

Брюксел, 14.2.2018г.
COM(2018) 66 final

**ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ, СЪВЕТА,
ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА
НА РЕГИОНИТЕ**

относно средносрочната оценка на Механизма за свързване на Европа (МСЕ)

{SWD(2018) 44 final}

ВЪВЕДЕНИЕ

Устойчивият растеж и конкурентоспособността на Европа зависят от ефикасната свързаност — както вътрешната свързаност, така и свързаността с останалата част на света. Постигането на добре взаимосвързани, оперативно съвместими и ефикасно управлявани транспортни, енергийни и цифрови инфраструктури в Европа изисква способност да се планира и да се инвестира в координиран дългосрочен подход на равнище ЕС.

Механизмът за свързване на Европа¹ (МСЕ) е обща централно управлявана програма за финансиране на транспортната, енергийната и телекомуникационната инфраструктури и разполага с бюджет от 30,4 милиарда евро за периода 2014—2020 г. Той е създаден като част от стратегията „Европа 2020“ за интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж и целите на ЕС „20-20-20“ на политиката в областта на енергетиката и климата.

Въз основа на съответните секторни насоки² чрез МСЕ се подкрепя развитието на трансевропейските мрежи (TEN)³ с цел подобряване на сближаването на вътрешния пазар и конкурентоспособността на ЕС на световния пазар. Общата цел на МСЕ е да се насърчава изпълнението на проекти, допринасящи за завършването на TEN. Това е отразено в приоритетите, определени в насоките за трите сектора на транспорта, енергетиката и телекомуникациите. МСЕ има за цел преодоляване на неефективностите на пазара, насочен е към проекти с висока европейска добавена стойност и спомага за привличането на допълнителни инвестиции от частния сектор.

Както е посочено в Съобщението относно бюджета за стратегията „Европа 2020“⁴, Комисията счита, че *„Въпреки че пазарът може и следва да осигури основната част от необходимите инвестиции, трябва да се преодолее пазарната неефективност — да се запълнят трайните пропуски, да се премахнат пречките и да се осигурят адекватни трансгранични връзки. Опитът сочи обаче, че националните бюджети никога няма да дадат достатъчно висок приоритет на многонационалните, трансгранични инвестиции, за да се предостави на единния пазар инфраструктурата, от която той се нуждае. Това е още един пример за добавената стойност от бюджета на ЕС. С него може да се осигури финансирането на общоевропейските проекти, които свързват центъра и периферията в полза на всички. Ето защо Комисията реши да предложи да се създаде Механизъм за свързване на Европа, който да ускори развитието на необходимата на ЕС инфраструктура.“*

Нуждите от инвестиции общо в трите сектора бяха оценени на около 970 милиарда евро, когато МСЕ бе предложен през 2011 г. Очакваше се по-голямата част от тези инвестиции да бъдат осигурени от частния сектор, чрез публична подкрепа на

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

2 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, Регламент (ЕС) № 347/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2013 г. относно указания за трансевропейската енергийна инфраструктура и Регламент (ЕС) № 283/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2014 г. относно насоки за трансевропейските мрежи в областта на телекомуникационната инфраструктура.

3 Членове 170—174 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС).

4 Съобщение на Комисията до Европейския парламент, до Съвета, до Икономическия и социален комитет и до Комитета на регионите: Бюджет за стратегията „Европа 2020“, Европейска комисия, 29 юни 2011 г.

национално равнище или насърчени чрез регулаторни мерки. В оценката на въздействието⁵ е установена обаче и „необходимост да се преодолее пазарната неефективност — да се запълнят трайните пропуски, да се премахнат пречките и да се осигурят адекватни трансгранични връзки“.

Съгласно Регламента за МСЕ⁶ Комисията, в сътрудничество с държавите членки и съответните бенефициери, трябва да представи на Европейския парламент и на Съвета доклад за междинната оценка на МСЕ не по-късно от 31 декември 2017 г.⁷ В оценката се преценява общото изпълнение на програмата в контекста на нейните общи и секторни цели, както и в сравнение с постигнатото в резултат на действия на национално равнище или на равнище ЕС.

Подробната оценка е представена в работния документ на службите на Комисията, придружаващ настоящото съобщение. В съответствие с насоките на Комисията за по-добро регулиране оценката беше извършена съгласно пет критерия: ефективност, ефикасност, целесъобразност, съгласуваност и добавена стойност за ЕС. Подробната оценка съгласно тези критерии може да бъде намерена в работния документ на службите на Комисията, докато в настоящото съобщение се подчертават основните констатации от процеса.

1 МЕХАНИЗЪТ ЗА СВЪРЗВАНЕ НА ЕВРОПА ПОДКРЕПЯ ПРОЕКТИ, В КОИТО ЕС ИМА ВАЖНО ЗНАЧЕНИЕ

1.1 Създаване на инфраструктури, които обединяват

Политиката на ЕС в областта на инфраструктурата има три основни измерения:

- общо дългосрочно планиране на развитието на инфраструктурата както по отношение на географския ѝ обхват, така и по отношение на техническите характеристики (с различни подходи, адаптирани към всеки сектор);
- набор от регулаторни мерки за улесняване на инвестициите;
- специфичен инструмент за финансиране — Механизма за свързване на Европа.

Досегашният опит с МСЕ показва силно положително взаимодействие между тези три измерения. Дългосрочното планиране означава, че в държавите членки могат да се подготвят набори от проекти, докато възможността за получаване на подкрепа за инвестиции с ясно европейско измерение позволява разработването на по-интегрирани мрежи. Например в областта на транспорта възможността за подкрепа на ключови трансгранични участъци от инфраструктурата улеснява разработването на коридорен подход между държавите членки, което води до съгласувано планиране на националните участъци. В областта на енергетиката динамичният процес на създаване на всеки две години на списък с проекти от общ интерес (ПОИ), осъществявани в приоритетни коридори и тематични области, гарантира както дългосрочно планиране, така и адаптиране към бъдещите нужди. Що се отнася до телекомуникациите, в

⁵ Работен документ на службите на Комисията (COM(2011) 665 окончателен), придружаващ Регламента за създаване на Механизъм за свързване на Европа — Оценка на въздействието

⁶ Член 27 от Регламент (ЕС) № 1316/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г.

