Този документ е средство за документиране и не обвързва институциите

►**B** **РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 1316/2013 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**

от 11 декември 2013

за създаване на Механизъм за свързване на Европа, за изменение на Регламент (ЕС) № 913/2010 и за отмяна на регламенти (ЕО) № 680/2007 и (ЕО) № 67/2010

(текст от значение за ЕИП)

(ОВ L 348, 20.12.2013 г., стр. 129)

Изменен със:

		Официален вестник		
		№	страница	дата
►**M1**	Делегиран регламент (ЕС) № 275/2014 на Комисията от 7 януари 2014 година	L 80	1	19.3.2014 г.

▼B

РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 1316/2013 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 11 декември 2013

за създаване на Механизъм за свързване на Европа, за изменение на Регламент (ЕС) № 913/2010 и за отмяна на регламенти (ЕО) № 680/2007 и (ЕО) № 67/2010

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

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

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет ([1]),

като взеха предвид становището на Комитета на регионите ([2]),

в съответствие с обикновената законодателна процедура ([3]),

като имат предвид, че:

(1) За да постигне интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж и да стимулира създаването на работни места в съответствие с целите на стратегията „Европа 2020“, Съюзът се нуждае от модерна и високоефективна инфраструктура, която да допринася за свързването и интеграцията на Съюза и всички негови региони, в секторите на транспорта, телекомуникациите и енергетиката. Тези връзки следва да спомогнат за подобряването на свободното движение на хора, стоки, капитали и услуги. Трансевропейските мрежи следва да улесняват трансграничните връзки, да насърчават по-голямо икономическо, социално и териториално сближаване, както и да допринесат за постигането на по-конкурентоспособна социална пазарна икономика и за борбата с изменението на климата.

(2) Целта на създаването на Механизма за свързване на Европа (МСЕ), установен с настоящия регламент, е да се ускори инвестирането в областта на трансевропейските мрежи и стимулирането на финансирането както от публичния, така и от частния сектор, като същевременно се повишава правната сигурност и се спазва принципът за технологична неутралност. МСЕ следва да дава възможност за използване във възможно най-голяма степен на полезните взаимодействия между секторите на транспорта, телекомуникациите и енергетиката, като по този начин повишава ефективността на действията на Съюза и дава възможност за оптимизиране на разходите за изпълнение.

([1]) ОВ C 143, 22.5.2012 г., стр. 116.
([2]) ОВ C 277, 13.9.2012 г., стр. 125.
([3]) Позиция на Европейския парламент от 19 ноември 2013 г. (все още непубликувана в Официален вестник)

▼B

(3) Според Комисията очакваните нужди от инвестиции в периода до 2020 г. за трансевропейските мрежи в секторите на транспорта, телекомуникациите и енергетиката възлизат на 970 милиарда евро.

(4) Настоящият регламент определя финансов пакет за изпълнението на МСЕ за периода 2014—2020 г. в размер на 33 242 259 000 евро по текущи цени, съставляващ основната референтна сума за Европейския парламент и Съвета при годишната бюджетна процедура, по смисъла на точка 17 от Междуинституционалното споразумение между Европейския парламент, Съвета и Комисията от 2 декември 2013 относно бюджетната дисциплина, сътрудничеството по бюджетни въпроси и доброто финансово управление ([1]).

(5) За да се оптимизира използването на бюджетните средства, разпределени за МСЕ, след междинната оценка на МСЕ Комисията следва да може да предлага да се прехвърлят бюджетни кредити между секторите на транспорта, телекомуникациите и енергетиката. Това предложение следва да попада в обхвата на годишната бюджетна процедура.

(6) Сумата от 11 305 500 000 евро по текущи цени, прехвърлена от Кохезионния фонд, създаден с Регламент (ЕС) № 1301/2013 на Европейския парламент и на Съвета ([2]) следва да се използва за поемането на задължения с бюджетни средства за финансови инструменти по настоящия регламент едва след 1 януари 2017 г.

(7) Създаването на ефективни транспортни и енергийни инфраструктурни мрежи е едно от 12-те ключови действия, определени от Комисията в съобщението ѝ от 13 април 2011 г., озаглавено „Акт за единния пазар — Дванадесет лоста за насърчаване на растежа и укрепване на доверието — „Заедно за нов тип икономически растеж”.

(8) Комисията пое ангажимента да включи изменението на климата в разходните програми на Съюза и да насочи най-малко 20 % от бюджета на Съюза за цели, свързани с климата. Важно е да се гарантира, че смекчаването на изменението на климата и адаптирането към него, както и превенцията и управлението на риска, са насърчавани при подготовката, планирането и изпълнението на проекти от общ интерес. Инвестициите в инфраструктурата, обхванати от настоящия регламент, следва да спомогнат за насърчаване на прехода към икономика и общество, които са нисковъглеродни и устойчиви на изменението на климата и на бедствия, като се отчитат спецификите на регионите с неблагоприятни природни и демографски условия, по-конкретно най-отдалечените и островните региони. По-специално в транспортния и енергийния сектор МСЕ следва да допринася за средносрочните и дългосрочните цели на Съюза по отношение на декарбонизацията.

([1]) ОВ C 420, 20.12.2013 г., стр. 1.

([2]) Регламент (ЕС) № 1301/2013 на Европейския парламент и на Съвета от17 декември 2013 относно Кохезионния фонд и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1084/2006 на Съвета (ОВ C 347, 20.12.2013 г., стр. 289).

▼B

(9) В резолюцията си от 8 юни 2011 г., озаглавена „Инвестиране в бъдещето: нова многогодишна финансова рамка (МФР) за конкурентоспособна, устойчива и приобщаваща Европа“ ([1]), Европейският парламент подчерта, че е важно да се осигури бързо изпълнение на Програмата на Съюза в областта на цифровите технологии и да се постоянства в усилията за постигане до 2020 г. на целите за осигуряване на високоскоростен достъп до интернет за всички граждани на Съюза, включително в по-слабо развитите региони. Европейският парламент подчерта, че инвестирането в ефективна транспортна инфраструктура има ключова роля за Европа, за да се създаде възможност за защита на нейната конкурентоспособност и да се създадат условия за дългосрочен икономически растеж в периода след кризата, както и че трансевропейската транспортна мрежа („TEN-T“) е от жизненоважно значение за гарантиране на доброто функциониране на вътрешния пазар и осигуряване на съществена европейска добавена стойност. В тази връзка Европейският парламент изрази също така своето становище, че TEN-T следва да бъде ключов приоритет в МФР и че е необходимо увеличаване на средствата по програмата TEN-T в МФР. Освен това Европейският парламент подчерта необходимостта да се максимизира ефектът на финансирането от Съюза и на възможността, предоставена от Кохезионния фонд и европейските структурни и инвестиционни фондове и финансовите инструменти, за финансиране на ключови национални и трансгранични европейски приоритетни проекти за енергийна инфраструктура, а също така подчерта и необходимостта от отпускане на значителна сума от бюджета на Съюза за финансови инструменти в тази област.

(10) Следва да се насърчи изграждането на полезни взаимодействия между финансовите инструменти на МСЕ и други фондове на Съюза с оглед финансирането на инфраструктури в трансграничните региони, като част от развитието на мрежите като цяло.

(11) На 28 март 2011 г. Комисията прие бяла книга, озаглавена „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“ ("Бялата книга"). Бялата книга има за цел намаляване на емисиите на парникови газове в транспортния сектор с поне 60 % до 2050 г. в сравнение с 1990 г. Що се отнася до инфраструктурата, Бялата книга има за цел създаването на пълноценно функциониращa и покриваща целия Съюз мултимодална „основна мрежа“ на TEN-T до 2030 г. Оперативната съвместимост би могла да бъде засилена чрез иновативни решения, които подобряват съвместимостта между различните системи. Бялата книга също така има за цел оптимизиране на ефекта от работата на мултимодалните логистични вериги, включително и чрез по-широко използване на видовете транспорт с по-висока енергийна ефективност. Поради това тя определя следните цели от значение за политиката за TEN-T: до 2030 г. 30 % от автомобилния товарен превоз на разстояние над 300 km следва да се прехвърлят към други видове транспорт, а до 2050 г. — повече от 50 %; дължината на наличната високоскоростна железопътна мрежа следва да се утрои до 2030 г. и до 2050 г. по-голямата част от пътническия транспорт на средни разстояния следва да се осъществява по железопътен транспорт; до 2050 г. всички летища от основната мрежа следва да се свържат с железопътната мрежа, а всички пристанища — със системите за железопътен превоз на товари и, където е възможно, с вътрешните водни пътища.

([1]) ОВ C 380 E, 11.12.2012 г., стр. 89.

▼B

(12) В резолюцията си от 6 юли 2010 г. относно устойчиво бъдеще за транспорта ([1]) Европейският парламент подчерта, че ефективната транспортна политика изисква финансова рамка, отговаряща на възникващите предизвикателства, и за тази цел настоящите средства за транспорт и мобилност следва да бъдат увеличени; освен това той счете, че е необходимо създаването на механизъм, който да координира и оптимизира използването на различни източници на финансиране на транспорта, и на всички финансови средства и механизми, които са налични на равнището на Съюза.

(13) В заключенията си от 11 юни 2009 г. относно прегледа на политиката за TEN-T Съветът потвърди отново необходимостта от продължаване на инвестирането в транспортна инфраструктура, за да се осигури адекватно развитие на TEN-T във всички видове транспорт като основа за вътрешния пазар и конкурентоспособността, икономическото, социалното и териториалното сближаване на Съюза и неговото свързване със съседните държави, като се постави акцент върху европейската добавена стойност, която то би донесло. Съветът подчерта също необходимостта Съюзът да предостави необходимите финансови ресурси за стимулиране на инвестициите в проекти в рамките на TEN-T, и по-специално необходимостта от съчетаване на подходяща финансова подкрепа от бюджета за TEN-T за приоритетните проекти, които включват съответните трансгранични участъци и чието осъществяване ще продължи и след 2013 г., с институционалните ограничения на програмирането по МФР. Според Съвета подходите за публично-частни партньорства следва да бъдат допълнително развивани и подкрепяни в този контекст, когато това е уместно.

(14) Въз основа на целите, определени от Бялата книга, в насоките за TEN-T, установени в Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета ([2]), се определя инфраструктурата на TEN-T, посочват се изискванията, които е необходимо да бъдат изпълнени от нея, и се предвиждат мерки за тяхното изпълнение. В тези насоки по-конкретно се предвижда завършване на основната мрежа до 2030 г. чрез създаването на нова инфраструктура, както и чрез значителната модернизация и рехабилитация на съществуващата инфраструктура.

(15) Въз основа на анализа на плановете за транспортната инфраструктура на държавите членки Комисията прогнозира, че нуждите от инвестиции в областта на транспорта възлизат на 500 000 милиона евро за цялата мрежа TEN-T за периода 2014—2020 г., от които приблизително 250 000 милиона евро ще е необходимо да се инвестират в основната мрежа от TEN-T.

(16) Съгласуваността от географска гледна точка на железопътните коридори за товарен превоз, предвидена в Регламент (ЕС) № 913/2010 на Европейския парламент и на Съвета ([3]), и на коридорите на основната мрежа по част I от приложение I към настоящия регламент, следва да бъдат гарантирани при целесъобразност, като се отчитат целите на съответните инструменти, за да се намали административната тежест и да се рационализира развиването и използването на железопътната инфраструктура. Коридорите

([1]) ОВ C 351E, 2.12.2011 г., стр. 13.

([2]) Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС (Виж страница 1 от настоящия брой на Официален вестник).

([3]) Регламент (ЕС) № 913/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 22 септември 2010 г. относно европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз (ОВ L 276, 20.10.2010 г., стр. 22).

▼B

за железопътен товарен превоз следва да бъдат предмет единствено на разпоредбите на Регламент (ЕС) № 913/2010, включително по отношение на промени в техните направления.

(17) В рамките на прегледа на политиката за TEN-T, започнат през февруари 2009 г., беше създадена специализирана експертна група, която да подкрепя Комисията и да анализира въпроса за стратегията за финансиране и финансовите перспективи за TEN-T. Експертна група № 5 се ползваше от опита на външни експерти от различни области: управители на инфраструктури, специалисти по инфраструктурно планиране, национални, регионални и местни представители, екологични експерти, членове на академичните среди и представители на частния сектор. Окончателният доклад на експертна група № 5 ([1]), приет през юли 2010 г., съдържа 40 препоръки, някои от които са взети предвид в настоящия регламент. В посочения доклад inter alia се препоръчва Комисията да предостави стандартна рамка за съчетаването на безвъзмездните средства от Съюза и публично-частни партньорства по линия на TEN-T ("ПЧП"), които обхващат едновременно Кохезионния фонд и бюджета за TEN-T.

(18) Опитът по МФР (2007-2013) показва, че някои държави членки, които отговарят на условията за финансиране от Кохезионния фонд, срещат значителни пречки при изпълнението в срок на сложни трансгранични проекти за транспортна инфраструктура с висока европейска добавена стойност, както и при осигуряването на ефикасно използване на фондовете на Съюза. Поради това, за да се подобри изпълнението на транспортните проекти, и по-специално на трансгранични проекти с висока добавена стойност за Съюза, част от средствата по Кохезионния фонд (11 305 500 000 евро) следва да бъдат прехвърлени за финансиране по линия на МСЕ на транспортни проекти в рамките на основната транспортна мрежа или транспортни проекти във връзка с хоризонталните приоритети в държавите членки, които отговарят на условията за финансиране от Кохезионния фонд. През началната фаза при подбора на проектите, които отговарят на условията за финансиране, следва да се вземат предвид отпуснатите на национален принцип средства по Кохезионния фонд. Комисията следва да подкрепя държавите членки, които отговарят на условията за финансиране от Кохезионния фонд, в усилията им при разработването на подходяща поредица от проекти, по-специално чрез укрепване на институционалния капацитет на съответните публични администрации и чрез отправяне на допълнителни покани за предложения, като същевременно гарантира прозрачен процес на подбор на проектите.

(19) Сумата от 11 305 500 000 евро, прехвърлена от Кохезионния фонд, която следва да се изразходи изключително в държавите членки, отговарящи на условията за финансиране от Кохезионния фонд, не следва да се използва за финансирането на действия със полезни взаимодействия между секторите на транспорта, телекомуникациите и енергетиката, които допринасят за проекти от общ интерес в резултат на покана за представяне на предложения за няколко сектора.

(20) Институционалният и административният капацитет са основни предпоставки за ефективното постигане на целите на МСЕ. В рамките на възможното Комисията следва да предложи подходящи начини за подкрепа, за да позволи планирането и изпълнението на проекти в засегнатата държава членка.

([1]) http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/ten-t-policy/review/doc/expert-groups/expert_group_5_final_report.pdf.

▼B

(21) В съобщението си от 17 ноември 2010 г., озаглавено „Приоритети за енергийна инфраструктура за 2020 г. и по-нататък - план за интегрирана европейска енергийна мрежа", Комисията определи приоритетните коридори, които да дадат възможност на Съюза да постигне амбициозните си цели в областта на енергетиката и климата до 2020 г. за завършване на вътрешния енергиен пазар, гарантиране на сигурността на доставките, подпомагане интегрирането на възобновяемите енергийни източници, както и за да се подготвят мрежите за по-нататъшна декарбонизация на енергийната система след 2020 г.

(22) Необходими са значителни инвестиции за модернизиране и разширяване на европейската енергийна инфраструктура и за трансгранично свързване на мрежите и за прекратяване на енергийната изолация на държавите членки, за да бъдат постигнати целите на политиката на Съюза в областта на енергетиката и климата за конкурентоспособност, устойчивост и сигурност на доставките по икономически ефективен начин. Според Комисията очакваните нужди от инвестиции в енергийната инфраструктура до 2020 г. възлизат на 1 000 000 милиона евро, включително приблизително 200 000 милиона евро в инфраструктури за съхранение и пренос на електричество и газ, за които се счита, че са инфраструктури от европейско значение. Според работния документ на службите на Комисията, озаглавен „Необходими инвестиции и потребности от финансиране за енергийната инфраструктура“, който беше представен на Съвета, сред проектите от европейско значение съществува риск инвестиции в размер на приблизително 100 000 милиона евро да не бъдат реализирани поради пречки, свързани с предоставяне на разрешения, регулиране и финансиране.

(23) Неотложната нужда от изграждане на енергийната инфраструктура на бъдещето и значителното увеличаване на обема на инвестициите в сравнение с предишни тенденции налагат качествена промяна в начина на подпомагане на енергийната инфраструктура на равнището на Съюза. В заключенията си от 28 февруари 2011 г. Съветът утвърди енергийните коридори като приоритети за Европа.

(24) По отношение на енергийния сектор Европейският съвет от 4 февруари 2011 г. призова Комисията да рационализира и подобри процедурите за издаване на разрешения и да насърчи изграждането на привлекателна за инвеститорите регулаторна рамка. Той подчерта, че основната част от инвестициите би трябвало да бъде осигурена от пазара, като разходите се възстановяват посредством тарифи. Европейският съвет призна, че е необходимо публично финансиране за проекти, необходими от гледна точка на сигурността на доставките или солидарността, които не могат да привлекат достатъчно финансови средства на пазарен принцип. Освен това той изтъкна и необходимостта от модернизация и разширяване на европейската енергийна инфраструктура и трансгранично свързване на енергийните мрежи, за да може да се постигне реална солидарност между държавите членки, да се осигурят алтернативни маршрути за доставка или транзит и алтернативни източници на енергия, както и да се разработват възобновяеми енергийни източници в конкуренция с традиционните източници. Той изтъкна факта, че изграждането на вътрешния енергиен пазар следва да бъде завършено до 2014 г., за да може потокът на газ и електроенергия да се осъществява безпрепятствено, както и че нито една държава членка не следва да бъде изолирана от европейските газови и електроенергийни мрежи след 2015 г. или да бъде застрашена

▼B

по отношение на енергийната си сигурност поради липса на подходящи връзки. В първите две годишни работни програми, приети съгласно настоящия регламент, следва приоритетно да се разглеждат проекти от общ интерес и свързани действия, насочени към прекратяване на енергийната изолираност и премахване на затрудненията, свързани с енергийната инфраструктура, така че да се постигне напредък в изграждането на вътрешния енергиен пазар.

(25) Регламент (ЕС) № 347/2013 на Европейския парламент и на Съвета ([1]) определя трансевропейските приоритети за енергийна инфраструктура, за които има необходимост да бъдат изпълнени до 2020 г., за да бъдат постигнати целите на политиката на Съюза в областта на енергетиката и климата; определя правила за идентифициране на проекти от общ интерес, които са необходими за изпълнение на тези приоритети и установява мерки в областта на предоставянето на разрешения, публичното участие и регулирането за ускоряване и/или улесняване на осъществяването на тези проекти, включително критерии за допустимостта на тези проекти за получаване на финансова помощ от Съюза.

(26) Телекомуникациите се превръщат все повече в базирани на интернет инфраструктури, при които инфраструктурата на широколентовите мрежи играе ролята на катализатор за използването на цифровите услуги в цял спектър от дейности в обществото. Интернет става доминиращата платформа за комуникации, за извършване на стопанска дейност, за предоставяне на частни и публични услуги и за социално и културно сближаване. Освен това изчисленията в облак и софтуерът като услуга са нововъзникващи като парадигми за изчисления. Поради това наличието на повсеместен високоскоростен достъп до интернет и иновационни цифрови услуги в трансевропейски мащаб е от съществено значение за икономическия растеж и единния пазар.

(27) Модерните високоскоростни интернет мрежи са инфраструктура от решаващо значение за бъдещето по отношение на свързаността за европейските предприятия, по-специално малките и средни предприятия („МСП”), които искат да използват изчисления в облак с цел подобряване на икономическата си ефективност. За да се избегне дублирането на инфраструктура, да се предотврати пренасочването на частни инвестиции и да се увеличи изграждането на капацитет за създаване на нови инвестиционни възможности, а също така и за да се насърчи прилагането на мерки за намаляване на разходите, следва да се предприемат действия за подобряване на координацията между подкрепата на Съюза за широколентовите мрежи чрез МСЕ и подкрепата за широколентовите мрежи от всички останали налични източници, включително чрез националните планове за широколентов достъп.

(28) В стратегията „Европа 2020“ се призовава за изпълнение на Програмата в областта на цифровите технологии за Европа, която създава стабилна правна рамка за стимулиране на инвестициите в отворена и конкурентноспособна инфраструктура на високоскоростен интернет и в свързаните с това услуги. Целта следва да бъде Европа да има най-високата широколентова скорост в света до 2020 г. въз основа на авангардни технологии.

([1]) Регламент (ЕС) № 347/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2013 г. относно указания за трансевропейската енергийна инфраструктура и за отмяна на Решение № 1364/2006/ЕО, както и за изменение на регламенти (ЕО) № 713/2009, (ЕО) № 714/2009 и (ЕО) № 715/2009 (ОВ L 115, 25.4.2013 г., стр. 39).

