

## Становище на Европейския комитет на регионите — Механизъм за свързване на Европа

(2018/C 461/15)

**Главен докладчик:** Isabelle BOUDINEAU (FR/ПЕС), заместник-председател на Регионалния съвет на Нова Аквитания

**Отправен документ:** Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за създаване на Механизъм за свързване на Европа и за отмяна на Регламент (ЕС) № 1316/2013 и Регламент (ЕС) № 283/2014

COM(2018) 438 final

Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕО) № 1316/2013 с оглед на оттеглянето на Обединеното кралство от Съюза

COM(2018) 568 final

## I. ПРЕПОРЪКИ ЗА ИЗМЕНЕНИЯ

Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за създаване на Механизъм за свързване на Европа и за отмяна на Регламент (ЕС) № 1316/2013 и Регламент (ЕС) № 283/2014

(COM(2018) 438 final) — част 1

**Изменение 1**

Съображение 15

Текст, предложен от Европейската комисия	Изменение на КР
<p>В своето съобщение „Засилено и обновено стратегическо партньорство с най-отдалечените региони на ЕС“<sup>(1)</sup> Комисията подчерта специфичните транспортни нужди на най-отдалечените региони и необходимостта от финансиране от Съюза за посрещането на тези нужди, включително подкрепа чрез настоящата програма.</p> <p><sup>(1)</sup> COM(2017) 623.</p>	<p>В своето съобщение „Засилено и обновено стратегическо партньорство с най-отдалечените региони на ЕС“<sup>(1)</sup> Комисията подчерта специфичните нужди на най-отдалечените региони <b>в областта на транспорта, енергетиката и цифровизацията. Що се отнася до транспорта, тя подчертава, че е</b> необходимо финансиране от Съюза за посрещането на тези нужди, включително подкрепа чрез настоящата програма.</p> <p><sup>(1)</sup> COM(2017) 623.</p>

**Изложение на мотивите**

В своето съобщение относно най-отдалечените региони (НОР) Комисията признава, че тези региони имат потенциал и в областта на енергетиката и цифровите технологии, но страдат от някои ограничения, за чието преодоляване е необходима подкрепа.

**Изменение 2**  
Съображение 22

Текст, предложен от Европейската комисия	Изменение на КР
<p>В съобщението „Свързаност за изграждане на конкурентоспособен цифров пазар — към европейско общество на гигабитов интернет“<sup>(1)</sup> (стратегия за общество на гигабитов интернет) се определят стратегическите цели за 2025 г. с оглед на оптимизирането на инвестициите в инфраструктурата за цифрова свързаност. Директива (ЕС) 2018/XXX (Европейски кодекс за електронните съобщения) е насочена, наред с другото, към създаването на регулаторна среда, която да насърчава частните инвестиции в мрежи за цифрова свързаност. При все това е ясно, че разгръщането на мрежи ще остане икономически неизгодно в много райони на Съюза в резултат на различни фактори, като отдалеченост и териториални или географски особености, ниска гъстота на населението и различни социално-икономически фактори. Затова програмата следва да бъде адаптирана така, че да допринася за постигането на тези стратегически цели, определени в стратегията за общество на гигабитов интернет, в допълнение към подкрепата, предоставена за разгръщането на мрежи с много голям капацитет от други програми, по-специално Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР), Кохезионния фонд и фонда InvestEU.</p> <p><sup>(1)</sup> COM(2016) 587.</p>	<p>В съобщението „Свързаност за изграждане на конкурентоспособен цифров пазар — към европейско общество на гигабитов интернет“<sup>(1)</sup> (стратегия за общество на гигабитов интернет) се определят стратегическите цели за 2025 г. с оглед на оптимизирането на инвестициите в инфраструктурата за цифрова свързаност. Директива (ЕС) 2018/XXX (Европейски кодекс за електронните съобщения) е насочена, наред с другото, към създаването на регулаторна среда, която да насърчава частните инвестиции в мрежи за цифрова свързаност. При все това е ясно, че разгръщането на мрежи ще остане икономически неизгодно в много райони на Съюза в резултат на различни фактори, като отдалеченост и териториални или географски особености, <b>каквото е случаят с най-отдалечените региони</b>, ниска гъстота на населението и различни социално-икономически фактори. Затова програмата следва да бъде адаптирана така, че да допринася за постигането на тези стратегически цели, определени в стратегията за общество на гигабитов интернет, в допълнение към подкрепата, предоставена за разгръщането на мрежи с много голям капацитет от други програми, по-специално Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР), Кохезионния фонд и фонда InvestEU.</p> <p><sup>(1)</sup> COM(2016) 587.</p>

**Изложение на мотивите**

Най-отдалечените региони (НОР) са символ на тази ситуация. Както се признава в член 349 от ДФЕС, те страдат от съвкупност от ограничения, като голяма отдалеченост, островен характер, малки размери, релеф и климат, които поради своята съвкупност и постоянен характер затрудняват тяхното развитие.

**Изменение 3**  
Съображение 28

Текст, предложен от Европейската комисия	Изменение на КР
<p>Разгръщането на опорни електронни съобщителни мрежи, включително такива с подводни кабели за свързване на европейските територии към трети държави на други континенти или свързване на европейските острови или <b>отвъдморските територии</b> към континенталната част, е необходимо, за да се осигури нужното дублиране на тази жизненоважна инфраструктура и да се увеличат капацитетът и устойчивостта на цифровите мрежи в Съюза. Такива проекти обаче често са икономически нежизнеспособни без публична подкрепа.</p>	<p>Разгръщането на опорни електронни съобщителни мрежи, включително такива с подводни кабели за свързване на европейските територии към трети държави на други континенти или свързване на европейските острови или <b>най-отдалечените региони</b> към континенталната част, е необходимо, за да се осигури нужното дублиране на тази жизненоважна инфраструктура и да се увеличат капацитетът и устойчивостта на цифровите мрежи в Съюза. Такива проекти обаче често са икономически нежизнеспособни без публична подкрепа.</p>

**Изложение на мотивите**

Специфичната ситуация на най-отдалечените региони (НОР), изолирани от европейския континент, но разположени в близост до други континенти, прави този проблем още по-належащ.

**Изменение 4**

Член 2, буква з)

Текст, предложен от Европейската комисия	Изменение на КР
<p>з) „трансграничен проект в областта на енергията от възобновяеми източници“ означава проект, избран или допустим за избиране в рамките на споразумение за сътрудничество или друг вид споразумение между държави членки или споразумение между държави членки и трети държави, както е посочено в членове 6, 7, 9 или 11 от Директива 2009/82/ЕО, в областта на планирането или разгръщането на възобновяеми енергийни източници, в съответствие с критериите, посочени в част IV от приложението към настоящия регламент;</p>	<p>з) з) „трансграничен проект в областта на енергията от възобновяеми източници“ означава проект, избран или допустим за избиране в рамките на <b>ЕГТС</b>, споразумение за сътрудничество или друг вид споразумение между държави членки, <b>местни или регионални власти</b> или споразумение между държави членки и трети държави, както е посочено в членове 6, 7, 9 или 11 от Директива 2009/82/ЕО, в областта на планирането или разгръщането на възобновяеми енергийни източници, в съответствие с критериите, посочени в част IV от приложението към настоящия регламент;</p>

**Изложение на мотивите**

Следва да се насърчава използването на ЕГТС за развитието на трансграничните проекти. Освен това някои проекти получават финансиране само от страна на местните и регионалните власти. Следователно последните трябва да са запознати и с достъпа до искания за финансиране от ЕС.