⁷ Настоящият доклад служи и за целите на докладването пред Европейския парламент и Съвета относно напредъка в изпълнението на Регламент (ЕС) № 283/2014 (Насоки в областта на телекомуникациите) и по-специално относно аспектите, изисквани съгласно член 8, параграфи 7 и 8.

насоките на МСЕ в областта на телекомуникациите се изброяват градивните елементи и специфичните за сектора инфраструктури на цифровите услуги (ИЦУ), които отговарят на условията за финансиране.

Три години и половина след стартирането му, видовете проекти, съфинансирани чрез МСЕ, стриктно съответстват на амбицията на ЕС за: i) увеличаване на свързаността в европейски мащаб за трите сектора и ii) концентриране на подкрепата върху **обществени блага с европейско измерение**. МСЕ допринася за приоритетите на Комисията по отношение на заетостта, растежа и инвестициите, вътрешния пазар, енергийния съюз и климата, както и по отношение на цифровия единен пазар, като укрепва конкурентоспособността на ЕС в световен мащаб. Освен това МСЕ осигурява значителен дял от финансирането от ЕС за транспортни и енергийни проекти със значителен принос за декарбонизацията на европейската икономика, като по този начин допринася за постигането на целите на ЕС за намаляване на емисиите съгласно Парижкото споразумение относно изменението на климата.

В областта на **транспорта** приоритет е отдаден на проекти за създаване или подобряване на трансгранични връзки, завършване на липсващите връзки и премахване на участъците със затруднения. Това могат да бъдат проекти, засягащи физически участъци на мрежата, или програми на равнище ЕС за разработване на ефикасни, оперативно съвместими и по-безопасни системи за управление на движението за различните видове транспорт. За целта на финансирането по линия на „МСЕ в областта на транспорта“ на **трансгранична транспортна инфраструктура** са отделени 86 % от средствата, които понастоящем са предназначени за транспорта (18,35 милиарда евро). Примерите включват Fehmarn Belt (мултимодален тунел между Дания и Германия), проекта Rail Baltica, с който се подобряват връзките изток—запад между Полша, Литва, Латвия и Естония, и разполагането на системата SESAR (изследване на управлението на въздушното движение в единното европейско небе). В крайна сметка МСЕ има конкретен принос за амбицията за постигане на единно европейско транспортно пространство.

В областта на **енергетиката** МСЕ е насочен към премахването на пречките пред един по-добре интегриран енергиен пазар в ЕС чрез укрепване на трансграничните връзки. Специфичните цели са да се сложи край на енергийната изолираност и да се отстранят затрудненията. В съответствие със заложените цели „МСЕ в областта на енергетиката“ подкрепя проекти, които пораждат значителни странични ползи. „МСЕ в областта на енергетиката“ допринесе за повишаване на сигурността на доставките в държавите членки, в които този въпрос е най-належащ. Примерите включват междусистемния газопровод между Полша и Литва, първия междусистемен газопровод между източния регион на Балтийско море и континентална Европа и Balticconnector — първия междусистемен газопровод между Финландия и Естония. Устойчивост се постига посредством подкрепа за иновативни проекти за електроенергия чрез съфинансиране на важни проучвания и разработки: подводна връзка между Ирландия и Франция с дължина 600 километра, съхранение на енергия със съгъстен въздух в Северна Ирландия и проект за интелигентни мрежи между Словения и Хърватия.

В областта на **телекомуникациите** бе отдаден приоритет на разгръщането на трансевропейските цифрови услуги със завършени технически и организационни

решения, както са изброени в насоките в областта на телекомуникациите. Те обхващат разнообразни области като електронната идентификация, насочена към справяне с предизвикателството на трансграничното признаване на електронни механизми за идентификация, създадени на национално равнище (електронна идентификация или eID), като предоставят на европейците безпроблемен достъп до онлайн обществени услуги в цяла Европа и оперативно съвместими здравни услуги, което улеснява непрекъснатостта на грижите и безопасността на гражданите, търсещи трансгранично здравно обслужване, и позволява обмен на здравни данни отвъд националните граници. Тъй като тези трансгранични услуги спомагат за подобряване на ежедневието на европейците чрез цифрово приобщаване и цифрова свързаност, те са от съществено значение за постигането на цифровия единен пазар. В оценката обаче бе установено, че насоките в областта на телекомуникациите ограничават възможността програмата да извлече максимална полза от най-новите технологични постижения и да отговори на новите приоритети, възникнали впоследствие в политическия дневен ред. По отношение на широколентовия достъп, предвид ограниченията на ресурсите, досега подкрепата беше насочена към: i) дейности за техническа помощ, които могат да спомогнат за осъществяването на проекти, при които са налице проблеми във връзка с икономическата обосновка, и ii) финансови инструменти със значителен потенциал за ливъридж.

1.2 Акцент върху добавената стойност за ЕС

Инвестициите, необходими за постигане на **целите за свързаност, са много големи във всичките три сектора, обхванати от програмата**. За транспорта последните прогнозни оценки на Комисията⁸, потвърдени в работните планове на координаторите на коридорите от основната мрежа, показват, че нуждите от инвестиции в основната мрежа на TEN-T са в размер на 750 милиарда евро само до 2030 г., и около три пъти по-голяма сума с включени широкообхватната мрежа и други транспортни инвестиции като градски транспорт, цифровизация и поддръжка⁹. В енергетиката необходимите инвестиции за проекти, които могат да бъдат класифицирани като ПОИ, възлизат на 179 милиарда евро за периода 2021—2030 г.¹⁰, като най-голям дял има електроенергийният сектор. В областта на телекомуникациите се очаква да бъдат необходими инвестиции в размер на около 500 милиарда евро за постигането на стратегическите цели за гигабитова свързаност до 2025 г. или 155 милиарда евро повече от очакваното въз основа на текущите инвестиционни тенденции¹¹. Тези прогнозни оценки обаче не включват по-нататъшни инвестиции, необходими за завършване на разгръщането на трансгранични ИЦУ.

В допълнение към това **продължават да са налице неефективности на пазара** при проекти, насочени към постигане на целите на политиката в областта на TEN.

⁸ Данните са получени от проучванията за коридорите на основната мрежа (КОМ), извършени от външни изпълнители, които подкрепят координаторите на КОМ.

