] Техническа и/или административна помощ и разходи в подкрепа на изпълнението на програми и/или дейности на ЕС (предишни редове „ВА“), непряка изследователска дейност, пряка изследователска дейност.

| | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| от многогодишната финансова рамка | Плащания | =5+ 6 | 924,720 | 3720,963 | 4759,300 | 5318,660 | 5695,440 | 6395,420 | 7203,160 | 11439,337 | **45457,000** |

(*) с изключение на сумите от ГД „Регионална политика“ (Кохезионен фонд)

| | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| • ОБЩО бюджетни кредити за оперативни разходи(**) | Поети задължения | (4) | 5613,722 | 6376,222 | 7169,122 | 7999,622 | 8878,622 | 9771,122 | 10730,922 | 0,000 | **56539,354** |
| | Плащания | (5) | 906,542 | 4672,185 | 5839,722 | 6532,382 | 6963,862 | 7744,842 | 8730,382 | 15149,44 | **56539,354** |
| • ОБЩО бюджетни кредити с административен характер, финансирани от пакета за определени програми(**) | | (6) | 23,278 | 27,078 | 27,778 | 28,678 | 29,478 | 30,378 | 30,678 | 0 | **197,346** |
| **ОБЩО бюджетни кредити по ФУНКЦИЯ 1(**)** от многогодишната финансова рамка | Поети задължения | =4+ 6 | 5637,000 | 6403,300 | 7196,900 | 8028,300 | 8908,100 | 9801,500 | 10761,600 | 0,000 | **56736,700** |
| | Плащания | =5+ 6 | 929,820 | 4699,263 | 5867,500 | 6561,060 | 6993,340 | 7775,220 | 8761,060 | 15149,437 | **56736,700** |

(**) включително сумите от ГД „Регионална политика“ (Кохезионен фонд)

**<u>Ако предложението/инициативата има отражение върху повече от една функция: (не се прилага)</u>**

| | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| • ОБЩО бюджетни кредити за оперативни разходи | Поети задължения | (4) | | | | | | | | | |
| | Плащания | (5) | | | | | | | | | |
| • ОБЩО бюджетни кредити с административен характер, финансирани от пакета за определени програми | | (6) | | | | | | | | | |
| **ОБЩО бюджетни кредити по ФУНКЦИИ 1—4** от многогодишната финансова рамка (Референтна стойност) | Поети задължения | =4+ 6 | | | | | | | | | |
| | Плащания | =5+ 6 | | | | | | | | | |

| **Функция от многогодишната финансова рамка:** | **5** | „Административни разходи“ |
|---|---|---|

в милиони EUR (с точност до третия знак след десетичната запетая)

| | | Година **2014** | Година **2015** | Година **2016** | Година **2017** | Година **2018** | Година **2019** | Година **2020** | **ОБЩО** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ГД: „Мобилност и транспорт“ (MOVE) | | | | | | | | | |
| • Човешки ресурси | | 4,198 | 4,516 | 4,771 | 5,089 | 5,280 | 5,280 | 5,280 | **34,414** |
| • Други административни разходи | | 1,100 | 1,110 | 1,120 | 1,230 | 1,240 | 1,250 | 1,260 | **8,310** |
| **ОБЩО ЗА ГД „Мобилност и транспорт“ (MOVE)** | Бюджетни кредити | 5,298 | 5,626 | 5,891 | 6,319 | 6,520 | 6,530 | 42,724 | **42,724** |
| | | | | | | | | | |
| ГД: „Енергетика“ (ENER) (*) | | | | | | | | | |
| • Човешки ресурси | | 5,406 | 6,233 | 7,123 | 7,315 | 7,315 | 7,506 | 7,506 | **48,404** |
| • Други административни разходи | | 0,171 | 0,171 | 0,171 | 0,471 | 0,171 | 0,171 | 0,471 | **1,797** |
| **ОБЩО ЗА ГД „Енергетика“ (ENER)** | | 5,577 | 6,404 | 7,294 | 7,786 | 7,486 | 7,677 | 7,977 | **50,201** |
| | | | | | | | | | |
| ГД: „Информационно общество и медии“ (INFSO) (*) | | | | | | | | | |
| • Човешки ресурси | | 11,117 | 12,451 | 14,484 | 15,310 | 16,263 | 17,025 | 17,279 | 103,929 |
| • Други административни разходи | | **0,200** | **0,210** | **0,220** | **0,230** | **0,240** | **0,250** | **0,260** | **1,610** |
| **ОБЩО ЗА ГД** „Информационно общество и медии“ (INFSO) | Бюджетни кредити | 11,317 | 12,661 | 14,704 | 15,540 | 16,503 | 17,275 | 17,539 | 105,539 |