▼B

(29) На 31 май 2010 г. Съветът заключи, че Съюзът следва да вложи необходимите ресурси в развитието на единен цифров пазар, който се основава на високоскоростен и свръхвисокоскоростен интернет и оперативно съвместими приложения, и отчете, че ефективните и конкурентоспособни инвестиции в широколентови мрежи от следващо поколение ще са необходими за иновациите, за избора за потребителите и за конкурентоспособността на Съюза и биха осигурили подобро качество на живота чрез подобрено здравеопазване, по-безопасен транспорт, нови медийни възможности и улеснен достъп до стоки, услуги и знания, особено до трансграничните такива.

(30) Частният сектор, подкрепян от благоприятстваща конкуренцията и инвестициите нормативна уредба, следва да има водеща роля при внедряването и модернизирането на широколентовите мрежи. Там, където частните инвестиции се окажат недостатъчни, държавите членки следва да положат необходимите усилия за постигането на целите на Програмата в областта на цифровите технологии. Публичното финансово подпомагане за широколентовите технологии следва да се ограничава до финансови инструменти за програми или инициативи, насочени към проекти, които не могат да се финансират единствено от частния сектор и по отношение на които това е потвърдено от предварителни оценки, посочващи пазарни несъвършенства или наличие на неоптимално по отношение на инвестициите положение.

(31) Следователно е особено важно в съответствие с принципа за технологична неутралност да се стимулира в целия Съюз внедряването на високоскоростни и свръхвисокоскоростни широколентови мрежи и да се улесни разработването и внедряването на трансевропейски цифрови услуги. Публичните инвестиции посредством финансови инструменти във високоскоростни и свръхвисокоскоростни широколентови мрежи не трябва да водят до изкривявания на пазара или да действат като демотивиращ фактор за инвестиране. Те следва да се използват за привличането на частни инвестиции и то само в случаите, когато има липса на търговски интерес за инвестиране.

(32) Необходими са няколко метода за осъществяване, които налагат различни нива на финансиране и финансови инструменти, за да се увеличи ефикасността и въздействието на финансовата помощ от Съюза, да се насърчат частните инвестиции и да се отговори на специфичните изисквания на отделни проекти.

(33) В регламент относно насоки за трансевропейските мрежи в областта на телекомуникационната инфраструктура ще бъдат определени критериите, съгласно които проектите от общ интерес могат да бъдат подпомагани финансово по настоящия регламент.

(34) „Хоризонт 2020“ — рамковата програма за научни изследвани и иновации ([1]), ще бъде съсредоточена, inter alia, върху справянето със социалните предизвикателства (напр. чрез интелигентен, екологосъобразен, достъпен и интегриран

([1]) Регламент (ЕС) № 1291/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 за установяване на „Хоризонт 2020“ — рамкова програма за научни изследвания и иновации (2014—2020 г.) и за отмяна на Решение № 1982/2006/ЕО (ОВ C 347, 20.12.2013 г., стр. 104)

▼B

транспорт, сигурна, чиста и ефективна енергия, както и здравеопазване, управление и устойчиво развитие, основани на информационни и комуникационни технологии), за да се отговори пряко на предизвикателствата, посочени в стратегията „Европа 2020“, чрез оказване на подкрепа на дейности, които обхващат целия спектър при прехода от научни изследвания към пазарна реализация. „Хоризонт 2020“ ще подкрепя всички етапи в иновационната верига, по-специално дейностите, по-близки до пазара, включително иновационните финансови инструменти. С цел гарантиране на по-голямо въздействие на финансирането от Съюза и осигуряване на съгласуваност, МСЕ ще развие тесни полезни взаимодействия с „Хоризонт 2020“.

(35) В съобщението си от 20 юли 2010 г., озаглавено „Към европейско пространство на пътна безопасност: насоки за политиката в областта на пътната безопасност през периода 2011—2020 година“, Комисията създаде рамка за действия на политиката в полза на безопасната инфраструктура като ключов елемент за намаляване на жертвите по пътищата с 50 % до 2020 г. Поради тази причина МСЕ следва да гарантира, че исканията за финансиране от Съюза отговарят на изискванията, препоръките и целите за безопасност, установени в цялото съответно право на Съюза относно пътната безопасност. Оценката на ефективността на МСЕ следва да взема предвид намаляването на жертвите на пътно-транспортни произшествия по пътната мрежа в Съюза.

(36) Съюзът и повечето държави членки са страни по Конвенцията на Организацията на обединените нации за правата на хората с увреждания, докато останалите държави членки са в процес на ратифициране. При изпълнението на съответните проекти е важно в спецификацията на проектите да се взема предвид достъпността за хора с увреждания, както е посочено в същата Конвенция.

(37) Въпреки че основната част от инвестициите съгласно стратегията „Европа 2020“ може да бъде осигурена и посредством пазарни и регулаторни мерки, предизвикателствата пред финансирането налагат публични действия, както и помощ от Съюза под формата на безвъзмездни средства и новаторски финансови инструменти.

(38) За оптимизиране използването на бюджета на Съюза, безвъзмездните средства следва да бъдат насочени към онези проекти, които получават недостатъчно финансиране от частния сектор.

(39) Железопътните проекти не следва да бъдат изключвани от получаване на безвъзмездни средства съгласно настоящия регламент, защото те генерират приходи от задължителни такси въз основа на Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета ([1]).

(40) Фискалните мерки в много държави членки ще накарат или вече са накарали публичните органи да преосмислят своите програми за инвестиции в инфраструктура. В този контекст на ПЧП се гледа като на ефективно средство за осъществяване на инфраструктурни проекти, които осигуряват постигането на цели на политиката, като например борбата с изменението на климата; насърчаването на използването на алтернативни енергийни източници, както и на енергийната ефективност и ефективното използване на ресурсите, подкрепата на устойчивия транспорт и внедряването на широколентови мрежи. В съобщението си от 19 ноември 2009 г., озаглавено

([1]) Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 г. за създаване на единно европейско железопътно пространство (ОВ L, 343, 14.12.2012 г., стр. 32).

▼B

„Мобилизиране на частни и публични инвестиции за възстановяване и дългосрочно структурно изменение — развиване на публично-частни партньорства“, Комисията се ангажира за подобряване на достъпа до финансиране за ПЧП чрез разширяване на обхвата на съществуващите финансови инструменти.

(41) В своето съобщение от 19 октомври 2010 г., озаглавено „Преглед на бюджета на ЕС“ Комисията подчерта, че в нормалния случай при проектите с дългосрочен търговски потенциал следва да се използват средства, предоставени от Съюза в партньорство с финансовия и банковия сектор, особено с Европейската инвестиционна банка и публичните финансови институции на държавите членки, но също така с други международни финансови институции и частния финансов сектор, включително на национално и регионално равнище.

(42) Финансовите инструменти следва да се използват за задоволяване на специфични нужди на пазара, за действия, които имат ясна добавена стойност за Съюза и които са в съответствие с целите на МСЕ, и не следва да изместват частното финансиране. Те следва да подобрят ефекта на лоста на бюджетните разходи на Съюза и да постигнат поголям мултиплициращ ефект по отношение на привличането на финансиране от частния сектор. Това важи в особена степен в условията на труден достъп до кредитиране и ограничения в областта на публичните финанси и с оглед необходимостта от подкрепа за икономическото възстановяване на Европа. Преди да реши да използва финансови инструменти, Комисията следва да извърши предварителна оценка на съответния инструмент съгласно изискването на Регламент (ЕС, Евратом) № 966/2012 на Европейския парламент и на Съвета ([1]).

(43) В стратегията „Европа 2020“ Комисията пое ангажимента да мобилизира финансовите инструменти на Съюза като част от съгласувана стратегия за финансиране, която обединява финансирането от Съюза и националното публично и частно финансиране за инфраструктури. Обосновката за това е, че често случаите на неоптимални инвестиции и пазарните недостатъци могат да бъдат преодолени поефективно с финансови инструменти, отколкото с безвъзмездни средства.

(44) МСЕ следва да предостави финансови инструменти за насърчаване на съществено участие на инвеститори от частния сектор и на финансови институции в инфраструктурните инвестиции. За да бъдат достатъчно привлекателни за частния сектор, финансовите инструменти следва да бъдат проектирани и приложени при надлежно отчитане на опростяването и намаляването на административната тежест, но същевременно следва да могат да отговорят на установените финансови нужди по гъвкав начин. Проектирането на тези инструменти следва да се основава на опита, натрупан при изпълнението на финансовите инструменти, включени в МФР (2007—2013 г.), какъвто е Инструментът за гарантиране на заеми (LGTT) за проектите в рамките на трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T), Инструментът за финансиране с поделяне на риска (ИФПР), Европейският фонд за енергетика, изменение на климата и инфраструктура 2020 г. (фондът „Marguerite“) и инициативата „Облигации за проекти по стратегията „Европа 2020“.

([1]) Регламент (ЕС, Евратом) № 966/2012 на Европейския парламент и на Съвета от 25 октомври 2012 г. относно финансовите правила, приложими за общия бюджет на Съюза и за отмяна на Регламент (ЕО, Евратом) № 1605/2002 на Съвета (ОВ L 298, 26.10.2012 г., стр. 1).

▼B

(45) Потенциалът за новаторски финансови инструменти, като например облигациите за проекти, в подкрепа на финансирането на транспортна инфраструктура с европейска добавена стойност следва да се проучи, в съответствие с резултатите от предварителните оценки и други имащи отношение оценки, по-специално независимата оценка на инициативата „Облигации за проекти по стратегията „Европа 2020“ през 2015 г.

(46) За да се оптимизира използването на бюджетните средства, разпределени за МСЕ, Комисията следва да осигури последователност между всички финансови инструменти, създадени по силата на Регламент (ЕО) № 680/2007 на Европейския парламент и на Съвета ([1]), и инструмента за поделяне на риска за облигациите за проекти, създадени съгласно Решение № 1639/2006/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ([2]) в рамките на последвалите ги дългови и капиталови финансови инструменти съгласно настоящия регламент, въз основа на предварителна оценка, съгласно предвиденото с Регламент (ЕС, Евратом) № 966/2012.

(47) При подбора на най-ефективната форма на финансова помощ следва да бъдат надлежно взети предвид специфичните за сектора и проекта характеристики на допустимите проекти. За да е възможно най-ефикасното използване на бюджета на Съюза и засилването на мултипликационния ефект на финансовата помощ от Съюза, по отношение на енергийния сектор Комисията следва да се стреми в рамките на възможното и в условията на навлизане на пазара да осигури приоритет на използването на финансови инструменти, когато е уместно, при спазване на тавана за използване на финансовите инструменти в съответствие с настоящия регламент. Ръководителите на енергийни проекти следва да се насърчават да проучват възможността да използват финансови инструменти преди да подават молба за безвъзмездни средства за работи. Във връзка с това Комисията следва да предостави подходящата подкрепа за максимално увеличено използване на финансовите инструменти.

(48) Проектите от общ интерес в областта на електроенергията, газта и въглеродния диоксид, следва да отговарят на условията за получаване на финансова помощ от Съюза за проучвания, и при определени условия — за работи, под формата на безвъзмездни средства или иновационни финансови инструменти. Това ще осигури възможност за предоставяне на специфично оформена за конкретния проект финансова помощ за тези проекти от общ интерес, които не са жизнеспособни при съществуващата регулаторна рамка и пазарни условия. В областта на енергетиката е важно да се избягва всякакво нарушаване на конкуренцията, особено между проекти, които допринасят за изграждането на един и същи приоритетен коридор на Съюза. Тази финансова помощ следва да осигурява и необходимите полезни взаимодействия с европейските структурни и инвестиционни фондове, които ще се използват за финансиране на интелигентни енергоразпределителни мрежи от местно или регионално значение. Към инвестициите в проекти от общ интерес се прилага триетапен подход. Първо, пазарът следва да се ползва с приоритет при инвестирането. Второ, ако инвестициите не се извършат от пазара, следва да

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

([2]) Решение № 1639/2006/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 24 октомври 2006 г. за създаване на Рамкова програма за конкурентноспособност и иновации (2007-2013) (ОВ L 310, 9.11.2006 г., стр. 15).

▼B

се разгледат регулаторните решения, ако е необходимо, следва да се адаптира съответната регулаторна рамка и следва да се осигури правилното прилагане на съответната регулаторна рамка. Трето, ако първите два етапа не са достатъчни за осигуряване на необходимите инвестиции в проекти от общ интерес, би могло да се предостави финансова помощ от Съюза, ако проектът от общ интерес отговаря на приложимите критерии за отпускане на помощ.

(49) В съответствие с член 14 от Регламент (ЕС) № 347/2013 всички проекти от общ интерес, които попадат в категориите, посочени в приложение II.1, 2 и 4 от същия регламент, отговарят на условията за получаване на финансова помощ от Съюза под формата на безвъзмездни средства за проучвания и на финансови инструменти. Безвъзмездните средства за работи могат да се използват за действия, които допринасят за тези проекти от общ интерес, за които, в съответствие с член 14 от Регламент (ЕС) № 347/2013, може особено ясно да се покаже наличието на значителни странични ползи и липсата на стопанска жизнеспособност, съгласно бизнес плана на проекта и други извършени оценки, по-специално от потенциални инвеститори или кредитори, или от национални регулаторни органи.

(50) С цел да се гарантира секторната диверсификация на бенефициерите на финансови инструменти, както и да се насърчи постепенната географска диверсификация сред държавите членки, като се обръща специално внимание на държавите членки, които отговарят на условията за финансиране от Кохезионния фонд, Комисията в партньорство с Европейската инвестиционна банка чрез съвместни инициативи като например Европейския експертен център за ПЧП (ЕРЕС) и Съвместна помощ за подкрепа на проекти в европейските региони (Jaspers), следва да осигури подкрепа за държавите членки в разработването на подходяща поредица от проекти, които биха могли да се разглеждат за проектно финансиране.

(51) Финансовите инструменти по настоящия регламент, следва да отразяват правилата, предвидени в дял VIII от Регламент (ЕС, Евратом) № 966/2012 и в Делегиран регламент (ЕС) № 1268/2012 ([1]) и да бъдат в съответствие с правилата за най-добри практики, приложими спрямо финансовите инструменти.

(52) По отношение на условията за финансовите инструменти може да бъде необходимо да се добавят допълнителни изисквания в работните програми, например с цел да се гарантира конкуренцията на пазарите с оглед на развитието на политиките на Съюза, технологичния прогрес и други фактори, които могат да бъдат от значение.

(53) Многогодишното програмиране за отпускането на помощ от МСЕ следва да бъде насочено към подкрепа за приоритетите на Съюза чрез осигуряване на необходимите финансови средства и последователност, прозрачност и приемственост на съвместното действие на Съюза и държавите членки. За предложения, внесени след изпълнението на първата многогодишна работна програма в сектора на транспорта, оценяването на допустимостта на разходите следва да започне на 1 януари 2014 г., така че да се осигури приемственост с проектите, които вече са в обхвата на Регламент (ЕО) № 680/2007.

([1]) Делегиран регламент (ЕС) № 1268/2012 на Комисията от 29 октомври 2012 г. относно правилата за прилагане на Регламент (ЕС, Евратом) № 966/2012 на Европейския парламент и на Съвета относно финансовите правила, приложими за общия бюджет на Съюза (ОВ L 362, 31.12.2012 г., стр. 1).

▼B

(54) Поради големия размер на бюджета, необходим за изпълнението на някои инфраструктурни проекти, следва да се предвиди възможност за разделяне на бюджетните задължения, свързани с финансовата помощ за някои действия, на годишни траншове.

(55) Предвид наличните средства на равнището на Съюза, за постигане на желания ефект е необходимо съсредоточаване върху проектите с най-високата европейска добавена стойност. Поради това подкрепата следва да бъде съсредоточена върху основната мрежа и върху проектите от общ интерес в областта на системите за управление на движението (по-специално системите за управление на въздушното движение, които са резултат от новото поколение Европейска система за управление на въздушното движение (системата SESAR) и изискват средства от бюджета на Съюза в приблизителен размер от 3 000 милиона евро, както и интелигентни транспортни системи (ITS), информационни системи за наблюдение на движението на корабите (VTMIS), речните информационни услуги (RIS) и Европейската система за управление на железопътното движение (ERTMS). В енергийния сектор финансовата помощ следва да бъде съсредоточена върху завършването на вътрешния енергиен пазар, гарантирането на сигурността на доставките, насърчаването на устойчивостта, inter alia посредством гарантирането на преноса на електричество от възобновяеми енергийни източници от електроцентралата до съоръженията за продажба и съхранение, и привличането на публични и частни инвестиции. В телекомуникационния сектор финансовата помощ следва да бъде насочена основно към проекти, които ще генерират търсене на широколентов достъп, включително изграждането на европейска инфраструктура за цифрови услуги, което на свой ред следва да стимулира инвестициите във внедряването на широколентови мрежи.

(56) В сектора на енергетиката предвиденият бюджет следва да бъде разпределян приоритетно под формата на финансови инструменти, при спазване на условието за навлизане на пазара. Проектите от общ интерес в сектора на телекомуникациите следва да отговарят на условията за получаване на финансова помощ от Съюза под формата на безвъзмездни средства и обществени поръчки за платформи за основни услуги, общи услуги и хоризонтални действия. Действията в областта на разгръщането на широколентови мрежи, включително действията, които генерират търсене на широколентов достъп, следва да могат да получават финансова помощ от Съюза под формата на финансови инструменти.

(57) Съгласно анализа, извършен в рамките на оценката на въздействието за Регламент (ЕС) № 347/2013, броят на проектите от общ интерес, които най-много допринасят за изпълнението на приоритетните коридори и области на стратегическата енергийна инфраструктура се очаква да е приблизително 100 в областта на електроенергетиката и около 50 в газовия сектор. Освен това, с оглед на очакваната преобладаваща роля на електроенергетиката в енергийната система на Европа през следващите две десетилетия прогнозите показват, че основната част от енергийния пакет в рамките на МСЕ ще бъде необходима за помощта за проекти от общ интерес в областта на електроенергетиката. Като отбелязва, че тези прогнози могат да претърпят промени при получаването на допълнителна информация, и като взема предвид необходимостта да се осигури спазване

▼B

на Регламент (ЕС) № 347/2013, Комисията следва да разгледа много внимателно проектите в областта на електроенергетиката с цел основната част от финансовата помощ по тези проекти да бъде на разположение в периода 2014—2020 г., при спазване на условието за навлизане на пазара, качество и степен на развитие на предлаганите действия и изискванията за тяхното финансиране. Тази цел не засяга никакво евентуално преразпределяне на наличното финансиране за енергийни проекти.

(58) Комисията следва да извършва междинни и последващи оценки и да уведомява Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите за резултатите, за да се оцени ефективността и ефикасността на финансирането и неговото въздействие върху общите цели на МСЕ и на приоритетите на стратегията „Европа 2020“. Комисията следва да направи публично достъпна информацията относно конкретните проекти в рамките на МСЕ. Тази информация следва да бъде актуализирана ежегодно.

(59) По отношение на транспорта и енергетиката, въз основа на специфичните за сектора насоки, установени в Регламент (ЕС) № 1315/2013 и Регламент (ЕС) № 347/2013, са изготвени списъци на проектите, приоритетните коридори и области, за които следва да се прилага настоящият регламент, и тези списъци следва да бъдат включени в приложение към настоящия регламент. По отношение на транспорта, с цел да се вземат предвид евентуални промени в политическите приоритети и технологичните възможности, както и потоците на движение, правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС) следва да се делегира на Комисията за приемане на изменения на част I от приложение I и за подробно излагане на приоритетите за финансиране за действията, допустими за финансиране съгласно член 7, параграф 2, които да бъдат отразени в работните програми.

(60) За да се вземе предвид актуалното ниво на нуждата от финансиране за специфичните цели в областта на транспорта и за да се отчетат констатациите на средносрочната оценка, според която се оказва необходимо да се направи отклонение от разпределението за специфична цел в областта на транспорта, установена в част IV от приложение I към настоящия регламент, с повече от 5 процентни пункта, на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от ДФЕС с цел изменение на ориентировъчните проценти за всяка специфична цел в областта на транспорта. Ориентировъчните проценти за специфичните цели в областта на транспорта не трябва да надхвърлят сумата от 11 305 500 000 евро, прехвърлена от Кохезионния фонд, да се използва изцяло за проекти за изграждане на основната мрежа или за проекти и хоризонтални приоритети, посочени в част I от приложение I към настоящия регламент.

(61) За да се вземат предвид заключенията, направени при изпълнението на МСЕ, включително тези, съдържащи се в средносрочната оценка, на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от ДФЕС за изменение на списъка на общите насоки, които трябва да се отчитат при определянето на критерии за възлагане.

▼B

(62) При приемане на делегирани актове съгласно настоящия регламент е от особена важност по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище. При подготовката и изготвянето на делегираните актове Комисията следва да осигури едновременното и своевременното предаване на съответните документи по подходящ начин на Европейския парламент и на Съвета.

