

Брюксел, 4 декември 2018 г.  
(OR. en)

15146/18

---

Междуетноститутитионално досие:  
2018/0228(COD)

---

TRANS 613  
FIN 965  
CADREFIN 397  
POLGEN 241  
REGIO 143  
ENER 421  
TELECOM 449  
COMPET 845  
MI 933  
ECO 113  
CODEC 2207  
IA 407

#### РЕЗУЛТАТИ ОТ РАБОТАТА

|                |                                                                                                                                                                                      |
|----------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| От:            | Генералния секретариат на Съвета                                                                                                                                                     |
| До:            | Делегациите                                                                                                                                                                          |
| № предх. док.: | 14712/18 TRANS 574 FIN 921 CADREFIN 375 POLGEN 233 REGIO 132<br>ENER 397 TELECOM 434 COMPET 816 MI 894 ECO 106 CODEC 2107<br>IA 394 + COR 1                                          |
| № док. Ком.:   | 9951/18 TRANS 257 FIN 456 CADREFIN 87 POLGEN 83 REGIO 40<br>ENER 229 TELECOM 175 COMPET 436 MI 448 ECO 49 CODEC 1023                                                                 |
| Относно:       | Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за създаване на Механизъм за свързване на Европа и за отмяна на Регламент (ЕС) № 1316/2013 и Регламент (ЕС) № 283/2014 |

Приложено се изпраща на делегациите текстът на частичния общ подход по посоченото по-горе предложение, приет от Съвета по транспорт, телекомуникации и енергетика (транспорт) на 3 декември 2018 г.

Предложение за

**РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**

**за създаване на Механизъм за свързване на Европа и за отмяна на Регламент (ЕС)  
№ 1316/2013 и Регламент (ЕС) № 283/2014<sup>1</sup>**

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално членове 172 и 194 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<sup>2</sup>,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите<sup>3</sup>,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

---

<sup>1</sup> Парламентарен контрол: Обединено кралство

<sup>2</sup> ОВ С , , стр.

<sup>3</sup> ОВ С , , стр.

като имат предвид, че:

- (1) За да постигне интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж и да стимулира създаването на работни места, Съюзът се нуждае от модерна и високоефективна инфраструктура, която да допринася за свързването и интеграцията на Съюза и всички негови региони, в транспортния, телекомуникационния и енергийния сектор. Тези връзки следва да спомагат за подобряването на свободното движение на хора, стоки, капитали и услуги. Трансевропейските мрежи следва да улесняват трансграничните връзки, да насърчават по-тясното икономическо, социално и териториално сближаване и да допринасят за постигането на по-конкурентоспособна социална пазарна икономика и за борбата с изменението на климата.
- (2) Целта на Механизма за свързване на Европа („програмата“) е да се ускорят инвестициите в областта на трансевропейските мрежи и да се стимулира финансирането както от публичния, така и от частния сектор, като същевременно се повиши правната сигурност и се спазва принципът за технологична неутралност. Програмата следва да дава възможност за използване във възможно най-голяма степен на полезните взаимодействия между транспортния, енергийния и цифровия сектор, като по този начин повишава ефективността на действията на Съюза и позволява да се оптимизират разходите за изпълнение.
- (3) Програмата следва да е насочена към подпомагане на проекти в областта на изменението на климата и устойчивото развитие на околната среда и обществото и, където е целесъобразно, към действия за смекчаване на изменението на климата и адаптирането към него. По-специално следва да се увеличи приносът на програмата за постигането на целите на Парижкото споразумение, както и на целите, предложени за 2030 г. в областта на климата и енергетиката, и да се укрепи дългосрочната цел за декарбонизация.

- (4) Следователно, за да отрази значението на справянето с изменението на климата в съответствие с ангажиментите на Съюза за изпълнение на Парижкото споразумение, както и с ангажимента за постигане на целите за устойчиво развитие на ООН, настоящият регламент следва да интегрира действията в областта на климата и да доведе до изпълнението на една обща цел, предвиждаща [25] % от бюджета на ЕС да се изразходват в подкрепа на целите в областта на климата<sup>4</sup>. Действията по настоящата програма следва да изразходват 60% от общия финансов пакет на програмата за цели в областта на климата, въз основа, наред с другото, на следните показатели от Рио: i) 100% за разходите, свързани с железопътната инфраструктура, алтернативните горива, чистия градски транспорт, преноса на електроенергия, съхранението на електроенергия, интелигентните мрежи, преноса на CO<sub>2</sub> и енергията от възобновяеми източници; ii) 40 % за вътрешни водни пътища и мултимодален транспорт, а също и за инфраструктура за природен газ, ако се даде възможност за по-голямо използване на възобновяем водород или биометан. Съответни действия ще бъдат набелязани по време на подготовката и изпълнението на програмата и преразгледани в контекста на съответните оценки и процеси по преглеждане. С цел да се гарантира, че инфраструктурата не е податлива на евентуално въздействие на дългосрочни изменения на климата и че цената на емисиите на парникови газове, произтичащи от даден проект, е включена в икономическата оценка на проекта, за проекти, подкрепяни от програмата, следва се предвиди проверка на климатичните показатели в съответствие с насоки, които Комисията следва да разработи, като се съобразява с вече изготвени за други програми на Съюза насоки, когато това е уместно.
- (5) С цел да се изпълнят задълженията за докладване, определени в член 11, буква в) от Директива (ЕС) 2016/2284 за намаляване на националните емисии на някои атмосферни замърсители, за изменение на Директива 2003/35/ЕО и за отмяна на Директива 2001/81/ЕО, относно използването на фондовете на Съюза в подкрепа на мерки, предприети с оглед на постигането на съответствие с целите на настоящата директива, разходите, свързани с намаляването на емисиите или други атмосферни замърсители съгласно посочената директива, се проследяват.

---

<sup>4</sup> COM(2018) 321, стр. 13

- (6) Една от важните цели на настоящата програма е да се увеличат полезните взаимодействия между транспортния, енергийния и цифровия сектор. За тази цел програмата следва да предвиди приемането на междусекторни работни програми, които могат да обхващат конкретни области на намеса, например по отношение на свързаната и автоматизирана мобилност или алтернативните горива. Освен това програмата следва да позволява в рамките на всеки сектор да се приемат за допустими някои спомагателни елементи, отнасящи се за друг сектор, когато един такъв подход подобрява социално-икономическите ползи от инвестицията. Полезното взаимодействие между секторите следва да бъде стимулирано посредством критериите за подбор на действията.
- (7) В насоките за трансевропейската транспортна мрежа TEN-T, установени в Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета<sup>5</sup> (наричани по-нататък „насоки за TEN-T“), се определя инфраструктурата на TEN-T, посочват се изискванията, на които тя трябва да отговаря, 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, с цел да се гарантира непрекъснатостта на мрежата.
- (7a) Програмата следва да допринесе за завършването на основната мрежа на TEN-T във всички видове транспорт, включително пътищата в държавите членки, които все още изпитват значителни инвестиционни нужди, за да завършат своята част от основната пътна мрежа.
- (8) За постигането на целите, определени в насоките за TEN-T, е необходимо да се подкрепят с предимство трансграничните и липсващи връзки и да се гарантира, когато е приложимо, че подкрепяните действия са съобразени с работните планове за транспортните коридори, създадени в съответствие с член 47 от Регламент (ЕС) № 1315/2013, както и с общото разгръщане на мрежата по отношение на ефективността и оперативната съвместимост.
- (8a) По-специално, за пълното внедряване на ERTMS по основната мрежа до 2030 г. съгласно предвиденото в Регламент (ЕС) № 1315/2013 се изисква увеличаване на подкрепата на европейско равнище и предоставянето на стимули за участието на частни инвеститори.