⁹ Очаква се инвестициите за основните мрежови коридори да генерират кумулативен БВП в размер на около 4 500 милиарда евро и съответно около 13 000 000 човекогодишна работна заетост, като в същото време доведат до намаление на емисиите на CO₂ в 2030 г. с около 7 милиона тона в сравнение с емисиите от 2015 г.

¹⁰ Въз основа на проучването „Investment needs in trans-European energy infrastructure up to 2030 and beyond“ („Необходими инвестиции за трансевропейската енергийна инфраструктура до 2030 г. и след това“), Ecofys, юли 2017 г.

¹¹ Съобщение на Комисията до Европейския парламент, до Съвета, до Икономическия и социален комитет и до Комитета на регионите. Свързаност за изграждане на конкурентоспособен цифров единен пазар — към европейско общество на гигабитов интернет, COM(2016) 587 final, стр. 8.

Неефективности могат да възникнат например когато разходите се генерират на национално/местно равнище, докато ползите се реализират в европейски мащаб, или когато разходите и ползите от проектите, включващи няколко държави членки, се разпределят асиметрично между тях. Обикновено случаят е такъв при трансгранични проекти и при разгръщане на технологични системи в целия ЕС, по отношение на които подходящото финансиране обикновено не се предоставя само чрез пазара или само чрез националния бюджет.

Що се отнася до енергетиката, проектите, на които им липсва търговска жизнеспособност, попадат в тази категория, тъй като пораждат външни ефекти, като например регионална сигурност на доставките или високо иновативни решения.

От създаването си **МСЕ е с акцент върху осигуряването на добавена стойност за ЕС**¹² за развитието на свързаност в транспорта, енергетиката и телекомуникациите не само заради обхванатите от него обществени блага, които имат европейско измерение, но и заради насочеността му към проекти на национално, регионално или местно равнище, които нямаше да бъдат реализирани без подкрепата на ЕС. По-специално добавената стойност за ЕС, която се реализира чрез МСЕ, се дължи на способността на МСЕ:

- да насочва публичните и частните финанси към целите на политиката на ЕС;
- да осигурява възможност за ключови инвестиции, при които разходите се поемат на национално/местно равнище, докато ползите са осезаеми в европейски мащаб;
- да ускори прехода към общество с ниски емисии и цифрово общество.

По отношение на **транспорта** МСЕ осигури ясна добавена стойност, по-специално за завършването на основната мрежа на TEN-T до 2030 г. и за амбицията за мобилност с ниски емисии. Някои проекти за железопътна инфраструктура и инфраструктура за вътрешни водни пътища, които представляват дългосрочни инвестиции (с жизнен цикъл от 30 до 50 години), нямаше да могат да бъдат стартирани без наличието на публично европейско безвъзмездно финансиране по линия на МСЕ. Такъв е случаят с проекта за тунела под прохода „Бренер“, чрез който ще бъде отстранен ключов железопътен участък със затруднения в ЕС между Австрия и Италия. С ангажимента по МСЕ се осигуряват гаранции, а понякога и допълнителни източници на финансиране, по-специално от банковия сектор и частни инвеститори. Освен това водещи европейски програми, като например Европейската система за управление на железопътното движение (ERTMS), изискваха координирана реализация на инвестициите между държавите и заинтересованите страни, за да бъдат осигурени ползи от изпълнението, оперативната съвместимост и безопасността. Подкрепата от МСЕ чрез безвъзмездно финансиране и действия за подпомагане на програми, като например изграждане на капацитет в администрациите на държавите членки, създаде условия за подобна координация.

В областта на **енергетиката** МСЕ е ключов инструмент, който подкрепя транснационалното сътрудничество и генерира икономии от мащаба. Механизмът също така има ключова роля в подкрепата на трансграничната енергийна инфраструктура, тъй като ПОИ трябва да донесат ползи най-малко на две държави членки. МСЕ е силен

¹² Критериите за оценяване на добавената стойност на европейските финанси са определени в Документа за размисъл относно бъдещето на финансите на ЕС (COM(2017) 358 от 28 юни 2017 г.).

катализатор за обединяването на организаторите на проекти, националните регулаторни органи и представителите на правителствата с цел решаване на проблеми, така че трансграничните инфраструктурни проекти да могат да се реализират. Компонентът му за предоставяне на безвъзмездни средства е от решаващо значение при насърчаването на сътрудничеството между държавите за разработване на ПОИ за междусистемни връзки в енергетиката, които в противен случай нямаше да бъдат реализирани. Такъв е по-специално случаят при трансграничните проекти, разположени в държави с по-малобройно население или в по-отдалечено място, където тарифите би трябвало значително да се увеличат, за да се покрият необходимите инвестиции. Междусистемният газопровод между Полша и Литва е ключов пример за проект, който не би могъл да бъде финансиран в чисто национален контекст.

В областта на **телекомуникациите** МСЕ улесни координацията между държавите членки за разработването на стандарти и създаването на възможност за взаимосвързани трансгранични услуги. Въпреки че държавите членки са разработили решения, които правят обществените услуги достъпни онлайн, ползите за държавите са ограничени поради националните граници. МСЕ изигра ключова роля в подпомагането да бъдат постигнати по-добри резултати чрез тези решения, като ги направи оперативно съвместими в полза на гражданите, предприятията и публичната администрация в цяла Европа. Освен това в някои случаи, като например системата за електронен обмен на данни за социална сигурност, тъй като държавите членки имат правно задължение да гарантират трансграничната комуникация между националните институции за социална сигурност, МСЕ имаше важна роля за укрепване на защитата на правата на социална сигурност на мобилните граждани и подпомагане на държавите членки да ускорят спазването. В други области като киберсигурността — където транс-граничната оперативна съвместимост не обвързана от правно задължение — МСЕ осигури възможност да се създаде платформа за доброволно сътрудничество, която засилва готовността и ответната реакция срещу кибератаки, като предоставя общоевропейско решение на заплахи, които надхвърлят националните граници. Според резултатите от консултациите със заинтересованите страни без МСЕ разгръщането на някои ИЦУ би било значително забавено или дори изоставено. Освен това с основните решения, подкрепени посредством финансирането по линия на МСЕ (т.нар. градивни елементи), се създават икономии от мащаба чрез широкото им повторно използване в по-сложни цифрови услуги, включително извън рамките на МСЕ, в области като селското стопанство, околната среда и образованието¹³.