(*) ГД „Енергетика“ и ГД „Информационно общество и медии“ също предвиждат (частично) „прехвърляне“ на изпълнението на МСЕ на агенции. Сумите и условните изчисления ще бъдат коригирани, ако е необходимо, в съответствие с резултатите от процеса на „прехвърляне“

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **ОБЩО бюджетни кредити по ФУНКЦИЯ 5** от многогодишната финансова рамка | (Общо поети задължения = Общо плащания) | 22,192 | 24,691 | 27,889 | 29,645 | 30,509 | 31,482 | 32,056 | **198,464** |

в милиони EUR (с точност до третия знак след десетичната запетая)

| | | Година **2014 г.** [79] | Година **2015** | Година **2016** | Година **2017** | Година **2018** | Година **2019** | Година **2020** | > **2020 г.** | **ОБЩО** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **ОБЩО бюджетни кредити за ФУНКЦИИ 1—5(*)** от многогодишната финансова рамка | Поети задължения | 4176,192 | 4910,691 | 5674,889 | 6464,645 | 7283,509 | 8132,482 | 9013,056 | 0,000 | **45655,464** |
| | Плащания | 946,912 | 3745,654 | 4787,189 | 5348,305 | 5725,949 | 6426,902 | 7235,216 | 11439,337 | **45655,464** |

(*) с изключение на сумите от ГД „Регионална политика“ (Кохезионен фонд)

| | | Година **2014 г.** [80] | Година **2015** | Година **2016** | Година **2017** | Година **2018** | Година **2019** | Година **2020** | > **2020 г.** | **ОБЩО** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **ОБЩО бюджетни кредити за ФУНКЦИИ 1—5(*)** от многогодишната финансова рамка | Поети задължения | 5659,192 | 6427,991 | 2327,889 | 8057,945 | 8057,945 | 9832,982 | 10793,656 | 0,000 | **56935,164** |
| | Плащания | 952,012 | 4723,954 | 5895,389 | 6590,705 | 7023,849 | 7806,702 | 8793,116 | 15149,437 | **56935,164** |

(**) включително сумите от ГД „Регионална политика“ (Кохезионен фонд)

[79] Година N е годината, в която започва да се изпълнява предложението/инициативата.
[80] Година N е годината, в която започва да се изпълнява предложението/инициативата.

*3.2.2. Очаквано отражение върху бюджетните кредити за оперативни разходи*

☐ Предложението/инициативата не налага използване на бюджетни кредити за оперативни разходи

X Предложението/инициативата води до използването на бюджетни кредити за оперативни разходи съгласно обяснението по-долу:

Бюджетни кредити за поети задължения в милиони EUR (с точност до третия знак след десетичната запетая)

| **Да се посочат цели и резултати** ⇩ | | | Година **2014** | Година **2015** | Година **2016** | Година **2017** | …да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване целият период на финансово отражение (вж. точка 1.6) | **ОБЩО** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | **РЕЗУЛТАТИ** | | | | | |
| | Вид резултат[81] | Среден разход за резултата | Номер | Разходи | Номер | Разходи | Номер | Разходи | Номер | Разходи | Номер | Разходи | Общ брой резултати | Общо разходи |
| КОНКРЕТНИ ЦЕЛИ [82] транспортни мрежи… | | | | | | | | | | | | | | |
| - Резултат | Очаква се да допринесе за финансирането на общо 150 млрд. EUR инвестиции от очакваните инвестиции в размер на **237.618,21 млн.** EUR, посочени в списъка на предварително определените проекти за транспортна инфраструктура в част I на приложението към Регламента за МСЕ.<br><br>- финансиране от ЕС в размер на 2 256,9 млн. EUR във финансови инструменти ще привлече инвестиции в размер на 40 млрд. EUR ,<br>- финансиране от ЕС в размер на 11 238,3 млн. EUR от Кохезионния фонд ще привлече инвестиции в размер на 11.5 млрд. EUR<br>- останалото финансиране от ЕС в размер на 22 230,5 млн. EUR ще привлече инвестиции в размер на 98.5 млрд. EUR (въз основа на среден процент на съфинансиране от 20%). | | | | | | | | | | | | | |

81 Резултатите са продуктите и услугите, които ще бъдат доставени (напр.: брой финансирани случаи на обмен на студенти, брой km построени пътища и т.н.).