(63) За да се гарантират еднакви условия за изпълнение на настоящия регламент на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия по отношение на многогодишните и годишните работни програми. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета ([1]).

(64) Финансовите интереси на Съюза следва да бъдат защитени чрез прилагане на пропорционални мерки през целия цикъл на разходи, в т.ч. предотвратяване, разкриване и разследване на нередности, възстановяване на загубени, погрешно платени или неправилно използвани средства и, където е необходимо, налагане на санкции в съответствие с Регламент (ЕС, Евратом) № 966/2012 г. Европейският парламент следва да бъде информиран за всички тези мерки.

(65) С цел осигуряване на широка и лоялна конкуренция при проектите, за които са предвидени средства от МСЕ, форматът на договора следва да отговаря на целите и условията на проекта. Договорните условия следва да бъдат изготвени така, че свързаният с договора риск да е разпределен справедливо, за да се оптимизира разходната ефективност и да се позволи постигането на максимално ефикасно изпълнение на договора. Този принцип следва да се прилага независимо от това дали се използва национален или международен примерен договор.

(66) Може да се наложи някои инфраструктурни проекти от общ интерес да бъдат свързани и да преминат през съседни на Съюза държави, присъединяващи се държави и други трети държави. МСЕ следва да предлага опростени средства за свързване и финансиране на тези инфраструктури с цел осигуряване на съгласуваност между вътрешните и външните инструменти на бюджета на Съюза.

(67) Когато трети държави и юридически лица, установени в трети държави, участват в действия, които допринасят за проекти от общ интерес, безвъзмездни средства следва да могат да бъдат предоставени само ако действието не изглежда да е достатъчно подкрепена от други форми на финансова помощ в рамките на МСЕ или други програми на Съюза.

(68) Общата насока, на базата на която Комисията взема предвид социалното въздействие и въздействието върху климата и околната среда, подробно описана в част V от приложение I към настоящия регламент, не следва да се прилага в областта на енергетиката, в съответствие с подхода, предвиден в член 4, параграф 4 от Регламент (ЕС) № 347/2013.

([1]) Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).

▼B

(69) В сектора на телекомуникациите общата насока, съгласно която се взема предвид стимулиращият ефект на помощта от Съюза за публичните и частните инвестиции, следва да се прилага само за тези инфраструктури на цифровите услуги, които имат за цел да привлекат допълнителни инвестиции.

(70) Общата насока съгласно която се взема предвид трансграничното измерение не следва да се прилага по отношение на широколентовите мрежи, защото всички инвестиции в тях, включително тези, осъществени на територията на държавите членки, ще засилят свързаността на трансевропейските телекомуникационни мрежи.

(71) Участието на държавите от Европейската асоциация за свободна търговия (ЕАСТ), които са страни по Споразумението за Европейското икономическо пространство („Споразумение за ЕИП“) в МСЕ, следва да се осъществява в съответствие с условията, представени в Споразумението за ЕИП. За тази цел, всеки сектор, обхванат от настоящия регламент, следва да се разглежда като отделна програма. Участието на страните от ЕАСТ в МСЕ следва да се предвиди най-вече в областта на телекомуникациите.

(72) По отношение на транспорта, за целите на допустимостта за финансиране на проекти от общ интерес в трети държави съгласно настоящия регламент следва да се прилагат ориентировъчните карти, включени в приложение III към Регламент (ЕС) № 1315/2013. В трети държави, за които в същия регламент не са включени ориентировъчни карти, проектите от общ интерес следва да бъдат допустими за финансиране, когато е налице взаимно сътрудничество с оглед да се постигне споразумение относно такива ориентировъчни карти.

(73) Доколкото целите на настоящия регламент, а именно координирането, развитието и финансирането на трансевропейските мрежи, не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите членки, а могат, поради необходимостта от съгласуване на тези цели, да бъдат по-добре постигнати на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигане на тези цели.

(74) Регламент (ЕО) № 680/2007 и Регламент (ЕО) № 67/2010 на Европейския парламент и на Съвета [1] следва да бъдат отменени, с оглед постигането на яснота.

(75) Настоящият регламент следва да влезе в сила в деня след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*, за да се даде възможност за своевременно приемане на делегираните актове и актовете за изпълнение, предвидени с настоящия регламент,

[1] Регламент (ЕО) № 67/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 30 ноември 2009 г. за определяне на общите правила за предоставяне на финансова помощ от Общността в областта на трансевропейските мрежи (ОВ L 27, 30.1.2010 г., стр. 20).

▼B

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

ДЯЛ I

ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

ГЛАВА I

Механизъм за свързване на европа

Член 1

Предмет

С настоящия регламент се създава Механизъм за свързване на Европа („МСЕ“), с който се определят условията, методите и процедурите за предоставяне на финансова помощ от Съюза за трансевропейските мрежи с цел да се подкрепят проекти от общ интерес в секторите на транспортните, телекомуникационните и енергийните инфраструктури и да се използват потенциалните полезни взаимодействия между тези сектори. Освен това с него се установява разпределението на средствата, които да се предоставят по многогодишната финансова рамка за годините 2014—2020 г.

Член 2

Определения

За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

(1) „проект от общ интерес“ означава проект, определен в Регламент (ЕС) № 1315/2013 или в Регламент (ЕС) № 347/2013, или в регламент относно насоките за трансевропейските мрежи в областта на телекомуникационната инфраструктура;

(2) „трансграничен участък“ означава в транспортния сектор участък който осигурява непрекъснатостта на проект от общ интерес между най-близките градски възли от двете страни на границата между две държави членки или между държава членка и съседна държава;

(3) „съседна държава“ означава държава в обхвата на европейската политика за съседство, включително стратегическото партньорство, политиката на разширяване и Европейското икономическо пространство или Европейската асоциация за свободна търговия;

(4) „трета държава“ означава съседна държава и която и да е друга държава, с която Съюзът може да си сътрудничи за постигането на целите, предвидени в настоящия регламент;

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

▼B

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

(7) „действия за подкрепа на програмата“ означава на равнището на МСЕ всички съпътстващи мерки, които са необходими за неговото изпълнение и за изпълнението на отделните специфични за сектора насоки, като например предоставянето на услуги, и по-специално на техническа помощ, включително за използването на финансовите инструменти, както и дейности за подготовка, осъществимост, координация, мониторинг, консултация със заинтересованите страни, контрол, одит и оценка, които са пряко необходими за управлението на МСЕ и постигането на неговите цели. Действията за подкрепа на програмата включват по-специално проучвания, заседания, очертаване на инфраструктурата, информация, дейности за разпространение, комуникация и повишаване на осведомеността, разходи, свързани с ИТ инструменти и мрежи, насочени към обмена на информация относно МСЕ, заедно с всички други направени от Комисията разходи за техническа и административна помощ, които може да се окажат необходими за управлението на МСЕ или изпълнението на отделните специфични за сектора насоки; Действията за подкрепа на програмата включват и дейностите, които са необходими, за да се улесни подготовката на проекти от общ интерес, по-специално в държавите членки, които отговарят на условията за финансиране от Кохезионния фонд, с оглед получаване на финансиране съгласно настоящия регламент или на финансовия пазар. Действията за подкрепа на програмата включват също, ако това е уместно, покриването на разходите на изпълнителната агенция, на която Комисията е възложила изпълнението на конкретни части от МСЕ („изпълнителната агенция“);

(8) „действие“ означава всяка дейност, за която е установено, че е финансово и технически независима, има определен срок и е необходима за изпълнението на проект от общ интерес;

(9) „допустими разходи“ има същото значение, както в Регламент (ЕС, Евратом) № 966/2012;

(10) „бенефициер“ означава държава членка, международна организация, публично или частно предприятие или орган, избран(а) да получи финансова помощ от Съюза съгласно настоящия регламент и в съответствие с реда и условията, установени в съответната работна програма, посочена в член 17;

(11) „изпълнителен орган“ означава публична или частна организация или орган, определен(а) от бенефициера, когато бенефициерът е държава членка или международна организация, за да изпълни съответното действие. Решението за това определяне се взема от бенефициера на негова собствена отговорност и, ако се изисква възлагането на договор за обществена поръчка, в съответствие с приложимите правила на Съюза и национални правила за обществените поръчки;

(12) „широкообхватна мрежа“ означава транспортната инфраструктура, определена съгласно глава II от Регламент (ЕС) № 1315/2013;

▼B

(13) „основна мрежа“ означава транспортната инфраструктура, определена в съответствие с глава III от Регламент (ЕС) № 1315/2013;

(14) „коридори на основната мрежа“ означава инструмент, който улеснява координираното реализиране на основната мрежа, както е предвидено в глава IV от Регламент (ЕС) № 1315/2013 и изброено в част I от приложение I към настоящия регламент;

(15) „участък със затруднения“ в транспортния сектор означава физическа, техническа или функционална пречка, която води до неефективност на системата и засяга непрекъснатостта на потоците на дълги разстояния или през граница, и която може да бъде преодоляна чрез създаването на нова инфраструктура или чрез значително модернизиране на съществуващата инфраструктура, което може да доведе до значителни подобрения, които да разрешат ограниченията в участъка със затруднения;

(16) „приоритет“ означава всеки от приоритетните електропреносни коридори, приоритетни газопреносни коридори или приоритетни тематични области, определени в Регламент (ЕС) № 347/2013;

(17) „телематични приложения“означава приложенията, съгласно определението в Регламент (ЕС) № 1315/2013;

(18) „енергийна инфраструктура“ означава инфраструктурата, съгласно определението в Регламент (ЕС) № 347/2013;

(19) „полезни взаимодействия между секторите“ означава наличие на сходни или допълващи се действия в най-малко два от секторите на транспорта, телекомуникациите и енергетиката, което дава възможност за оптимизиране на разходите или резултатите чрез обединяването на финансови, технически и/или човешки ресурси;

(20) „изолирана мрежа“ означава железопътната мрежа на държава членка или част от тази мрежа, както е определена в Регламент (ЕС) № 1315/2013.

Член 3

Общи цели

МСЕ дава възможност за подготовка и изпълнение на проекти от общ интерес в рамките на политиката за трансевропейските мрежи в секторите на транспорта, телекомуникациите и енергетиката. Поспециално МСЕ подкрепя изпълнението на онези проекти от общ интерес, които са насочени към развитието и изграждането на нови инфраструктури и услуги или към модернизирането на съществуващите инфраструктури и услуги в секторите на, транспорта, телекомуникациите и енергетиката. Приоритет се дава на липсващите звена в сектора на транспорта. МСЕ допринася и за подпомагането на проекти с европейска добавена стойност и със значителни обществени ползи, които не получават достатъчно финансиране от пазара. Следните общи цели се прилагат към секторите на транспорта, телекомуникациите и енергетиката:

а) оказване на принос за интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж в съответствие със стратегията „Европа 2020“ чрез разработване на модерни и високоефективни трансевропейски мрежи, които вземат предвид очакваните бъдещи транспортни

▼B

потоци, като по този начин се осигурят ползи за целия Съюз по отношение на подобряването на конкурентоспособността на световния пазар и на икономическото, социалното и териториалното сближаване в рамките на вътрешния пазар и създаването на по-благоприятна за частни, публични или публично-частни инвестиции среда чрез комбинация от финансови инструменти и пряка подкрепа от Съюза, когато проектите биха могли да се възползват от такова комбиниране на инструментите и чрез подходящо използване на полезни взаимодействия между секторите.

Постигането на тази цел се измерва посредством обема на частните, публичните или публично-частните инвестиции в проекти от общ интерес и по-специално обема на частните инвестиции в проекти от общ интерес, реализирани чрез финансовите инструменти по настоящия регламент. Специално внимание се обръща на ефикасното използване на публичните инвестиции;

б) осигуряване на условия Съюзът да постигне своите цели за устойчиво развитие, включително целта за най-малко 20 %-но намаляване на емисиите на парникови газове в сравнение с равнищата от 1990 г. и повишаване с 20 % на енергийната ефективност, и постигане на дял от 20 % на енергията от възобновяеми източници до 2020 г., като по този начин се допринесе за средносрочните и дългосрочните цели на Съюза по отношение на декарбонизацията и същевременно се гарантира по-голяма солидарност между държавите членки;

Член 4

Специфични секторни цели

1. Без да се засягат общите цели, изложени в член 3, МСЕ допринася за постигането и на специфичните секторни цели, посочени в параграфи 2, 3, и 4 от настоящия член:

2. В транспортния сектор - подкрепа за проекти от общ интерес, както е определено в член 7, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 1315/2013, които преследват изложените по-долу цели, уточнени допълнително в член 4 от посочения регламент:

а) премахване на участъците със затруднения, повишаване на оперативната съвместимост на железопътните линии, изграждане на липсващите връзки, и по-конкретно подобряване на трансграничните участъци. Постигането на тази цел се измерва с:

i) броя на новите или подобрените трансгранични връзки;

ii) броя на километрите железопътни линии, адаптирани към европейското стандартно номинално междурелсие и оборудвани с ERTMS;

iii) броя на премахнатите участъци със затруднения и участъците с увеличен капацитет от транспортните маршрути за всички видове транспорт, които са получили финансиране по МСЕ;

iv) дължината на мрежата от вътрешните водни пътища по класове в Съюза, и

v) дължината на железопътната мрежа в Съюза, която е била модернизирана във връзка с изискванията по член 39, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 1315/2013;

▼B

б) осигуряване на устойчиви и ефикасни транспортни системи в дългосрочен план, с цел подготовка за очакваните бъдещи транспортни потоци, както и осигуряване на условия за декарбонизация на всички видове транспорт чрез преход към иновативни, нисковъглеродни и енергийно ефективни транспортни технологии, като същевременно се оптимизира безопасността. Постигането на тази цел се измерва с:

i) броя пунктове за доставка на алтернативни горива за превозни средства, използващи основната мрежа на TEN-T за автомобилен превоз в Съюза;

ii) броя вътрешни и морски пристанища на основната мрежа на TEN-T, които са оборудвани с пунктове за доставка на алтернативни горива в Съюза; и

iii) намаляването на броя на жертвите на пътно-транспортни произшествия по пътната мрежа в Съюза;

в) оптимизиране на интеграцията и взаимосвързаността на видовете транспорт и засилване на оперативната съвместимост на транспортните услуги, като същевременно се осигурява достъпността на транспортните инфраструктури. Постигането на тази цел се измерва с:

i) броя на мултимодалните логистични платформи, включително броя на вътрешните и морските пристанища и летища, които са свързани с железопътната мрежа;

ii) броя на подобрените терминали за железопътен-автомобилен транспорт и броя на подобрените или новите връзки между пристанищата чрез морски магистрали;

iii) броя километри вътрешни водни пътища, оборудвани с RIS; и

iv) степента на внедряване на системата SESAR, VTMIS и ITS в пътния сектор.

Посочените в настоящия параграф показатели не се прилагат за държави членки, които не разполагат с никаква железопътна мрежа или съответно с никаква мрежа от вътрешни водни пътища.

За тези показатели не съставляват критерии за подбор или за допустимост на действия за получаване на подкрепа от МСЕ.

В част IV от приложение I към настоящия регламент са установени ориентировъчни проценти, които отразяват частта на всички бюджетни средства, посочени в член 5, параграф 1, буква а), които да бъдат разпределени за всяка от трите специфични цели в областта на транспорта. Комисията не може да се отклонява от тези ориентировъчни проценти с повече от 5 процентни пункта;

3. В сектора на енергетиката - подкрепа за проекти от общ интерес, които преследват постигането на една или повече от следните цели:

а) увеличаване на конкурентоспособността чрез насърчаване на понататъшното интегриране на вътрешния енергиен пазар и оперативната съвместимост на трансграничните електроенергийни и газови мрежи. Постигането на тази цел се измерва ex post чрез:

▼B

i) броя на проектите, които ефективно свързват мрежите на държавите членки, и които премахват вътрешните ограничения;

ii) намаляването или премахването на енергийната изолираност на държави членки;

iii) съотношението на капацитета за трансграничен пренос на електроенергия спрямо инсталираните мощности за производство на електроенергия в съответните държави членки;

iv) изравняването на цените на пазарите на газ и/или електроенергия на съответните държави членки; и

v) процента от най-високото пиково потребление в съответните две държави членки, осигурено чрез двупосочни газови връзки;

б) засилване на сигурността на енергийните доставки на Съюза;

Постигането на тази цел се измерва ex post чрез:

i) броя на проектите, позволяващи диверсификация на източниците на доставки, партньорите доставчици и маршрутите;

ii) броя на проектите, увеличаващи капацитета за съхранение;

iii) устойчивостта на системата, като се отчита броят на смущенията в снабдяването и тяхната продължителност;

iv) броя случаи, при които е избегнато намаляването на възобновяема енергия;

v) връзката на изолираните пазари с по-диверсифицирани източници на доставка;

vi) оптималното използване на активите на енергийната инфраструктура.

в) допринасяне за устойчивото развитие и опазването на околната среда, inter alia чрез интегриране на енергията от възобновяеми източници в преносната мрежа и чрез развитието на интелигентни енергийни мрежи и мрежи за въглероден диоксид.

Постигането на тази цел се измерва ex post чрез:

i) обема електричество от възобновяеми енергийни източници, пренесен от генераторите към главните центрове на потребление и обектите за съхранение;

ii) броя случаи, при които е избегнато намаляването на възобновяема енергия;

iii) броя реализирани проекти за интелигентни мрежи, подпомогнати от МСЕ, и реакцията, която те са направили възможна;

iv) обема на емисиите на CO_2, предотвратени чрез проектите, получили помощ от МСЕ.

▼B

Показателите, посочени в настоящата алинея, използвани за измерване ex post на изпълнението на целите, не съставляват критерии за подбор или допустимост на действия за подкрепа от МСЕ.

Условията за допустимост за получаване на финансова помощ от Съюза за проекти от общ интерес са установени в член 14 от Регламент (ЕС) № 347/2013, а критериите за подбор на проектите от общ интерес са определени в член 4 от същия регламент.

4. В сектора на телекомуникациите с МСЕ се осигурява подкрепа за действия, които преследват целите, изложени в регламент относно насоки за трансевропейските мрежи в сферата на телекомуникационната инфраструктура.

Член 5

Бюджет

1. Финансовият пакет за изпълнението на МСЕ за периода 2014—2020 г. е се определя на 33 242 259 000 евро по текущи цени ([1]). Тази сума се разпределя, както следва:

а) сектор транспорт: 26 250 582 000 евро, от които 11 305 500 000 евро се прехвърлят от Кохезионния фонд, за да бъдат изразходвани в съответствие с настоящия регламент изключително в държави членки, които отговарят на условията за финансиране от Кохезионния фонд;

б) сектор телекомуникации: 1 141 602 000 евро;

в) сектор енергетика: 5 850 075 000 евро;

Тези суми не засягат изпълнението на инструмента за гъвкавост, предвиден в Регламент (ЕС, Евратом) № 13112013 на Съвета ([2]).

2. Финансовият пакет за изпълнението на МСЕ обхваща разходите, отнасящи се до:

а) действия, които допринасят за проекти от общ интерес и действия за подкрепа на програмата, съгласно предвиденото в член 7;

б) действия за подкрепа на програмата, съставени от разходи за техническа и административна помощ, направени от Комисията за управлението на МСЕ, включително необходимите разходи за осигуряване на прехода между МСЕ и мерките, приети съгласно Регламент (ЕО) № 680/2007, в размер до 1 % от финансовия пакет; в този таван се включват разходите на изпълнителната агенция.

([1]) Финансовият пакет за МСЕ за периода 2014—2020 г. в постоянни цени през 2011 г. е 29 300 000 000 евро, разпределен както следва: 23 174 000 000 евро, включително 10 000 000 000 евро за държавите от Кохезионния фонд (транспорт), 5 126 000 000 евро (енергетика), 1 000 000 000 евро (телекомуникации)

([2]) Регламент (ЕС, Евратом) № 1311/2013 на Съвета от 2 декември 2013 за определяне на многогодишната финансова рамка за периода 2014—2020 г. (ОВ C 347, 20.12.2013 г., стр. 884).

▼B

3. След междинната оценка, посочена в член 27, параграф 1, Европейският парламент и Съветът могат по предложение на Комисията да прехвърлят бюджетни кредити между секторите на транспорта, телекомуникациите и енергетиката от разпределението на средствата, предвидено в параграф 1, с изключение на сумата от 11 305 500 000 евро, прехвърлени от Кохезионния фонд за финансиране на проекти в транспортния сектор в държавите членки, които отговарят на условията за финансиране от Кохезионния фонд.

4. Годишните бюджетни кредити се отпускат от Европейския парламент и Съвета в рамките на многогодишната финансова рамка за периода 2014—2020 г.

ГЛАВА II

Форми на финансиране и финансови разпоредби

Член 6

Форми на финансова помощ

1. МСЕ се прилага чрез една или повече форми на финансова помощ, предвидени в Регламент (ЕС, Евратом) № 966/2012, по-специално чрез безвъзмездни средства, обществени поръчки и финансови инструменти.