---

<sup>5</sup> Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕО (ОВ L 348, 20.12.2013 г., стр. 1)

- (8б) Важно предварително условие за успешното завършване на изграждането на основната мрежа на TEN-T и за гарантиране на ефективна интермодалност е също свързването на летищата с мрежата на TEN-T. Поради това е необходимо да се отдаде приоритет на връзката на летищата с основната мрежа на TEN-T там, където такава липсва.
- (8в) За изпълнението на трансграничните действия е необходима висока степен на интеграция в областта на планирането и изпълнението. Без да се дава приоритет на някой от следните примери, тази интеграция може да бъде демонстрирана чрез установяването на единно проектно дружество, съвместна управленска структура, двустранна правна рамка, акт за изпълнение съгласно член 47 от Регламент (ЕС) № 1315/2013 или друга форма на сътрудничество.
- (9) С цел да се отрази увеличаването на транспортните потоци и развитието на мрежата, маршрутите, принадлежащи към коридорите на основната мрежа, и техните предварително набелязани участъци следва се адаптират. Тези адаптации следва да са пропорционални, за да се запазят последователността и ефективността на развитието и координацията на коридора. Поради това дължината на коридорите на основната мрежа не следва да се увеличи с повече от 15%. При маршрутите на коридорите на основната мрежа следва своевременно да се вземат под внимание резултатите от прегледа на изпълнението на основната мрежа, предвиден в член 54 от Регламент (ЕС) № 1315/2013.
- (10) Необходимо е да се насърчават инвестиции в полза на интелигентна, устойчива, приобщаваща, безопасна и сигурна мобилност в целия Съюз. През 2017 г. Комисията представи<sup>6</sup> „Европа в движение“ — широк набор от инициативи за по-безопасно движение по пътя, насърчаване на интелигентното таксуване за пътната инфраструктура, намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub>, замърсяването на въздуха и задръстванията, насърчаване на свързаната и автономната мобилност и осигуряване на подходящи условия за работа и време за почивка на заетите в сектора. Тези инициативи следва да се придружават от финансова подкрепа от Съюза, когато това е уместно, посредством настоящата програма.

---

<sup>6</sup> Съобщение на Комисията „Европа в движение — Програма за социално справедлив преход към екологосъобразна, конкурентоспособна и свързана мобилност за всички“, COM(2017) 283

- (11) По отношение на новите технологии и иновациите в насоките за TEN-T се поставя изискването TEN-T да създава условия за декарбонизация на всички видове транспорт чрез стимулиране както на енергийната ефективност, така и на използването на алтернативни горива. С Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета<sup>7</sup> се установява обща рамка от мерки за разгръщането в Съюза на инфраструктура за алтернативни горива, с цел да се сведе до минимум зависимостта от нефта и да се смекчи въздействието на транспорта върху околната среда, и се изисква от държавите членки да гарантират, че най-късно от 31 декември 2025 г. ще бъдат предоставени публично достъпни точки за зареждане с електроенергия или горива. Както се посочва в предложенията на Комисията<sup>8</sup> от ноември 2017 г., необходим е всеобхватен набор от мерки за насърчаване на мобилността с ниски емисии, включително финансова подкрепа в случаи, когато пазарните условия не осигуряват достатъчно стимули.
- (12) В контекста на своето съобщение „Устойчива мобилност за Европа: безопасна, чиста и свързана“<sup>9</sup> Комисията подчерта, че автоматизирани превозни средства и системите за усъвършенствана свързаност ще направят превозните средства по-безопасни, по-удобни за съвместно ползване и по-достъпни за всички граждани, включително за тези, които днес може да нямат достъп до услуги за мобилност, като например възрастните хора и лицата с увреждания. В този контекст Комисията предложи също „Стратегически план за действие на ЕС относно безопасността по пътищата“ и преразглеждане на Директива 2008/96 относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури.

---

<sup>7</sup> Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2014 г. за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива (ОВ L 307, 28.10.2014 г., стр. 1)

<sup>8</sup> Съобщение на Комисията „Към мобилност с ниски емисии: за Европейски съюз, който опазва планетата, предоставя възможности на своите потребители и защитава промишлеността и работниците си“, COM(2017) 675

<sup>9</sup> COM(2018) 293

- (13) [За да се подобри изпълнението на транспортните проекти в по-малко развити части на мрежата, част от средствата по Кохезионния фонд следва да бъдат прехвърлени към програмата, с цел да се финансират транспортни проекти в държавите членки, които отговарят на критериите за допускане до финансиране от Кохезионния фонд. В началната фаза и в рамките на 70 % от прехвърлените средства при подбора на проектите, които отговарят на критериите за допускане до финансиране, следва да се вземе предвид отпускането на средства на национален принцип по Кохезионния фонд. Останалите 30 % от прехвърлените средства следва да се разпределят на конкурентни начала за проекти, разположени в държави членки, които отговарят на критериите за допускане до финансиране от Кохезионния фонд, като се дава предимство на трансграничните и липсващите връзки. Комисията следва да подкрепя държавите членки, които отговарят на критериите за допускане до финансиране от Кохезионния фонд, в усилията им за разработване на подходяща поредица от проекти, по-специално чрез укрепване на институционалния капацитет на съответните публични администрации.]
- (14) След съвместното съобщение относно повишаване на военната мобилност в Европейския съюз от ноември 2017 г.<sup>10</sup>, в плана за действие относно военната мобилност, приет на 28 март 2018 г. от Комисията и върховния представител на Съюза по въпросите на външните работи и политиката на сигурност<sup>11</sup>, беше подчертано, че транспортната инфраструктурна политика предлага ясно изразена възможност за увеличаване на полезното взаимодействие между отбранителните нужди и TEN-T. Планът за действие посочва, че Съветът се приканва да разгледа и одобри военните изисквания по отношение на транспортната инфраструктура до средата на 2018 г., а службите на Комисията ще набележат до 2019 г. частите от трансевропейската транспортна мрежа, подходящи за военен транспорт, включително необходимите подобрения на съществуващата инфраструктура. Финансирането, предоставяно от Съюза за изпълнението на проекти с двойно предназначение, следва да се осъществява чрез настоящата програма с помощта на специфични работни програми, в които се посочват приложимите изисквания, определени в контекста на плана за действие.