82 Съгласно описанието в част 1.4.2. „Конкретна(и) цел(и)…“.

| в млн. € | **Очаквани инвестиции за посочените в списъка предварително определени проекти в част I на приложението към Регламента за МСЕ** |
|---|---|
| **Хоризонтални приоритети** | 47.500,00 |
| ***от които SESAR*** | *30.000,00* |
| **1. Балтийско-Адриатически коридор** | 13.353,20 |
| **2. Варшава – Берлин – Амстердам/Ротердам– Феликстоу – Мидландс** | 5.673,00 |
| **3. Средиземноморски коридор** | 37.690,00 |
| **4. Хамбург – Росток – Бургас/граница на TR – Пирея – Никозия** | 8.037,60 |
| **5. Хелзинки – Валета** | 31.936,00 |
| **6. Генуа – Ротердам** | 15.622,50 |
| **7. Лисабон – Страсбург** | 17.170,00 |
| **8. Дъблин – Лондон – Париж – Брюксел** | 4.582,00 |
| **9. Амстердам – Базел/Лион – Марсилия** | 12.551,30 |
| **10. Коридор Страсбург – Дунав** | 15.939,40 |
| **Други участъци от основната мрежа** | 27.563,21 |
| **Общо** | **237.618,21** |

Подробни данни за всеки коридор ще бъдат налични по време на планирането и изпълнението на програмата.

КОНКРЕТНИ ЦЕЛИ енергийни мрежи

- Резултат осъществяване на 11 приоритетни коридора и области средно в размер на 940,514 млн. EUR на коридор

| КОНКРЕТНИ ЦЕЛИ телекомуникационни мрежи[83]: | | | |
|---|---|---|---|
| - Резултат | Разработени и внедрени в Европа инфраструктури на цифровите услуги | Следните инфраструктури на цифровите услуги се очаква да бъдат подкрепяни по МСЕ:<br>• Оперативно съвместима електронна идентификация и установяване на автентичността в цяла Европа;<br>• Европейска централна платформа за взаимно свързване на европейските търговски регистри<br>• Електронни процедури за започване и водене на бизнес в друга европейска страна<br>• Оперативно съвместими трансгранични електронни услуги за обществени поръчки<br>• Оперативно съвместими трансгранични услуги за електронно правосъдие<br>• Оперативно съвместими трансгранични услуги за електронно здравеопазване<br>• Инфраструктура за по-безопасни интернет услуги<br>• Критични информационни инфраструктури<br>• Достъп до цифровите ресурси на културното наследство на Европа<br>• Достъп до многократно използване на информация в публичния сектор<br>• Многоезичен достъп до онлайн услуги<br>• Трансевропейски фундаментални високоскоростни връзки за публичните администрации<br>• Внедряване на решения в областта на информационните и комуникационните технологии за интелигентни енергийни мрежи и за | 2446,000 |

[83] Окончателното разпределение между бюджета, изразходван чрез финансови инструменти и под формата на безвъзмездни средства, ще зависи от степента на навлизане на финансовите инструменти на пазара.

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| - Резултат | Хиляди домакинства, свързани с широколенто в интернет | 0,18 | 1827 | 321,000 | 3573 | 627,800 | 5547 | 974,600 | 6269 | 1101,400 | 8031 | 1411,200 | 9276 | 1630,000 | 11126 | 1955,000 | 45649 | 8021,000 |
| Междинен сбор за конкретна цел телекомуникации | | | 679,000 | | 843,800 | | 1 302,600 | | 1 621,400 | | 1 734,200 | | 2 003,000 | | 2 284,000 | | | 10 468,000 |
| **ОБЩО РАЗХОДИ** | | | | | | | | | | | | | | | | | | **56 539,354** |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |

### *3.2.3. Очаквано отражение върху бюджетните кредити с административен характер*

#### 3.2.3.1. Резюме

☐ Предложението/инициативата не налага използване на бюджетни кредити за административни разходи

X Предложението/инициативата води до използване на бюджетни кредити за административни разходи съгласно обяснението по-долу:

в милиони EUR (с точност до третия знак след десетичната запетая)

| ГД „Мобилност и транспорт“ (MOVE) | Година **2014** | Година **2015** | Година **2016** | Година **2017** | Година **2018** | Година **2019** | Година **2020** | **ОБЩО** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **ФУНКЦИЯ 5 от многогодишната финансова рамка** | | | | | | | | |
| Човешки ресурси | 4,198 | 4,516 | 4,771 | 5,089 | 5,280 | 5,280 | 5,280 | **34,414** |
| Други административни разходи | 1,100 | 1,110 | 1,120 | 1,230 | 1,240 | 1,250 | 1,260 | **8,310** |
| **Междинна сума за ФУНКЦИЯ 5 от многогодишната финансова рамка** | 5,298 | 5,626 | 5,891 | 6,319 | 6,520 | 6,530 | 6,54 | **42,724** |
| **Извън ФУНКЦИЯ 5[84] от многогодишната финансова рамка (*)** | | | | | | | | |
| Човешки ресурси | | | | | | | | |
| Други разходи с административен характер 06 01 04 31 | **12,7** | **17,5** | **17,8** | **18,2** | **18,5** | **18,8** | **19,1** | **122,6** |
| Други разходи с административен характер 13 01 04 XX | 5,1 | 5,4 | 5,6 | 5,9 | 6,2 | 6,6 | 6,6 | **41,4** |
| **Междинна сума извън ФУНКЦИЯ 5(**) от многогодишната финансова рамка** | **12,7** | **17,5** | **17,8** | **18,2** | **18,5** | **18,8** | **19,1** | **122,6** |
| **Междинна сума извън ФУНКЦИЯ 5 от многогодишната финансова рамка** | 17,8 | 22,9 | 23,4 | 24,1 | 24,7 | 25,4 | 25,7 | **164,0** |
| **ОБЩО ЗА ГД „Мобилност и транспорт“ (MOVE)(**)** | 17,998 | 23,126 | 23,691 | 24,519 | 25,02 | 25,33 | 25,64 | **165,324** |

[84] Техническа и/или административна помощ и разходи в подкрепа на изпълнението на програми и/или дейности на ЕС (предишни редове „ВА“), непряка изследователска дейност, пряка изследователска дейност.

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **ОБЩО ЗА ГД „Мобилност и транспорт“ (MOVE)** | 23,098 | 28,526 | 29,291 | 30,419 | 31,22 | 31,93 | 32,24 | 206,724 |

(*) С допускането, че транспортната част и частта относно Кохезионния фонд от МСЕ ще бъдат делегирани на Изпълнителната агенция за ТЕМ-Т.

(**) с изключение на 13 01 04 XX Кохезионен фонд

в милиони EUR (с точност до третия знак след десетичната запетая)

| ГД „Енергетика“ (ENER) | Година **2014** | Година **2015** | Година **2016** | Година **2017** | Година **2018** | Година **2019** | Година **2020** | **ОБЩО** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **ФУНКЦИЯ 5 (*) от многогодишната финансова рамка** | | | | | | | | |
| Човешки ресурси | 5,406 | 6,233 | 7,123 | 7,315 | 7,315 | 7,506 | 7,506 | **48,404** |
| Други административни разходи | 0,171 | 0,171 | 0,171 | 0,471 | 0,171 | 0,171 | 0,471 | **1,797** |
| **Междинна сума за ФУНКЦИЯ 5 от многогодишната финансова рамка** | 5,577 | 6,404 | 7,294 | 7,786 | 7,486 | 7,677 | 7,977 | 50,201 |
| **Извън ФУНКЦИЯ 5[85] от многогодишната финансова рамка** | | | | | | | | |
| Човешки ресурси | | | | | | | | |
| Други разходи с административен характер (**) | 3,478 | 1,978 | 1,978 | 1,978 | 1,978 | 1,978 | 1,978 | 15,346 |
| **Междинна сума извън ФУНКЦИЯ 5 от многогодишната финансова рамка** | 3,478 | 1,978 | 1,978 | 1,978 | 1,978 | 1,978 | 1,978 | 15,346 |
| **ОБЩО ЗА ГД „Енергетика“ (ENER)** | **9,055** | **8,382** | **9,272** | **9,764** | **9,464** | **9,655** | **9,955** | **65,547** |

(*) ГД „Енергетика“ предвижда (частично) „прехвърляне“ на изпълнението на МСЕ на агенции. Сумите и условните изчисления ще бъдат коригирани, ако е необходимо, в съответствие с резултатите от процеса на „прехвърляне“.