**Изменение 5**

Член 3, параграф 2, буква а), подточка i)

Текст, предложен от Европейската комисия	Изменение на КР
<p>i) да допринася за разработването на проекти от общ интерес, свързани с ефикасни и взаимосвързани мрежи и инфраструктура за интелигентна, устойчива, безопасна и приобщаваща мобилност;</p>	<p>i) да допринася за разработването на <b>стратегически</b> проекти от общ интерес, свързани с ефикасни и взаимосвързани мрежи и инфраструктура за интелигентна, устойчива, безопасна и приобщаваща мобилност, <b>която укрепва икономическото, социалното и териториалното сближаване на Съюза. По-специално, като отдава приоритетно значение на изпълнението и завършването на проектите и дейностите, свързани с основните коридори и основните направления, посочени в Приложението към регламента;</b></p>

## Изменение 6

член 3, параграф 2, букви а), б) и в)

Текст, предложен от Европейската комисия	Изменение на КР
<p>Програмата има следните конкретни цели:</p> <p>а) В транспортния сектор:</p> <p>i) да допринася за разработването на проекти от общ интерес, свързани с ефикасни и взаимосвързани мрежи и инфраструктура за интелигентна, устойчива, безопасна и приобщаваща мобилност;</p> <p>ii) да адаптира мрежите TEN-T към нуждите на военната мобилност.</p> <p>б) В енергийния сектор: да допринася за разработването на проекти от общ интерес, свързани с по-нататъшната интеграция на вътрешния енергиен пазар, както и с трансграничната и междусекторната оперативна съвместимост на енергийните мрежи, които гарантират сигурността на енергийните доставки, и да улеснява трансграничното сътрудничество в областта на енергията от възобновяеми източници;</p> <p>в) В цифровия сектор: да допринася за разгръщането на цифровите мрежи с много голям капацитет и системи 5G, както и за повишаването на устойчивостта и капацитета на цифровите опорни мрежи на територията на ЕС, като ги свързва със съседни територии, а също и за цифровизацията на транспортните и енергийни мрежи.</p>	<p>Програмата има следните конкретни цели:</p> <p>а) В транспортния сектор:</p> <p>i) да допринася за разработването на проекти от общ интерес, свързани с ефикасни и взаимосвързани мрежи и инфраструктура за интелигентна, устойчива, безопасна и приобщаваща мобилност;</p> <p>ii) да адаптира мрежите TEN-T към нуждите на военната мобилност, <b>за да осигури двойна употреба — гражданска и военна, на някои стратегически транспортни инфраструктури, осъществявайки и завършвайки оперативно съвместимите връзки по границите, прилагайки решения, които улесняват и позволяват прелинаване към железопътния транспорт на стоки и пътници, с цел укрепване на оперативната съвместимост на мрежите и коридорите;</b></p> <p><b>iii) да подобри достъпа до най-отдалечените региони, мобилността на тяхното население и превоза на стоки;</b></p> <p>б) В енергийния сектор: да допринася за разработването на проекти от общ интерес, свързани с по-нататъшната интеграция на вътрешния енергиен пазар, както и с трансграничната и междусекторната оперативна съвместимост на енергийните мрежи, които гарантират сигурността на енергийните доставки, и да улеснява трансграничното <b>и междурегионалното сътрудничество, по-специално между най-отдалечените региони</b>, в областта на енергията от възобновяеми източници;</p> <p>в) В цифровия сектор: да допринася за разгръщането на цифровите мрежи с много голям капацитет и системи 5G, както и за повишаването на устойчивостта и капацитета на цифровите опорни мрежи на територията на ЕС, като ги свързва със съседни <b>територии и с най-отдалечените региони, както и за укрепването на системите за широколенцова свързаност в най-отдалечените региони</b>, а също и за цифровизацията на транспортните и енергийни мрежи.</p>

**Изложение на мотивите**

Аспекти, посочени в член 3, параграф 2, трябва да включват упоменаване на специфичния случай на най-отдалечените региони (НОР), по подобие на предвиденото в член 10 „Общи приоритети“ от действащия Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа.

**Изменение 7**

## Член 4, параграф 8

Текст, предложен от Европейската комисия	Изменение на КР
<p>8. Що се отнася до средствата, прехвърлени от Кохезионния фонд, <b>30 % от тези средства се предоставят незабавно на всички държави членки, които отговарят на условията за финансиране от Кохезионния фонд, и са предназначени за финансиране на проекти за транспортна инфраструктура в съответствие с настоящия регламент, като с предимство се ползват трансграничните и липсващите връзки. По отношение на 70 % от средствата, до 31 декември 2023 г. подборът на проектите, които отговарят на условията за финансиране, се осъществява съобразно разпределяните на национален принцип средства от Кохезионния фонд. Считано от 1 януари 2024 г. средствата, прехвърлени към програмата, които не са били заделени за проект за транспортна инфраструктура, се предоставят на всички държави членки, които отговарят на критериите за финансиране от Кохезионния фонд, за финансиране на проекти за транспортна инфраструктура в съответствие с настоящия регламент.</b></p>	<p>8. Що се отнася до средствата, прехвърлени от Кохезионния фонд, до 31 декември 2023 г. подборът на проектите, които отговарят на условията за финансиране, се осъществява съобразно разпределяните на национален принцип средства от Кохезионния фонд. Считано от 1 януари 2024 г. средствата, прехвърлени към програмата, които не са били заделени за проект за транспортна инфраструктура, се предоставят на всички държави членки, които отговарят на критериите за финансиране от Кохезионния фонд, за финансиране на проекти за транспортна инфраструктура в съответствие с настоящия регламент, <b>като се дава приоритет на трансграничните и липсващите връзки и на проектите в най-отдалечените региони. За всички средства, прехвърлени от Кохезионния фонд, се вземат предвид националните квоти, използвани в държавите членки.</b></p>

**Изложение на мотивите**

Средствата, прехвърлени от Кохезионния фонд, са важен аспект от МСЕ. Но като се има предвид значителното намаление на общите бюджетни кредити на Кохезионния фонд, градовете и регионите на държавите членки — бенефициери на Фонда, не могат да приемат риска от нова загуба на бюджет. Необходимо е обаче до края на програмния период да бъдат усвоени всички средства.

**Изменение 8**

## Член 4, параграф 9

Текст, предложен от Европейската комисия	Изменение на КР
<p>Ресурсите, отпуснати на държавите членки в режим на споделено управление, могат по искане на държавите членки да бъдат прехвърлени към програмата. Комисията използва тези ресурси пряко, в съответствие с [член 62, параграф 1, буква а)] от Финансовия регламент, или непряко, в съответствие с буква в) от посочения член и параграф. <b>Когато е възможно,</b> тези ресурси се използват в полза на съответната държава членка.</p>	<p>Ресурсите, отпуснати на държавите членки в режим на споделено управление <b>и прехвърлени в съответствие с член 21 от Регламент (ЕС) XX (Регламент за общите разпоредби),</b> могат по искане на <b>управляващия органи след консултации с местните или регионалните власти,</b> да бъдат прехвърлени към програмата. Комисията изпълнява тези ресурси пряко в съответствие с член 62, параграф 1, буква а) от Финансовия регламент или непряко — в съответствие с <b>параграф 1, буква в)</b> от посочения член. Тези ресурси се използват в полза на <b>географската зона на съответния управляващ орган.</b></p>

**Изложение на мотивите**

Средствата, прехвърлени към програмата, следва да се използват от управленския орган, който взема решението за извършването на трансфера. Този подход ще даде възможност да се запази разпределението между отделните територии и ще допринесе за по-целенасочено разпределение на финансирането в съответствие с действителните потребности на регионите и държавите членки.