---

<sup>10</sup> JOIN(2017) 41

<sup>11</sup> JOIN(2018) 5



- (15) В насоките за TEN-T цялостната мрежа се разглежда като осигуряваща достъпност и свързаност на всички райони в Съюза, включително периферните, островните и най-отдалечените райони. Освен това, в своето съобщение „Засилено и обновено стратегическо партньорство с най-отдалечените региони на ЕС“<sup>12</sup> Комисията подчерта специфичните транспортни нужди на най-отдалечените региони и необходимостта от финансиране от Съюза за посрещането на тези нужди, включително подкрепа чрез настоящата програма.
- (16) Предвид значителната нужда от инвестиции за завършването на основната мрежа на TEN-T до 2030 г. (оценявани на 350 милиарда евро за периода 2021—2027 г.) и на широкообхватната мрежа на TEN-T до 2050 г., както и от инвестиции в декарбонизацията, цифровизацията и градското развитие (оценявани на 700 милиарда евро за периода 2021—2027 г.), е целесъобразно да се използват по най-ефективния начин различните програми и инструменти на Съюза за финансиране, като по този начин се увеличи максимално добавената стойност на инвестициите, подкрепяни от Съюза. Това ще бъде постигнато чрез един рационализиран инвестиционен процес, позволяващ видимост на действията в областта на транспорта и последователност в рамките на съответните програми на Съюза, по-специално на Механизма за свързване на Европа, Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР), Кохезионния фонд и InvestEU. По-конкретно, когато е уместно, следва да се вземат предвид благоприятстващите условия, описани подробно в приложение IV към Регламент (ЕС) № XXX [Регламент на Европейския парламент и на Съвета за определяне на общоприложими разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд+, Кохезионния фонд, Европейския фонд за морско дело и рибарство, както и финансови правила за тях и за фонд „Убежище и миграция“, фонд „Вътрешна сигурност“ и инструмента за управление на границите и визите („POP“)].

---

<sup>12</sup> COM (2017)623

- (17) Регламент (ЕС) № 347/2013 на Европейския парламент и на Съвета<sup>13</sup> определя трансевропейските приоритети за енергийна инфраструктура, които трябва да бъдат изпълнени за постигането на целите на политиката на Съюза в областта на енергетиката и климата, определя също 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 допускане на тези проекти до финансова помощ от Съюза.
- (18) В Директива [преработена директива за възобновяемите енергийни източници] се подчертава необходимостта от създаване на рамка от благоприятни условия, включваща подобреното използване на фондове на Съюза, като изрично се посочват действия за създаването на условия в подкрепа на трансграничното сътрудничество в областта на енергията от възобновяеми източници.
- (19) Въпреки че изграждането на мрежова инфраструктура продължава да бъде приоритет с оглед на развитието на възобновяемите енергийни източници, интегрирането на трансграничното сътрудничество в областта на енергията от възобновяеми източници отразява подхода, приет в рамките на инициативата „Чиста енергия за всички европейци“, с колективна отговорност за постигане на една амбициозна цел по отношение на енергията от възобновяеми източници през 2030 г., както и променения политически контекст с амбициозни дългосрочни цели за декарбонизация.

---

<sup>13</sup> Регламент (ЕС) № 347/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2013 година 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)

- (20) За плановите на ЕС за декарбонизация от съществено значение са иновативните инфраструктурни технологии, които позволяват прехода към нисковъглеродни енергийни системи и системи за мобилност и подобряват сигурността на доставките. По-специално, в своето съобщение от 23 ноември 2017 г. „Съобщение относно засилване на възможностите на европейските енергийни мрежи“<sup>14</sup> Комисията подчертава, че електроенергетиката, в която до 2030 г. половината от енергията ще бъде произвеждана от възобновяеми източници, ще има в нарастваща степен ролята на движеща сила за декарбонизацията на икономическите сектори, които в момента използват предимно изкопаеми горива, като например транспорта, промишлеността, отоплението и охлаждането, като съответно акцентът на трансевропейската енергийна инфраструктурна политика се поставя във все по-голяма степен върху електроенергийни междусистемни връзки, хранилища за електроенергия и проекти за интелигентни електроенергийни мрежи. За да се подкрепят целите на Съюза за декарбонизация, следва да се обърне необходимото внимание и да се даде приоритет на технологиите и проектите, допринасящи за прехода към икономика с ниски въглеродни емисии. Комисията ще има за цел увеличаването на броя на трансграничните проекти за интелигентни мрежи, иновативни хранилища и транспортиране на въглероден двуокис, които да бъдат подкрепени в рамките на програмата.
- (20a) Трансграничните проекти в областта на възобновяемите енергийни източници дават възможност за икономически ефективно използване на възобновяеми енергийни източници в Съюза, за постигането на задължителната цел на Съюза за най-малко 32 % енергия от възобновяеми източници през 2030 г., както е посочено в член 3 от [преработката на Директива 2009/28/ЕО, предложена с СОМ (2016) 767], и допринасят за стратегическото внедряване на иновативни технологии за възобновяеми енергийни източници. Примери за допустими технологии са производството на енергия от възобновяеми източници от разположени на брега и в морето съоръжения за енергия от вятър, слънчева енергия, устойчива биомаса, океанска енергия, геотермална енергия или съчетание от тях; тяхното свързване в мрежата и допълнителни елементи като съхранение или съоръжения за преобразуване. Допустимите действия не се ограничават само до сектора на електроенергията и могат да обхващат други енергоносители и потенциално свързване на сектори, например в областта на отоплението и охлаждането, превръщането на електроенергия в газ, съхранението и транспорта. Този списък не е изчерпателен, за да се запази гъвкавост по отношение на технологичния напредък и развитие. Подобни проекти не водят непременно до физическа връзка между сътрудничащи си държави членки. Тези проекти могат да бъдат изпълнявани на територията на една-единствена участваща държава членка, при условие че се прилагат общите критерии на част IV от приложението.