Накрая, действията на равнище ЕС (включително регулаторното сътрудничество) позволяват чрез МСЕ **да бъдат преодолените недостатъците в информирането и сътрудничеството** между държавите членки, които могат да възпрепятстват такива сложни, но ключови проекти.

¹³ Информация от информационния панел на МСЕ в областта на телекомуникациите:
<https://ec.europa.eu/cefdigital/wiki/display/CEFDIGITAL/Reuse+by+domains>

2. ЧРЕЗ МЕХАНИЗМА ЗА СВЪРЗВАНЕ НА ЕВРОПА ЕС ПРЕДОСТАВЯ ПОДКРЕПА ПО ЕФИКАСЕН И СЪГЛАСУВАН НАЧИН

2.1 Използване на безвъзмездните средства по най-ефикасния начин

Повечето от средствата, предоставени по линия на МСЕ, са под формата на безвъзмездни средства (90 %). Този подход е подходящ, тъй като **по-голямата част от финансирането чрез МСЕ се отнася до проекти с по-големи ползи на регионално и европейско равнище, но с недостатъчно национално или пазарно финансиране.**

По отношение на **транспорта** случаят е такъв при повечето трансгранични проекти по трансевропейската мрежа, както и при „хоризонталните“ приоритети, по-специално системите за управление на движението като ERTMS за железопътния транспорт, SESAR за въздухоплаването и интелигентните транспортни системи (ИТС) за автомобилния транспорт, както и алтернативните горива. Същото важи и за проекти, ползите за които все още не могат да бъдат интернализирани. В този сектор прекомерно високият брой на предложенията¹⁴ след поканите за представяне на предложения показва много голямо търсене на безвъзмездни средства от ЕС, като наличният бюджет продължава да не е достатъчен с оглед на нуждите на сектора.

В областта на **енергетиката** все още съществуват затруднения и са необходими допълнителни междусистемни връзки, за да се интегрира напълно пазарът, да се гарантира сигурността на доставките и да се даде възможност на ЕС да използва оптимално своите възобновяеми ресурси и по този начин да избегне намаляването им. Безвъзмездните средства се считат за най-подходящият инструмент за подпомагане на проекти, които осигуряват значителни положителни странични ползи, които не се ограничават единствено до определяните на национално равнище тарифи, като например сигурност на доставките, технологични иновации и солидарност между държавите членки.

В областта на **телекомуникациите** всички ИЦУ имат два аспекта: платформа за основни услуги (ПОУ), замислена като централен възел, който дава възможност за оперативна съвместимост, и общи услуги като портали, които свързват разработените на национално равнище решения към ПОУ. Безвъзмездните средства се използват за подпомагане на въвеждането на общи услуги, докато обществените поръчки се използват за разработването и функционирането на платформи за основни услуги. Това е оправдано от необходимостта да се обърне внимание на недостатъчните инвестиции на равнище държави членки в оперативни съвместими решения за интегриране на услугата на паневропейско равнище.

Предложението на Комисията за МСЕ през 2011 г. включваше общ бюджет от 50 милиарда евро (31,7 милиарда евро за транспорта, 9,1 милиарда за енергетиката и 9,2 милиарда за телекомуникациите). Последвалите съкращения по време както на фазата на преговори, така и на по-късните преговори относно Европейския фонд за стратегически инвестиции (ЕФСИ) намалиха общото финансиране на 30,44 милиарда евро. Най-значително бе намалението в сектора на телекомуникациите (8 милиарда

¹⁴ Общо искано финансиране по допустимите предложения в сравнение с индикативния бюджет по поканата.

евро, като окончателното отпуснато финансиране е 1,04 милиарда евро). Завършването на TEN, определено в приоритетите на политиката на ЕС, все още изисква огромни инвестиции, част от които ще зависят от продължаващата подкрепа на ЕС. Бюджетът на МСЕ понастоящем позволява да се обърне внимание само на някои от установените неефективности на пазара (например преодоляване на недостига на финансиране с подкрепата на ЕС) и в трите сектора. Ето защо **съществува потенциал за привличане на допълнителни публични и частни инвестиции, ако бъде предоставен допълнителен бюджет от ЕС за справяне с по-голям брой неефективности на пазара.**

Процесът на подбор на МСЕ гарантира, че безвъзмездните средства се модулират по сектори и категории инвестиции, като се отчита недостигът на финансиране за отделните проекти. В областта на транспорта подкрепата варираше от 85 % съфинансиране за пакета за сближаване до максимално равнище на съфинансирането от 10 % до 50 % в зависимост от приоритета и характера на действието. В областта на енергетиката равнището на финансиране може да бъде модулирано до 50 %, а в изключителни случаи — да се увеличи до максимум 75 %. Това обаче е възможно само ако предложените действия осигуряват висока степен на сигурност на доставките на регионално равнище или на равнището на ЕС, укрепват солидарността или включват високо иновативни решения. В областта на телекомуникациите платформите за основни услуги обикновено са финансирани чрез обществени поръчки, докато общите услуги са подпомагани чрез безвъзмездни средства с равнище на съфинансирането до 75 % от допустимите разходи. Конкурентният характер на поканите и съществуващият механизъм за оценка и подбор означават, че проекти, за които не може да бъде доказана необходимостта от финансова помощ под формата на безвъзмездни средства, могат да бъдат отхвърлени. При подобни проекти все пак може да бъде обмислено използването на възможностите, съществуващи по линия на ЕФСИ или финансовите инструменти на МСЕ в зависимост от случая.

Като основан на политиките инструмент, в който са заложили конкретни секторни цели, и като се има предвид, че МСЕ е насочен към сложни проекти с трансгранично измерение или с оперативната съвместимост в целия ЕС, **прякото управление** осигурява по ефикасен начин бързо разпределение на средствата и много добро изпълнение на бюджета. По време на изпълнението им проектите се следят отблизо от Изпълнителната агенция за иновации и мрежи (INEA), за да се гарантира, че средствата от ЕС се използват по подходящ начин. Бюджетът за МСЕ е оптимизиран благодарение на способността на INEA да се адаптира бързо, за да управлява пренасочените средства, които не са били изразходвани от определени действия, и вместо това да ги използва за финансиране на нови действия. Например приблизително 600 милиона евро бяха използвани повторно през 2016 г. за покана за набиране на предложения в областта на транспорта, като през 2016 г. бе предложена инвестиция в размер на 120 милиона евро за финансиране на нов водещ проект — WIFI4EU, в цифровия сектор.