2. За целите на настоящия регламент работните програми, посочени в член 17, определят формите на финансова помощ, по-специално безвъзмездни средства, обществени поръчки и финансови инструменти.

3. След анализ на ползите и разходите Комисията може да възложи част от изпълнението на МСЕ на органите, посочени в член 58, параграф 1, буква а) и в член 62 от Регламент (ЕС, Евратом) № 966/2012, и по-специално на Изпълнителната агенция, с цел то да бъде адаптирано към изискванията за оптимално управление и ефикасност на МСЕ в секторите на транспорта, телекомуникациите и енергетиката. Комисията може да възложи част от изпълнението на МСЕ на органите, посочени в член 58, параграф 1, буква в) от Регламент (ЕС, Евратом) № 966/2012.

Член 7

Допустимост и условия за финансова помощ

1. Само действия, които допринасят за проекти от общ интерес в съответствие с регламенти (ЕС) № 1315/2013, (ЕС) № 347/2013 и с регламент относно насоки за трансевропейските мрежи в сферата на телекомуникационната инфраструктура, както и действията за подкрепа на програми отговарят на условията за получаване на финансова помощ от Съюза под формата на безвъзмездни средства, обществени поръчки и финансови инструменти.

2. В сектора на транспорта само действия, които допринасят за проекти от общ интерес съгласно Регламент (ЕС) № 1315/2013, и действия за подкрепа на програми отговарят на условията за получаване на финансова помощ от Съюза под формата на обществени поръчки и финансови инструменти съгласно настоящия регламент. Само следното отговаря на условията за получаване на финансова помощ от Съюза съгласно настоящия регламент под формата на безвъзмездни средства съгласно настоящия регламент:

▼B

а) действия за реализиране на основната мрежа в съответствие с глава III от Регламент (ЕС) № 1315/2013, включително внедряването на нови технологии и иновации в съответствие с член 33 от посочения регламент, и проекти и хоризонтални приоритети, посочени в част I от приложение I към настоящия регламент;

б) действия за реализиране на широкообхватната мрежа в съответствие с глава II от Регламент (ЕС) № 1315/2013, когато тези действия допринасят за изграждане на липсващи връзки, улесняване на трансграничното движение или за премахване на участъци със затруднения, когато допринасят за развитието на основната мрежа или за свързването на коридорите на основната мрежа, или когато тези действия допринасят за внедряването на ERTMS в основните маршрути от коридори за железопътен товарен превоз, посочени в приложението към Регламент (ЕС) № 913/2010 — в размер до 5 % от финансовия пакет за транспорта съгласно посоченото в член 5 от настоящия регламент;

в) проучвания за проекти от общ интерес, определени в член 8, параграф 1, букви б) и в) от Регламент (ЕС) № 1315/2013;

г) проучвания за трансгранични приоритетни проекти, както е определено в приложение III към Решение № 661/2010/ЕС на Европейския парламент и на Съвета ([1]);

д) действия за подкрепа на проекти от общ интерес, както е определено в член 8, параграф 1, букви а), г) и д) от Регламент (ЕС) № 1315/2013;

е) действия за внедряване на транспортната инфраструктура във възли от основната мрежа, включително градски възли, както е определено в член 41 от Регламент (ЕС) № 1315/2013;

ж) действия за подкрепа на системите с телематични приложения в съответствие с член 31 от Регламент (ЕС) № 1315/2013;

з) действия за подкрепа на услугите за товарен превоз в съответствие с член 32 от Регламент (ЕС) № 1315/2013;

и) действия за намаляване на шума от железопътния товарен превоз, включително чрез модернизиране на съществуващия подвижен състав в сътрудничество, inter alia, с индустрията от железопътния сектор;

й) действия за подкрепа на програмата;

к) действия за осигуряване на безопасна и сигурна инфраструктура в съответствие с член 34 от Регламент (ЕС) № 1315/2013;

л) действия за подкрепа на морските магистрали, както е предвидено в член 21 от Регламент (ЕС) № 1315/2013.

Свързаните с транспорта действия, които включват трансграничен участък или част от такъв участък, отговарят на условията за получаване на финансова помощ от Съюза само ако има писмено споразумение между заинтересованите държави членки или между държавите членки и заинтересовани трети държави относно завършването на съответния трансграничен участък.

([1]) Решение № 661/2010/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2010 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа (ОВ L, 204, 5.8.2010 г, стр. 1).

▼B

3. В сектора на енергетиката всички действия за изпълнение на проекти от общ интерес, които са свързани с приоритетните коридори и области, посочени в част II от приложение I към настоящия регламент, и които отговарят на условията по член 14 от Регламент (ЕС) № 347/2013, както и действията за подкрепа на програми, отговарят на условията за получаване на финансова помощ от Съюза под формата на финансови инструменти, обществени поръчки и безвъзмездни средства съгласно настоящия регламент.

За да се позволи възможно най-ефикасното използване на бюджета на Съюза, така че да се засили мултипликационният ефект на финансовата помощ от Съюза, когато е уместно Комисията осигурява приоритетно финансова помощ под формата на финансови инструменти, като се взема предвид навлизането на пазара и се спазва таванът за използване на финансовите инструменти в съответствие с член 14, параграф 2 и с член 21, параграф 4.

4. В сектора на телекомуникациите всички действия за изпълнение на проекти от общ интерес и действия за подкрепа на програми, които са определени в регламент относно насоките за трансевропейските мрежи в сферата на телекомуникационната инфраструктура и спазват критериите за допустимост, установени в съответствие със същия регламент, отговарят на условията за получаване на финансова помощ от Съюза съгласно настоящия регламент, както следва:

а) общи услуги, платформи за основни услуги и действия за подкрепа на програми се финансират посредством безвъзмездни средства и/или обществени поръчки;

б) действия в областта на широколентовите мрежи се финансират по правило посредством финансови инструменти.

5. Действията, които осигуряват взаимодействие между секторите и допринасят за проекти от общ интерес, отговарящи на условията на поне два от регламентите, посочени в член 2, точка 1, отговарят на условията за получаване на финансова помощ съгласно настоящия регламент във връзка с поканите за представяне на предложения за няколко сектора, както е посочено в член 17, параграф 7, само ако компонентите и разходите на това действие могат да бъдат ясно разграничени за отделните сектори по смисъла на параграфи 2, 3 и 4 от настоящия член.

ГЛАВА III

Безвъзмездни средства

Член 8

Форми на безвъзмездни средства и допустими разходи

1. Безвъзмездните средства съгласно настоящия регламент могат да бъдат в която и да било от формите, предвидени в Регламент (ЕС, Евратом) № 966/2012.

Работните програми, посочени в член 17 от настоящия регламент, определят формите на безвъзмездните средства, които могат да бъдат използвани за финансиране на съответните действия.

2. Без да се засяга Регламент (ЕС, Евратом) № 966/2012, разходите за действия, произтичащи от проекти, включени в първите многогодишни и годишни работни програми, могат да бъдат допустими от 1 януари 2014 г.

▼B

3. Само разходи, направени в държавите членки, могат да бъдат допустими, освен когато даден проект от общ интерес включва територията на една ли повече трети държави и когато действието е абсолютно необходимо за постигането на целите на съответния проект.

4. Стойността на оборудването и инфраструктурата, която бенефициерът счита за капиталов разход, може да се счита за допустим разход до нейния пълен размер.

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

6. Разходите, свързани с покупката на земя, не са допустими, освен по отношение на средства, прехвърлени от Кохезионния фонд в сектора на транспорта в съответствие с регламента за определяне на общоприложимите разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд, Кохезионния фонд, Европейския земеделски фонд за развитие на селските райони и Европейския фонд за морско дело и рибарство и за определяне на общи разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд и Кохезионния фонд.

7. Допустимите разходи включват данък добавена стойност („ДДС“) в съответствие с член 126, параграф 3, буква в) от Регламент (ЕС, Евратом) № 966/2012.

По отношение на сумата от 11 305 500 000 евро, прехвърлени от Кохезионния фонд, за да се изразходват в държавите членки, които отговарят на условията за финансиране от Кохезионния фонд, критериите за допустимост по отношение на ДДС са критериите, приложими за Кохезионния фонд, посочени в регламента за определяне на общоприложимите разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд, Кохезионния фонд, Европейския земеделски фонд за развитие на селските райони и Европейския фонд за морско дело и рибарство и за определяне на общи разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд и Кохезионния фонд.

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

Член 9

Условия за участие

1. Предложенията се представят от една или повече държави членки или, със съгласието на заинтересованите държави членки, от международни организации, съвместни предприятия или публични или частни предприятия или органи, установени в държавите членки.

2. Предложенията могат да се представят от субекти без юридическа правосубектност съгласно приложимото национално законодателство, при условие че техните представители имат способността да поемат правни задължения от тяхно име и да предлагат гаранция за защита на финансовите интереси на Съюза, която е еквивалента на гаранцията, предлагана от юридическите лица.

3. Предложения, представени от физически лица, са недопустими.

▼B

4. Когато това е необходимо за постигане на целите на даден проект от общ интерес, и когато е надлежно обосновано, трети държави, както и субекти, установени в трети държави, могат да участват в действия, допринасящи за проектите от общ интерес.

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

5. Многогодишните и годишните работни програми, посочени в член 17, могат да включват допълнителни конкретни правила за представянето на предложения.

Член 10

Проценти на финансиране

1. Освен в случаите, посочени в Регламент (ЕС, Евратом) № 966/2012, предложенията се подбират на базата на покани за представяне на предложения въз основа на работните програми, посочени в член 17 от настоящия регламент.

2. В сектора на транспорта размерът на финансовата помощ от Съюза не надвишава:

а) по отношение на безвъзмездните средства за проучвания: 50 % от допустимите разходи;

б) по отношение на безвъзмездните средства за работи:

i) за железопътни и пътни мрежи в държавите членки, които нямат изградена железопътна мрежа на своята територия, или в държава членка или част от нея с изолирана мрежа без железопътни товарни превози на дълги разстояния: 20 % от допустимите разходи; процентът на финансиране може да бъде увеличен до най-много 30 % за действия за премахване на участъци със затруднения и съответно на 40 % за действия във връзка с трансгранични участъци и за действия за подобряване на оперативната съвместимост в железопътния транспорт;

ii) за вътрешни водни пътища: 20 % от допустимите разходи, процентът на финансиране може да бъде увеличен до най-много 40 % за действия за премахване на участъци със затруднения и съответно до най-много 40 % за действия във връзка с трансгранични участъци;

iii) за вътрешен транспорт, връзки със и развитието на мултимодални логистични платформи, включително връзки с вътрешни и морски пристанища и летища, както и развитието на пристанища: 20 % от допустимите разходи;

iv) за действия за намаляване на шума от железопътния товарен транспорт, включително чрез модернизиране на съществуващия подвижен състав: 20 % от допустимите разходи до комбиниран таван от 1 % от бюджетните средства, посочени в член 5, параграф 1, буква а);

▼B

v) за по-добра достъпност на транспортната инфраструктура за хората с увреждания: 30 % от допустимите разходи за действия по адаптиране, но във всеки случай не повече от 10 % от общите допустими разходи за работи;

vi) за действия за подпомагане на новите технологии и иновациите за всички видове транспорт: 20 % от допустимите разходи;

vii) за действия за подкрепа на трансгранични пътни участъци: 10 % от допустимите разходи;

в) по отношение на безвъзмездните средства за системи и услуги с телематични приложения:

i) за наземните компоненти на ERTMS, на системата SESAR, на RIS и на VTMIS: 50 % от допустимите разходи;

ii) за наземните компоненти на ITS за пътния сектор: 20 % от допустимите разходи;

iii) за бордовите компоненти на ERTMS: 50 % от допустимите разходи;

iv) за бордовите компоненти на системата SESAR, RIS, VTMIS и ITS за пътния сектор: 20 % от допустимите разходи до комбиниран таван от 5 % от бюджетните средства, посочени в член 5, параграф 1, буква а);

v) за действия за подкрепа на развитието на морските магистрали: 30 % от допустимите разходи.

Комисията осигурява благоприятни условия за развитието на проекти във връзка с морски магистрали с трети държави;

vi) за системи, при които се използват телематични приложения, различни от посочените в подточки i)—iv), услуги за товарен превоз и безопасно паркиране по основната пътна мрежа: 20 % от допустимите разходи.

3. В сектора на енергетиката размерът на финансовата помощ от Съюза не надвишава 50 % от допустимите разходи за проучвания и/или работи. Процентите на финансиране могат да бъдат увеличени максимум до 75 % за действия, които се основават на информацията, посочена в член 14, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 347/2013, предоставят висока степен на сигурност на доставките на регионално равнище или в рамките на целия Съюз, или засилват солидарността в Съюза, или включват високо иновативни решения.

4. В сектора на телекомуникациите размерът на финансовата помощ от Съюза не надвишава:

а) за действия в областта на общите услуги: 75 % от допустимите разходи;

б) за хоризонтални приоритети, включително очертаване на инфраструктурата, туининг и техническа помощ: 75 % от допустимите разходи.

▼B

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

5. Процентите на финансиране могат да бъдат увеличени с до 10 процентни пункта над предвидените в параграфи 2, 3 и 4 проценти за действия с полезни взаимодействия най-малко между два сектора, обхванати от МСЕ. Това увеличение не се прилага за процентите на финансиране, посочени в член 11.

6. Размерът на финансовата помощ, която е предвидена за предоставяне за подбраните действия, се изменя въз основа на анализ на разходите и ползите за всеки проект, според наличието на бюджетни средства от Съюза и според необходимостта от максимално засилване на„ефекта на лоста“, предизвикан посредством финансирането от Съюза.

Член 11

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

1. Относно сумата от 11 305 500 000 евро, прехвърлени от Кохезионния фонд за да се изразходват само в държавите членки, които отговарят на условията за финансиране от Кохезионния фонд, специални покани за представяне на предложения за проекти за реализиране на основната мрежа или за проекти и хоризонтални приоритети, посочени в част I от приложение I, се отправят изключително в държавите членки, които отговарят на условията за финансиране от Кохезионния фонд.

2. За тези специални покани се прилагат предвидените в настоящия регламент правила за транспортния сектор. До 31 декември 2016 г. подборът на проектите, които отговарят на условията за финансиране, се осъществява, като се вземат предвид средствата, отпуснати на национален принцип по Кохезионния фонд. С действие от 1 януари 2017 г. средствата, прехвърлени към МСЕ, 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.

3. За да бъдат подкрепени държавите членки, отговарящи на условията за финансиране от Кохезионния фонд, които могат да срещнат затруднения при изготвянето на проекти, които да са с достатъчно висока степен на зрялост и/или на качество, и които имат достатъчно висока добавена стойност за Съюза, специално внимание се отделя на действия в подкрепа на програмата, насочени към укрепване на институционалния капацитет и ефективността на публичните администрации и публичните услуги, свързани с развитието и изпълнението на проектите, изброени в част I от приложение I. За да се гарантира възможно най-висока степен на усвояване на прехвърлените средства във всички държави членки, отговарящи на условията за финансиране от Кохезионния фонд, Комисията може да организира допълнителни покани за представяне на предложения.

4. Сумата от 11 305 500 000 евро, прехвърлена от Кохезионния фонд, може да се използва за заделяне на бюджетни средства за финансови инструменти по настоящия регламент единствено след 1 януари 2017 г. Считано от тази дата сумата от 11 305 500 000 евро, прехвърлена от Кохезионния фонд, може да се използва за заделяне на бюджетни средства за проекти, за които натоварените с изпълнението субекти вече са поели договорни задължения.

▼B

5. Независимо от член 10 и по отношение на сумата от 11 305 500 000 евро, прехвърлена от Кохезионния фонд, за да се изразходва изключително в държавите членки, които отговарят на условията за финансиране от Кохезионния фонд, максималните проценти на финансиране са процентите, приложими за Кохезионния фонд, както е посочено в регламента за определяне на общоприложимите разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд, Кохезионния фонд, Европейския земеделски фонд за развитие на селските райони и Европейския фонд за морско дело и рибарство и за определяне на общи разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд и Кохезионния фонд за следното:

а) действия по отношение на безвъзмездните средства за проучвания;

б) действия по отношение на безвъзмездните средства за работи:

i) железопътен транспорт и вътрешни водни пътища;

ii) действия за подкрепа на трансгранични пътни участъци и, в случая на държави членки, които нямат никакви железопътни мрежи, на пътната мрежа от TEN-T;

iii) за вътрешен транспорт, връзки със и развитието на мултимодални логистични платформи, включително връзки с вътрешни и морски пристанища и летища, включително автоматични съоръжения за смяна на междурелсието и развитието на пристанища, включително съоръжения за ледоразбиване, както и на точки на взаимно свързване, като особено внимание се отдава на железопътните връзки, с изключение когато държавите членки са без железопътна мрежа;

в) действия по отношение на безвъзмездните средства за системи и услуги с телематични приложения:

i) ERTMS, RIS и VTMIS, системата SESAR и ITS за пътния сектор;

ii) други системи с телематични приложения.

iii) действия за подпомагане на развитието на морските магистрали;

г) действия по отношение на безвъзмездните средства за подкрепа на новите технологии и иновациите за всички видове транспорт.

Член 12

Оттегляне, намаляване, спиране и прекратяване на безвъзмездните средства

1. Освен в надлежно обосновани случаи Комисията оттегля,финансовата помощ, предоставена за проучвания, които не са започнали в рамките на една година след началната дата, определена в условията, уреждащи предоставянето на помощта, или в рамките на две години от тази дата за всички останали действия, които отговарят на условията за получаване на финансова помощ съгласно настоящия регламент.

▼B

2. Комисията може да спре, намали, изиска възстановяването или прекрати финансовата помощ по реда и при условията на Регламент (ЕС, Евратом) № 966/2012 или след оценка на напредъка по проекта, особено в случай на съществено забавяне в изпълнението на дейността.

3. Комисията може да изиска пълното или частично възстановяване на предоставената финансова помощ, ако в рамките на две години от датата на приключване, определена в условията, с които се урежда предоставянето на помощта, не е приключило изпълнението на дейността, за която е получена финансовата помощ.

4. Преди да вземе някое от решенията, предвидени в параграф 1, 2 или 3 от настоящия член, Комисията проучва цялостно конкретния случай съгласувано с органите, съответно посочени в член 6, параграф 3, и се консултира със заинтересованите бенефициери, като им се дава възможност да представят становищата си в разумен срок. След междинната оценка Комисията уведомява Европейския парламент и Съвета за всички решения, взети по време на ежегодното приемане на работните програми по член 17.

ГЛАВА IV

Възлагане на обществени поръчки

Член 13

Обществени поръчки

1. В процедурите за възлагане на обществени поръчки, провеждани от Комисията или някой от органите, посочени в член 6, параграф 3, от свое собствено име или съвместно с държавите членки може:

а) да се предвиждат специфични условия като мястото на изпълнение на дейностите, възложени с обществените поръчки, когато тези условия са надлежно обосновани с оглед целите на действията и при условие че тези условия не нарушават принципите за възлагане на обществени поръчки на равнището на Съюза и на национално равнище;

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

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

ГЛАВА V

Финансови инструменти

Член 14

Видове финансови инструменти

1. Финансовите инструменти, създадени в съответствие с дял VIII от Регламент (ЕС, Евратом) № 966/2012, могат да се използват за улесняване на достъпа до финансиране на субекти,

▼B

които изпълняват действия, допринасящи за проекти от общ интерес, както е определено в регламенти (ЕС) № 1315/2013, (ЕС) № 347/2013 и в регламент относно насоките за трансевропейските мрежи в сферата на телекомуникационната инфраструктура, както и за постигането на техните цели. Финансовите инструменти се основават на предварителни оценки на пазарните недостатъци или на ситуациите на по-ниски от оптималните инвестиции и нуждите от инвестиции. Основните условия и процедури за всеки финансов инструмент са изложени в част III от приложение I към настоящия регламент.

2. Общият размер на участието от бюджета на Съюза във финансовите инструменти не може да надвишава 10 % от общия размер на финансовия пакет на МСЕ, както е посочено в член 5, параграф 1.

3. Всички финансови инструменти, създадени съгласно Регламент (ЕС) № 680/2007, и инструментът за поделяне на риска за облигациите за проекти, създадени съгласно Решение 1639/2006/ЕО, може да бъдат обединени с финансовите инструменти по настоящия регламент, ако това е приложимо и при условие че е направена предварителна оценка.

Обединяването на облигации за проекти е под условието, че междинният доклад бъде изготвен през втората половина на 2013 г., както е определено в Регламент (ЕО) № 680/2007 и в Решение № 1639/2006/ЕО. Инициативата „Облигации за проекти“ започва постепенно с таван от 230 000 000 евро за 2014 и 2015 г. Пълното прилагане на инициативата е под условието, че през 2015 г. бъде изготвена независимата цялостна оценка, както е предвидено в Регламент (ЕО) № 680/2007 и в Решение № 1639/2006/ЕО. Въз основа на тази оценка, и като взема предвид всички варианти, Комисията разглежда подходящи регулаторни промени, включително законодателни, особено ако предвиденото навлизане на пазара не е задоволително или ако има достатъчни алтернативни източници на дългосрочно дългово финансиране.