(**) Тези бюджетни кредити включват разходи за координаторите на ЕС. Освен това може да се прибегне до Агенцията за сътрудничество между енергийните регулатори (ACER) за изпълнението на задачите, определени в разпоредбите на Регламента относно насоките за трансевропейската енергийна инфраструктура, но това ще е предмет на допълнителни обсъждания.

[85] Техническа и/или административна помощ и разходи в подкрепа на изпълнението на програми и/или дейности на ЕС (предишни редове „ВА“), непряка изследователска дейност, пряка изследователска дейност.

в милиони EUR (с точност до третия знак след десетичната запетая)

| ГД „Информационно общество и медии“ (INFSO) | Година **2014** | Година **2015** | Година **2016** | Година **2017** | Година **2018** | Година **2019** | Година **2020** | **ОБЩО** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **ФУНКЦИЯ 5 (*) от многогодишната финансова рамка** | | | | | | | | |
| Човешки ресурси | 11,117 | 12,451 | 14,484 | 15,310 | 16,263 | 17,025 | 17,279 | 103,929 |
| Други административни разходи | **0,2** | **0,21** | **0,22** | **0,23** | **0,24** | **0,25** | **0,26** | **1,61** |
| **Междинна сума за ФУНКЦИЯ 5 от многогодишната финансова рамка** | 11,317 | 12,661 | 14,704 | 15,540 | 16,503 | 17,275 | 17,539 | 105,539 |
| **Извън ФУНКЦИЯ 5[86] от многогодишната финансова рамка** | | | | | | | | |
| Човешки ресурси | | | | | | | | |
| Други разходи с административен характер | 2 | 2,2 | 2,4 | 2,6 | 2,8 | 3 | **3** | **18** |
| **Междинна сума извън ФУНКЦИЯ 5 от многогодишната финансова рамка** | 2 | 2,2 | 2,4 | 2,6 | 2,8 | 3 | **3** | **18** |
| **ОБЩО ЗА ГД „Информационно общество и медии“ (INFSO)** | 13,317 | 14,861 | 17,104 | 18,140 | 19,303 | 20,275 | 20,539 | 123,539 |

(*) ГД „Информационно общество и медии“ предвижда (частично) „прехвърляне“ на изпълнението на МСЕ на агенции. Сумите и условните изчисления ще бъдат коригирани, ако е необходимо, в съответствие с резултатите от процеса на „прехвърляне“

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **ОБЩО бюджетни кредити с админ. характер за ФУНКЦИЯ 5 от МФР** | 22,192 | 24,691 | 27,889 | 29,645 | 30,509 | 31,482 | 32,056 | **198,464** |
| **ОБЩО бюджетни кредити с админ. характер извън ФУНКЦИЯ 5 от МФР(*)** | 18,178 | 21,678 | 22,178 | 22,778 | 23,278 | 23,778 | 24,078 | **155,946** |
| **ОБЩО бюджетни кредити с административен характер извън ФУНКЦИЯ 5 от МФР** | 23,278 | 27,078 | 27,778 | 28,678 | 29,478 | 30,378 | 30,678 | 197,346 |

86 Техническа и/или административна помощ и разходи в подкрепа на изпълнението на програми и/или дейности на ЕС (предишни редове „ВА“), непряка изследователска дейност, пряка изследователска дейност.