2.2 Пионери в използването на финансови инструменти и съчетаването им

При проекти, генериращи приходи, подкрепата от МСЕ може да се осъществява под формата на финансови инструменти. Бюджетът за финансовите инструменти на МСЕ може да се използва за предоставяне на различни продукти, като например гаранции или първостепенен дълг, обезпечени с капитал на ЕС. По този начин те спомагат за оптимизиране на използването на публичните средства. Такива проекти включват например разширяване на капацитета в пристанища, железопътни връзки до летища и развитие на инфраструктура за алтернативни горива в транспортния сектор, както и подчинени заеми или гаранции за обособени проекти за пренос в енергийния сектор.

Въпреки това и в трите сектора финансовите инструменти не са използвани в очакваната степен. Като се надгражда опитът, придобит с инструмента за гарантиране на заемите по проекти, свързани с трансевропейските транспортни мрежи (LGTT), и пилотната фаза на инициативата за облигации за проекти (PBI), при дълговия инструмент на МСЕ (ДИ на МСЕ) за пръв път се използват финансови инструменти, но след създаването на ЕФСИ се получава ефект на заместване. Очаква се използването на финансовите инструменти на МСЕ да се повиши през втората половина на програмата¹⁵, след като бъде гарантирано взаимното допълване между специфичните за МСЕ финансови инструменти и ЕФСИ вследствие на поканата за конкретни насоки от управителния комитет на ДИ на МСЕ, за да се осигури ефективна допълняемост между двете инициативи.

В енергийния сектор редица фактори допринесоха за неизползването на ДИ на МСЕ. Един от тях е малкият набор от рентабилни и допустими по МСЕ проекти, наличен към момента на влизане в действие на ДИ на МСЕ. Съществува и конкурентен набор от дългови и капиталови инструменти, които вече са на разположение на организаторите на проекти благодарение на заложения в тях надежден модел на регулаторната база на активите за проектно финансиране. Независимо от това съвместният мониторинг на проектите от страна на Европейската инвестиционна банка и Комисията доведе до отпускане на финансиране за редица ПОИ от страна на Европейската инвестиционна банка.

В допълнение към това понастоящем се разработва инструмент на собствения капитал. В областта на телекомуникациите спектърът от проекти за внедряване на ширококолов достъп е много разнообразен и изисква различни инструменти, насочени към предизвикателствата, специфични за дадено местоположение. Докато дълговите инструменти могат да служат за внедрявания с търговска цел и с ясна икономическа обосновка, които се предприемат от по-големи участници, то инструментите на собствения капитал са необходими за преодоляване на съществуващия недостиг на финансиране, като подкрепят проекти с по-рискова и по-дългосрочна икономическа обосновка. Очаква се Фондът за ширококоловата връзка в Европа (CEBF), който ще започне да функционира през първата половина на 2018 г., да изпълнява тази роля.

През февруари 2017 г. стартира „покана за съчетаване на средства“ по линия на МСЕ в областта на транспорта. Поканата за съчетаване на безвъзмездни средства от МСЕ с пазарно ориентирано финансиране, по-специално финансовите инструменти, предлагани по линия на ЕФСИ, има за цел да засили допълняемостта между двете

¹⁵ Например чрез Фонда за ширококоловата връзка в Европа (CEBF) (инвестиция от МСЕ в размер на 100 милиона евро).

схеми за подпомагане, като в същото време мобилизира други източници на финансиране, по-специално ЕФСИ, частни инвеститори или национални насърчителни банки. Този подход беше прилаган успешно в рамките на МСЕ на *ad hoc* основа в няколко случая, като например при пристанището на Дъблин и пристанището на Кале в транспортния сектор. Първият опит в това отношение беше много положителен, като по покана с индикативен бюджет от 1 милиард евро беше поискано финансиране в размер на 2,2 милиарда евро.

2.3 Увеличаване на полезните взаимодействия и съгласуваността, опростяване на достъпа

Полезни взаимодействия

За първи път МСЕ включи секторите на транспорта, енергетиката и телекомуникациите в обща рамка за финансиране, управлявана централно от Комисията.

На програмно равнище този подход позволява икономии от мащаба чрез делегиране на управлението на безвъзмездните средства на **единна изпълнителна агенция (INEA)** и установяване на общи процедури в трите сектора (координирано изпълнение от страна на агенцията, общи работни програми за финансовите инструменти на МСЕ, общ координационен комитет на МСЕ, включващ всички държави членки, споразумения за отпускане на безвъзмездни средства по общ модел).

На **равнище проекти** МСЕ досега не успя напълно да постигне полезни взаимодействия между трите сектора въпреки очакванията, посочени в съображенията на Регламента. Това се дължи по-специално на различията, присъщи на целите на секторните политики, както и на липсата на гъвкавост на правната/бюджетната рамка по отношение на допустимостта на проектите и допустимостта на разходите. Ето защо многосекторната (в областта на транспорта и енергетиката) пилотна покана на стойност 40 милиона евро за представяне на предложения за проучвания, обявена през 2016 г., не отговори на очакванията по отношение на избраните проекти (7) и бюджетните средства (24 милиона евро).

Независимо от това запазването на обединяването на трите сектора изглежда подходящо с оглед на **общите им цели и предизвикателства**. Според заинтересованите страни, с които бе проведена консултация по време на оценката, тези предизвикателства включват сложността на инфраструктурните мрежи, произтичаща от различните национални системи, нуждата да се създадат връзки между тях, както и необходимостта от осигуряване на оперативна съвместимост, като същевременно те се приспособяват непрекъснато към пазарните и технологичните промени. Броят на примерите за полезни взаимодействия, свързани с трите сектора, обхванати от МСЕ, нараства в резултат на неотдавнашното развитие на иновациите и факта, че полезните взаимодействия по естествен начин са налични във всеки един от секторите или са свързани с всеобхватен приоритет като киберсигурността. Примерите включват свързана автоматизирана мобилност и мобилност за сътрудничество, инфраструктура за алтернативно гориво за автомобили, автобуси и кораби, усъвършенстване на мрежата и внедряване на 5G в транспортната мрежа. Създаването на условия за продължаване на

реализирането на такива проекти ще доведе до по-нататъшно повишаване на ефикасността.