**Изменение 9**

След член 5 се създава нов член

Текст, предложен от Европейската комисия	Изменение на КР
	<p><b>Адаптиране на мрежите TEN-T за военната мобилност</b></p> <p>1. Механизмът за свързване на Европа следва да допринесе за развитието на приоритетна мрежа от транспортна инфраструктура, подходящи за двойна употреба — за граждански и военни цели.</p> <p>2. Проектите, подпомагани по линия на тази цел, се намират в обхвата на цялата TEN-T.</p> <p>3. Инфраструктурите с двойна употреба — за граждански и военни цели, трябва да отговарят на техническите спецификации на TEN-T и на военните спецификации, както и на реална потребность, съществуваща или потенциална.</p> <p>4. Инфраструктурите, които са получили финансиране за тази цел, не могат да бъдат ограничени само до военна употреба, освен при изключителни обстоятелства и за ограничен период от време, като се гарантира във всеки един момент безопасността на хората, услугите, стоките и самите инфраструктури.</p> <p>5. Действията, свързани с адаптирането на инфраструктурата с двойна употреба за граждански и военни цели, се подкрепят единствено с тази цел.</p> <p>6. Преди 31 декември 2019 г. Комисията приема делегирани актове относно подробните технически спецификации, необходими за двойна употреба, определени от Съвета — за граждански и военни цели, списък с приоритетни проекти, отговарящи на условията за финансиране за тази цел и правила за допустимост и подбор. Комисията осигурява последователно и балансирано географско разпределение на тези инфраструктури.</p>

**Изложение на мотивите**

С оглед на бюджетните средства, заделени за тази цел, регламентът трябва подробно да описва правилата.

**Изменение 10**

## Член 7, параграф 1

Текст, предложен от Европейската комисия	Изменение на КР
<p>Трансграничните проекти в областта на енергията от възобновяеми източници включват най-малко две държави членки и са включени в споразумение за сътрудничество или друг вид споразумение между държави членки, или в споразумение между държави членки и трети държави, както е посочено в членове 6, 7, 9 или 11 от Директива 2009/28/ЕО. Тези проекти трябва да бъдат набелязани в съответствие с критериите и по реда, определен в част IV от приложението към настоящия регламент.</p>	<p>Трансграничните проекти в областта на енергията от възобновяеми източници включват най-малко две държави членки <b>или една ЕГТС и два най-отдалечени региона</b> и са включени в споразумение за сътрудничество или друг вид споразумение между държави членки, <b>местни или регионални власти и най-отдалечени региони</b> или в споразумение между държави членки и трети държави, както е посочено в членове 6, 7, 9 или 11 от Директива 2009/28/ЕО. Тези проекти трябва да бъдат набелязани в съответствие с критериите и по реда, определен в част IV от приложението към настоящия регламент. Тези проекти трябва да бъдат набелязани в съответствие с критериите и по реда, определен в част IV от приложението към настоящия регламент.</p>

**Изменение 11**

## Член 8, параграф 3, буква г)

Текст, предложен от Европейската комисия	Изменение на КР
<p>3. Без да се засягат критериите за подбор, установени в член 13, приоритетът за финансирането се определя, като се вземат предвид следните критерии:</p> <p>(...)</p> <p>г) Проекти, които имат за цел разгръщането на трансгранични опорни мрежи, свързващи Съюза с трети държави, и засилването на връзките в рамките на Съюза, включително с подводни кабели, се степенуват по приоритет в зависимост от важността на техния принос за повишаване на устойчивостта и капацитета на електронните съобщителни мрежи на територията на Съюза.</p> <p>(...)</p>	<p>3. Без да се засягат критериите за подбор, установени в член 13, приоритетът за финансирането се определя, като се вземат предвид следните критерии:</p> <p>(...)</p> <p>г) Проекти, които имат за цел разгръщането на трансгранични опорни мрежи, свързващи Съюза с трети държави, и засилването на връзките в рамките на Съюза, <b>по-специално между европейския континент и най-отдалечените региони</b>, включително с подводни кабели, се степенуват по приоритет в зависимост от важността на техния принос за повишаване на устойчивостта и капацитета на електронните съобщителни мрежи на територията на Съюза;</p> <p>(...)</p>

**Изложение на мотивите**

Поради голямото разстояние между най-отдалечените региони и европейския континент и близостта на тези региони до съседни трети страни е необходимо да се изграждат мрежи, по-специално с подводни кабели, за да се преодолее тяхната изолация.

**Изменение 12**

Член 9, параграф 2, буква а), подточка i)

Текст, предложен от Европейската комисия	Изменение на КР
<p>i) i) действия за изграждане на основната мрежа в съответствие с глава III от Регламент (ЕС) № 1315/2013, включително действия, свързани с градски възли, морски пристанища, вътрешноводни пристанища и железопътно-автомобилни терминали на основната мрежа, както са определени в приложение II към Регламент (ЕС) № 1315/2013. Действията за изграждане на основната мрежа може да включват свързани елементи, които се намират в широкообхватната мрежа, когато това е необходимо, за да се оптимизират инвестициите, и ако са спазени условията, определени в работните програми, посочени в член 19 от настоящия регламент;</p>	<p>i) действия за изграждане <b>и допълване</b> на основната мрежа в съответствие с глава III от Регламент (ЕС) № 1315/2013, включително действия, свързани с градски възли, морски пристанища, вътрешноводни пристанища, <b>летища</b> и <b>интермодални</b> железопътно-автомобилни терминали на основната мрежа, както са определени в приложение II към Регламент (ЕС) № 1315/2013, <b>които решават проблемите, свързани с участъците с ограничен капацитет и липсващите връзки</b>. Действията за изграждане на основната мрежа може да включват свързани елементи, които се намират в широкообхватната мрежа, когато това е необходимо, за да се оптимизират инвестициите, и ако са спазени условията, определени в работните програми, посочени в член 19 от настоящия регламент, <b>като по този начин насърчават интермодалността</b>;</p>

**Изменение 13**

Член 9, параграф 2, буква а), подточка ii)

Текст, предложен от Европейската комисия	Изменение на КР
<p>ii) ii) действия за <b>изграждане</b> на трансгранични връзки в широкообхватната мрежа в съответствие с глава II от Регламент (ЕС) № 1315/2013, по-специално на участъците, изброени в част III от приложението към настоящия регламент;</p>	<p>ii) ii) действия за <b>развиване и подобряване</b> на трансгранични връзки в широкообхватната мрежа в съответствие с глава II от Регламент (ЕС) № 1315/2013, по-специално на участъците, изброени в част III от приложението към настоящия регламент;</p>

**Изменение 14**

Член 9, параграф 2, буква а), подточка iii)

Текст, предложен от Европейската комисия	Изменение на КР
<p>iii) iii) действия за изграждане на участъци от широкообхватната мрежа в <b>най-</b>отдалечените региони в съответствие с глава II от Регламент (ЕС) № 1315/2013, включително действия, свързани със съответни градски възли, морски пристанища, вътрешноводни пристанища и железопътно-автомобилни терминали на широкообхватната мрежа, както са определени в приложение II към Регламент (ЕС) № 1315/2013;</p>	<p>iii) iii) действия за изграждане на участъци от широкообхватната мрежа в отдалечените региони в съответствие с глава II от Регламент (ЕС) № 1315/2013, включително действия, свързани със съответни градски възли, морски пристанища, вътрешноводни пристанища, <b>летища</b> и железопътно-автомобилни терминали на широкообхватната мрежа, както са определени в приложение II към Регламент (ЕС) № 1315/2013;</p>



**Изложение на мотивите**

Считаме, че институциите на ЕС трябва да отделят специално внимание на проблемите, породени от островния характер, тъй като става въпрос за случай, сравним с този на най-отдалечените региони, имайки предвид, че основният проблем е не толкова в разстоянието, колкото в териториалната разпокъсаност.

Летищата са основен инструмент за развитието на най-отдалечените региони и понякога най-ефикасният начин за интегриране на тези региони в транспортните мрежи на Съюза.