---

<sup>14</sup> COM(2017) 718

- (206) При подкрепа от ЕС следва да се разглеждат по специален начин енергийните трансгранични връзки, включително тези, които са необходими за постигане на целите за електроенергийната междусистемна свързаност, а именно за 10 % свързаност до 2020 г., установени от Европейския съвет. Изграждането на междусистемни електропроводи е от решаващо значение за интегрирането на пазарите, като дава възможност за използването на повече енергия от възобновяеми източници в системата и се ползва от техните различни портфейли на търсене и предлагане на енергия от възобновяеми източници, разположени в морето мрежи за енергия от вятър и интелигентни енергийни мрежи, интегрирайки всички държави в един свързан и конкурентен енергиен пазар.
- (21) Постигането на цифровия единен пазар се основава на инфраструктурата за цифрова свързаност. Цифровизацията на европейската промишленост и модернизирането на сектори като транспорта, енергетиката, здравеопазването и публичната администрация зависят от универсалния достъп до надеждни и финансово достъпни мрежи с голям и много голям капацитет. Цифровата свързаност се превърна в един от решаващите фактори за преодоляване на икономическото, социалното и териториалното разделение, подпомагайки модернизацията на местните икономики и подкрепяйки диверсификацията на икономическите дейности. Обхватът на намесата на програмата в областта на инфраструктурата за цифрова свързаност следва да бъде коригиран така, че да отразява нейното нарастващо значение за икономиката и обществото като цяло. Поради това е необходимо да се определят проектите от общ интерес в областта на инфраструктурата за цифрова свързаност, които са необходими за изпълнение на целите на единния цифров пазар на Съюза, и да се отмени Регламент (ЕС) № 283/2014 на Европейския парламент и на Съвета<sup>15</sup>.

---

<sup>15</sup> Регламент (ЕС) № 283/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2014 г. относно насоки за трансевропейските мрежи в областта на телекомуникационната инфраструктура и за отмяна на Решение № 1336/97/ЕО (ОВ L 86, 21.3.2014 г., стр. 14)

- (22) В съобщението „Свързаност за изграждане на конкурентоспособен цифров пазар — към европейско общество на гигабитов интернет“<sup>16</sup> (стратегия за общество на гигабитов интернет) се определят стратегическите цели за 2025 г. с оглед на оптимизирането на инвестициите в инфраструктурата за цифрова свързаност. Директива (ЕС) 2018/XXX на Европейския парламент и на Съвета<sup>17</sup> [Европейски кодекс за електронните съобщения] е насочена, наред с другото, към създаването на регулаторна среда, която да насърчава частните инвестиции в мрежи за цифрова свързаност. При все това е ясно, че разгръщането на мрежи ще остане икономически неизгодно в много райони на Съюза в резултат на различни фактори, като отдалеченост и териториални или географски особености, ниска гъстота на населението и различни социално-икономически фактори. Затова програмата следва да бъде адаптирана така, че да допринася за постигането на тези стратегически цели, определени в стратегията за общество на гигабитов интернет, в допълнение към подкрепата, предоставена за разгръщането на мрежи с много голям капацитет от други програми, по-специално Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР), Кохезионния фонд и фонда InvestEU.
- (23) Въпреки че всички мрежи за цифрова свързаност, които са свързани към интернет, имат по същество трансевропейски характер, главно поради начина на работа на приложенията и услугите, които ги използват, предимство при подкрепата чрез програмата следва да се дава на действията с най-голямо очаквано въздействие върху цифровия единен пазар, наред с другото, чрез тяхното съгласуване с целите, посочени в съобщението относно стратегията за общество на гигабитов интернет, както и върху цифровото преобразуване на икономиката и обществото, като се вземат предвид наблюдаваните досега неефективности на пазара и пречки пред изпълнението.

---

<sup>16</sup> COM(2016) 587

<sup>17</sup> Директива (ЕС) 2018/XXX ... на Европейския парламент и на Съвета за създаване на Европейски кодекс за електронните съобщения (ОВ L, ..., стр.)

- (24) Училищата, университетите, библиотеките, местните, областните или националните администрации, основните доставчици на обществени услуги, болниците и медицинските центрове, транспортните центрове и предприятията, използващи интензивно цифрови технологии, са образувания и средища, които могат да повлияят на важни аспекти на социално-икономическото развитие в областта, в която са разположени. Тези движещи сили на социално-икономическото развитие трябва да са в челните редици на гигабитовата свързаност, за да осигуряват достъп до най-добрите услуги и приложения за европейските граждани, предприятията и местните общности. Програмата следва да подкрепя достъпа до гигабитова свързаност за тези движещи сили на социално-икономическото развитие, с цел да се увеличи максимално тяхното положително въздействие върху икономиката като цяло и върху обществото, включително чрез повишаване на търсенето на свързаност и услуги.
- (24a) От гледна точка на цифровия единен пазар несвързаните територии във всички райони на Съюза представляват участъци с недостиг на капацитет и неоползотворен потенциал. В повечето селски и отдалечени райони наличието на интернет свързаност с високо качество може да изиграе съществена роля за предотвратяване на цифровото разделение, изолацията и обезлюдяването чрез намаляване на разходите за доставка както на стоки, така и на услуги и като частична компенсация за отдалеченото местоположение. Интернет свързаност с високо качество е необходима за осъществяването на нови икономически възможности, като например прецизно земеделие, или за развитието на биоикономиката в селските райони. Програмата следва да допринесе за снабдяването на всички европейски домакинства, били те в селски или градски райони, със свързаност с много висок капацитет, чрез фиксирани или безжични технологии, като се съсредоточи върху областите, в които съществува пазарна неефективност, която може да бъде преодоляна чрез използване на безвъзмездни средства с ниска интензивност. С цел постигане на максимални полезни взаимодействия между подкрепяните от програмата действия следва да се обърне надлежно внимание на нивото на концентрация на движещи сили на социално-икономическото развитие в даден район и на нивото на финансиране, необходимо за постигането на покритие. Нещо повече, програмата следва да има за цел пълното покритие на домакинствата и териториите, тъй като е икономически неизгодно да се покриват на по-късен етап „бели петна“ в области, които вече имат покритие.
- (25) Освен това, основавайки се на инициативата WiFi4EU, програмата следва да продължи да подкрепя осигуряването на безплатна, висококачествена местна безжична свързаност в центровете на местния обществен живот, включително образуванията с обществена мисия, като публичните органи и доставчиците на публични услуги, както и в открити пространства, достъпни за широката общественост, за да се осъществи концепцията на Съюза за цифрови технологии в местните общности.

- (26) Жизнеспособността на очакваното следващото поколение цифрови услуги, като например услугите и приложенията в областта на интернет на нещата, които се очаква да донесат значителни ползи в различните сектори и за обществото като цяло, ще изисква непрекъснато трансгранично покритие със системи 5G, по-специално с цел да се позволи на ползвателите и предметите да останат свързани, докато са в движение. При все това сценариите за поделение на разходите за внедряване на технологии 5G във въпросните сектори остават неясни, а рисковете за търговското разпространение в някои ключови области се възприемат като много високи. Пътните коридори и железопътните връзки се очаква да бъдат ключови области в началния етап на новите приложения в областта на свързаната мобилност и поради това представляват изключително важни трансгранични проекти за финансиране в рамките на настоящата програма.
- (27) [...]
- (28) Изграждането на опорни електронни съобщителни мрежи, включително подводни кабели за свързване на европейските територии към трети държави на други континенти или свързване на европейските острови, най-отдалечени райони или отвъдморски страни и територии, включително през териториалните води на Съюза и изключителната икономическа зона на държавите членки, е необходимо, за да се осигури нужното дублиране на тази жизненоважна инфраструктура и да се увеличат капацитетът и устойчивостта на цифровите мрежи в Съюза, като се допринесе и за териториалното сближаване. Такива проекти обаче често са икономически нежизнеспособни без публична подкрепа. Освен това следва да се осигури подкрепа за допълване на високопроизводителните европейски изчислителни ресурси с подходящи връзки с терабитов капацитет.