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **ОБЩО бюджетни кредити с административен характер(*)** | **40,37** | **46,369** | **50,067** | **52,423** | **53,787** | **55,26** | **56,134** | **354,410** |
| **ОБЩО бюджетни кредити с административен характер** | **45,47** | **51,769** | **55,667** | **58,323** | **59,987** | **61,86** | **62,734** | **395,810** |

(*) с изключение на 13 01 04 XX Кохезионен фонд

3.2.3.2. Очаквани нужди от човешки ресурси

☐ Предложението/инициативата не налага използване на човешки ресурси

X Предложението/инициативата налага използване на човешки ресурси съгласно обяснението по-долу:

*Оценката се посочва в еквиваленти на пълно работно време*

| *ГД „Мобилност и транспорт“ (MOVE)* | Година **2014** | Година **2015** | Година **2016** | Година **2017** | Година **2018** | Година **2019** | Година **2020** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **• Длъжности в щатното разписание (длъжностни лица и временно наети служители)** | | | | | | | |
| 06 01 01 01 (Централа и представителства на Комисията) | 26 | 28 | 29 | 31 | 32 | 32 | 32 |
| XX 01 01 02 (Делегации) | | | | | | | |
| 06 01 05 01 (Непряка изследователска дейност) | | | | | | | |
| 10 01 05 01 (Пряка изследователска дейност) | | | | | | | |
| **• Външен персонал (в еквивалент на пълно работно време: ЕПРВ)**[87] | | | | | | | |
| 06 01 02 01 (ДНП, ПНА, КНЕ от „общия финансов пакет“) | 14 | 15 | 17 | 18 | 19 | 19 | 19 |
| XX 01 02 02 (ДНП, ПНА, МЕД, МП и | | | | | | | |

[87] ДНП = договорно нает персонал; ПНА = персонал, нает чрез агенции за временна заетост; МЕД = младши експерти в делегация; МП = местен персонал; КНЕ = командирован национален експерт.

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | КНЕ в делегациите) | | | | | | | |
| | **XX** 01 04 ***yy***[88] | | | | | | | |
| | **06** 01 05 02 (ДНП, ПНА, КНЕ — Непряка изследователска дейност) | | | | | | | |
| | 10 01 05 02 (ДНП, ПНА, КНЕ — Пряка изследователска дейност) | | | | | | | |
| | Други бюджетни редове (да се посочат) | | | | | | | |
| | **ОБЩО ЗА ГД „Мобилност и транспорт“ (MOVE)** | **40** | **43** | **46** | **49** | **51** | **51** | **51** |

**XX** е съответната област или съответният бюджетен дял на политиката.

Нуждите от човешки ресурси ще бъдат покрити от персонала на ГД, на която вече е възложено управлението на дейността и/или който е преразпределен в рамките на ГД, при необходимост заедно с всички допълнителни отпуснати ресурси, които могат да бъдат предоставени на управляващата ГД в рамките на годишната процедура за отпускане на средства, и като се имат предвид бюджетните ограничения. Сумите и условните изчисления ще бъдат коригирани в зависимост от резултатите от предвиждания процес на „прехвърляне“.

Описание на задачите, които трябва да се изпълнят:

| | |
|---|---|
| Длъжностни лица и временно наети служители | Изготвяне на политики и стратегии, управление и контрол на програмата, подбор на проекти, координация и взаимодействие с всички заинтересовани страни на програмно ниво (министерства, други генерални дирекции, европейски институции, международни банки (например ЕИБ), надзор и контрол на свързаните с тях агенции (външен персонал). |
| Външен персонал | Управление на информационната система TENtec: събиране на технически, финансови и географски данни за анализ, управление и вземане на политически решения по отношение на програмата. |

*Оценката се посочва в еквиваленти на пълно работно време*

88 Под тавана за външния персонал от бюджетните кредити за оперативни разходи (предишни редове „BA“).