**Изменение 15**

Член 9, параграф 2 и параграф 4

Текст, предложен от Европейската комисия	Изменение на КР
<p>2. Следните действия са допустими за получаване на финансова помощ от Съюза съгласно настоящия регламент в сектора на транспорта:</p>	<p>2. Следните действия са допустими за получаване на финансова помощ от Съюза съгласно настоящия регламент в сектора на транспорта:</p>
<p>а) Действия, свързани с ефикасни и взаимосвързани мрежи:</p>	<p>а) Действия, свързани с ефикасни и взаимосвързани мрежи:</p>
<p>(...)</p>	<p>(...)</p>
<p>iii) действия за изграждане на участъци от широкообхватната мрежа в най-отдалечените региони в съответствие с глава II от Регламент (ЕС) № 1315/2013, включително действия, свързани със съответни градски възли, морски пристанища, вътрешноводни пристанища и <b>железопътно-автомобилни</b> терминали на широкообхватната мрежа, както са определени в приложение II към Регламент (ЕС) № 1315/2013;</p>	<p>iii) действия за изграждане на участъци от широкообхватната мрежа в най-отдалечените региони в съответствие с глава II от Регламент (ЕС) № 1315/2013, включително действия, свързани със съответни градски възли, <b>летища</b>, морски пристанища, вътрешноводни пристанища и <b>железопътни</b> терминали на широкообхватната мрежа, както са определени в приложение II към Регламент (ЕС) № 1315/2013, <b>и действия във вътрешността на най-отдалечените региони;</b></p>
<p>(...)</p>	<p>(...)</p>
<p>б) Действия, свързани с интелигентна, устойчива, приобщаваща, безопасна и сигурна мобилност:</p>	<p>б) Действия, свързани с интелигентна, устойчива, приобщаваща, безопасна и сигурна мобилност:</p>
<p>(...)</p>	<p>(...)</p>
<p>ix) действия за подобряване на достъпа до транспортната инфраструктура и нейната разполагаемост за целите на сигурността и гражданската защита.</p>	<p>ix) действия за подобряване на достъпа до транспортната инфраструктура и нейната разполагаемост за целите на сигурността и гражданската защита;</p>
<p>(...)</p>	<p><b>x) действия за подобряване на достъпа до най-отдалечените региони, мобилността на тяхното население и превоза на стоки.</b></p>

Текст, предложен от Европейската комисия	Изменение на КР
<p>4. Следните действия са допустими за получаване на финансова помощ от Съюза съгласно настоящия регламент в сектора на цифровите технологии:</p>	<p>4. Следните действия са допустими за получаване на финансова помощ от Съюза съгласно настоящия регламент в сектора на цифровите технологии:</p>
<p>(...)</p>	<p>(...)</p>
<p>г) действия в подкрепа на разгръщането на опорни мрежи, включително такива с подводни кабели, между държавите членки и между Съюза и трети държави;</p>	<p>г) действия в подкрепа на разгръщането на опорни мрежи, включително такива с подводни кабели <b>между държавите членки</b>, между държавите членки <b>и най-отдалечените региони</b> и между Съюза и трети държави;</p>
<p>(...)</p>	<p>(...)</p>

#### Изменение 16

член 9, параграф 4, буква б)

Текст, предложен от Европейската комисия	Изменение на КР
<p>4. Следните действия са допустими за получаване на финансова помощ от Съюза съгласно настоящия регламент в сектора на цифровите технологии:</p>	<p>4. Следните действия са допустими за получаване на финансова помощ от Съюза съгласно настоящия регламент в сектора на цифровите технологии:</p>
<p>а) действия в подкрепа на гигабитовата свързаност на движещите сили на социално-икономическото развитие;</p>	<p>а) действия в подкрепа на гигабитовата свързаност на движещите сили на социално-икономическото развитие;</p>
<p>б) действия в подкрепа на предоставянето на местна безжична свързаност с много високо качество в местните общности, която е безплатна и без дискриминационни условия;</p>	<p>б) действия в подкрепа на предоставянето на местна безжична свързаност с много високо качество в местните общности, която е безплатна и без дискриминационни условия, <b>особено в селските райони (концепцията за „интелигентни селища“)</b>;</p>
<p>в) действия за изграждане на непрекъснато покритие със системи 5G по всички основни сухопътни транспортни маршрути, включително трансевропейските транспортни мрежи;</p>	<p>в) действия за изграждане на непрекъснато покритие със системи 5G по всички основни сухопътни транспортни маршрути, включително трансевропейските транспортни мрежи;</p>
<p>г) действия в подкрепа на разгръщането на опорни мрежи, включително такива с подводни кабели, между държавите членки и между Съюза и трети държави;</p>	<p>г) действия в подкрепа на разгръщането на опорни мрежи, включително такива с подводни кабели, между държавите членки и между Съюза и трети държави;</p>
<p>д) действия в подкрепа на достъпа на европейските домакинства до мрежи с много голям капацитет;</p>	<p>д) действия в подкрепа на достъпа на европейските домакинства до мрежи с много голям капацитет;</p>

Текст, предложен от Европейската комисия	Изменение на КР
<p>е) действия за изпълнение на изисквания относно инфраструктурата за цифрова свързаност, свързани с трансгранични проекти в областта на транспорта или енергетиката и/или подпомагане на оперативни цифрови платформи, пряко свързани с транспортната или енергийната инфраструктура.</p> <p>Примерен списък на допустими проекти в сектора на цифровите технологии е включен в част V от приложението.</p>	<p>е) действия за изпълнение на изисквания относно инфраструктурата за цифрова свързаност, свързани с трансгранични проекти в областта на транспорта или енергетиката и/или подпомагане на оперативни цифрови платформи, пряко свързани с транспортната или енергийната инфраструктура.</p> <p>Примерен списък на допустими проекти в сектора на цифровите технологии е включен в част V от приложението.</p>

### Изменение 17

#### Член 10, параграф 2

Текст, предложен от Европейската комисия	Изменение на КР
<p>Действия в транспортния, енергийния или цифровия сектор, които са допустими в съответствие с член 9, могат да включват допълнителни елементи, <b>които може да не са</b> свързани с допустимите действия, предвидени съответно по член 9, параграфи 2, 3 или 4, при условие че те отговарят на всички следващи изисквания:</p>	<p>Действия в транспортния, енергийния или цифровия сектор, които са допустими в съответствие с член 9, могат да включват допълнителни елементи, свързани <b>или не</b>, с допустимите действия, предвидени съответно по член 9, параграфи 2, 3 или 4, при условие че те отговарят на всички следващи изисквания:</p>

#### Изложение на мотивите

Полезните взаимодействия следва да бъдат улеснявани. Освен това предложението в параграф 2 механизъм трябва да позволява включването на действия, които са допустими по линия на друг сектор на МСЕ в рамките на покана за представяне на предложения за конкретен сектор. Поканите за представяне на предложения за проекти със смесено финансиране ще подкрепят проекти със секторни дялове над 20 % — 80 %.

### Изменение 18

#### Член 11, параграф 2, буква б)

Текст, предложен от Европейската комисия	Изменение на КР
<p>б) правни субекти, установени в трета държава, асоциирана към програмата;</p>	<p>б) правни субекти, установени в трета държава, асоциирана към програмата, <b>за действията във връзка с проект, засягащ тази трета държава;</b></p>

#### Изложение на мотивите

МСЕ не бива да носи ползи на неевропейски предприятия за дейности, извършвани на територията на Съюза.

**Изменение 19**

Член 11, параграф 5

Текст, предложен от Европейската комисия	Изменение на КР
<p><b>5. Работните програми, посочени в член 19, може да предвиждат, че са допустими само предложения, подадени от една или няколко държави членки или, със съгласието на съответните държави членки, от международни организации, съвместни предприятия или публични или частни предприятия или органи.</b></p>	

**Изложение на мотивите**

Запазването на процедурата за одобрение от държавите членки не би било в духа на административното опростяване, подкрепяно от Европейския комитет на регионите.