- (29) Действията, допринасящи към проекти от общ интерес в областта на инфраструктурата за цифрова свързаност, трябва да внедряват най-подходящата за конкретния проект технология, като същевременно предлагат най-добрия баланс между технологиите последно поколение по отношение на капацитета на потока от данни, сигурността на предаване, устойчивостта на мрежата и ефективността на разходите, и на тях следва да се дава предимство посредством работните програми, като се вземат предвид критериите, установени в настоящия регламент.
- Разгръщането на мрежи с много голям капацитет може да включва пасивна инфраструктура, с оглед да се увеличат максимално социално-икономическите ползи и ползите за околната среда. Накрая, при определянето на приоритетни действия се взема предвид потенциалното положително въздействие на свързаността — например, когато един внедряван проект може да подобри икономическите предпоставки за бъдещо внедряване и да доведе до допълнително покритие на територии и население в непокрити до момента райони.
- (30) Съюзът има разработена собствена спътникова технология (EGNOS/„Галилео“) за позициониране, навигация и определяне на времето (PNT) и своя собствена система за наблюдение на Земята („Коперник“). EGNOS/„Галилео“ и „Коперник“ предлагат усъвършенствани услуги, които предоставят важни икономически ползи за потребителите от публичния и частния сектор. Поради това всяка инфраструктура в областта на транспорта, енергетиката и цифровите технологии, финансирана по програмата и използваща PNT или услуги за наблюдение на Земята, следва да бъде технически съвместима с EGNOS/„Галилео“ и „Коперник“.
- (31) Положителните резултати от първата покана за представяне на предложения за смесено финансиране по настоящата програма през 2017 г. потвърдиха значението и добавената стойност на използването на безвъзмездни средства от ЕС в съчетание с финансиране от Европейската инвестиционна банка или от национални насърчителни банки или други институции за развитие и публични финансови институции, както и от частни финансови институции и инвеститори от частния сектор, включително чрез публично-частни партньорства. Поради това програмата следва да продължи да предвижда специални покани за представяне на предложения, позволяващи да се използват безвъзмездни средства от ЕС в съчетание с други източници на финансиране.



- (32) Целите на политиката на настоящата програма ще се преследват също посредством финансови инструменти и бюджетни гаранции в рамките на темите на политиката [...] по фонда InvestEU. Действията по програмата следва да се използват за преодоляване на неефективности на пазара или на неоптимални инвестиционни ситуации — особено в случаите, в които действията не са търговски жизнеспособни, по пропорционален начин, без да се дублира или изтласква частното финансиране, и да имат ясна европейска добавена стойност.
- (33) За да се благоприятства интегрираното развитие на иновационния цикъл, е необходимо да се осигури взаимно допълване между новаторските решения, разработени в контекста на рамковите програми на Съюза за научни изследвания и иновации, и новаторските решения, внедрявани с подкрепа от Механизма за свързване на Европа. За тази цел полезните взаимодействия с програмата „Хоризонт Европа“ ще гарантират, че: а) нуждите от научни изследвания и иновации в областта на транспортния, енергийния и цифровия сектор в ЕС се идентифицират и набелязват по време на процеса на стратегическо планиране на програмата „Хоризонт Европа“; б) Механизмът за свързване на Европа подкрепя широкомащабното разгръщане и внедряване на новаторски технологии и решения в областта на транспорта, енергетиката и цифровата инфраструктура, и по-специално на онези, които произтичат от програмата „Хоризонт Европа“; в) обменът на информация и данни между програмата „Хоризонт Европа“ и Механизма за свързване на Европа ще бъде улеснен, например чрез извеждане на преден план на технологии от програмата „Хоризонт Европа“ с висока степен на готовност за пазара, които могат да бъдат разгърнати допълнително чрез Механизма за свързване на Европа.
- (34) С настоящия регламент се определя финансов пакет за целия срок на програмата, който следва да бъде основната референтна сума, по смисъла на [препратката да се актуализира според новото междуинституционално споразумение: точка 17 от Междуинституционалното споразумение от 2 декември 2013 г. между Европейския парламент, Съвета и Комисията относно бюджетната дисциплина, сътрудничеството по бюджетни въпроси и доброто финансово управление<sup>18</sup>, за Европейския парламент и Съвета в рамките на годишната бюджетна процедура].

---

<sup>18</sup> ОВ С 373, 20.12.2013 г., стр. 1

- (35) На равнището на Съюза европейският семестър за координация на икономическата политика е рамката за набелязване на националните приоритети в областта на реформата и наблюдаване на тяхното изпълнение. Държавите членки разработват свои собствени национални многогодишни инвестиционни стратегии в подкрепа на тези приоритети за реформи. Тези стратегии трябва да се представят заедно с годишните национални програми за реформи като начин за описване и координиране на приоритетните инвестиционни проекти, които да бъдат подкрепени с национално финансиране и/или финансиране от Съюза. Освен това те следва да осигуряват съгласуваното използване на финансирането от Съюза и извличането на максимална добавена стойност от финансовата подкрепа, която ще бъде получена по-специално от Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР), Кохезионния фонд, Европейската функция за стабилизиране на инвестициите, фонда InvestEU и Механизма за свързване на Европа, когато това е уместно. Финансовата подкрепа следва също така да се използва по начин, който е в съответствие с планове на Съюза и националните планове в областта на енергетиката и климата, когато това е уместно.
- (36) Хоризонталните финансови правила, приети от Европейския парламент и Съвета въз основа на член 322 от Договора за функционирането на Европейския съюз, се прилагат към настоящия регламент. Тези правила са установени във Финансовия регламент и определят по-специално процедурата за установяване и изпълнение на бюджета чрез безвъзмездни средства, обществени поръчки, награди и непряко изпълнение, като освен това предвиждат проверки на отговорността на финансовите участници. [Правилата, приети въз основа на член 322 от ДФЕС, също така се отнасят до защитата на бюджета на Съюза в случай на широкоразпространено незачитане на принципите на правовата държава в държавите членки, тъй като зачитането на принципите на правовата държава е важна предпоставка за добро финансово управление и ефективно финансиране от ЕС.]
- (37) Видовете финансиране и методите на изпълнение по настоящия регламент следва да се избират в зависимост възможностите, които те предлагат за осъществяване на конкретните цели на действията и за постигане на резултати, като се вземат предвид по-специално разходите за проверките, административната тежест и очакваният риск от неспазване. Това следва да включва разглеждане на възможността за използване на еднократни суми, единни ставки и разходи за единица продукт, както и финансиране, което не е свързано с разходите, както е посочено в член 125, параграф 1 от Финансовия регламент.