4. Могат да се използват следните финансови инструменти:

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

б) заеми и/или гаранции, подпомогнати от инструменти за поделяне на риска, включително механизма за укрепване на облигации за проекти, които облигации подкрепят отделни проекти или портфейли от проекти, и са емитирани от финансова институция от нейни собствени ресурси с участие на Съюза по отношение на покриването на риска и/или заделянето на капитал.

Член 15

Условия за предоставяне на финансова помощ чрез финансови инструменти

1. Действията, които се подкрепят чрез финансови инструменти, се подбират въз основа на принципа на зрялост и са насочени към постигането на секторна диверсификация в съответствие с членове 3 и 4 и на географски баланс между държавите членки. Те:

▼B

а) представляват европейска добавена стойност;

б) отговарят на целите на стратегията „Европа 2020“;

в) имат ефект на лоста по отношение на подкрепата от Съюза, т.е. целта им е да се създадат стимули за обща инвестиция, която да надвишава по размер участието на Съюза съгласно предварително определените показатели.

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

3. Предназначението на финансовите инструменти е да засилят мултиплициращия ефект от изразходването на средствата на Съюза, като привличат допълнителни ресурси от частни инвеститори. Финансовите инструменти могат да генерират приемлива възвращаемост, за да се постигнат целите на други партньори или инвеститори, като същевременно се цели запазване на стойността на активите, предоставени от бюджета на Съюза.

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

5. Комисията може да установи допълнителни условия в работните програми, посочени в член 17, според специфичните нужди на секторите на транспорта, телекомуникациите и енергетиката.

Член 16

Действията в трети държави

Действията в трети държави могат да бъдат подкрепени чрез финансовите инструменти, ако тези действия са необходими за изпълнението на проект от общ интерес.

ГЛАВА VI

Изготвяне на програми, изпълнение и контрол

Член 17

Многогодишни и/или годишни работни програми

1. Комисията приема чрез актове за изпълнение многогодишни и годишни работни програми за всеки от секторите на транспорта, телекомуникациите и енергетиката. Комисията може също да приема многогодишни и годишни работни програми, които обхващат повече от един сектор. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 25, параграф 2.

2. Комисията прави преглед на многогодишните работни програми най-малко веднъж - в средата на периода. При необходимост Комисията преразглежда дадена многогодишна работна програма чрез акт за изпълнение. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 25, параграф 2.

▼B

3. Комисията приема многогодишните работни програми в транспортния сектор за проекти от общ интерес, посочени в част I на приложение I.

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

При вземането на решения във връзка с изготвянето на програмите си държавите членки не са обвързани с проектите, изложени в част I от приложение I. Решението за изпълнението на тези проекти е от компетентността на държавите членки и зависи от възможностите за публично финансиране, както и от социално-икономическата жизненост на проектите в съответствие с член 7 от Регламент (ЕС) № 1315/2013.

4. Комисията приема годишните работни програми в секторите на транспорта, телекомуникациите и енергетиката за проекти от общ интерес, които не са включени в многогодишните работни програми.

5. При приемането на многогодишни и секторни годишни работни програми Комисията определя критериите за подбор и възлагане в съответствие с целите и приоритетите, установени в членове 3 и 4 от настоящия регламент и в регламенти (ЕС) № 1315/2013, (ЕС) № 347/2013 или в регламент относно насоки за трансевропейските мрежи в сферата на телекомуникационната инфраструктура. При определяне на критериите за възлагане Комисията взема под внимание общите насоки, изложени в част V от приложение I към настоящия регламент.

6. В сектора на енергетиката в първите две годишни работни програми приоритетно се разглеждат проекти от общ интерес и свързани действия, насочени към прекратяване на енергийната изолираност и премахване на затрудненията, свързани с енергийната инфраструктура, и към изграждане на вътрешния енергиен пазар.

7. Работните програми се съгласуват по начин, който позволява да се използват полезните взаимодействия между транспорта, енергетиката и телекомуникациите, по-специално в области като интелигентните енергийни мрежи, транспортните средства, задвижвани с електроенергия, интелигентните и устойчиви транспортни системи, съвместните права на преминаване и свързването на инфраструктурите. Комисията приема най-малко една покана за представяне на предложения за няколко сектора във връзка с действията, допустими за финансиране съгласно член 7, параграф 5, като сумите, отпуснати за отделните сектори, са пропорционални на участието на всеки сектор в допустимите разходи за действия, подбрани за финансиране от МСЕ.

Член 18

Отпускане на финансова помощ от Съюза

1. След всяка покана за предложения, основаваща се на многогодишната работна програма или на годишните работни програми, посочени в член 17, Комисията определя съгласно процедурата по разглеждане, посочена в член 25, размера на финансовата помощ, която да бъде отпусната за избраните проекти или за части от тях. Комисията уточнява условията и методите за тяхното изпълнение.

▼B

2. Комисията информира заинтересованите бенефициери и държави членки за всяка отпусната финансова помощ.

Член 19

Годишни вноски

Комисията може да раздели бюджетните задължения на годишни вноски. В такъв случай всяка година Комисията определя годишните вноски, като взема предвид постигнатия напредък по изпълнението на действията, за които се получава финансова помощ, прогнозните им нужди и наличния бюджет.

Комисията съобщава на бенефициерите на безвъзмездни средства, на съответните държави членки и, ако това е приложимо за финансовите инструменти, на съответните финансови институции, ориентировъчния график за поемането на задължение по отделните годишни вноски.

Член 20

Пренасяне на годишните бюджетни кредити

Бюджетните кредити, които не са усвоени в края на финансовата година, за която са вписани, се пренасят в съответствие с Регламент (ЕС, Евратом) № 966/2012.

Член 21

Делегирани актове

1. При условието за одобрение от заинтересованата(ите) държава(и) членка(и), както е предвидено в член 172, втора алинея от ДФЕС, на Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 26 от настоящия регламент по отношение на изменението на част I от приложение I към настоящия регламент, за да отчете променящите се финансови приоритети в трансевропейските мрежи и промените, свързани с проектите от общ интерес, определени в Регламент (ЕС) № 1315/2013. При изменение на част I от приложение I към настоящия регламент Комисията гарантира:

а) че проектите от общ интерес в съответствие с Регламент (ЕС) № 1315/2013 могат да бъдат осъществени изцяло или частично по линия на многогодишната финансова рамка за периода 2014—2020 г.;

б) че измененията съответстват на критериите за допустимост, установени в член 7 от настоящия регламент;

в) по отношение на част I от приложение I към настоящия регламент, че всички участъци включват инфраструктурни проекти, чието осъществяване ще изисква включването им в многогодишна работна програма по член 17, параграф 3 от настоящия регламент, без да се променя маршрутът на коридорите от основната мрежа.

▼B

2. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 26 от настоящия регламент, за изменение на основните условия и процедури, определени в част III от приложение I към настоящия регламент, които уреждат участието на Съюза в отделните финансови инструменти, създадени съгласно рамката за дълговите инструменти или рамката за капиталовите инструменти, установени в част IIII от приложение I към настоящия регламент в съответствие с резултатите от междинния доклад и независимата цялостнаоценка на пилотната фаза на инициативата ”Облигации за проекти по стратегията „Европа 2020“, създадена с Решение № 1639/2006/ЕО и Регламент (ЕС) № 680/2007, както и за да се отчетат променящите се пазарни условия с цел оптимизиране на проектирането и прилагането на финансовите инструменти по настоящия регламент.

Когато изменя част III от приложение I към настоящия регламент в случаите по първа алинея, Комисията гарантира, че винаги:

а) измененията се правят в съответствие с изискванията, установени с Регламент (ЕС, Евратом) № 966/2012, включително предварителната оценка, посочена в член 140, параграф 2, буква е) от него, и

б) измененията се ограничават до:

i) промяната на прага на подчиненото дългово финансиране, както е посочено в точка I.1, букви а) и б) от част III от приложение I към настоящия регламент, с оглед постигането на секторна диверсификация и географски баланс между държавите членки в съответствие с член 15;

ii) промяната на прага на привилегированото дългово финансиране, както е посочено в точка I.1, буква а) от част III от приложение I към настоящия регламент, с оглед постигането на секторна диверсификация и географски баланс между държавите членки в съответствие с член 15;

iii) комбинацията с други източници на финансиране, посочени в точки I.3 и II.3 от част III от приложение I;

iv) подбирането на натоварените с изпълнението субекти, посочени в точки I.4 и II.4 от част III от приложение I; и

v) ценообразуването и поделянето на риска и приходите, посочени в точки I.6 и II.6 от част III от приложение I.

3. В транспортния сектор, и в съответствие с общите цели, установени в член 3, както и със специфичните секторни цели, посочени в член 4, параграф 2, на Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 26, за подробно определяне на приоритетите за финансиране, които да бъдат включени в работните програми, посочени в член 17 за срока на действие на МСЕ за действията, допустими за финансиране съгласно член 7, параграф 2. Комисията приема делегиран акт до 22 декември 2014 г.

4. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 26 за повишаване на тавана, определен в член 14, параграф 2, до 20 %, при условие че са спазени следните условия:

▼B

i) оценката на пилотната фаза на инициативата "Облигации за проекти“ през 2015 г. е позитивна; и

ii) навлизането на финансови инструменти надвишава 8 % под формата на договорни ангажименти по проекти.

5. Когато се налага отклонение с повече от пет процентни пункта от разпределението за специфична цел в областта на транспорта, на Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 26 за изменение на ориентировъчните проценти, определени в част IV от приложение I.

6. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 26 за изменение на списъка на общите насоки в част V от приложение I, които да се вземат предвид при определянето на критериите за възлагане, така че да се отрази междинната оценка на настоящия регламент или изводите, направени от неговото прилагане. Това се прави по начин, който е съвместим със съответните секторни насоки.

Член 22

Отговорност на бенефициерите и на държавите членки

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

Държавите членки поемат техническото наблюдение и финансовия контрол на действията в тясно сътрудничество с Комисията и удостоверяват, че разходите, извършени по отношение на проекти или части от тях, са изплатени и че изплащането им е станало при спазване на съответните правила. Държавите членки могат да отправят искане за участие на Комисията в проверките и инспекциите на място.

Държавите членки информират Комисията ежегодно, ако е приложимо чрез интерактивна географска и техническа информационна система, за постигнатия напредък при изпълнението на проектите от общ интерес и осъществените за тази цел инвестиции, включително за размера на помощта, използвана за постигане на целите в областта на изменението на климата. Въз основа на това Комисията прави публично достъпна и актуализира поне веднъж годишно информацията за проектите по МСЕ.

Член 23

Съответствие с политиките на Съюза и правото на Съюза

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

▼B

Член 24

Защита на финансовите интереси на Съюза

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

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

3. Европейската служба за борба с измамите (OLAF) може да провежда разследвания, включително проверки и инспекции на място в съответствие с разпоредбите и процедурите, установени в Регламент (ЕС, Евратом) № 883/2013 на Европейския парламент и на Съвета ([1]) и Регламент (Евратом, ЕО) № 2185/96 на Съвета ([2]), с оглед да се установи дали е налице измама, корупция или друга незаконна дейност, засягащи финансовите интереси на Съюза във връзка със споразумение за отпускане на безвъзмездни средства или решение за отпускане на безвъзмездни средства или договор за финансиране по настоящия регламент.

4. Без да се засягат параграфи 1, 2 и 3, в споразуменията за сътрудничество с трети държави и с международни организации, споразуменията за отпускане на безвъзмездни средства, решенията за отпускане на безвъзмездни средства и договорите, произтичащи от прилагането на настоящия регламент, се предвиждат разпоредби, с които Комисията, Сметната палата и OLAF изрично се упълномощават да провеждат такива одити и разследвания съгласно съответните си компетентности.

ДЯЛ II

ОБЩИ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

Член 25

Процедура на комитет

1. Комисията се подпомага от Координационния комитет за МСЕ. Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.

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

([1]) Регламент (ЕС, Евратом) № 883/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 септември 2013 година относно разследванията, провеждани от Европейската служба за борба с измамите (OLAF), и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1073/1999 на Европейския парламент и на Съвета и Регламент (Евратом) № 1074/1999 на Съвета (ОВ L 248, 18.9.2013 г., стр. 1).

([2]) Регламент (Евратом, ЕО) № 2185/96 на Съвета от 11 ноември 1996 г. относно контрола и проверките на място, извършвани от Комисията за защита на финансовите интереси на Европейските общности срещу измами и други нередности (ОВ L 292, 15.11.1996 г., стр. 2).

▼B

3. Комитетът осигурява хоризонтален преглед на работните програми, посочени в член 17, за да се осигури тяхната съгласуваност и да се гарантира откриването, използването и оценката на полезните взаимодействия между секторите на транспорта, телекомуникациите и енергетиката. По-специално комитетът се стреми да координира тези работни програми по такъв начин, че да са възможни покани за представяне на предложения за няколко сектора.

Член 26

Упражняване на делегирането

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.

2. Правомощието да приема делегирани актове, посочени в член 21, се предоставя на Комисията за срок от 1 януари 2014 г. до 31 декември 2020 г.

3. Делегирането на правомощия, посочено в член 21, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. То поражда действие в деня след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз* или на по-късна, посочена в решението дата. Решението не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.

4. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и Съвета.

5. Делегиран акт, приет съгласно член 21, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът са направили възражение в срок от два месеца след нотифицирането на акта на Европейския парламент и Съвета, или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да правят възражения. Този срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

Член 27

Оценка

1. Не по-късно от 31 декември 2017 г. Комисията в сътрудничество с държавите членки и заинтересованите бенефициери изготвя доклад за оценка, който се представя на Европейския парламент и на Съвета, относно постигането на целите за всички мерки (на ниво резултати и въздействия), ефикасността на използването на средствата и и европейската добавена стойност на МСЕ с оглед вземането на решение за подновяване, изменение или спиране на мерките. В оценката се разглеждат и възможността за опростяване, вътрешната и външната съгласуваност на мерките, продължаващата значимост на всички цели, както и техният принос към приоритетите на Съюза за интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж, включително въздействието им върху икономическото, социалното и териториалното сближаване. Докладът за оценка включва оценка на икономиите от мащаба, постигнати от Комисията на финансово, техническо и кадрово ниво при управлението на МСЕ, и, когато е приложимо, на общия брой проекти, осъществени при постигане на полезни взаимодействия между секторите. В оценката се разглеждат и начините за повишаване на ефективността на финансовите инструменти. В доклада за оценка се вземат предвид резултатите от оценката относно дългосрочното въздействие на предишните мерки.

▼B

2. МСЕ взема предвид цялостната независима оценка на инициативата „Облигации за проекти по стратегията „Европа 2020“, която трябва да се извърши през 2015 г. Като се основават на посочената оценка, Комисията и държавите членки правят оценка на целесъобразността на инициативата „Облигации за проекти по стратегията „Европа 2020“, както и ефективността ѝ по отношение на повишаването на обема на инвестициите в приоритетни проекти и на засилването на ефикасността на разходите на Съюза.

3. Комисията извършва последваща оценка в тясно сътрудничество с държавите членки и бенефициерите. В последващата оценка се проверяват ефективността и ефикасността на МСЕ и неговото въздействие върху икономическото, социалното и териториалното сближаване, както и приносът му към приоритетите на Съюза за интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж и мащабът и резултатите от помощта, използвана за постигане на целите в областта на изменението на климата.

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

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

6. Комисията и държавите членки, подпомагани от други възможни бенефициери, могат да направят оценка на методите за осъществяване на проекти, както и на ефекта от тяхното завършване, за да преценят дали са постигнати целите, включително целите, свързани с опазването на околната среда.

7. Комисията може да поиска от държава членка, засегната от проект от общ интерес, да представи специфична оценка на действията и на свързаните проекти, финансирани съгласно настоящия регламент, или, когато това е целесъобразно, да ѝ предостави информацията и съдействието, необходими за извършването на оценка на тези проекти.

Член 28

Информация, комуникация и публичност

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

2. Комисията осъществява информационни и комуникационни действия по отношение на проектите и резултатите по линия на МСЕ. Средствата, предвидени за комуникационни действия съгласно член 5, параграф 2, допринасят също и за покриване на институционалната комуникация на политическите приоритети на Съюза, доколкото са свързани с общите цели, посочени в член 3.

▼B

Член 29

Изменение на Регламент (ЕС) № 913/2010

Регламент (ЕС) № 913/2010 се изменя, както следва:

Приложението към Регламент (ЕС) № 913/2010 се заменя с текста от приложение II към настоящия регламент Следователно преразгледаните коридори за железопътен товарен превоз остават в обхвата на разпоредбите на Регламент (ЕС) № 913/2010.

Член 30

Преходни разпоредби

Настоящият регламент не засяга продължаването или изменението, включително пълното или частично оттегляне, на съответните проекти, до тяхното приключване, или на финансовата помощ, предоставена от Комисията съгласно регламенти (ЕО) № 680/2007 и (ЕО) № 67/2010, или въз основа на друга правна норма, прилагана за тази помощ към 31 декември 2013 г., която продължава да се прилага за съответните действия до приключването им.

Член 31

Отмяна

Без да се засяга член 30 от настоящия регламент, регламенти (ЕО) № 680/2007 и (ЕО) № 67/2010 се отменят, считано от 1 януари 2014 г.

Член 32

Влизане в сила

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

Прилага се от 1 януари 2014 г.

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

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ I

ЧАСТ I

СПИСЪК НА ПРЕДВАРИТЕЛНО ОПРЕДЕЛЕНИ ПРОЕКТИ ЗА ОСНОВНАТА МРЕЖА В СЕКТОРА НА ТРАНСПОРТА

1. **Хоризонтални приоритети**

Иновационно управление и услуги	Единно европейско небе – системата SESAR
Иновационно управление и услуги	Системи с телематични приложения за автомобилния, железопътния транспорт, плаването по вътрешните водни пътища и морското корабоплаване (ITS, ERTMS, RIS и VTMIS)
Иновационно управление и услуги	Морски пристанища на основната мрежа, морски магистрали и летища от основната мрежа, безопасна и сигурна инфраструктура
Нови технологии и иновации	Нови технологии и иновации в съответствие с член 33, букви а)—г) от Регламент (ЕС) № 1315/2013

2. **Коридори на основната мрежа**

Балтийско-Адриатически

НАПРАВЛЕНИЯ:

Гдиня – Гданск – Катовице/Славков

Гданск – Варшава – Катовице

Катовице – Острава – Бърно – Виена

Шчечин/Швиноуйшче – Познан – Вроцлав – Острава

Катовице – Жилина – Братислава – Виена

Виена – Грац – Вилач – Удине – Триест

Удине – Венеция – Падуа – Болоня – Равена

Грац – Марибор – Любляна – Копер/Триест

ПРЕДВАРИТЕЛНО НАБЕЛЯЗАНИ УЧАСТЪЦИ, ВКЛЮЧИТЕЛНО ПРОЕКТИ:

Гдиня – Катовице	Железници	Работи
Гдиня, Гданск	Пристанища	Връзки между пристанищата, (допълнително) развитие на мултимодални платформи
Варшава – Катовице	Железници	Работи
Вроцлав – Познан – Шчечин/Швиноуйшче	Железници	Работи
Швиноуйшче, Шчечин	Пристанище	Връзки между пристанищата
Бйелско–Бяла – Жилина	Пътища	Работи
Катовице – Острава – Бърно – Виена и Катовице – Жилина – Братислава – Виена	Железници	Работи, по-специално на трансгранични участъци PL-CZ, CZ-AT, PL-SK и SK-AT, линия Бърно – Пършеров; (допълнително) развитие на мултимодални платформи и на връзки летища-железници

▼B

Виена – Грац – Клагенфурт – Удине – Венеция – Равена	Железници	Частично строителство на нови линии (планински тунел Земеринг и ж.п. линия Коралм), модернизиране на железниците; текущи работи; (допълнително) развитие на мултимодални платформи; модернизиране на съществуващата двойна линия между Удине - Червиняно и Триест
Грац – Марибор – Прагерско	Железници	Проучвания и работи за втора линия
Триест, Венеция, Равена, Копер	Пристанища	Връзки между пристанищата: (допълнително) развитие на мултимодални платформи

Северноморско-Балтийски

НАПРАВЛЕНИЯ:

Хелзинки – Талин – Рига

Вентспилс – Рига

Рига – Каунас

Клайпеда – Каунас – Вилнюс

Каунас – Варшава

границата на BY – Варшава – Познан – Франкфурт на Одер – Берлин – Хамбург

Берлин – Магдебург – Брауншвайг – Хановер

Хановер – Бремен – Бремерхафен/Вилхелмсхафен

Хановер – Оснабрюк – Хенгело – Алмело – Девентер – Утрехт

Утрехт – Амстердам

Утрехт – Ротердам – Антверпен

Хановер – Кьолн – Антверпен

ПРЕДВАРИТЕЛНО НАБЕЛЯЗАНИ УЧАСТЪЦИ, ВКЛЮЧИТЕЛНО ПРОЕКТИ:

Хелзинки – Талин	Пристанища, морска магистрала	Връзки между пристанищата, (допълнително) развитие на мултимодални платформи и връзки, капацитет за ледоразбивачи, морска магистрала
Талин – Рига – Каунас – Варшава	Железници	(Подробни) проучвания за нова напълно оперативно съвместима линия с UIC междурелсие; работите за нова линия трябва да започнат преди 2020 г.; модернизиране и нова линия на територията на PL; връзки между железницата и летищата/пристанищата, терминали железопътен/автомобилен транспорт, морска магистрала
Вентспилс – Рига	Железници	Модернизиране, връзки между пристанищата, морска магистрала
Клайпеда – Каунас	Железници	Модернизиране, връзки между пристанищата, морска магистрала
Каунас – Вилнюс	Железници	Модернизиране, връзки между летищата, терминали за железопътен/автомобилен транспорт

▼B

Коридор „Виа Балтика“	Пътища	Работи за трансгранични участъци (EE, LV, LT, PL)
граница на BY – Варшава – Познан – граница на DE	Железници	Работи по съществуващата линия, проучвания за високоскоростна железница
граница на PL – Берлин – Хановер – Амстердам/ Ротердам	Железници	Проучвания и модернизиране на няколко участъка (Амстердам – Утрехт – Арнем; Хановер – Берлин)
Вилхелмсхафен – Бремерхафен – Бремен	Железници	Проучвания и работи
Берлин – Магдебург – Хановер, Мителландканал, канали в западна Германия, Рейн, Вал, Нордзе–канал, Ийсел, Твенте-канал	Вътрешни водни пътища	Проучвания, работи за подобряване на условията за корабоплаване и модернизиране на водните пътища и шлюзовете
Шлюзове в Амстердам и канал Амстердам – Рейн	Вътрешни водни пътища	Текущи проучвания на шлюзовете; пристанище: връзки (проучвания и работи, в т.ч. модернизация на шлюза Беатрикс)

Средиземноморски

НАПРАВЛЕНИЯ:

Алхесирас – Бобадиля –Мадрид – Сарагоса – Тарагона

Севиля – Бобадиля – Мурсия

Картахена – Мурсия – Валенсия – Тарагона

Тарагона – Барселона – Перпинян – Марсилия/Лион – Торино – Новара – Милано – Верона – Падуа – Венеция – Равена/Триест/Копер – Любляна – Будапеща

Любляна/Риека – Загреб – Будапеща – граница на UA

ПРЕДВАРИТЕЛНО НАБЕЛЯЗАНИ УЧАСТЪЦИ, ВКЛЮЧИТЕЛНО ПРОЕКТИ:

Алхесирас – Мадрид	Железници	В процес на проучвания, работите трябва да започнат преди 2015 г. и да завършат през 2020 г.
Севиля – Антекера – Гранада – Алмерия – Картахена – Мурсия – Аликанте – Валенсия	Железници	Проучвания и работи
Мадрид – Сарагоса – Барселона	Железници	Модернизиране на съществуващите линии (междурелсие, коловози, платформи)
Валенсия – Тарагона – Барселона	Железници	Изграждане в периода 2014—2020 г.
Барселона	Пристанище	Връзки на железопътната мрежа с пристанището и летището
Барселона – Перпинян	Железници	Трансграничен участък, в процес на работа, новата линия трябва да бъде завършена до 2015 г., модернизиране на съществуващата линия (междурелсие, коловози, платформи)
Перпинян – Монпелие	Железници	Обиколен маршрут Ним – Монпелие трябва да започне да функционира през 2017 г., Монпелие – Перпинян – през 2020 г.

▼B

Лион	Железници	Облекчаване на движението в участъците със затруднения около Лион: проучвания и работи
Лион – Авиньон – Марсилия	Железници	Модернизиране
Лион – Торино	Железници	Трансграничен участък, работи по планински тунел; проучвания и работи по подстъпи
Милано – Бреша	Железници	Частично модернизиране, частично нова високоскоростна железопътна линия
Бреша – Венеция – Триест	Железници	Работите по няколко участъка трябва да започнат преди 2014 г. във взаимодействие с действията по модернизиране, предприети в припокриващи се участъци, като напр. по Балтийско–Адриатическия коридор
Милано – Кремона–Мантуа – Порто Леванте/ Венеция – Равена/Триест	Вътрешни водни пътища	Проучвания и работи
Кремона, Мантуа, Венеция, Равена, Триест	Пристанища за обслужване на вътрешни водни пътища	Връзки между пристанищата, (допълнително) развитие на мултимодални платформи
Триест – Дивача	Железници	В процес на проучвания и частично модернизиране; трансграничен участък – трябва да бъде завършен след 2020 г.
Копер – Дивача – Любляна – Прагерско	Железници	Проучвания и модернизиране/частично нова линия
Риека – Загреб – Будапеща	Железници	Проучвания и работи (в т.ч. строителство на нова линия и втора линия между Риека и границата на HU)
Риека	Пристанище	Модернизиране и развитие на инфраструктурата, развитие на мултимодални платформи и връзки
Любляна – Загреб	Железници	Проучвания и работи
възел Любляна	Железници	Железопътен възел Любляна, включително мултимодална платформа; връзка железопътна мрежа – летище
Прагерско – Залальовьо	Железници	Трансграничен участък: проучвания, работите трябва да започнат преди 2020 г.
Лендава – Летенийе	Пътища	Трансграничен участък, модернизиране
Боба– Секешфехервар	Железници	Модернизиране
Будапеща – Мишколц – граница на UA	Железници	Модернизиране
Вашарошнамени – граница на UA	Пътища	Трансграничен участък, модернизиране

Ориент/Източно-Средиземноморски

НАПРАВЛЕНИЯ:

Хамбург – Берлин

Росток – Берлин – Дрезден

Бремерхафен/Вилхелмсхафен – Магдебург – Дрезден

▼B

Дрезден – Усти над Лабем – Мелник/Прага – Колин

Колин – Пардубице – Бърно – Виена/Братислава – Будапеща – Арад – Тимишоара – Крайова – Калафат – Видин – София

София – Пловдив – Бургас

Пловдив – граница на TR

София – Солун – Атина – Пирея – Лимасол – Никозия

Атина – Патра/Игуменица

ПРЕДВАРИТЕЛНО НАБЕЛЯЗАНИ УЧАСТЪЦИ, ВКЛЮЧИТЕЛНО ПРОЕКТИ:

Дрезден – Прага	Железници	Проучвания за високоскоростна железница
Прага	Железници	Модернизиране, обход за товарните превози, връзка на железопътната мрежа с летище
Хамбург – Дрезден – Прага – Пардубице	Вътрешни водни пътища	Проучвания на Елба и Вълтава, работи за подобряване на условията за корабоплаване и модернизиране
Шлюзове на Дечин	Вътрешни водни пътища	Проучвания
Прага – Бърно – Бржецлав	Железници	Модернизиране, включително железопътен възел Бърно и мултимодална платформа
Бржецлав – Братислава	Железници	Трансграничен участък, модернизиране
Братислава – Хегешхалом	Железници	Трансграничен участък, модернизиране
Мошонмадяровар – граница на SK	Пътища	Трансграничен участък, модернизиране
Тата – Бяторбаги	Железници	Модернизиране
Будапеща – Арад – Тимишоара – Калафат	Железници	Модернизацията в HU е почти завършена, продължава в RO
Видин – София – Бургас/ граница на TR София – Солун – Атина/ Пирея	Железници	Проучвания и работи Видин – София – Солун – Атина; модернизиране на София – Бургас/граница на TR
Видин – Крайова	Пътища	Трансграничен участък, модернизиране
Солун, Игуменица	Пристанище	Модернизиране и развитие на инфраструктурата, мултимодални връзки
Атина/Пирея/Хераклион – Лимасол	Пристанище, морска магистрала	Пристанищен капацитет и мултимодални връзки
Лимасол – Никозия	Пристанища, мултимодални платформи	Модернизиране на мултимодална връзка, в т.ч. на южния обход на Никозия, проучвания и работи, системи за управление на движението
Никозия – Ларнака	мултимодални платформи	Мултимодални връзки и системи с телематични приложения

▼B

Патра	Пристанище	Връзки с пристанище, (допълнително) развитие на мултимодални платформи
Атина – Патра	Железници	Проучвания и работи, връзки между пристанищата

Скандинавско-Средиземноморски

НАПРАВЛЕНИЯ:

граница на RU – Хамина котка – Хелзинки – Турку/Наантали – Стокхолм – Малмьо

Осло – Гьотеборг – Малмьо – Трелебори

Малмьо – Копенхаген – Колдинг/Любек – Хамбург – Хановер

Бремен – Хановер – Нюрнберг

Росток – Берлин – Лайпциг – Мюнхен

Нюрнберг – Мюнхен – Инсбрук – Верона – Болоня – Анкона/Флоренция

Ливорно/Специя – Флоренция – Рим – Неапол – Бари – Таранто – Валета

Неапол – Джоя Тауро – Палермо/Аугуста – Валета

ПРЕДВАРИТЕЛНО НАБЕЛЯЗАНИ УЧАСТЪЦИ, ВКЛЮЧИТЕЛНО ПРОЕКТИ:

Хамина котка – Хелзинки	Пристанище, железници	Връзки между пристанищата, модернициране на железниците, капацитет за ледоразбивачи
Хелзинки	Железници	Връзка летище—железопътна мрежа
граница на RU – Хелзинки	Железници	В процес на работа
Хелзинки – Турку	Железници	Модернизиране
Турку/Наантали – Стокхолм	Пристанища, морска магистрала	Връзки между пристанищата, капацитет за ледоразбивачи
Стокхолм – Малмьо (Северен триъгълник)	Железници	В процес на работа по отделни участъци
Трелебори – Малмьо – Гьотеборг – граница на NO	Железници, пристанище, морска магистрала	Работи, мултимодални платформи и връзки между пристанищата и хинтерланда
Фемарн	Железници	В процес на проучвания, строителните работи за изграждане на постоянна връзка в пролива Фемарн-Белт, които ще започнат през 2015 г.
Копенхаген – Хамбург през Фемарн: подстъпи	Железници	Подстъпите в DK ще бъдат завършени до 2020 г., подстъпите в DE ще бъдат завършени на 2 етапа: електрификация на единична линия със завършването на фиксираната връзка и на двойна линия-след още седем години
Росток	Пристанища, морска магистрала	Връзки между пристанището и железопътни линии; фериботи с ниски емисии; капацитет за разбиване на лед
Росток – Берлин – Нюрнберг	Железници	Проучвания и модернизиране
Хамбург/Бремен – Хановер	Железници	В процес на проучвания

▼B

Хале – Лайпциг – Нюрнберг	Железници	В процес на работа, за завършване до 2017 г.
Мюнхен – Вьоргъл	Железници	Подход към планинския тунел Бренер и трансграничен участък: проучвания
Планински тунел Бренер	Железници	Проучвания и работи
Фортеза – Верона	Железници	Проучвания и работи
Неапол – Бари	Железници	Проучвания и работи
Неапол – Реджо Калабрия	Железници	Модернизиране
Верона – Болоня	Железници	В процес на модернизиране
Анкона, Неапол, Бари, Специя, Ливорно	Пристанища	Връзки между пристанищата, (допълнително) развитие на мултимодални платформи
Месина – Катаня – Аугуста/ Палермо	Железници	Модернизиране (останалите участъци)
Палермо/Таранто – Валета/ Марсакслок	Пристанища, морска магистрала	Връзки между пристанищата
Валета – Марсакслок	Пристанище, летище	Модернизиране на модалната връзка, в т.ч. Марсакслок – Лука – Валета
Болоня – Анкона	Железници	Модернизиране

Рейнско–Алпийски

НАПРАВЛЕНИЯ:

Генуа – Милано – Лугано – Базел

Генуа –Новара – Бриг – Берн – Базел – Карлсруе – Манхайм – Майнц – Кобленц – Кьолн

Кьолн – Дюселдорф – Дуисбург – Ниймеген/Арнем – Утрехт – Амстердам

Ниймеген – Ротердам – Флисинген

Кьолн – Лиеж – Брюксел – Гент

Лиеж – Антверпен – Гент – Зеебрюге

ПРЕДВАРИТЕЛНО НАБЕЛЯЗАНИ УЧАСТЪЦИ, ВКЛЮЧИТЕЛНО ПРОЕКТИ:

Генуа	Пристанище	Връзки с пристанища
Генуа – Милано/Новара – граница на CH	Железници	Проучвания; работите трябва да започнат преди 2020 г.
Базел – Антверпен/ Ротердам - Амстердам	Вътрешни водни пътища	Работи за подобряване на условията за корабоплаване
Карлсруе – Базел	Железници	В процес на работа
Франкфурт – Манхайм	Железници	В процес на проучвания
Лиеж	Железници	Железопътна връзка с пристанище и летище
Ротердам – Зевенаар	Железници	В процес на проучвания, модернизиране

▼B

Зевенаар – Емерих – Оберхаузен	Железници	В процес на работа
Зеебрюге – Гент – Антверпен – граница на DE	Железници	Модернизиране

Атлантически

НАПРАВЛЕНИЯ:

Алхесирас – Бобадиля – Мадрид

Синеш / Лисабон – Мадрид – Валядолид

Лисабон – Авейро – Леиксоеш/Порто

Авейро – Валядолид – Витория – Бергара – Билбао/Бордо – Париж – Хавър/Мец – Манхайм/Страсбург

ПРЕДВАРИТЕЛНО НАБЕЛЯЗАНИ УЧАСТЪЦИ, ВКЛЮЧИТЕЛНО ПРОЕКТИ:

Висококоростна железница Синеш/Лисабон – Мадрид	Железници, пристанища	В процес на проучвания и работи, модернизиране на модалната връзка с пристанищата на Синеш/Лисабон
Висококоростна железница Порто – Лисабон	Железници	В процес на проучвания
Железопътна връзка Авейро – Саламанка – Медина дел кампо	Железници	Трансграничен участък: в процес на работа
Железопътна връзка Бергара – Сан Себастиан – Байон	Железници	Очаква се завършване в ES до 2016 г., във FR до 2020 г.
Байон – Бордо	Железници	В процес на обществено обсъждане
Бордо – Тур	Железници	В процес на работа
Париж	Железници	Южен висококоростен обиколен маршрут
Бодрекур – Манхайм	Железници	Модернизиране
Бодрекур – Страсбург	Железници	В процес на работа, за завършване до 2016 г.
Хавър – Париж	Вътрешни водни пътища	Модернизиране
Хавър – Париж	Железници	Проучвания, модернизиране
Хавър	Пристанище, железници	Проучвания и работи по пристанищния капацитет, морска магистрала и връзки

Северноморско-Средиземноморски

НАПРАВЛЕНИЯ:

Белфаст – Дъблин – Корк

Глазгоу/Единбург – Ливърпул/Манчестър – Бирмингам

Бирмингам – Феликстоу/Лондон /Саутхамптън

Лондон – Лил – Брюксел

▼B

Амстердам – Ротердам – Антверпен – Брюксел – Люксембург

Люксембург – Мец – Дижон – Макон – Лион – Марсилия

Люксембург – Мец – Страсбург – Базел

Антверпен/Зеебрюге – Гент – Дюнкерк/Лил – Париж

ПРЕДВАРИТЕЛНО НАБЕЛЯЗАНИ УЧАСТЪЦИ, В Т.Ч. ПРОЕКТИ:

Корк – Дъблин – Белфаст	Железници	Проучвания и работи; връзка с Дъблин (DART);
Белфаст	Пристанище, мултимодални връзки	Модернизиране
Глазгоу – Единбург	Железници	Модернизиране
Манчестър – Ливърпул	Железници	Модернизиране и електрификация, в т.ч. Северна разпределителна гара
Бирмингам – Рединг – Саутхамптън	Железници	Модернизиране на линията за товарни превози
Дъблин, Корк, Саут-хамптън	Пристанища, железници	Проучвания и работи по пристанищния капацитет, морска магистрала и връзки
Дюнкерк	Пристанище	Допълнително развитие на мултимодални платформи и на връзки
Кале – Париж	Железници	Предварителни проучвания
Брюксел	Железници	Проучвания и работи (връзка Север — Юг за конвенционални и високоскоростни влакове)
Феликстоу – Мидландс	Железници, пристанище, мултимодални платформи	Модернизиране на железниците, връзки с пристанището и мултимодални платформи
Мьоза, в т.ч. Маасверкен	Вътрешни водни пътища	Модернизиране
Канал Албер/ Канал Бохолт – Херенталс	Вътрешни водни пътища	Модернизиране
Коридор Рейн—Шелт: шлюз Фолкерак и шлюз Крекак, шлюз Крамер и шлюз Хансверт	Вътрешни водни пътища	Текущи проучвания на шлюзовете
Тернеузен	Морски	Текущи проучвания на шлюзовете; работи
Тернеузен – Гент	Вътрешни водни пътища	Проучвания, модернизиране
Зеебрюге	Пристанище	Шлюзове: проучвания, връзки (проучвания и работи)
Антверпен	Морски, пристанище, железници	Шлюзове: текущи проучвания; пристанище: връзки (в т.ч. втори ж.п. подход към пристанището на Антверпен)
Ротердам – Антверпен	Железници	Модернизиране на железопътната линия за товарни превози

▼B

Канал Сена Север; Сена – Еско	Вътрешни водни пътища	Проучвания и работи; модернизиране, в т.ч. трансгранични и мултимодални връзки
Дюнкерк – Лил	Вътрешни водни пътища	В процес на проучвания
Антверпен, Брюксел, Шарлероа	Вътрешни водни пътища	Модернизиране
Модернизиране на водни пътища във Валония	Вътрешни водни пътища	Проучвания, модернизиране, интермодални връзки
Брюксел – Люксембург – Страсбург	Железници	В процес на работа
Антверпен – Намюр – граница на LUX – граница на FR	Железници	Модернизиране на железопътната линия за товарни превози
Страсбург – Мюлуз – Базел	Железници	Модернизиране
Железопътни връзки Люксембург – Дижон – Лион (високоскоростния влак TGV Рейн—Рона)	Железници	Проучвания и работи
Лион	Железници	Източен обиколен маршрут: проучвания и работи
Канал Сона – Мозел/Рейн	Вътрешни водни пътища	В процес на предварителни проучвания
Рона	Вътрешни водни пътища	Модернизиране
Пристанище Марсилия – Фос	Пристанище	Връзки и мултимодални терминали
Лион – Авиньон – пристанище Марсилия – Фос	Железници	Модернизиране

Рейнско-Дунавски

НАПРАВЛЕНИЯ:

Страсбург – Щутгарт – Мюнхен – Велс/Линц

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

Мюнхен/Нюрнберг – Прага – Острава/Пржеров – Жилина – Кошице – граница на UA

Велс/Линц – Виена – Братислава – Будапеща – Вуковар

Виена/Братислава – Будапеща – Арад – Брашов/Крайова – Букурещ – Констанца – Сулина

ПРЕДВАРИТЕЛНО НАБЕЛЯЗАНИ УЧАСТЪЦИ, ВКЛЮЧИТЕЛНО ПРОЕКТИ:

Железопътна връзка Страсбург – Кел – Аппенвайер	Железници	Работа по връзка с Аппенвайер
Карлсруе – Щутгарт – Мюнхен	Железници	В процес на проучвания и работи
Острава/Пржеров – Жилина – Кошице – граница на UA	Железници	Модернизиране, мултимодални платформи

▼B

Злин – Жилина	Пътища	Трансграничен пътен участък
Мюнхен – Прага	Железници	Проучвания и работи
Нюрнберг – Прага	Железници	Проучвания и работи
Мюнхен – Мюлдорф – Фрайласинг – Залцбург	Железници	В процес на проучвания и работи
Залцбург – Велс	Железници	Проучвания
Нюрнберг – Регенсбург – Пасау – Велс	Железници	Проучвания и работи
Железопътна връзка Велс – Виена	Железници	Очаква се завършване до 2017 г.
Виена – Братислава / Виена – Будапеща / Братислава – Будапеща	Железници	Проучвания за високоскоростна ж.п. линия (в т.ч. съгласуваността на връзките между трите града)
Будапеща – Арад	Железници	Проучвания за високоскоростна мрежа между Будапеща и Арад
Комаром – Комарно	Вътрешни водни пътища	Проучвания и работи за трансграничен мост
Арад – Брашов – Букурещ – Констанца	Железници	Модернизиране на определени участъци; проучвания за високоскоростна железница
Майн – канал Майн – Дунав	Вътрешни водни пътища	Проучвания и работи по няколко участъка и участъка със затруднения; вътрешни речни пристанища: мултимодални връзки с железопътната мрежа
Славонски брод	Пристанище	Проучвания и работи
Гюргево, Галац	Пристанище	Допълнително развитие на мултимодални платформи и връзки с хинтерланда: проучвания и работи
Дунав (Келхайм – Констанца/Мидия/Сулина)	Вътрешни водни пътища	Проучвания и работи по няколко участъка и участъка със затруднения; вътрешни речни пристанища:мултимодални връзки
Сава	Вътрешни водни пътища	Проучвания и работи по няколко участъка и участъка със затруднения (в т.ч. трансграничен мост)
Канал Букурещ – Дунав	Вътрешни водни пътища	Проучвания и работи
Констанца	Пристанище, морска магистрала	Връзки с пристанища, морска магистрала (в т.ч. услуги по ледоразбиване)
Крайова – Букурещ	Железници	Проучвания и работи