Допълняемост

МСЕ доказва, че допълва „Хоризонт 2020“, европейските структурни и инвестиционни фондове (ЕСИ фондове) и ЕФСИ.

Чрез „Хоризонт 2020“ се финансират ранните етапи на иновационната верига, а МСЕ позволява технологично внедряване в цялата инфраструктура.

Както МСЕ, така и **ЕСИ фондовете** допринасят за постигането на целите по отношение на ТЕН. Докато при ЕСИ фондовете финансовата подкрепа е съсредоточена върху по-слабо развитите региони и 15-те държави членки, които отговарят на условията за подпомагане от Кохезионния фонд, МСЕ е с акцент върху интеграцията в ЕС чрез трансгранична свързаност и междусистемни връзки, премахване на участъци със затруднения и проекти за оперативна съвместимост. В областта на транспорта съществува частично припокриване между МСЕ и ЕСИ фондовете по отношение на железопътните проекти, разположени в основната мрежа ТЕН-Т, но по ЕСИ фондовете се финансират и проекти, които не са допустими по линия на МСЕ (например пътни проекти и проекти в широкообхватната мрежа). В областта на енергетиката ЕСИ фондовете са съсредоточени върху интелигентни разпределителни мрежи на местно/регионално равнище, докато чрез МСЕ се подкрепя преносната инфраструктура. В сектора на телекомуникациите ЕСИ фондовете са насочени към разработването на национални цифрови услуги, докато МСЕ позволява трансграничната оперативна съвместимост на някои специфични и разработени на национално равнище цифрови услуги.

За първи път част от **бюджета за сближаване** (11,3 милиарда евро за транспорт) беше изразходвана под пряко управление в рамките на МСЕ. Това се оказа много успешно, като през първата половина на програмния период бяха отпуснати 100 % от пакета, почти изцяло за устойчиви видове транспорт. Целевата техническа помощ, по-ниските административни разходи за държавите членки и ясните приоритети за финансиране допринесоха за този успех.

По отношение на **ЕФСИ** МСЕ действаше като катализатор и няколко проекта, инициирани в контекста на ДИ на МСЕ, бяха включени в набора от проекти по ЕФСИ. Такъв беше случаят с Grand Contournement Ouest de Strasbourg (A355), проекта A6 Wiesloch autobahn, проекта Transgaz BRUA за междусистемен газопровод (България—Румъния—Унгария—Австрия) и междусистемния електропровод Италия—Франция. От средствата по ЕФСИ започнаха да се ползват също така проекти, изготвени с подкрепата на МСЕ или частично подкрепени чрез безвъзмездни средства от МСЕ за строителни работи. Въпреки това, както беше отбелязано по-горе, ЕФСИ имаше ефект на заместване по отношение на финансовите инструменти на МСЕ.

Въпреки че се очакваше МСЕ да разшири възможностите за дългово финансиране на проекти за ширококолов достъп, понастоящем ЕФСИ предоставя достатъчно средства в това отношение. По този начин се предвижда поставянето на акцент върху

капиталовата и квазикапиталовата подкрепа за проекти за ширококолов пътен достъп. Както беше посочено по-горе, SEBF се очаква да допълва съществуващите инструменти (т.е. дългова подкрепа от ЕФСИ за внедрявания с търговска цел и с ясна икономическа обосновка и безвъзмездни средства от ЕСИ фондовете, предимно за внедрявания за публични цели). Приносът на МСЕ, състоящ се от капитал за поемане на рискове за подкрепа от типа „собствен капитал“, ще бъде допълнен от транш с по-нисък риск от ЕФСИ, както и от пазарен транш, дялове в който имат национална насърчителна банка и частния сектор (фонд с многопластова структура). Все по-очевиден става един допълнителен недостиг, който обаче не е взет под внимание при ЕФСИ, SEBF или ЕСИ фондовете, по-специално по отношение на проекти на границата на търговската жизнеспособност (дори и в дългосрочен план). В областта на ширококоловия пътен достъп този недостиг може да бъде отстранен чрез структуриран инструмент за съчетаване на средства, който комбинира публичните безвъзмездни средства и финансовата подкрепа с частни инвестиции.

Опростяване

Подобренията в процеса на кандидатстване доведоха до опростени и спестяващи време процедури за бенефициерите и Комисията. Примери за такива подобрения включват въвеждането на електронни инструменти за обмен с бенефициерите и замяната на решения за безвъзмездни средства, приети от Комисията, със споразумения за отпускане на безвъзмездни средства, чието подписване беше делегирано на директора на INEA. Административните разходи се считат от бенефициерите като цяло за пропорционални на предоставяната финансова помощ. Резултатите от оценката обаче показват, че правните и административните изисквания за одобряване и изпълнение на действия могат да наложат непропорционални разходи за по-дребномащабните действия, по отношение на които опростените форми на подпомагане могат да бъдат по-добре адаптирани. Това важи особено за сектора на телекомуникациите, в който средният размер на безвъзмездните средства е бил само 1 милион евро. Освен това, отново в сектора на телекомуникациите, приемането на годишни работни програми не позволява планирането на дългосрочно финансиране на действията и създава административна тежест по отношение на управлението на програмата.

3 МЕХАНИЗЪТ ЗА СВЪРЗВАНЕ НА ЕВРОПА Е НА ПЪТ ДА ПОСТИГА РЕЗУЛТАТИ

3.1 Принос към целите на секторните политики

МСЕ е съсредоточен върху следните дългосрочни цели на политиката на ЕС:

- **Транспорт:** до 2030 г. — завършване на основната мрежа на TEN-T, включително внедряване на SESAR и ERTMS, както и преход към чиста, конкурентна и свързана мобилност, включително гръбнак на инфраструктурата за зареждане на алтернативни горива в целия ЕС до 2025 г.; напредък към завършване на цялостната мрежа на TEN-T до 2050 г.
- **Енергетика:** до 2030 г. — завършване на приоритетните коридори на TEN-T и тематичните области, съгласувани с пакета „Чиста енергия за всички европейци“ и дългосрочните цели за декарбонизация, а именно мрежите да бъдат направени интелигентни и цифровизирани, да се постигнат целите за взаимно свързване до

2030 г. (включително за периферните държави членки), да бъде разработена електроенергийна мрежа с много затворени контури и да се гарантира сигурността на доставките, включително чрез синхронизация.