- [(38) Трети държави, които са членове на Европейското икономическо пространство (ЕИП), могат да участват в програми на Съюза, в рамките на сътрудничеството, установено по силата на Споразумението за ЕИП, което предвижда изпълнението на програмите с решение съгласно това споразумение. Участие на трети държави е възможно също така на основата на други правни инструменти. Следва да се въведе специална разпоредба в настоящия регламент, с която се предоставят правата и достъпът, необходими на отговорния разпоредител с бюджетни кредити, на Европейската служба за борба с измамите (OLAF) и на Европейската сметна палата, за да могат те да упражняват в пълна степен своите съответни правомощия.]
- (39) С Финансовия регламент се установяват правилата относно отпускането на безвъзмездни средства. С цел да се вземе предвид специфичният характер на подкрепяните от програмата действия и да се осигури съгласуваното им прилагане в секторите, обхванати от програмата, е необходимо да се предоставят допълнителни указания по отношение на критериите за допустимост и критериите за подбор.

- (40) В съответствие с Финансовия регламент, Регламент (ЕС, Евратом) № 883/2013 на Европейския парламент и на Съвета<sup>19</sup>, Регламент (ЕО, Евратом) № 2988/95<sup>20</sup> на Съвета, Регламент (Евратом, ЕО) № 2185/96<sup>21</sup> на Съвета и Регламент (ЕС) 2017/193<sup>22</sup> на Съвета финансовите интереси на Съюза се защитават посредством пропорционални мерки, включително посредством предотвратяване, откриване, коригиране и разследване на нередности и измами, събиране на изгубени, недължимо платени или неправилно използвани средства и, когато е целесъобразно, налагане на административни санкции. В съответствие по-специално с Регламент (ЕС, Евратом) № 883/2013 и Регламент (Евратом, ЕО) № 2185/96 Европейската служба за борба с измамите (OLAF) може да извършва административни разследвания, включително проверки и инспекции на място, за да установи дали е налице измама, корупция или друга незаконна дейност, засягаща финансовите интереси на Съюза. В съответствие с Регламент (ЕС) 2017/1939 Европейската прокуратура може да разследва и да преследва по наказателен ред измами и други престъпления, засягащи финансовите интереси на Съюза, както е предвидено в Директива (ЕС) 2017/1371 на Европейския парламент и на Съвета<sup>23</sup>. В съответствие с Финансовия регламент всички лица или субекти, получаващи средства на Съюза, оказват пълно сътрудничество за защитата на финансовите интереси на Съюза, предоставят необходимите права и достъп на Комисията, на OLAF, на Европейската прокуратура и на Европейската сметна палата (ЕСП) и осигуряват предоставянето на равностойни права от всички трети страни, участващи в използването на средства на Съюза.

<sup>19</sup> Регламент (ЕС, Евратом) № 883/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 септември 2013 г. 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)

<sup>20</sup> Регламент (ЕО, Евратом) № 2988/95 на Съвета от 18 декември 1995 г. относно защитата на финансовите интереси на Европейските общности (ОВ L 312, 23.12.1995 г., стр. 1)

<sup>21</sup> 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)

<sup>22</sup> Регламент (ЕС) 2017/1939 на Съвета от 12 октомври 2017 г. за установяване на засилено сътрудничество за създаване на Европейска прокуратура (ОВ L 283, 31.10.2017 г., стр. 1)

<sup>23</sup> Директива (ЕС) 2017/1371 на Европейския парламент и на Съвета от 5 юли 2017 г. относно борбата с измамите, засягащи финансовите интереси на Съюза, по наказателноправен ред (ОВ L 198, 28.7.2017 г., стр. 29)

- (41) По силата на [позоваването да се актуализира по целесъобразност в съответствие с новото решение относно ОСТ: член 94 от Решение 2013/755/ЕС на Съвета<sup>24</sup>] физически лица и образувания, установени в отвъдморски страни и територии (ОСТ), имат право да получават финансиране, ако се спазват правилата и целите на програмата и на евентуалните договорености, приложими по отношение на държавата членка, с която е свързана съответната отвъдморска страна или територия.
- (42) Съюзът следва да се стреми към съгласуваност и полезни взаимодействия с програмите на Съюза за външна политика, включително за предприєдинителна помощ, в съответствие с ангажиментите, поети в контекста на съобщението „Надеждна перспектива за разширяване и засилен ангажимент на ЕС за Западните Балкани“<sup>25</sup>.
- (43) Когато трети държави или образувания, установени в трети държави, участват в действия, които допринасят за осъществяването на проекти от общ интерес или трансгранични проекти в областта на енергията от възобновяеми източници, финансовата помощ следва да се предоставя само ако това е абсолютно необходимо за постигането на целите на тези проекти. По отношение на тази част от трансграничните проекти в областта на енергията от възобновяеми източници сътрудничеството между една или няколко държави членки и трета държава (включително Енергийната общност) следва да отговаря на условията по член 11 от Директива (ЕС) 2018/XXX на Европейския парламент и на Съвета [Директива за енергията от възобновяеми източници] за нуждата от физическа връзка с ЕС.
- (44) Съгласно точки 22 и 23 от Междунституционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 г.<sup>26</sup> е необходимо да се оцени настоящата програма на базата на информация, събрана чрез специфични изисквания за наблюдение, като същевременно се избягват излишното регулиране и административната тежест, по-специално за държавите членки. Комисията следва да извършва оценки и да уведомява Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите за резултатите, за да бъде оценена ефективността и ефикасността на финансирането и неговото въздействие върху общите цели на програмата.

---

<sup>24</sup> ОВ L 344, 19.12.2013 г., стр. 1

<sup>25</sup> COM(2018) 65

<sup>26</sup> Междунституционално споразумение между Европейския парламент, Съвета на Европейския съюз и Европейската комисия за по-добро законотворчество от 13 април 2016 г. ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1—14

- (45) Следва да се въведат подходящи мерки и показатели за мониторинг и докладване, за да се отчита напредъкът на програмата към постигането на общите и конкретните цели, определени в настоящия регламент. Системата за отчитане на изпълнението следва да гарантира ефикасно, ефективно и навременно събиране на данните за мониторинга на изпълнението на програмата и на нейните резултати. Необходимо е да се наложат пропорционални изисквания за докладване на получателите на финансиране от Съюза, за да се събират необходимите данни за програмата.
- (46) За да се осигурят еднакви условия за изпълнението на настоящия регламент, на Комисията следва да се предоставят изпълнителни правомощия по отношение на приемането на работни програми. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета<sup>27</sup>.
- (47) С цел да се адаптират, където е необходимо, използваните за мониторинг на програмата показатели, ориентировъчните процентни дялове на бюджетните ресурси, разпределяни за всяка конкретна цел в транспортния сектор, и определенията за транспортните коридори на основната мрежа, на Комисията следва да се делегира правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз по отношение на изменения на части I, II и III от приложението към настоящия регламент. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище, и това да стане в съответствие с принципите, заложи в Междунституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество. По-специално, с цел осигуряване на равностойно участие при подготовката на делегираните актове, Европейският парламент и Съветът получават всички документи едновременно с експертите от държавите членки, като техните експерти получават систематично достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с подготовката на делегираните актове.