**Изменение 20**

Член 12

Текст, предложен от Европейската комисия	Изменение на КР
<p>Безвъзмездните средства по програмата се отпускат и управляват в съответствие с дял [VIII] от Финансовия регламент.</p>	<p>Безвъзмездните средства по програмата се отпускат и управляват в съответствие с дял [VIII] от Финансовия регламент.</p> <p><b>1. Процесът на подбор на проектите включва два етапа:</b></p> <p><b>а) оценката на допустимостта на проекта въз основа на опростено заявление;</b></p> <p><b>б) представянето, оценката и избора на проекта.</b></p> <p><b>Комисията публикува покани за представяне на предложения най-малко един месец преди тяхното отваряне. Организаторите на проекти разполагат с най-малко един месец за подаване на първото заявление. Европейската комисия оценява допустимостта на заявленията в срок от един месец. След това организаторите на проекти разполагат с най-малко три месеца, за да предоставят пълно заявление.</b></p>

**Изложение на мотивите**

Изпълнението на МСЕ следва да се опрости, като се избегне необходимостта организаторите на проекти да подготвят дълго, скъпоструващо пълно заявление, ако не отговарят на изискванията на поканата за представяне на предложения. Освен това организаторите на проекти трябва да имат време, за да се запознаят с поканата за представяне на предложения и да изготвят пълно заявление.

## Изменение 21

## Член 13, параграф 1

Текст, предложен от Европейската комисия	Изменение на КР
<p>Критериите за подбор се определят в работните програми, посочени в член 19, и в поканите за представяне на предложения, като се вземат под внимание, доколкото е приложимо, следните елементи:</p>	<p>Критериите за подбор се определят в работните програми, посочени в член 19, и в поканите за представяне на предложения, като се вземат под внимание, доколкото е приложимо, следните елементи:</p>
<p>а) икономическо, социално и екологично въздействие (ползи и разходи);</p>	<p>а) икономическо, социално и екологично въздействие (ползи и разходи);</p>
<p>б) аспекти на новаторството, безопасността, оперативната съвместимост и достъпността;</p>	<p>б) аспекти на новаторството, безопасността, оперативната съвместимост, <b>мултиподалността</b> и достъпността;</p>
<p>в) трансграничното измерение;</p>	<p>в) трансграничното измерение <b>или подобряването на достъпността на островните и най-отдалечените региони;</b></p>
<p>г) полезните взаимодействия между транспортния, енергийния и цифровия сектор;</p>	<p>г) <b>европейската добавена стойност</b></p>
<p>д) зрелостта на действието в рамките на разработването на проекта;</p>	<p>д) <b><u>приносът за решаване на проблема с участъците с ограничен капацитет и за завършване на липсващите участъци;</u></b></p>
<p>е) надеждността на предложения план за изпълнение;</p>	<p>е) полезните взаимодействия между транспортния, енергийния и цифровия сектор;</p>
<p>ж) катализиращият ефект на финансовата помощ от Съюза върху инвестициите;</p>	<p>ж) зрелостта на действието в рамките на разработването на проекта <b>и степента на ангажираност за неговото завършване;</b></p>
<p>з) необходимостта от преодоляване на финансови пречки, напр. недостатъчна икономическа жизнеспособност или липса на пазарно финансиране;</p>	<p>з) <b>социалното въздействие;</b></p>
<p>и) съгласуваността с плановете в областта на енергетиката и климата на съюзно и национално равнище.</p>	<p>и) надеждността на предложения план за изпълнение;</p>
	<p>й) катализиращият ефект на финансовата помощ от Съюза върху инвестициите;</p>
	<p>к) необходимостта от преодоляване на финансови пречки, напр. недостатъчна икономическа жизнеспособност или липса на пазарно финансиране;</p>
	<p>й) съгласуваността с плановете в областта на енергетиката и климата на съюзно и национално равнище.</p>

**Изменение 22**

Член 14, параграф 2, буква а)

Текст, предложен от Европейската комисия	Изменение на КР
<p>За работи, свързани с конкретните цели, посочени в член 3, параграф 2, буква а), размерът на финансовата помощ от Съюза не трябва да надвишава 30 % от общите допустими разходи. Процентните дялове на съфинансирането могат да бъдат увеличени най-много до 50 % за действия, свързани с трансграничните връзки, при условията, посочени в буква в) от настоящия параграф, за действия в подкрепа на системи за телематични приложения, за действия, подкрепящи нови технологии и иновации, за действия, подкрепящи подобрения на безопасността на инфраструктурата в съответствие с приложимото законодателство на Съюза и за действия в най-отдалечените региони.</p>	<p>За работи, свързани с конкретните цели, посочени в член 3, параграф 2, буква а), размерът на финансовата помощ от Съюза не трябва да надвишава 30 % от общите допустими разходи. Процентните дялове на съфинансирането могат да бъдат увеличени най-много до 50 % за действия, свързани с трансграничните връзки, при условията, посочени в буква в) от настоящия параграф, <b>за действия за решаване на проблема с участъците с ограничен капацитет и за завършване на липсващите участъци в основната мрежа, за действия в подкрепа на морските магистралаи, за действия в подкрепа на морските и речните връзки на основната и широкообхватната мрежа, включително действия в пристанищата и връзките с хинтерланда, за градски възли, мулти-модалните платформи и връзки, и връзките „последна миля“</b>, за действия в подкрепа на системи за телематични приложения, за действия, подкрепящи нови технологии и иновации, за действия, подкрепящи подобрения на безопасността на инфраструктурата в съответствие с приложимото законодателство на Съюза и за действия в <b>островните и</b> най-отдалечените региони.</p>

**Изложение на мотивите**

Настоящото изменение е в съответствие с предложението на Комисията за добавяне на морски връзки в коридорите на основната мрежа. Освен това за постигането на целите на Съюза в областта на околната среда и климата, трябва да се окаже значителна подкрепа на морския транспорт.

**Изменение 23**

Член 14, параграф 5

Текст, предложен от Европейската комисия	Изменение на КР
<p>Максималният процентен дял на съфинансиране, приложим към действия, избрани в рамките на междусекторните работни програми, посочени в член 10, е най-високият максимален процентен дял на съфинансиране, приложим за съответните сектори.</p>	<p>Максималният процентен дял на съфинансиране, приложим към действия, избрани в рамките на междусекторните работни програми, посочени в член 10, е най-високият максимален процентен дял на съфинансиране, приложим за съответните сектори, <b>увеличен с 10 %</b>. <b>Действията, подкрепяни в рамките на механизма, описан в член 10, параграф 2, се ползват от ставка на съфинансиране, съответстваща на основния сектор, включително допълнителните разходи.</b></p>

**Изложение на мотивите**

Полезните взаимодействия трябва да бъдат насърчавани, включително чрез финансови средства. В интерес на опростяването, механизмът, описан в член 10, параграф 2, следва да се ползва от единна ставка на съфинансиране.

**Изменение 24**

Член 15, буква а)

Текст, предложен от Европейската комисия	Изменение на КР
<p>В допълнение към критериите, определени в член [186] от Финансовия регламент, се прилагат и следните критерии за допустимост на разходите:</p> <p>а) Само разходи, направени в държавите членки, могат да бъдат допустими, освен ако даден проект от общ интерес или трансграничен проект в областта на възобновяемите енергийни източници включва територията на една или повече трети държави, посочени в член 5 или член 11, параграф 4 от настоящия регламент, или територия в международни води и когато действието е неизбежно за постигането на целите на съответния проект.</p>	<p>В допълнение към критериите, определени в член [186] от Финансовия регламент, се прилагат и следните критерии за допустимост на разходите:</p> <p>а) Само разходи, направени в държавите членки, могат да бъдат допустими, освен ако даден проект от общ интерес или трансграничен проект в областта на възобновяемите енергийни източници включва територията на една или повече трети държави, посочени в член 5 или член 11, параграф 4 от настоящия регламент, <b>един или няколко най-отдалечени региона</b> или територия в международни води и когато действието е неизбежно за постигането на целите на съответния проект.</p>

**Изложение на мотивите**

Предлага се в член 15, буква а) да се упомене специфичното положение на най-отдалечените региони.