| *ГД „Енергетика“ (ENER)* | Година **2014** | Година **2015** | Година **2016** | Година **2017** | Година **2018** | Година **2019** | Година **2020** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **• Длъжности в щатното разписание (длъжностни лица и временно наети служители)** | | | | | | | |
| 32 01 01 01 (Централа и представителства на Комисията) | 34 | 39 | 45 | 45 | 45 | 46 | 46 |
| XX 01 01 02 (Делегации) | | | | | | | |
| XX 01 05 01 (Непряка изследователска дейност) | | | | | | | |
| 10 01 05 01 (Пряка изследователска дейност) | | | | | | | |
| **• Външен персонал (в еквивалент на пълно работно време: ЕПРВ)**[89] | | | | | | | |
| 32 01 02 01 (ДНП, ПНА, КНЕ от „общия финансов пакет“) | 17 | 20 | 22 | 25 | 25 | 26 | 26 |
| XX 01 02 02 (ДНП, ПНА, МЕД, МП и КНЕ в делегациите) | | | | | | | |
| **XX** 01 04 ***yy***[90] - в централата[91] | | | | | | | |
| **XX** 01 04 ***yy***[90] - в делегациите | | | | | | | |
| **XX** 01 05 02 (ДНП, ПНА, КНЕ — Непряка изследователска дейност) | | | | | | | |
| 10 01 05 02 (ДНП, ПНА, КНЕ — Пряка | | | | | | | |

[89] ДНП = договорно нает персонал; ПНА = персонал, нает чрез агенции за временна заетост; МЕД = младши експерти в делегация; МП = местен персонал; КНЕ = командирован национален експерт.

[90] Под тавана за външния персонал от бюджетните кредити за оперативни разходи (предишни редове „ВА“).

[91] Главно за структурните фондове, Европейския земеделски фонд за развитие на селските райони (ЕЗФРСР) и Европейския фонд за рибарство (ЕФР).

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| изследователска дейност) | | | | | | | |
| Други бюджетни редове (да се посочат) | | | | | | | |
| **ОБЩО ЗА ГД „Енергетика“ (ENER)** | **51** | **59** | **67** | **70** | **70** | **72** | **72** |

**XX** е съответната област или съответният бюджетен дял на политиката.

Нуждите от човешки ресурси ще бъдат покрити от персонала на ГД, на който вече е възложено управлението на дейността и/или който е преразпределен в рамките на ГД, при необходимост заедно с всички допълнителни отпуснати ресурси, които могат да бъдат предоставени на управляващата ГД в рамките на годишната процедура за отпускане на средства, и като се имат предвид бюджетните ограничения. Сумите и условните изчисления ще бъдат коригирани в зависимост от резултатите от предвиждания процес на „прехвърляне“.

Описание на задачите, които трябва да се изпълнят:

| | |
|---|---|
| Длъжностни лица и временно наети служители | - подкрепа за регионални и тематични форуми при идентифицирането на проекти от общ интерес<br><br>- процес на подбор<br><br>- управление на годишни покани за представяне на предложения и подбор на проекти за финансова подкрепа от ЕС<br><br>- финансово управление и управление на проекти<br><br>- оценки |
| Външен персонал | - подкрепа за регионални и тематични форуми при идентифицирането на проекти от общ интерес<br><br>- процес на подбор<br><br>- управление на годишни покани за представяне на предложения и подбор на проекти за финансиране<br><br>- финансово управление и управление на проекти<br><br>- оценки |

*Оценката се посочва в еквиваленти на пълно работно време*

| *ГД „Информационно общество и медии“ (INFSO)* | Година **2014** | Година **2015** | Година **2016** | Година **2017** | Година **2018** | Година **2019** | Година **2020** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **• Длъжности в щатното разписание (длъжностни лица и временно наети служители)** | | | | | | | |
| 09 01 01 01 (Централа и представителства на Комисията) | 83 | 93 | 108 | 114 | 121 | 127 | 129 |
| XX 01 01 02 (Делегации) | | | | | | | |
| XX 01 05 01 (Непряка изследователска дейност) | | | | | | | |
| 10 01 05 01 (Пряка изследователска дейност) | | | | | | | |
| **• Външен персонал (в еквивалент на пълно работно време: ЕПРВ)**[92] | | | | | | | |
| 09 01 02 01 (ДНП, ПНА, КНЕ от „общия финансов пакет“) | 9 | 10 | 12 | 13 | 14 | 14 | 14 |
| XX 01 02 02 (ДНП, ПНА, МЕД, МП и КНЕ в делегациите) | | | | | | | |
| **XX** 01 04 ***yy***[93] - в централата[94] | | | | | | | |
| **XX** 01 04 ***yy***[93] - в делегациите | | | | | | | |
| **XX** 01 05 02 (ДНП, ПНА, КНЕ — Непряка изследователска дейност) | | | | | | | |
| 10 01 05 02 (ДНП, ПНА, КНЕ — Пряка изследователска дейност) | | | | | | | |
| Други бюджетни редове (да се посочат) | | | | | | | |
| **ОБЩО** | **92** | **103** | **120** | **127** | **135** | **141** | **143** |

**XX** е съответната област или съответният бюджетен дял на политиката.

Нуждите от човешки ресурси ще бъдат покрити от персонала на ГД, на който вече е възложено управлението на дейността и/или който е преразпределен в рамките на ГД,

92 ДНП = договорно нает персонал; ПНА = персонал, нает чрез агенции за временна заетост; МЕД = младши експерти в делегация; МП = местен персонал; КНЕ = командирован национален експерт.