---

<sup>27</sup> 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)

- (48) Регламенти (ЕС) № 1316/2013 и (ЕС) № 283/2014 следва да се отменят от съображения за яснота. Въпреки това, действието на член 29 от Регламент (ЕС) № 1316/2013, с който се изменя приложението към Регламент (ЕС) № 913/2010 на Европейския парламент и на Съвета<sup>28</sup> по отношение на списъка на коридорите за товарен превоз, следва да бъде запазено.
- (49) За да се даде възможност за своевременно приемане на актовете за изпълнение, предвидени в настоящия регламент, е необходимо той да влезе в сила незабавно след публикуването си,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

---

<sup>28</sup> 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)

# ГЛАВА I

## ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

### *Член 1*

#### *Предмет*

С настоящия регламент се създава Механизъм за свързване на Европа (наричан по-долу „програмата“).

С него се определят целите на програмата, бюджетът за периода 2021—2027 г., формите на финансиране от Съюза и правилата за предоставяне на такова финансиране.

### *Член 2*

#### *Определения*

За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

- а) „действие“ означава всяка дейност, за която е установено, че е финансово и технически независима, която има определен срок и е необходима за изпълнението на проект;
- б) „алтернативни горива“ означава алтернативни горива, както са определени в член 2, параграф 1 от Директива 2014/94/ЕС;
- в) [...]
- г) „операция за смесено финансиране“ означава действия, подкрепени от бюджета на ЕС, включително в рамките на механизми за смесено финансиране по член [2, параграф 6] от Регламент (ЕС, Евратом) 2018/XXX („Финансовия регламент“), при които се съчетават форми на неподлежаща на връщане подкрепа и/или финансови инструменти от бюджета на ЕС с форми на подлежаща на връщане подкрепа от финансови институции в областта на развитието или от други публични финансови институции, както и от търговски финансови институции и инвеститори;



- д) „широкообхватна мрежа“ означава транспортната инфраструктура, определена в съответствие с глава II от Регламент (ЕС) № 1315/2013;
- е) „основна мрежа“ означава транспортната инфраструктура, определена в съответствие с глава III от Регламент (ЕС) № 1315/2013;
- ж) „коридор на основната мрежа“ означава инструмент, който улеснява координираното реализиране на основната мрежа, както е предвидено в глава IV от Регламент (ЕС) № 1315/2013, и е посочен в списъка в част III от приложението към настоящия регламент;
- жа) „трансгранична връзка“ в транспортния сектор означава проект от общ интерес, с който се осигурява непрекъснатост на трансевропейската транспортна мрежа между две държави членки или между държава членка и съседна държава;
- жб) „липсваща връзка“ в транспортния сектор означава липсващ компонент на инфраструктурата от трансевропейската транспортна мрежа, който пречи на непрекъснатостта на тази мрежа и изисква инвестиции в компонент на инфраструктурата;
- жв) „инфраструктура с двойна употреба“ означава инфраструктура на транспортната мрежа, която обслужва нуждите както на военните, така и на цивилните общности;
- з) „трансграничен проект в областта на енергията от възобновяеми източници“ означава проект, избран или допустим за избиране в рамките на споразумение за сътрудничество или друг вид споразумение между поне две държави членки или споразумение между поне една държава членка и една трета държава или трети държави, както е посочено в Директива (ЕС) 2018/XXX на Европейския парламент и на Съвета<sup>29</sup> [Директива за енергията от възобновяеми източници], в областта на планирането или разгръщането на възобновяеми енергийни източници, в съответствие с критериите, посочени в част IV от приложението към настоящия регламент;
- и) „инфраструктура за цифровата свързаност“ означава мрежи с много голям капацитет, системи 5G, местна безжична свързаност с много високо качество, опорни мрежи, както и оперативни цифрови платформи, пряко свързани с транспортната и енергийната инфраструктура;

---

<sup>29</sup> Директива (ЕО) № 2018/XXX на Европейския парламент и на Съвета от... за насърчаване на използването на енергия от възобновяеми източници (ОВ С , , стр. ...)

- й) „система 5G“ означава набор от елементи на цифровата инфраструктура, основаващи се на глобално съгласувани стандарти за технологията на мобилна и безжична комуникация, използвани за постигане на свързаност и предоставяне на услуги с добавена стойност, имащи усъвършенствани експлоатационни характеристики, например много висока скорост на пренос на данни и много голям капацитет, комуникации с ниска латентност, ултрависока надеждност, или поддържащи голям брой свързани устройства;
- к) „коридор 5G“ означава транспортен маршрут за автомобилен, железопътен или вътрешноводен транспорт, изцяло обхванат от инфраструктура за цифрова свързаност и по-конкретно от системи 5G, което позволява непрекъснатото предоставяне на взаимодействащи цифрови услуги, като например свързана и автоматизирана мобилност или подобни услуги за интелигентна мобилност за железопътния транспорт;
- л) „оперативни цифрови платформи, пряко свързани с транспортната и енергийната инфраструктура“ означава физически налични и виртуални ресурси на информационните и комуникационните технологии („ИКТ ресурси“), които работят на базата на комуникационната инфраструктура и подкрепят обмена, съхранението, обработката и анализа на данни от транспортната и/или енергийната инфраструктура;
- м) „проект от общ интерес“ означава проект, набелязан в Регламент (ЕС) № 1315/2013, или Регламент (ЕС) № 347/2013, или в член 8 от настоящия регламент;
- н) „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;
- о) „движещи сили на социално-икономическото развитие“ означава образувания, които предвид своята мисия, естество или местоположение са в състояние пряко или непряко да създават значителни социално-икономически ползи за гражданите, предприятията и местните общности, разположени в обкръжаващата ги територия;
- п) „трета държава“ означава държава, която не е членка на Европейския съюз;
- р) „мрежи с много голям капацитет“ означава мрежи с много голям капацитет, както са определени в член [2, параграф 2] от Директива (ЕС) 2018/XXX [Европейски кодекс за електронните съобщения];

- с) „работи“ означава закупуването, доставката и внедряването на компоненти, системи и услуги, включително софтуер, както и извършването на свързани с проекта развойни, строителни и инсталационни дейности, приемането на съоръженията и стартирането на даден проект.