**Изменение 25**

Член 16, параграф 2

Текст, предложен от Европейската комисия	Изменение на КР
<p>Използването на безвъзмездните средства, както е посочено в параграф 1, <b>може да се осъществи</b> чрез специални покани за представяне на предложения.</p>	<p>Използването на безвъзмездните средства, както е посочено в параграф 1, се <b>осъществява в рамките на всички покани за представяне на предложения</b> и чрез специални покани за представяне на предложения; <b>то е ограничено до 10 % от общия пакет за МСЕ.</b></p>

**Изложение на мотивите**

Операциите за смесено финансиране трябва да бъдат насърчавани и възможни, когато организатор на проект пожелае да се възползва от тях. Безвъзмездните средства обаче следва да останат основният вариант за финансиране на МСЕ.

**Изменение 26**

Член 17, параграф 2 и нов параграф 3

Текст, предложен от Европейската комисия	Изменение на КР
	<p><b>3. Средствата, възстановени по настоящия член, се използват в други работни програми на МСЕ; тези средства ще се разпределят, като се отчита договореният национален пакет.</b></p>

**Изложение на мотивите**

Средствата от МФР, заделени за МСЕ, трябва да останат за МСЕ. Разпределянето на средствата с отчитане на договорения национален пакет представлява стимул за държавите членки и изпълнителите на отделните проекти, който ги кара да не бавят ненужно решенията относно бъдещето на проектите, за да не загубят финансовата подкрепа. Освен това тази мярка позволява да се постигне по-добър баланс в географското разпределение на средствата между държавите — членки на ЕС.

**Изменение 27**

## Член 19

Текст, предложен от Европейската комисия	Изменение на КР
<p>1. Програмата се изпълнява чрез работните програми, посочени в член 110 от Финансовия регламент. В работните програми се определя, когато е уместно, общата сума, запазена за операции за смесено финансиране.</p> <p>2. Работните програми се приемат от Комисията посредством акт за изпълнение. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 22 от настоящия регламент.</p>	<p>1. Програмата се изпълнява чрез работните програми, посочени в член 110 от Финансовия регламент. В работните програми се определя, когато е уместно, общата сума, запазена за операции за смесено финансиране.</p> <p><b>2. Европейската комисия представя приличен график за работните програми, съдържащ разпределените средства и приоритетите на тези програми за целия програмен период.</b></p> <p>3. Работните програми се приемат от Комисията посредством акт за изпълнение. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 22 от настоящия регламент.</p>

**Изложение на мотивите**

Средствата от МФР, заделени за МСЕ, трябва да останат в МСЕ.

**Изменение 28**

## Член 23

Текст, предложен от Европейската комисия	Изменение на КР
<p>Комисията се оправомощава да приема делегирани актове в съответствие с член 24 от настоящия регламент с цел:</p> <p>а) да изменя част I от приложението относно показателите, както и за да създаде рамка за мониторинг и оценка;</p> <p>б) да изменя част II от приложението относно ориентировъчните процентни дялове на бюджетните ресурси, разпределяни за конкретната цел, посочена в член 3, буква а), подточка i);</p> <p>в) да изменя част III от приложението относно определението на коридорите и предварително набелязаните участъци на основната мрежа в транспортния сектор, както и предварително набелязаните участъци на широкообхватната мрежа;</p> <p>г) да изменя част IV от приложението относно набелязването на трансгранични проекти в областта на енергията от възобновяеми източници;</p>	<p>Комисията се оправомощава да приема делегирани актове в съответствие с член 24 от настоящия регламент с цел:</p> <p>а) да изменя част I от приложението относно показателите, както и за да създаде рамка за мониторинг и оценка;</p> <p>б) да изменя част II от приложението относно ориентировъчните процентни дялове на бюджетните ресурси, разпределяни за конкретната цел, посочена в член 3, буква а), подточка i);</p> <p>в) да изменя част III от приложението относно определението на коридорите и предварително набелязаните участъци на основната мрежа в транспортния сектор, както и предварително набелязаните участъци на широкообхватната мрежа;</p> <p>г) да изменя част IV от приложението относно набелязването на трансгранични проекти в областта на енергията от възобновяеми източници;</p>



Текст, предложен от Европейската комисия	Изменение на КР
д) да изменя част V от приложението относно набеязването на проекти от общ интерес в областта та цифровата свързаност.	д) <b>да изменя техническите спецификации на инфраструктурите с двойна употреба — за граждански и военни цели, определени от Съвета, както и да определя или да изменя списъка на приоритетните проекти за адаптиране с цел двойна употреба — за граждански и военни цели.</b>  е) да изменя част V от приложението относно набеязването на проекти от общ интерес в областта та цифровата свързаност.

Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за създаване на Механизъм за свързване на Европа и за отмяна на Регламент (ЕС) № 1316/2013 и Регламент (ЕС) № 283/2014

(COM(2018) 438 final) — част 2

### Изменение 29

Приложение, част III, таблица 1

Текст, предложен от Европейската комисия	Изменение на КР
Транспортен коридор на основната мрежа „Атлантически“ Принадлежащи маршрути	Транспортен коридор на основната мрежа „Атлантически“ Принадлежащи маршрути
Хихон — Леон — Валядолид	Хихон — Леон — <b>Паленсия</b> — Валядолид
Ла Коруня — Виго — Оренсе — Леон	Ла Коруня — Виго — Оренсе — <b>Понферада</b> — <b>Асторга</b> — Леон — <b>Паленсия-Вента де Баньос</b>
Сарагоса — Памплона/Логроньо — Билбао	Сарагоса — Памплона/Логроньо — Билбао ( <b>Баския Y</b> )  <b>Бордо — Дакс — Витория/Гастейц</b> <b>Бордо — Тулуза</b>
Тенерифе/Гран Канария — Уелва/Сан Лукар де Барамеда — Севиля — Кордоба	Тенерифе/Гран Канария — Уелва/Сан Лукар де Барамеда — Севиля — Кордоба
Алхесирас — Бобадия — Мадрид	Алхесирас — Бобадия — Мадрид
Синеш/Лисабон — Мадрид — Валядолид	Синеш/Лисабон — Мадрид — Валядолид
Лисабон — Авейро — Леиксоеш/Порто — р. Дуеро	Лисабон — Авейро — Леиксоеш/Порто — р. Дуеро
Авейро — Валядолид — Витория-Гастейс — Бергара — Билбао/Бордо — Тур — Париж — Льо Хавр/Мец — Манхайм/Страсбург	Авейро — Валядолид — Витория-Гастейс — Бергара — Билбао/Бордо — Тур — Париж — Льо Хавр/Мец — Манхайм/Страсбург  <b>Шанън Фойнс — Дъблин — Корк — Льо Хавр — Руан — Париж</b>
Сен Назер — Нант — Тур	<b>Дъблин — Корк</b> — Сен Назер — Нант — Тур

**Изложение на мотивите**

Оттеглянето на Обединеното кралство от ЕС ще има твърде многобройни последици. То ще окаже и значително влияние върху включването на Ирландия в мрежата от коридори на основната мрежа TEN-T, тъй като това включване зависи изцяло от връзки, които преминават през Обединеното кралство. Освен това в картата на коридорите би трябвало да бъдат включени морските връзки към пристанищата на коридора на основната мрежа „Атлантически“ и някои пристанища от широкообхватната мрежа. Включването в приоритетните коридори на основната мрежа на връзка между „Средиземноморския“ и „Атлантическия“ коридор може да укрепи социално-икономическите резултати на тези два коридора, като даде възможност за развитие на инфраструктурите за тяхното използване. Това би дало възможност и да се свържат пристанищата на Средиземно море и Атлантическия океан по оста Бордо — Тулуза — Нарбон. Освен това предложението се вписва в Големия Югозападен проект за разработване на две високоскоростни железопътни линии с обща отсечка от Бордо към Тулуза и от Бордо към Испания.

Логично е да се насърчи линията Сарагоса–Памплон–Баския У, която трябва да свърже Атлантическия и Средиземноморския коридор, давайки достъп до пристанището на Билбао. Франция би трябвало да възстанови връзката Бордо–Дакс–Витория както за превоза на пътници, така и за решаване на проблема с участъците с недостатъчен капацитет за превоза на стоки (Ирун-Андай, вариант Бордо).