- **Цифров сектор:** до 2030 г. — максимално увеличаване на ползите от цифровия единен пазар за всички граждани и предприятия с постигането на общество на гигабитов интернет с изцяло гарантирана киберсигурност до 2025 г., подготовка за терабитова свързаност до 2030 г. и въвеждане на инфраструктура за данни и цифрови услуги в целия ЕС, която да подкрепя цифровата трансформация на ключови области от обществен интерес — от здравеопазването до мобилността и публичните администрации.

Тъй като програмата е в началните етапи на изпълнението, налице са само ограничени данни за реалните крайни продукти и резултати. Поради това често не е възможно напредъкът към целите на секторната политика да бъде измерен по време на оценката. При все това почти всички заинтересовани страни, които отговориха на техническото проучване, смятат, че чрез МСЕ ще се постигне, поне до известна степен, ефективно развитие на модерни и високоефективни трансевропейски мрежи в областта на транспорта, енергетиката и телекомуникациите (99 %, 97 % и 96 %, като 33 %, 38 % и 21 % бяха напълно съгласни).

По-голямата част от **транспортния** пакет на МСЕ бе разпределена за завършване на липсващите връзки и премахване на участъците със затруднения по проектите в рамките на основната мрежа на TEN-T (чрез създаване на нова инфраструктура или чрез съществено модернизиране и рехабилитация на съществуващата инфраструктура).

В областта на **енергетиката** безвъзмездните средства от МСЕ ефективно допринасят за повишаване на сигурността на доставките, слагане на край на енергийната изолираност, премахване на затрудненията в енергийния сектор, завършване на вътрешния енергиен пазар и засилване на интегрирането на възобновяемата енергия в мрежата. Примерите за ключови енергийни проекти по линия на МСЕ включват Balticconnector — първия междусистемен газопровод между Финландия и Естония, и междусистемния газопровод между Полша и Литва, който ще даде възможност на тези държави членки да диверсифицират своите източници и маршрути за доставка на газ, като им се осигурява защита срещу евентуални бъдещи смущения в доставките.

В областта на **телекомуникациите** съществуват доказателства, че подкрепата на МСЕ за внедряването на ИЦУ позволява на публичните администрации, гражданите и предприятията да се възползват от по-всеобхватни и ефикасни трансгранични онлайн услуги, като по този начин се допринася за повишаване на конкурентоспособността на участници както от частния, така и от публичния сектор. Примерите включват, по-специално, установяване на механизми за сътрудничество и увеличаване на способностите за реагиране на кибернетични заплахи, по-лесен достъп за дружествата до националните процедури за възлагане на обществени поръчки в други държави — членки на ЕС, усъвършенствани процедури за издаване на фактури и трансгранично признаване и валидиране на електронното идентифициране и електронния подпис. МСЕ спомага също така за премахване на пречките, които възпрепятстват

завършването на цифровия единен пазар, въпреки че ограниченият бюджет досега е позволил само частично посрещане на нуждите на сектора.

В трите сектора, които обхваща, МСЕ е от основно значение за: i) внедряването в целия ЕС на нови системи за управлението и безопасността на движението (например SESAR за въздухоплаването, ERTMS за железопътния транспорт, интелигентни транспортни системи (ИТС) за автомобилния транспорт); ii) внедряването на високоефективни електропроводи и интелигентни трансгранични мрежи в енергетиката; и iii) разпространението на взаимосвързани цифрови услуги (като електронно здравеопазване, киберсигурност, електронни обществени поръчки, електронна идентификация и електронен подпис).

3.2 Принос за интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж

МСЕ подкрепя инвестициите в модерни и високоефективни мрежи в ЕС, които са от съществено значение за създаването на условия за конкурентоспособна икономика. От 2014 г. насам по линия на МСЕ са **инвестирани 25 милиарда евро, което е довело до приблизително 50 милиарда евро общи инвестиции в инфраструктурата в ЕС.**

Разходите по линия на МСЕ в областта на транспорта и енергетиката са основен фактор за постигането на целта на ЕС най-малко 20 % от общия бюджет на ЕС да бъде предназначен за покриване на разходите, свързани с действията в областта на климата¹⁶. Добре интегрираните мрежи в областта на енергетиката и транспорта и насърчаването на нисковъглеродните видове транспорт спомагат за контролиране на разходите за декарбонизация. Въпреки че приносът на подкрепяните чрез МСЕ действия към конкретните цели не може да бъде измерен изцяло на настоящия етап на средносрочна оценка, този принос беше анализиран в рамките на междинния преглед на многогодишната финансова рамка за периода 2014—2020 г. Анализът показва, че МСЕ има ефективен и значителен принос за постигането на целта на ЕС, като делът на бюджетните кредити за поети задължения е изчислен средно на повече от 5 % от общото финансиране за действия във връзка с изменението на климата в бюджета на ЕС за периода 2014—2016 г. Тази средна стойност нараства до 35 %, когато се разглежда приносът на МСЕ към функцията „Конкурентоспособност за растеж и работни места“ от бюджета на ЕС.

В областта на **транспорта** МСЕ допринася за постигането на целта на ЕС, като 81 % от общия размер на финансирането се отпуска за видове транспорт с по-ниски емисии, по-специално железопътен транспорт и транспорт по вътрешни водни пътища, като по този начин се създава възможност за преход към други видове транспорт. Освен това по програмата се финансират нови технологии, насочени към декарбонизацията на транспорта, по-специално алтернативни горива и внедряването им в транспортната инфраструктура. Например проектът LNG Motion има за цел да увеличи наличността на втечнен природен газ (LNG) по основната мрежа на TEN-T като обхваща Франция, Белгия, Нидерландия, Германия, Полша, Испания, Италия, Унгария и Румъния,

¹⁶ По отношение на телекомуникациите може да се очаква значителен принос за намаляване на емисиите на CO₂ от проектите за внедряване на цифрови решения. Понастоящем обаче не се прилага методология за оценка на такива намаления в контекста на МСЕ.

предимно за автомобилния транспорт. Този проект получава безвъзмездни средства от ЕС в размер на 27,8 милиона евро от общия разход от 55,5 милиона евро (50 % процента съфинансиране).