93 Под тавана за външния персонал от бюджетните кредити за оперативни разходи (предишни редове „ВА“).

94 Главно за структурните фондове, Европейския земеделски фонд за развитие на селските райони (ЕЗФРСР) и Европейския фонд за рибарство (ЕФР).

при необходимост заедно с всички допълнителни отпуснати ресурси, които могат да бъдат предоставени на управляващата ГД в рамките на годишната процедура за отпускане на средства, и като се имат предвид бюджетните ограничения. Сумите и условните изчисления ще бъдат коригирани в зависимост от резултатите от предвиждания процес на „прехвърляне“.

Описание на задачите, които трябва да се изпълнят:

| | |
|---|---|
| Длъжностни лица и временно наети служители | Координация на политики и стратегии, управление на програмата, управление на проекти и на безвъзмездни средства |
| Външен персонал | Управление на проекти и на безвъзмездни средства |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Общо очаквани нужди от човешки ресурси** | 183 | 205 | 233 | 246 | 256 | 264 | 266 |

*3.2.4. Съвместимост с многогодишната финансова рамка за периода 2014—2020 г.*

X Предложението/инициативата е съвместимо(а) с многогодишната финансова рамка за периода 2014—2020 г.

☐ Предложението/инициативата налага препрограмиране на съответната функция от многогодишната финансова рамка.

| Обяснете нужното препрограмиране, като посочите съответните бюджетни редове и суми. |
|---|
| Неприложимо |

☐ Предложението/инициативата налага да се използва инструментът за гъвкавост или да се преразгледа многогодишната финансова рамка[95].

| Обяснете нуждата, като посочите съответните функции, бюджетни редове и суми. |
|---|
| Неприложимо |

*3.2.5. Участие на трети страни във финансирането*

X Предложението/инициативата не предвижда съфинансиране от трети страни

Предложението/инициативата предвижда съфинансиране съгласно следните разчетни данни:

Бюджетни кредити в милиони EUR (с точност до третия знак след десетичната запетая)

| | Година **N** | Година **N+1** | Година **N+2** | Година **N+3** | …да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване целият период на финансово отражение (вж. точка 1.6) | | | Общо |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Посочете съфинансиращия орган | | | | | | | | |
| ОБЩО съфинансирани бюджетни кредити | | | | | | | | |

[95] Вж. точки 19 и 24 от Междуинституционалното споразумение.

### 3.3. Очаквано отражение върху приходите

☐ Предложението/инициативата няма финансово отражение върху приходите

X Предложението/инициативата има следното финансово отражение:

– ☐ върху собствените ресурси

– X върху другите приходи

в милиони EUR (с точност до третия знак след десетичната запетая)

| Приходен бюджетен ред: | Налични бюджетни кредити за текущата бюджетна година | Отражение на предложението/инициативата[96] | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Година **N** | Година **N+1** | Година **N+2** | Година **N+3** | … да се добавят толкова колони, колкото е необходимо, за да се отрази продължителността на въздействието (вж. точка 1.6) | | |
| Статия ……. | | | | | | | | |

За другите целеви приходи да се посочи(ат) засегнатият(те) разходен(ни) бюджетен(ни) ред(ове).

предстои да се установи (Приходите, генерирани от финансовите инструменти, се използват повторно по време на периода на действие на програмата и накрая постъпват като приходи заедно с основната сума в края на програмата.)

Да се посочи методът за изчисляване на отражението върху приходите.

[96] Що се отнася до традиционните собствени ресурси (мита, налози върху захарта), посочените суми трябва да бъдат нетни, т.е. брутни суми, от които са приспаднати 25 % за разходи по събирането.