3. **Други участъци от основната мрежа**

София до границата на бившата югославска република Македония	Трансграничен участък	Железници	В процес на проучвания
София до границата на Сърбия	Трансграничен участък	Железници	В процес на проучвания
Тимишоара – граница на Сърбия	Трансграничен участък	Железници	В процес на проучвания
Вроцлав – Прага	Трансграничен участък	Железници	Проучвания

▼B

Нова Сол – Храдец Кралове	Трансграничен участък	Пътища	Работи
Бърно – граница на AT	Трансграничен участък	Пътища	Модернизиране
Будапеща – Зволен	Трансграничен участък	Пътища	Модернизиране
Будапеща – граница на SRB	Трансграничен участък	Железници	Проучвания
Коридорът на Ботническия залив: Лулео – Оулу	Трансграничен участък	Железници	Проучвания и работи
Яш- границата на Република Молдова	Трансграничен участък	Железници	Текущи проучвания и работи
Сучава – границата на Украйна	Трансграничен участък	Железници	Проучвания и работи
Приоритетни проекти съгласно определеното в приложение III към Решение № 661/201/ЕС (Прага – Линц, нова висококапацитетна железопътна линия: проход Централни Пиренеи, „Железен Рейн“ (Райд—Антверпен))	Трансграничен участък	Железници	В процес на проучвания
Таргу Неамт – Унгени	Трансграничен участък	Пътища	Модернизиране
Мариампол – Кибартай (граница LT/RU)	Трансграничен участък	Пътища	Модернизиране
Вилнюс – граница LT/BY	Трансграничен участък	Пътища	Модернизиране
Янина — Какавия (граница EL/AL)	Трансграничен участък	Пътища	Проучвания
Клиди — Поликастро — Евзони (граница EL/ FYROM)	Трансграничен участък	Пътища	Модернизиране
Сяр — Промахон — граница EL/BG	Трансграничен участък	Пътища	В процес на работа
Александруполис — Кипи граница EL/TR	Трансграничен участък	Пътища	Проучвания и работи
Дубровник – граница на HR/ME	Трансграничен участък	Пътища	Работи
граница Кедзержин Козле — Чалупки	Трансграничен участък	Железници	Работи
Ла Коруня – Виго – Паленсия Хихон – Паленсия	Участък със затруднения	Железници, морска магистрала	В процес на работи (в т.ч пристанища и мултимодални платформи)
Франкфурт – Фулда – Ерфурт – Берлин	Участък със затруднения	Железници	Проучвания
Железница Егнатия	Участък със затруднения	Железници	В процес на проучвания
Сундсвал – Умео – Лулео	Участък със затруднения	Железници	Проучвания и работи
Загреб – граница на SR	Участък със затруднения	Железници	Проучвания и работи
Ла Коруня – Мадрид (висококоростна пътническа линия)	Участък със затруднения	Железници	В процес на работи

▼B

Стокхолм – Гевле – Зундсвал	Други участъци от основната мрежа	Железници	Работи
Мьолби – Халсберг – Гевле	Други участъци от основната мрежа	Железници	Работи
Коридорът на Ботническия залив – Кируна – граница с NO	Други участъци от основната мрежа	Железници	Проучвания и работи
Милфорд Хейвън – Суонзи – Кардиф	Други участъци от основната мрежа	Железници	Модернизиране
Железопътна връзка Шанън Фойнс – ж.п. възел Лимерик	Други участъци от основната мрежа	Железници	Проучвания
Висококоростна линия 2	Други участъци от основната мрежа	Железници	Проучвания и работи за висококоростна линия Лондон – Мидландс
граница на UA – Краков – Катовице – Вроцлав – Дрезден	Други участъци от основната мрежа	Железници	Работи
Рига – граница на RU/BY	Други участъци от основната мрежа	Железници	Модернизиране
Вилнюс – граница на BY	Други участъци от основната мрежа	Железници	Модернизиране, връзка с летище
Кибартай – Каунас	Други участъци от основната мрежа	Железници	Модернизиране
Талин – Тарту – Койдула – граница на RU	Други участъци от основната мрежа	Железници	Модернизиране
Марсилия – Тулон – Ница – Вентимиля – Генуа	Други участъци от основната мрежа	Железници	Проучвания за високоскоростна железница
Бордо – Тулуза	Други участъци от основната мрежа	Железници	Проучвания за високоскоростна железница
Хелзинки – Оулу	Други участъци от основната мрежа	Железници	Модернизиране на участъци
Билбао – Памплона – Сарагоса – Сагунт	Други участъци от основната мрежа	Железници	Проучвания и работи
Брунсбютел – Кил (Канал Северно-Балтийско море)	Други участъци от основната мрежа	Вътрешни водни пътища	Оптимизиране на условията за корабоплаване
Кардиф – Бристъл – Лондон	Други участъци от основната мрежа	Железници	Модернизиране, в т.ч. Crossrail
Алба-Юлия – Турда – Деж – Сучава – Пашкани – Яш	Други участъци от основната мрежа	Железници	Проучвания и работи
Букурещ – Бузъу	Други участъци от основната мрежа	Железници	Подобряване и ремонт на железопътна инфраструктура и връзки с хинтерланда
област Рур – Мюнстер – Оснабрюк – Хамбург	Други участъци от основната мрежа	Железници	Модернизиране на участъка Мюнстер – Люнен (двойна линия)

▼B

Нант – Тур – Лион	Други участъци от основната мрежа	Железници	Проучвания и работи
Плоещ – Сучава	Други участъци от основната мрежа	Железници	Проучвания
Хераклион	Други участъци от основната мрежа	Летище, комбинирана инфраструктура и системи	Проучвания и строителни работи, модернизиране и развитие на инфраструктурата, мултимодални връзки
Хуелва – Севиля	Други участъци от основната мрежа	Железници	В процес на работи
Фредерисия – Фредериксхавен	Други участъци от основната мрежа	Железници	Модернизиране, в т.ч. електрифициране
Барселона – Валенсия – Ливорно	Други участъци от основната мрежа	Морска магистрала	Модернизиране

ЧАСТ II

СПИСЪК НА ИНФРАСТРУКТУРНИТЕ ПРИОРИТЕТНИ КОРИДОРИ И ОБЛАСТИ В СЕКТОРА НА ЕНЕРГЕТИКАТА

1. **Приоритетни електропреносни коридори**

(1) Морска електроенергийна мрежа в северните морета („NSOG“): развитие на интегрирана морска електроенергийна мрежа и свързаните с нея междусистемни връзки в Северно море, Ирландско море, Ламанша, Балтийско море и съседните води, предназначена за пренос на електроенергия от инсталации на база възобновяеми енергийни източници, разположени в морето, до центрове за потребление и съхранение, както и за увеличаване на трансграничния обмен на електроенергия.

Обхванати държави членки: Белгия, Германия, Дания, Ирландия, Люксембург, Нидерландия, Обединеното кралство, Франция, Швеция;

(2) Връзки север—юг между електроенергийните мрежи в Западна Европа („NSI West Electricity“): връзки между държавите членки от региона и със средиземноморския район, включително Иберийския полуостров, по-специално за интегриране на електроенергия от възобновяеми енергийни източници и за укрепване на вътрешните електроенергийни инфраструктури, за да се засили пазарната интеграция на региона.

Обхванати държави членки: Австрия, Белгия, Германия, Италия, Ирландия, Испания, Люксембург, Малта, Нидерландия, Обединеното кралство, Португалия, Франция;

(3) Връзки север—юг между електроенергийните мрежи в Централна и Югоизточна Европа (NSI East Electricity): връзки и вътрешни линии по направленията север-юг и изток-запад за доизграждане на вътрешния пазар и интегриране на електропроизводството от възобновяеми енергийни източници.

Обхванати държави членки: Австрия, България, Германия, Гърция, Италия, Кипър, Полша, Румъния, Словакия, Словения, Унгария, Хърватия, Чешката република;

(4) План за взаимосвързване на Балтийския енергиен пазар в областта на енергетиката (BEMIP в областта на енергетиката): връзки между държавите членки в района на Балтийско море и съответно укрепване на вътрешните електроенергийни инфраструктури, за да се сложи край на изолацията на балтийските държави и за да се насърчи пазарното интегриране, inter alia чрез усилия за интегриране на енергията от възобновяеми енергийни източници в региона.

Обхванати държави членки: Германия, Дания, Естония, Латвия, Литва, Полша, Финландия и Швеция.

▼B

2. **Приоритетни газопреносни коридори**

(1) Връзки север—юг между газопреносните мрежи в Западна Европа („NSI West Gas”): газова инфраструктура за транспортиране на газ от север на юг в Западна Европа за допълнителна диверсификация на пътищата за доставка и за увеличаване на способността за краткосрочно подаване на газ.

Обхванати държави членки: Белгия, Германия, Дания, Ирландия, Испания, Италия, Люксембург, Малта, Нидерландия, Обединеното кралство, Португалия, Франция;

(2) Връзки север—юг между газопреносните мрежи в Централна и Югоизточна Европа (NSI East Gas): газова инфраструктура за регионални връзки между и в рамките на района на Балтийско море, Адриатическо и Егейско море, източния средиземноморски басейн и Черно море, по-специално за засилване на диверсификацията и сигурността на доставките на газ.

Обхванати държави членки: Австрия, България, Германия, Гърция, Италия, Кипър, Полша, Румъния, Словакия, Словения, Унгария, Хърватия, Чешката република;

(3) Южен газов коридор (SGC): инфраструктура за транспортиране на газ от Каспийския басейн, Централна Азия, Близкия изток и източния средиземноморски басейн до Съюза за засилване на диверсификацията на доставките на газ.

Обхванати държави членки: Австрия, България, Германия, Гърция, Италия, Кипър, Полша, Румъния, Словакия, Словения, Унгария, Франция, Хърватия, Чешката република;

(4) План за връзки между газопреносните мрежи на Балтийския енергиен пазар (BEMIP Gas): газова инфраструктура за премахване на изолацията на трите балтийски държави и Финландия, както и на тяхната зависимост от един-единствен доставчик, за съответно укрепване на вътрешните електроенергийни инфраструктури и за засилване на диверсификацията и повишаване на сигурността на доставките в района на Балтийско море;

Обхванати държави членки: Германия, Дания, Естония, Латвия, Литва, Полша, Финландия и Швеция.

3. **Приоритетни тематични области**

(1) Внедряване на интелигентни електроенергийни мрежи: възприемане на технологии за интелигентни електроенергийни мрежи в целия Съюз с цел ефективно интегриране на поведението и действията на всички потребители, свързани към електроснабдителната мрежа, по-специално за генериране на големи количества електроенергия от възобновяеми източници или децентрализирани енергийни източници и реакция в елекропотреблението на консуматорите;

Обхванати държави членки: всички;

(2) Магистрални електропроводи: изграждане до 2020 г. на първоначални магистрални електропроводи с оглед на изграждане на система от магистрални електропроводи в целия Съюз, която е в състояние:

а) да поеме постоянно нарастващо производство на допълнителна вятърна електроенергия във и край Северно и Балтийско море и увеличаване на производството на електроенергия от възобновяеми източници в Източна и Южна Европа, а също и Северна Африка;

б) да свърже тези нови центрове на производство с основните мощности за акумулиране на енергия в северните страни, Алпите и други региони с големи центрове на електропотребление; и

в) да се справи с все по-разнообразното и децентрализирано търсене и все по-гъвкавото предлагане на електроенергия.

Обхванати държави членки: всички;

▼B

(3) Трансгранична мрежа за въглероден двуокис: разработване на инфраструктура за транспортиране на въглероден двуокис между държавите членки и със съседни трети държави с оглед на внедряването на системи за улавяне и съхраняване на въглероден двуокис.

Обхванати държави членки: всички.

ЧАСТ III

УСЛОВИЯ И ПРОЦЕДУРИ НА ФИНАНСОВИТЕ ИНСТРУМЕНТИ

Цел и обосновка

Целта на финансовите инструменти по МСЕ е да се улесни достъпът на инфраструктурни проекти до финансиране на проекти и корпоративно финансиране, като се използва лостовият ефект на финансирането от Съюза.

Финансовите инструменти подпомагат проекти за финансиране от общ интерес, които имат ясна европейска добавена стойност и улесняват участието на частния сектор в дългосрочното финансиране на такива проекти в секторите на транспорта, телекомуникациите и енергетиката, включително широколентовите мрежи.

Финансовите инструменти подпомагат проекти със средносрочни и дългосрочни финансови нужди и носят по-големи ползи от гледна точка на пазарното въздействие, административната ефикасност и използването на ресурсите.

Те осигуряват на заинтересованите страни в сферата на инфраструктурите, като финансисти, публични органи, управители на инфраструктури, строителни компании и оператори, един съгласуван и пазарно ориентиран инструментариум за финансова помощ от Съюза.

Финансовите инструменти се състоят от:

а) инструмент за заеми и гаранции, подпомогнат от инструменти за поделяне на риска, включително механизми за кредитно подобрение за облигации за проекти („дългов инструмент“), и

б) инструмент на собствения капитал („капиталов инструмент“),

които спомагат за преодоляване на пазарните ограничения чрез подобряване на финансирането и/или рисковите профили на инфраструктурните инвестиции. От своя страна това подобрява достъпа на дружествата и други бенефициери до заеми, гаранции, собствен капитал и други форми на частно финансиране.

Преди да финализира проектирането на дълговите и капиталовите инструменти, Комисията прави предварителна оценка в съответствие с Регламент (ЕС, Евратом) № 966/2012. Оценките на налични и сравними финансови инструменти допринасят за тази оценка, когато това е целесъобразно.

I. **Дългов инструмент**

1. *Общи разпоредби*

Целта на дълговия инструмент е да допринесе за преодоляване на недостатъците на европейските дългови капиталови пазари чрез осигуряване на поделяне на риска за дълговото финансиране. Дълговото финансиране се осигурява от натоварени с изпълнението субекти или специални инвестиционни механизми под формата на привилегировани и подчинени дългове или гаранции.

▼B

Дълговият инструмент се състои от инструмент за поделяне на риска за заеми и гаранции и от инициативата „Облигации за проекти“. Освен това ръководителите на проекти могат да търсят дялово финансиране по линия на капиталовия инструмент.

а. Инструмент за поделяне на риска за заеми и гаранции

При проектирането на инструмент за поделяне на риска за заеми и гаранции се цели създаване на допълнителен рисков капацитет в натоварените с изпълнението субекти. Това ще позволи на натоварените с изпълнението субекти да осигурят подчинени и привилегировани дългове със и без финансиране за проекти и дружества с цел улесняване на достъпа на ръководителите до банково финансиране. Ако дълговото финансиране е подчинено, то стои зад привилегирования дълг, но преди собствения капитал и свързаното с него финансиране.

Финансирането чрез подчинен дълг с гаранции не надвишава 30 % от общия размер на емитирания привилегирован дълг.

Финансирането чрез привилегирован дълг, предвидено в дълговия инструмент, не надвишава 50 % от общия размер на финансирането чрез привилегирован дълг, осигурено от натоварения с изпълнението субект или специалния инвестиционен механизъм.

б. Инициатива „Облигации за проекти“

Инструментът за поделяне на риска за облигации за проекти се проектира като финансиране чрез подчинен дълг с цел улесняване финансирането на проектни дружества, набиращи привилегирован дълг под формата на облигации. Целта на този инструмент за кредитно подобрение е да се спомогне за присъждането на привилегирования дълг на инвестиционен кредитен рейтинг.

Той се нарежда зад привилегирования дълг, но преди собствения капитал и свързаното с него финансиране.

Финансирането чрез подчинен дълг не надвишава 30 % от общия размер на емитирания привилегирован дълг.

2. *Финансови параметри и „ефект на лоста”*

Параметрите за поделяне на риска и на приходите се определят по начин, позволяващ постигането на специфични цели на политиката, в т.ч насочването към определени категории проекти, като същевременно се запазва пазарно ориентираният подход на дълговия инструмент.

Предвижда се очакваният „ефект на лоста” на дълговия инструмент, който се определя по формула, като общият размер на финансирането (т.е. финансовото участие на Съюза плюс участието на други финансови източници) в числителя се разделя на размера на участието на Съюза в знаменателя, да варира между 6 и 15 в зависимост от вида на извършваните операции (ниво на риск, целеви бенефициери и съответно дългово финансиране).

3. *Комбиниране с други източници на финансиране*

Финансирането от дълговия инструмент може да се комбинира с други специално заделени бюджетни вноски, изброени по-долу, като се спазват правилата, установени в Регламент (ЕС, Евратом) № 966/2012, и съответното правно основание:

а) други части на МСЕ;

б) други инструменти, програми и бюджетни редове от бюджета на Съюза;

в) държавите членки, включително регионалните и местните органи, които желаят да допринесат със собствени ресурси или с ресурси, налични по линия на фондовете на кохезионната политика, без да се променя естеството на инструмента.

▼B

4. *Изпълнение*

Субекти, натоварени с изпълнението

Натоварените с изпълнението субекти се подбират в съответствие с Регламент (ЕС, Евратом) № 966/2012.

При непряко управление изпълнението може да приеме формата на преки мандати за натоварените с изпълнението субекти. За инструментите с преки мандати (т.е. при непряко управление) натоварените с изпълнението субекти управляват финансовото участие на Съюза в дълговия инструмент и са партньори по поделянето на риска.

Освен това може да се предвиди създаването на специални инвестиционни механизми с цел обединяване на вноските от различни инвеститори. Финансовото участие на Съюза може да бъде обусловено от участието на други инвеститори.

Проектиране и изпълнение

Проектирането съответства на общите разпоредби за финансовите инструменти, предвидени във Регламент (ЕС, Евратом) № 966/2012.

Подробните условия за изпълнение на дълговия инструмент, в т.ч. наблюдението и контролът, се определят в споразумение между Комисията и съответния натоварен с изпълнението субект, като се вземат предвид разпоредбите, установени в настоящото приложение и във Регламент (ЕС, Евратом) № 966/2012.

Доверителна сметка

Натовареният с изпълнението субект открива доверителна сметка за финансовото участие на Съюза и за приходите, получени в резултат на участието на Съюза.

5. *Използване на финансовото участие на Съюза*

Финансовото участие на Съюза се използва за:

а) покриване на риска;

б) покриване на договорените такси и разходи, свързани със създаването и управлението на дълговия инструмент, включително на неговата оценка и действията за подкрепа, установени в съответствие с Регламент (ЕС, Евратом) № 966/2012 и с пазарната практика. Административните разходи и разходите на базата на резултатите, които се плащат на натоварения с изпълнението субект, не надвишават съответно 2 и 3 % от финансовото участие на Съюза, което е действително използвано за отделни операции, въз основа на основана на разходите методика, договорена между Комисията и натоварените с изпълнението субекти.

в) пряко свързани действия за подкрепа.

6. *Ценообразуване и поделяне на риска и приходите*

Дълговите инструменти имат цена, която се фактурира на бенефициера в съответствие със съответните правила и критерии на натоварените с изпълнението субекти или специалните инвестиционни механизми и съгласно най-добрите пазарни практики.

По отношение на преките мандати за натоварените с изпълнението субекти, начинът на поделяне на риска се изразява в подходящо поделяне между Съюза и натоварения с изпълнението субект на възнаграждението на риска, което натовареният с изпълнението субект фактурира на своите заемополучатели.

По отношение на специалните инвестиционни механизми, начинът на поделяне на риска се изразява в подходящо поделяне между Съюза и други инвеститори на възнаграждението на риска, което специалният инвестиционен механизъм фактурира на своите заемополучатели.

▼B

Независимо от избрания начин на поделяне на риска, натоварениятс изпълнението субект винаги споделя част от определения риск и винаги понася изцяло остатъчния рисков транш.

Максималният риск, покрит от бюджета на Съюза, не надвишава 50 % от риска на целевия портфейл от дългове по линия на дълговия инструмент. Максималния рисков таван от 50 % се прилага за целевия размер на специалните инвестиционни механизми.

7. *Процедура за подаване на заявления и одобрение*

Заявленията се подават съответно до натоварения с изпълнението субект или специалния инвестиционен механизъм в съответствие със стандартните им процедури за подаване на заявления. Натоварените с изпълнението субекти и специалните инвестиционни механизми одобряват проектите в съответствие с вътрешните си процедури.