В областта на **енергетиката** се счита, че 40 % от средствата по линия на МСЕ допринасят на програмно равнище за поставянето на действията в областта на климата в основата на вземането на решения. Проектите за електроенергия допринасят за намаляване на емисиите на CO₂ чрез увеличаване на капацитета на мрежата за интегриране на енергията, произведена от възобновяеми източници.

ЗАКЛЮЧЕНИЯ

Оценката показва, че след първите 3 години и половина от изпълнението на МСЕ програмата е в ход, макар че е твърде рано да се измерват резултатите, тъй като програмата е в начален етап на изпълнение. Освен това в рамката за изпълнение, предвидена в Регламента, липсват ясно определени или устойчиви показатели. Като се има предвид това съображение, оценката показва, че:

- МСЕ е ефективен и целеви инструмент за инвестиране в трансевропейската инфраструктура (TEN) в секторите на транспорта, енергетиката и цифровите услуги. От 2014 г. насам по линия на МСЕ са инвестирани 25 милиарда евро, което е довело до приблизително 50 милиарда евро общи инвестиции в инфраструктурата в ЕС. МСЕ допринася за приоритетите на Комисията по отношение на заетостта, растежа и инвестициите, вътрешния пазар, енергийния съюз и климата, както и по отношение на цифровия единен пазар. По този начин МСЕ укрепва конкурентоспособността на икономиката на ЕС.
- МСЕ генерира висока европейска добавена стойност за всички държави членки, като подкрепя проекти за свързаност с трансгранично измерение. Повечето средства се отпускат за проекти, които осигуряват липсващите връзки и премахват участъците със затруднения с цел да се гарантира правилното функциониране на вътрешния пазар на ЕС и териториалното сближаване между държавите членки в секторите на транспорта, енергетиката и цифровите услуги. Проектите в областта на енергетиката също така осигуряват сигурност на доставките и са от ключово значение за разходно-ефективната декарбонизация на икономиката. МСЕ също така има основно значение за внедряването в целия ЕС на нови системи за управление и безопасност на движението (например SESAR за въздухоплаването, ERTMS за железопътния транспорт), високоефективни електропроводи и интелигентни мрежи, необходими за бързото внедряване на невъглеродни възобновяеми източници на енергия, както и върху разработването на широколентови и взаимосвързани цифрови услуги (като отворени данни, електронно здравеопазване, електронни обществени поръчки, електронно идентифициране и електронен подпис).
- Прякото управление на безвъзмездните средства по линия на МСЕ се оказва много ефикасно и доведе до солиден набор от проекти и конкурентен процес на подбор, съсредоточаване върху целите на политиката на ЕС, координирано изпълнение и цялостно участие на държавите членки. Изпълнителната агенция INEA постига много добри резултати в областта на финансовото управление на МСЕ и оптимизирането на бюджета благодарение по-специално на нейната гъвкавост за

бързо пренасочване на неизразходваните средства по определени действия към финансирането на нови.

- За първи път част от бюджета за сближаване (11,3 милиарда евро за транспорт) е изразходван под пряко управление в рамките на МСЕ. През първата половина на програмния период бяха отпуснати 100 % от пакета — почти изцяло за устойчиви видове транспорт. Целевата техническа помощ, по-ниските административни разходи за държавите членки, ясните приоритети за финансиране и солидният набор от проекти, произтичащ от приемствеността с проектите и проучванията, подкрепяни по-рано от програмата за TEN-T или от инструментите на политиката на сближаване, допринесоха за бързото разпределение на средствата.
- В рамките на МСЕ продължи използването и разработването на иновативни финансови инструменти. Внедряването им обаче бе ограничено поради новите възможности, предлагани от ЕФСИ. Очаква се използването на финансовите инструменти на МСЕ да се повиши през втората половина на програмата, когато бъде осигурена допълняемост между специфичните за МСЕ финансови инструменти и ЕФСИ.
- В допълнение към това през 2017 г. в областта на транспорта бе направен много положителен първи опит за съчетаване на безвъзмездни средства с финансови инструменти, като бе поискано финансиране в размер на 2,2 милиарда евро по покана за предложения с индикативен бюджет от 1 милиард евро, което позволи да се използват безвъзмездни средства, за да се постигне максимално привличане на частни или публични средства.
- Разходите по линия на МСЕ в областта на транспорта и енергетиката са основен фактор, допринасящ за постигането на целта на ЕС най-малко 20 % от общия бюджет на ЕС да бъде предназначен за покриване на разходите, свързани с действията в областта на климата.
- В сектора на телекомуникациите двойният акцент на МСЕ върху цифровите трансгранични услуги от обществен интерес и комуникационната и компютърната инфраструктура показва, че програмата има важно въздействие върху постигането на целите на цифровия единен пазар на ЕС, като дава възможност на гражданите и предприятията да получат достъп до висококачествени цифрови услуги в цяла Европа. Това спомогна за разработването и изпълнението на общи политики за справяне с обществените предизвикателства, включително цифровата трансформация на здравеопазването, киберсигурността и цифровизацията на правителствата. Тъй като предложеното финансиране за МСЕ в областта на телекомуникациите беше значително намалено, финансирането по програмата можеше да подкрепи само първите стъпки към пълна трансгранична цифрова инфраструктура в области от обществен интерес.
- Чрез МСЕ бяха изпитани и полезните взаимодействия между секторите, но изпитването беше ограничено поради недостатъци в настоящата правна/бюджетна рамка. Насоките за секторните политики и инструментът МСЕ ще трябва да станат по-гъвкави, за да се улеснят полезните взаимодействия и да се реагира по-добре на

новите технологични развития и приоритети като цифровизацията, като същевременно бъде ускорена декарбонизацията и бъдат посрещнати общи обществени предизвикателства като киберсигурността.

- Завършването на TEN, определено в приоритетите на политиката на ЕС, ще продължи да изисква огромни инвестиции, част от които ще зависят от продължаващата подкрепа на ЕС. Бюджетът на МСЕ понастоящем позволява да се обърне внимание само на някои от установените неефективности на пазара и в трите сектора. Ето защо съществува потенциал за привличане на допълнителни публични и частни инвестиции, ако бъде предоставен допълнителен бюджет от ЕС за справяне с неефективностите на пазара.