Необходимо е да бъдат включени евентуалните анклавни и логистични платформи от голям стратегически интерес или с бъдещ потенциал, разположени в периферните региони, които продължават да се нуждаят от основна инфраструктура, за да подобрят достъпността и свързаността си, особено с пристанищата.

**Изменение 30**

Приложение, част III, таблица 3

Текст, предложен от Европейската комисия	Изменение на КР
Транспортен коридор на основната мрежа „Средиземноморски“	Транспортен коридор на основната мрежа „Средиземноморски“
Принадлежащи маршрути	Принадлежащи маршрути
Алхесирас — Бобадия — Мадрид — Сарагоса — Тарагона	Алхесирас — Бобадия — Мадрид — Сарагоса — <b>Сагунто</b> /Тарагона
	<b>Мадрид — Албасете — Валенсия</b>
Севиля — Бобадия — Мурсия	Севиля — Бобадия — <b>Алмерия</b> — Мурсия
Картахена — Мурсия — Валенсия — Тарагона/Палма де Майорка — Барселона	Картахена — Мурсия — Валенсия — Тарагона/Палма де Майорка — Барселона
Тарагона — Барселона — Перпинян — Марсилия — Генуа/Лион — Торино — Новара — Милано — Болоня/Верона — Падуа — Венеция — Равена/Триест/Копер — Любляна — Будапеща	Тарагона/ <b>Палма де Майорка</b> — Барселона — Перпинян — Марсилия — Генуа/Лион — Торино — Новара — Милано — Болоня/Верона — Падуа — Венеция — Равена/Триест/Копер — Любляна — Будапеща
	<b>Алжудия — Сюдадела — Тулон — Аячо — Бастия — Порто Торес — Каляри — Палермо</b>
	<b>Тулуза — Нарбон</b>
Любляна/Риека — Загреб — Будапеща — граница с Украйна	Любляна/Риека — Загреб — Будапеща — граница с Украйна

**Изложение на мотивите**

Включването в приоритетните коридори на основната мрежа на връзка между „Средиземноморския“ и „Атлантическия“ коридор може да укрепи социално-икономическите резултати на тези два коридора, като даде възможност за развитие на инфраструктурите за тяхното използване. Това би дало възможност и да се свържат пристанищата на Средиземно море и Атлантическия океан по оста Бордо — Тулуза — Нарбон.

## Изменение 31

Приложение, част III, таблица 4

Текст, предложен от Европейската комисия	Изменение на КР
Транспортен коридор на основната мрежа „Северно море — Средиземно море“	Транспортен коридор на основната мрежа „Северно море — Средиземно море“
Принадлежащи маршрути	Принадлежащи маршрути
Белфаст — Дъблин — Шанън Фойнс/Корк	Белфаст — Дъблин — Шанън Фойнс/Корк  <b>Дъблин — Корк — Кале — Зеебрюге — Антверпен — Ротердам</b>  <b>Шанън Фойнс — Дъблин — Рослер — Уотърфорд — Корк — Брест — Роскоф — Шербург — Кан — Льо Хавр — Руан — Париж</b>
Глазгоу/Единбург — Ливърпул/Манчестър — Бирмингам	Глазгоу/Единбург — Ливърпул/Манчестър — Бирмингам
Бирмингам — Феликстоу/Лондон /Саутхамптън	Бирмингам — Феликстоу/Лондон /Саутхамптън
Лондон — Лил — Брюксел	Лондон — Лил — Брюксел
Амстердам — Ротердам — Антверпен — Брюксел — Люксембург	Амстердам — Ротердам — Антверпен — Брюксел — Люксембург
Люксембург — Мец — Дижон — Макон — Лион — Марсилия	Люксембург — Мец — Дижон — Макон — Лион — Марсилия
Люксембург — Мец — Страсбург — Базел	Люксембург — Мец — Страсбург — Базел
Антверпен/Зеебрюге — Гент — Дюнкерк/Лил — Париж	Антверпен/Зеебрюге — Гент — Дюнкерк/Лил — Париж

**Изложение на мотивите**

Настоящото изменение възприема предложението на Европейската комисия за изменение на Регламента за МСЕ, в случай че оттеглянето на Обединеното кралство се осъществи без постигнато споразумение, включително пристанищата от широкообхватната и основната мрежа.

## Изменение 32

Приложение, част III, таблица 9

Текст, предложен от Европейската комисия	Изменение на КР
Транспортен коридор на основната мрежа „Скандинавия — Средиземноморие“	Транспортен коридор на основната мрежа „Скандинавия — Средиземноморие“
Принадлежащи маршрути	Принадлежащи маршрути
граница с Русия — Хамина/Котка — Хелзинки — Турку/Нантали — Стокхолм — Йорекрьо — Малмьо	граница с Русия — Хамина/Котка — Хелзинки — Турку/Нантали — Стокхолм — Йорекрьо — Малмьо
Нарвик/Оулу — Лулео — Умео — Стокхолм	Нарвик/Оулу — Лулео — Умео — <del>Йевле</del> — Стокхолм — <b>Йорекрьо</b>
Осло — Гьотеборг — Малмьо — Трелеборг	<b>Стокхолм — Йорекрьо — Осло</b> Осло — Гьотеборг — Малмьо — Трелеборг

Текст, предложен от Европейската комисия	Изменение на КР
Малмьо — Копенхаген — Фредериция — Орхус — Олборг — Хиртсхалс/ Фредериксхавн	Малмьо — Копенхаген — Фредериция — Орхус — Олборг — Хиртсхалс/ Фредериксхавн
Копенхаген — Колдинг/Любек — Хамбург — ХанOVER	Копенхаген — Колдинг/Любек — Хамбург — ХанOVER
Бремерхафен — Бремен — ХанOVER — Нюрнберг	Бремерхафен — Бремен — ХанOVER — Нюрнберг
Росток — Берлин — Лайпциг — Мюнхен	Росток — Берлин — Лайпциг — Мюнхен
Нюрнберг — Мюнхен — Инсбрук — Верона — Болоня — Анкона/Флоренция	Нюрнберг — Мюнхен — Инсбрук — Верона — Болоня — Анкона/Флоренция
Ливорно/Специя — Флоренция — Рим — Неапол — Бари — Таранто — Валета	Ливорно/Специя — Флоренция — Рим — Неапол — Бари — Таранто — Валета

### Изменение 33

Приложение, част III, т. 2 Предварително набелязани участъци на широкообхватната мрежа

Текст, предложен от Европейската комисия	Изменение на КР
Трансграничните участъци от широкообхватната мрежа, посочени в член 9, параграф 2, буква а), подточка ii) от настоящия регламент, включват по-специално следните участъци:	Трансграничните участъци от широкообхватната мрежа, посочени в член 9, параграф 2, буква а), подточка ii) от настоящия регламент, <b>както и съществуващите трансгранични железопътни връзки и липсващите връзки по вътрешните граници на ЕС</b> , включват по-специално следните участъци:

#### Изложение на мотивите

Вмъкването на това допълнение дава възможност за връзки между коридорите на TEN, дори и когато те все още остават формално извън обсега на широкообхватната мрежа (напр. „липсващите връзки“).

### Изменение 34

Приложение, част V

Текст, предложен от Европейската комисия	Изменение на КР
1. Гигабитова свързаност за движещите сили на социално-икономическото развитие	1. Гигабитова свързаност за движещите сили на социално-икономическото развитие
(...)	(...)
— гигабитова свързаност за образователни и научноизследователски центрове в контекста на усилията за преодоляване на цифровото разделение и за обновяване на образователните системи, подобряване на учебните резултати, повишаване на справедливостта и подобряване на ефикасността.	— гигабитова свързаност за образователни и научноизследователски центрове в контекста на усилията за преодоляване на цифровото разделение и за обновяване на образователните системи, подобряване на учебните резултати, повишаване на справедливостта и подобряване на ефикасността.
	— <b>гигабитова свързаност, която осигурява системи за широколенцова високоскоростна свързаност във вътрешността на най-отдалечените региони и между тези региони и съответните държави членки, по-специално посредством инсталирането на допълнителни подводни кабели.</b>

**Изложение на мотивите**

Важно е да се гарантира, че действията за развитието на инфраструктури за цифрова свързаност в вай-отдалечените региони се разглеждат като приоритетни.

Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕО) № 1316/2013 с оглед на оттеглянето на Обединеното кралство от Съюза

(COM (2018) 568 final) — част 1

**Изменение 35**

## Съображение 6

Текст, предложен от Европейската комисия	Изменение на КР
<p><i>С цел да се избегне разделянето на две отделни и несвързани части на Северноморско-Средиземноморския коридор на основната треза и да се осигури свързаност на Ирландия с континентална Европа, Северноморско-Средиземноморският коридор от основната треза следва да включва връзки между ирландските основни пристанища и основните пристанища на Белгия и Нидерландия.</i></p>	

**Изложение на мотивите**

Редица френски пристанища (Льо Хавр, Дюнжерк, Кале) са пристанища от основната мрежа, включени в коридорите „Атлантически“ и „Северно море — Средиземно море“. Няма причина те да бъдат изключени.

**Изменение 36****Приложение**

Текст, предложен от Европейската комисия	Изменение на КР
<p>В приложение I, част I, точка 2 („Коридори на основната мрежа“), в раздел „Северноморски-Средиземноморски“, след реда „Белфаст — Дъблин — Корк“ <b>се добавя следният ред:</b></p> <p>„Дъблин/Корк — Зеебрюге/Антверпен/Ротердам“.</p>	<p>В приложение I, част I, точка 2 („Коридори на основната мрежа“), в раздел „Северноморски — Средиземноморски“, след реда „Белфаст/Дъблин/Корк“ <b>се добавят следните редове:</b></p> <p>„Дъблин/Корк — <b>Кале/Дюнжерк</b> —Зеебрюге/Антверпен/Ротердам</p> <p><b>Шанън Фойнс — Дъблин — Рослер —Уотърфорд — Корк — Брест — Роскоф — Шербург — Кан — Льо Хавр — Руан — Париж“.</b></p> <p><b>В приложение I, част I, точка 2 („Коридори на основната треза“), в раздел „Атлантически“, след реда „Авейро — Валядолид — Витория-Гастейс — Бергара — Билбао/Бордо — Тур — Париж — Льо Хавр/Мец — Манхайм/Страсбург“ се добавя следният ред:</b></p> <p><b>„Шанън Фойнс — Дъблин — Корк —Хавър — Руан — Париж“</b></p> <p><b>В приложение I, част I, точка 2 („Коридори на основната треза“), в раздел „Атлантически“, редът „Сен Назер — Нант — Тур“, се изменя, както следва:</b></p> <p><b>„Дъблин — Корк — Сен Назер — Нант — Тур“</b></p>

### **Изложение на мотивите**

Оттеглянето на Обединеното кралство от ЕС ще има многобройни последици. То ще окаже и значително въздействие върху включването на Ирландия в мрежата от коридори на основната мрежа TEN-T. В картата на коридорите следва да бъдат включени морски връзки към пристанищата от основната мрежа.

## **II. ПОЛИТИЧЕСКИ ПРЕПОРЪКИ**

### ЕВРОПЕЙСКИЯТ КОМИТЕТ НА РЕГИОНИТЕ

#### **Общи препоръки**

1. припомня, че една европейска политика за безопасна, модерна, устойчива и ефективна транспортна, енергийна и телекомуникационна инфраструктура, осигурявана от трансевропейските мрежи (TEN), е от първостепенно значение за укрепването на икономическото, социалното и териториалното сближаване на всички региони на Съюза, включително периферните, най-отдалечените и островните региони, както и регионите, изправени пред демографски предизвикателства, допринася за доброто функциониране на вътрешния пазар и е необходима за постигането на целите на много други политики на Съюза, по-специално в областта на климата и околната среда;
2. отбелязва, че от нейното приемане през 2013 г. някои от бележките на КР във връзка с Механизма за свързване на Европа (МСЕ), отправени от Комитета в неговото становище 1531/2017 относно „Бъдещето на МСЕ — Транспорт“, прието на 10 октомври 2017 г., продължават да са актуални;
3. счита, че градовете и регионите, които отговарят за политиките в областта на управлението и развитието на мобилността и на обществения транспорт на тяхната територия, трябва да бъдат изслушвани внимателно;
4. отчита факта, че предложението на Комисията е в съответствие с принципите на субсидиарност и пропорционалност. Основната цел на предложението е осъществяването на трансевропейската транспортна мрежа и Европейският съюз е най-доброто равнище за нейното постигане;
5. отбелязва, че през 2017 г. 72 % от европейците са живели в градски райони. Достъпът до сигурни, ефикасни и устойчиви средства за градски транспорт е основен въпрос за тези хора. МСЕ може да съпътства прехода и да намали задръстванията, замърсяването и произшествията, свързани с автомобилния трафик. По-доброто свързване на различните видове транспорт и гарантирането на флуидността на придвижванията в тези градски райони са от първостепенно значение за изграждането на основната мрежа до 2030 г. и на широкообхватната мрежа до 2050 г. Трябва да се даде приоритет на усилията за мултимодалност на градския транспорт;
6. припомня, че Европейският съюз разполага с многобройни стари морски и речни инфраструктури, които трябва да бъдат модернизираны и развити. Тези два вида транспорт са част от решението на проблема със задръстванията по пътищата и необходимата декарбонизация на сектора;
7. отчита факта, че транспортът генерира почти 50 % от емисиите на парникови газове в Европа. Това е единственият сектор, който не е успял да намали емисиите от 1990 г. насам. Градовете и регионите са непосредствено изложени на въздействието на изменението на климата, замърсяването на въздуха и задръстванията. Затова трябва да се предприемат незабавни и амбициозни действия за декарбонизация на транспортния сектор;
8. припомня, че МСЕ трябва да се адаптира към амбициозните цели на Съюза по отношение на изграждането на транспортната инфраструктура. По-специално, регламентът за TEN-T предвижда изграждането на основната мрежа до 2030 г.; отбелязва, че нуждите на всички региони би трябвало да се следят отблизо и да се предприемат стъпки, с които да се гарантира, че те се адаптират към иновациите в инфраструктурата;
9. предлага да се насърчават трансграничните проекти, като се улеснява по-специално участието на ЕГТС или на механизма за премахване на правните и административните пречки в трансграничен контекст, предложен от Европейската комисия за периода 2021—2027 г. По-специално ЕГТС следва да бъдат допускани за участие във всички покани за представяне на проекти на МСЕ, без да се засягат предоставените им правомощия;
10. приветства предложението на Европейската комисия за обновяване и изменение на Механизма за свързване на Европа;
11. приветства факта, че в предложението са отчетени специфичните характеристики на НОР и необходимостта да се предвидят средства за транспорта в рамките на МСЕ, който трябва да обхване и енергетиката и цифровите технологии;
12. отбелязва, че адекватно финансиране на МСЕ може да създаде нови работни места, да подпомогне растежа и да превърне Съюза в световен лидер в областта на научните изследвания и иновациите, и декарбонизацията на икономиката;

13. приветства усилията за опростяване на правилата и процедурите. Нито един организатор на проект не би трябвало да се откаже да подаде заявление за финансиране;
14. отбелязва предложението на Комисията за въвеждане на цел за адаптиране на инфраструктурата на TEN-T за двойна употреба — за граждански и военни цели, и предлага да се изяснят правилата за тази цел, но изразява съжаление, че това предложение не е представено по-подробно;
15. призовава МСЕ да отдели по-голямо внимание на социалното, икономическото и териториалното сближаване.

Брюксел, 10 октомври 2018 г.

*Председател*  
*на Европейския комитет на регионите*  
Karl-Heinz LAMBERTZ

---