8. *Срок на действие на дълговия инструмент*

Последният транш от финансовото участие на Съюза в дълговия инструмент се определя от Комисията до 31 декември 2020 г. Натоварените с изпълнението субекти или специалните инвестиционни механизми одобряват окончателно дълговото финансиране до 31 декември 2022 г.

9. *Изтичане на действието*

Финансовото участие на Съюза в дълговия инструмент се възстановява в съответната доверителна сметка при изтичането или изплащането на дълговото финансиране. Доверителната сметка поддържа достатъчно ниво на финансиране за покриването на таксите и на рисковете, свързани с дълговия инструмент, до изтичането на неговото действие.

10. *Докладване*

Методите за докладване относно изпълнението на дълговия инструмент се договарят от Комисията и от натоварения с изпълнението субект в споразумението в съответствие с Регламент (ЕС, Евратом) № 966/2012.

Освен това до 2023 г. Комисията с подкрепата на натоварените с изпълнението субекти докладва ежегодно на Европейския парламент и на Съвета относно изпълнението, преобладаващите пазарни условия за използването на инструмента, актуализираните проекти и проектите в резерв, включително относно проектите на различни етапи от процедурата, като същевременно се зачитат поверителният характер и чувствителната пазарна информация в съответствие с член 140, параграф 8 от Регламент (ЕС, Евратом) № 966/2012.

11. *Наблюдение, контрол и оценка*

Комисията наблюдава изпълнението на дълговия инструмент, включително чрез проверки на място, ако това е уместно, и осъществява проверка и контрол в съответствие с Регламент (ЕС, Евратом) № 966/2012.

12. *Действия за подкрепа*

Изпълнението на дълговия инструмент може да се подпомага от набор от съпътстващи мерки. Те могат да включват, inter alia, техническа и финансова помощ, мерки за повишаване на осведомеността на доставчиците на капитал и схеми за привличане на частни инвеститори.

По искане на Европейската комисия или на съответните държави членки Европейската инвестиционна банка осигурява техническа помощ, включително във връзка с финансовото структуриране на проекти от общ интерес, включително за изграждане на коридорите на основната мрежа, изброени в част I. Тази техническа помощ включва и подпомагане за администрациите с цел развиване на подходящ институционален капацитет.

▼B

II. **Капиталов инструмент**

1. *Общи разпоредби*

Целта на капиталовия инструмент е да допринесе за преодоляване на недостатъците на европейските капиталови пазари чрез осигуряване на капиталови и квазикапиталови инвестиции.

Максималните размери на финансовото участие на Съюза са ограничени до:

— 33 % от целевия размер на фонда за дялово участие; или

— съвместното инвестиране от Съюза в даден проект не надвишава 30 % от общия размер на собствения капитал на дружеството.

Освен това ръководителите на проекти могат да търсят дългово финансиране по линия на дълговия инструмент.

2. *Финансови параметри и „ефектът на лоста"*

Инвестиционните параметри се определят по начин, позволяващ постигането на специфични цели на политиката, в т.ч насочването към определени категории инфраструктурни проекти, като същевременно се запазва пазарно ориентираният подход на този инструмент.

Предвижда се очакваният „ефект на лоста" на капиталовия инструмент, който се определя по формула, като общият размер на финансирането (т.е. финансовото участие на Съюза плюс участието на други инвеститори) в числителя, се разделя на размера на участието на Съюза в знаменателя, да варира средно между 5 и 10 в зависимост от спецификите на пазара.

3. *Комбиниране с други източници на финансиране*

Финансирането от капиталовия инструмент може да се комбинира с други специално заделени бюджетни вноски, изброени по-долу, като се спазват правилата на Регламент (ЕС, Евратом) № 966/2012 и съответното правно основание:

а) други части на МСЕ;

б) други инструменти, програми и бюджетни редове от бюджета на Съюза; и

в) държавите членки, включително регионалните и местните органи, които желаят да допринесат със собствени ресурси или с ресурси, налични по линия на фондовете на кохезионната политика, без да се променя естеството на инструмента.

4. *Изпълнение*

Субекти, натоварени с изпълнението

Натоварените с изпълнението субекти се подбират в съответствие с Регламент (ЕС, Евратом) № 966/2012.

При непряко управление изпълнението може да приеме формата на преки мандати за натоварените с изпълнението субекти. За инструменти по преките мандати (т.е. при непряко управление) натоварените с изпълнението субекти управляват финансовото участие на Съюза в капиталовия инструмент.

Освен това може да се предвиди създаването на специални инвестиционни механизми с цел обединяване на вноските от различни инвеститори. Финансовото участие на Съюза може да бъде обусловено от участието на други инвеститори.

▼B

В надлежно обосновани случи за постигането на специфични цели на политиката натовареният с изпълнението субект може да предостави финансовото участие на Съюза на конкретен проект под формата на съвместна инвестиция.

Проектиране и изпълнение

Проектирането съответства на общите разпоредби за финансовите инструменти, предвидени в Регламент (ЕС, Евратом) № 966/2012.

Подробните условия за изпълнение на капиталовия инструмент, включително наблюдението и контрола, се определят в споразумение между Комисията и съответния натоварен с изпълнението субект, като се вземат предвид разпоредбите, установени в настоящото приложение и в Регламент (ЕС, Евратом) № 966/2012.

Доверителна сметка

Натовареният с изпълнението субект открива доверителна сметка за финансовото участие на Съюза и за приходите, получени в резултат на участието на Съюза.

5. *Използване на финансовото участие на Съюза*

Финансовото участие на Съюза се използва:

а) във връзка с дялово участие,

б) с цел покриване на договорените такси и разходи, свързани със създаването и управлението на капиталовия инструмент, включително на неговата оценка, определени в съответствие с Регламент (ЕС, Евратом) № 966/2012 и с пазарната практика, и

в) за пряко свързани действия за подкрепа.

6. *Ценообразуване и поделяне на риска и приходите*

Доходността от капитала включва обичайните компоненти на възвръщаемост, разпределени на капиталовите инвеститори, и зависи от резултатите на базовите инвестиции.

7. *Процедура за подаване на заявления и по одобрение*

Заявленията се подават съответно до натоварения с изпълнението субект или до специалния инвестиционен механизъм в съответствие със стандартните им процедури за подаване на заявления. Натоварените с изпълнението субекти и специалните инвестиционни механизми одобряват проектите в съответствие с вътрешните си процедури.

8. *Срок на действие на капиталовия инструмент*

Последният транш от финансовото участие на Съюза в капиталовия инструмент се заделя от Комисията до 31 декември 2020 г. Натоварените с изпълнението субекти или специалните инвестиционни механизми одобряват окончателно дяловите инвестиции до 31 декември 2022 г.

9. *Изтичане на действието*

Финансовото участие на Съюза в капиталовия инструмент се възстановява в съответната доверителна сметка при приключване на инвестициите или при настъпване на падежа им. Доверителната сметка поддържа достатъчно ниво на финансиране за покриването на таксите и на рисковете, свързани с капиталовия инструмент до изтичане на неговото действие.

10. *Докладване*

Методите за ежегодно докладване относно изпълнението на капиталовия инструмент се договарят от Комисията и от натоварения с изпълнението субект в споразумението в съответствие с Регламент (ЕС, Евратом) № 966/2012.

▼B

Освен това до 2023 г. Комисията с подкрепата на натоварените с изпълнението субекти докладва ежегодно относно изпълнението пред Европейския парламент и Съвета в съответствие с член 140, параграф 8 от Регламент (ЕС, Евратом) № 966/2012.

11. *Наблюдение, контрол и оценка*

Комисията наблюдава изпълнението на капиталовия инструмент, включително чрез проверки на място, ако това е уместно, и осъществява проверка и контрол в съответствие с Регламент (ЕС, Евратом) № 966/2012.

12. *Действия за подкрепа*

Изпълнението на капиталовия инструмент може да се подпомага от набор от съпътстващи мерки. Те могат да включват, inter alia, техническа и финансова помощ, мерки за повишаване на осведомеността на доставчиците на капитал и схеми за привличане на частни инвеститори.

ЧАСТ IV

ОРИЕНТИРОВЪЧНИ ПРОЦЕНТИ ЗА СПЕЦИФИЧНИ ЦЕЛИ В ОБЛАСТТА НА ТРАНСПОРТА

Бюджетните средства, посочени в член 5, параграф 1, буква а), с изключение на заделените за действия за подкрепа на програми, се разпределят за специфичните цели в областта на транспорта, определени в член 4, параграф 2, както следва:

а) премахване на участъците със затруднения, повишаване на оперативната съвместимост на железопътните линии, попълване на липсващите звена, и по-конкретно подобряване на трансграничните участъци — 80 %;

б) осигуряване на устойчиви и ефикасни транспортни системи в дългосрочен план, с цел подготовка за очакваните бъдещи транспортни потоци, както и осигуряване на условия за декарбонизация на всички видове транспорт чрез преход към иновативни, нисковъглеродни и енергийно ефективни транспортни технологии, като същевременно се оптимизира безопасността — 5 %;

в) оптимизиране на интеграцията и взаимосвързаността на видовете транспорт и засилване на оперативната съвместимост на транспортните услуги, като същевременно се осигурява достъпността на транспортните инфраструктури, като се взема предвид таванът за бордовите компоненти на системата SESAR, RIS, VTMIS и ITS в пътния сектор, посочени в член 10, параграф 2, буква б), точка vi) — 15 %.

Сумата от 11 305 500 000 евро, прехвърлена от Кохезионния фонд, се използва изцяло за проекти за изграждане на основната мрежа или за проекти и хоризонтални приоритети, посочени в част I от настоящото приложение.

ЧАСТ V

СПИСЪК НА ОБЩИТЕ НАСОКИ, КОИТО ДА СЕ ВЗЕМАТ ПРЕДВИД ПРИ ОПРЕДЕЛЯНЕТО НА КРИТЕРИИТЕ ЗА ВЪЗЛАГАНЕ

При определяне на критериите за възлагане в съответствие с член 17, параграф 5 се вземат предвид поне следните общи насоки:

а) степен на развитие на действието в разработването на проекта;

б) реализуемост на предложения план за изпълнение;

в) стимулиращият ефект на подпомагането от Съюза върху публичните и частните инвестиции, когато е приложимо;

▼B

г) необходимост от преодоляване на финансови пречки, напр. липса на пазарно финансиране;

д) когато е приложимо, икономическо и социално въздействие и въздействие върху климата и околната среда и достъпност;

е) трансгранично измерение, когато е приложимо.

▼M1

ЧАСТ VI

ПРИОРИТЕТИ ЗА ФИНАНСИРАНЕ В ТРАНСПОРТА ЗА ЦЕЛИТЕ НА МНОГОГОДИШНИТЕ И ГОДИШНИТЕ РАБОТНИ ПРОГРАМИ

1. **Приоритети за финансиране за многогодишните работни програми**

1.1. Приоритети за финансиране с оглед на целта за изграждане на липсващи връзки, премахване на участъци със затруднения, подобряване на оперативната съвместимост в железопътния транспорт, и по-специално подобряване на трансграничните участъци:

i) Предварително набелязани проекти по коридорите от основната мрежа (железопътен транспорт, вътрешни водни пътища, пътища, морски и вътрешни пристанища).

ii) Предварително набелязани проекти по други секции от основната мрежа (железопътен транспорт, вътрешни водни пътища, пътища, морски и вътрешни пристанища).

iii) Оперативна съвместимост в железопътния транспорт.

iv) Внедряване на ERTMS.

1.2. Приоритети за финансиране с оглед на целта за осигуряване на устойчиви и ефикасни транспортни системи в дългосрочен план, с цел подготовка за очакваните бъдещи транспортни потоци, както и осигуряване на условия за декарбонизация на всички видове транспорт чрез преход към иновативни, нисковъглеродни и енергийно ефективни транспортни технологии, като същевременно се оптимизира безопасността:

i) Внедряване на нови технологии и иновации при всички видове транспорт с насоченост към декарбонизацията, безопасността и иновативните технологии за утвърждаване на устойчивостта, действието, управлението, достъпността, мултимодалността и ефективността на мрежата.

ii) Безопасни и сигурни инфраструктури, включително безопасни и сигурни паркинги по основната пътна мрежа.

1.3. Приоритети за финансиране с оглед на целта за оптимизиране на интеграцията и взаимосвързаността на видовете транспорт и засилване на оперативната съвместимост на транспортните услуги, като същевременно се осигурява достъпността на транспортните инфраструктури:

i) Единно европейско небе – SESAR.

ii) Речни информационни услуги.

iii) Интелигентни транспортни услуги за пътния транспорт.

iv) Системи за контрол на движението на корабите и за информация.

v) Морски магистрали.

▼M1

vi) Действия, с които се реализират транспортни инфраструктури във възлите от основната мрежа, включително в градските възли.

vii) Връзки със и разработване на мултимодални логистични платформи.

1.4. Действия в подкрепа на програмата

2. **Приоритети за финансиране за годишните работни програми**

2.1. Приоритети за финансиране с оглед на целта за премахване на участъци със затруднения, подобряване на оперативната съвместимост в железопътния транспорт, и по-специално подобряване на трансграничните участъци:

i) Железопътни проекти, проекти по вътрешните водни пътища и пътни проекти по основната мрежа, включително връзки към вътрешни и морски пристанища и летища, както и развитие на пристанища.

ii) Проекти по коридорите от широкообхватната мрежа (железопътен транспорт, вътрешни водни пътища, пътища, морски и вътрешни пристанища).

iii) Проекти за свързване на трансевропейската транспортна мрежа с инфраструктурни мрежи на съседните страни, по-специално свързаните към трансгранични участъци (железопътен транспорт, вътрешни водни пътища, пътища, морски и вътрешни пристанища).

2.2. Приоритети за финансиране с оглед на целта за осигуряване на устойчиви и ефикасни транспортни системи в дългосрочен план, с цел подготовка за очакваните бъдещи транспортни потоци, както и осигуряване на условия за декарбонизация на всички видове транспорт чрез преход към иновативни, нисковъглеродни и енергийно ефективни транспортни технологии, като същевременно се оптимизира безопасността:

i) Внедряване на нови технологии и иновации, различни от обхванатите в многогодишната работна програма.

ii) Услуги за товарен превоз.

iii) Дейности за намаляване на шума от товарния железопътен транспорт, включително чрез модернизиране на съществуващия подвижен състав.

2.3. Приоритети за финансиране с оглед на целта за оптимизиране на интеграцията и взаимосвързаността на видовете транспорт и засилване на оперативната съвместимост на транспортните услуги, като същевременно се осигурява достъпността на транспортните инфраструктури:

i) Системи с телематични приложения, различни от обхванатите в многогодишната работна програма.

ii) Действия за по-голяма достъпност на транспортната инфраструктура за хората с увреждания.

iii) Действия, с които се реализират транспортни инфраструктури във възлите от основната мрежа, включително в градските възли.

iv) Връзки със и разработване на мултимодални логистични платформи.

2.4. Финансови инструменти по МСЕ:

i) Принос към финансовите инструменти, определени в член 14 и част III от приложението към МСЕ.

ii) Действия в подкрепа на програмата за иновативни финансови инструменти.

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ II

„*ПРИЛОЖЕНИЕ*

СПИСЪК НА ПЪРВОНАЧАЛНИТЕ КОРИДОРИ ЗА ТОВАРЕН ПРЕВОЗ

	Държави членки	Основни маршрути ([1])	Създаване на коридори за товарен превоз:
„Рейнско-Алпийски“	NL, BE, DE, IT	Зеебруге-Антверпен/Амстердам/ Влисинген (+)/Ротердам-Дуисбург-[Базел]-Милано-Генуа	До 10 ноември 2013 г.
„Северноморско-Средиземноморски“	NL, BE, LU, FR, UK (+)	Глазгоу (*)/Единбург (*)/ Саутхамптън (*)/Филикстоу (*)-Лондон (+)/Дюнкерк (+)/Лил (+)/ Лиеж (+)/Париж (+)/Амстердам (+)-Ротердам-Зеебруге (+)/Антверпен-Люксембург-Мец-Дижон-Лион/ [Базел]-Марсилия (+)	До 10 ноември 2013 г.
„Скандинавско-Средиземноморски“	SE, DK, DE, AT, IT	Стокхолм/[Осло] (+)/Трелебори (+)-Малмьо-Копенхаген-Хамбург-Инсбрук-Верона-Специя (+)/ Ливорно (+)/Анкона (+)/Таранто (+)/ Аугуста (+)/ Палермо	До 10 ноември 2015 г.
„Атлантически“	PT, ES, FR, DE (+)	Синеш-Лисабон/Леиксоеш — Мадрид-Медина дел Кампо/ Билбао/Сан Себастиан-Ирун-Бордо-Париж/Хавър/Мец – Страсбург (+)/Манхайм (+) Синеш-Елваш/Алхесирас	До 10 ноември 2013 г.
„Балтийско-Адриатически“	PL, CZ, SK, AT, IT, SI	Швиноуйшче (+)/Гдиня-Катовице-Острава/Жилина-Братислава/Виена/ Клагенфурт-Удине-Венеция/Триест/ Болоня/Равена Грац-Марибор-Любляна-Копер/Триест	До 10 ноември 2015 г.
„Средиземноморски“	ES, FR, IT, SI, HU, HR (+)	Алмерия-Валенсия/Алхесирас/ Мадрид-Сарагоса/Барселона-Марсилия-Лион-Торино-Милано-Верона-Падуа/Венеция-Триест/Копер-Любляна-Будапеща Любляна (+)/Риека (+)-Загреб (+)-Будапеща-Захон (унгарско-украинската грани;а)	До 10 ноември 2013 г.
„Ориент/Източно-Средиземноморски“	CZ, AT, SK, HU, RO, BG, EL, DE (*)	— Букурещ-Констанца Бремерхафен (*)/Вилхелмсхафен (*)/ Росток (*)/Хамбург (*)-Прага-Виена/ Братислава-Будапеща — Видин-София-Бургас (*)/ Свиленград (*) (българо-турската граница)/ Драготин-Солун-Атина-Патра (*)	До 10 ноември 2013 г.

▼B

	Държави членки	Основни маршрути ([1])	Създаване на коридори за товарен превоз:
„Северноморско-Балтийски“ (°)	DE, NL, BE, PL, LT, LV (*), EE (*)	Вилхелмсхафен (+)/Бремерхафен/ Хамбург (+)/ Амстердам (+)/Ротердам/ Антверпен-Аахен/Берлин-Варшава-Тереспол (полско-беларуската граница)/Каунас-Рига (*)-Талин (*)	До 10 ноември 2015 г.
„Рейнско-Дунавски“ (‡)	FR, DE, AT, SK, HU, RO	Страсбург-Манхайм-Франкфурт-Нюрнберг-Велс Страсбург-Щутгарт-Мюнхен-Залцбург-Велс-Виена-Братислава-Будапеща-Арад-Брашов/Крайова-Букурещ-Констанца Черна над Тисоу (словашко-украинската граница)-Кошице-Жилина-Горни Лидеч-Прага-Мюнхен/ Нюрнберг	До 10 ноември 2020 г.

([1]) „/“ означава алтернативни маршрути. В съответствие с насоките за TEN-T атлантическите и средиземноморските коридори в бъдеще следва да бъдат допълнени с оста за товарен превоз Синеш/ Алхесирас-Мадрид-Париж, която пресича Централните Пиренеи посредством нисковисочинен тунел.

(+) Маршрутите, отбелязани с +, се включват в съответните коридори най-късно 3 години след датата на създаване, посочена в таблицата. Съществуващите структури, посочени в член 8 и член 13, параграф 1 от настоящия регламент, се адаптират към включването на други държави членки и управители на инфраструктури в съответните коридори. Тези нови участия се базират на пазарни проучвания и вземат под внимание съществуващия пътнически и товарен транспорт в съответствие с член 14, параграф 3 от настоящия регламент.

(*) Маршрутите, отбелязани с *, се включват в съответните коридори най-късно 5 години след датата на създаване, посочена в таблицата. Съществуващите структури, посочени в член 8 и член 13, параграф 1 от настоящия регламент, се адаптират към включването на други държави членки и управители на инфраструктури в съответните коридори. Тези нови участия се базират на пазарни проучвания и вземат под внимание съществуващия пътнически и товарен транспорт в съответствие с член 14, параграф 3 от настоящия регламент.

(°) До изграждането на балтийска железопътна линия с номинално междурелсие от 1435 mm, спецификите на различните номинални междурелсия се вземат предвид при създаването и експлоатацията на този коридор.

(‡) Създаването на този коридор се базира на пазарни проучвания и взема предвид съществуващия пътнически и товарен транспорт в съответствие с член 14, параграф 3 от настоящия регламент. Участъкът „Черна над Тисоу (словашко-украинската граница)-Кошице-Жилина-Горни Лидеч-Прага“ трябва да бъде създаден до 10 ноември 2013 г.“