### *Член 3*

#### *Цели*

1. Общата цел на програмата е да развива, модернизира и завърши изграждането на трансевропейските мрежи в областта на транспорта, енергетиката и цифровите технологии и да улеснява трансграничното сътрудничество в областта на енергията от възобновяеми източници, като се имат предвид дългосрочните ангажименти за декарбонизация, териториалната свързаност и интеграцията на вътрешния пазар, и с ударение върху полезните взаимодействия между тези сектори.
2. Програмата има следните конкретни цели:
  - а) В транспортния сектор:
    - i) в съответствие с целите на Регламент (ЕС) № 1315/2013 да допринася за разработването на проекти от общ интерес, свързани с ефикасни, взаимосвързани и мултимодални мрежи и инфраструктура за интелигентна, устойчива, безопасна и приобщаваща мобилност;
    - ii) да допринася за разработването на гражданско-военна транспортна инфраструктура с двойна употреба, с оглед на подобряване на военната мобилност в рамките на ЕС и извън него;
  - б) В енергийния сектор: да допринася за разработването на проекти от общ интерес, свързани с по-нататъшната интеграция на вътрешния енергиен пазар, както и с трансграничната и междусекторната оперативна съвместимост на енергийните мрежи, които гарантират сигурността на енергийните доставки, и да улеснява трансграничното сътрудничество в областта на енергията от възобновяеми източници;

- в) В цифровия сектор: да допринася за разгръщането на цифровите мрежи с много голям капацитет и системи 5G, за повишаването на устойчивостта и капацитета на цифровите опорни мрежи и за цифровизацията на транспортните и енергийни мрежи.

#### *Член 4*

#### *Бюджет*

1. Финансовият пакет за изпълнение на програмата за периода 2021—2027 г. е в размер на [42 265 493 000 EUR по текущи цени].
2. Разпределението на тази сума е, както следва:
  - а) [30 615 493 000 EUR] за конкретните цели, посочени в член 3, параграф 2, буква а), от които:
    - i) [12 830 000 000 EUR] от клъстера „Европейски стратегически инвестиции“;
    - ii) [11 285 493 000 EUR] [ , прехвърлени от Кохезионния фонд, за да бъдат изразходвани в съответствие с настоящия регламент изключително в държави членки, които отговарят на критериите за допустимост до финансиране от Кохезионния фонд];
    - iii) [6 500 000 000 EUR] от клъстера „Отбрана“ за конкретната цел, посочена в член 3, параграф 2, буква а), подточка ii);
  - б) [8 650 000 000 EUR] за конкретните цели, посочени в член 3, параграф 2, буква б), от които до 15 % за трансгранични проекти в областта на енергията от възобновяеми източници;
  - в) [3 000 000 000 EUR] за конкретните цели, посочени в член 3, параграф 2, буква в).
3. Комисията няма право да се отклонява от сумата, посочена в параграф 2, буква а), подточка ii).

4. До 1 % от средствата, посочени в параграф 1, могат да се използват за техническа и административна помощ за изпълнението на програмата, конкретните насоки за всеки сектор, например по отношение на подготовката, мониторинга, контрола и одита, както и на дейности за оценка, включително корпоративни информационни и технологични системи. Тези средства могат да се използват също и за финансиране на съпътстващи мерки в подкрепа на подготовката на проекти.
5. Бюджетните задължения за действия, които надхвърлят една финансова година, могат да се разпределят за няколко години под формата на годишни траншове.
6. Без да се засяга Финансовият регламент, разходите за действия, произтичащи от проекти, включени в първата работна програма, могат да бъдат допустими от 1 януари 2021 г.
7. [Средствата, прехвърлени от Кохезионния фонд, се използват в съответствие с настоящия регламент, като се спазва параграф 8 и без да се засягат разпоредбите на член 14, параграф 2, буква б).]
8. [Що се отнася до средствата, прехвърлени от Кохезионния фонд, 30 % от тези средства се предоставят незабавно на всички държави членки, които отговарят на условията за финансиране от Кохезионния фонд, и са предназначени за финансиране на проекти за транспортна инфраструктура в съответствие с настоящия регламент, като с предимство се ползват трансграничните и липсващите връзки. По отношение на 70 % от средствата, до 31 декември 2023 г. подборът на проектите, които отговарят на условията за финансиране, се осъществява съобразно разпределяните на национален принцип средства от Кохезионния фонд. Считано от 1 януари 2024 г. средствата, прехвърлени към програмата, които не са били заделени за проект за транспортна инфраструктура, се предоставят на всички държави членки, които отговарят на критериите за финансиране от Кохезионния фонд, за финансиране на проекти за транспортна инфраструктура в съответствие с настоящия регламент.]
- 8a. Средствата, прехвърлени от Кохезионния фонд, не се използват за финансиране на транссекторни работни програми или операции със смесено финансиране.

9. Ресурсите, отпуснати на държавите членки в режим на споделено управление, могат по искане на държавите членки да бъдат прехвърлени към програмата. Комисията използва тези ресурси пряко, в съответствие с [член 62, параграф 1, буква а)] от Финансовия регламент, или непряко, в съответствие с буква в) от посочения член и параграф. Тези ресурси се използват в полза на съответната държава членка.

*[Член 5*

*Трети държави, асоциирани към програмата*

1. Програмата е отворена за следните трети държави:
- а) членки на Европейската асоциация за свободна търговия (ЕАСТ), които са членки на Европейско икономическо пространство (ЕИП) — в съответствие с условията, определени в Споразумението за ЕИП;
  - б) присъединяващи се държави, държави кандидатки и потенциални държави кандидатки — в съответствие с общите принципи и условия за тяхното участие в програми на Съюза, определени в съответните рамкови споразумения и решения на Съвета за асоцииране или в подобни споразумения, и в съответствие със специалните условия, определени в споразуменията между Съюза и тези държави;
  - в) държави, попадащи в обхвата на Европейската политика за съседство — в съответствие с общите принципи и условия за участието на тези държави в програми на Съюза, определени в съответните рамкови споразумения и решения на Съвета за асоцииране или в подобни споразумения, и в съответствие със специалните условия, определени в споразуменията между Съюза и тези държави;
  - г) други трети държави, в съответствие с условията, определени в специално споразумение относно участието на съответната трета държава в програма на Съюза, при условие че споразумението:

- гарантира справедлив баланс между приноса на третата държава и ползите, които тя извлича от участието в програмите на Съюза;
- определя условията за участие в програмите, включително изчисляването на финансовите вноски в отделните програми и техните административни разходи. Тези вноски представляват целеви приходи по член [21, параграф 5] от Финансовия регламент;
- не предоставя на третата държава правомощия за вземане на решения по отношение на програмата;
- гарантира правата на Съюза да осигурява разумно финансово управление и да защитава своите финансови интереси.

2. Без да се засягат разпоредбите на член 8 от Регламент (ЕС) № 1315/2013, третите държави, посочени в параграф 1, и образуванията, установени в тези държави, не могат да получават финансова помощ съгласно настоящия регламент, освен ако това е неизбежно за постигането на целите на даден проект от общ интерес и само при условията, определени в работните програми, посочени в член 19.]

#### *Член 6*

#### *Изпълнение и форми на финансиране от ЕС*

1. Програмата се изпълнява чрез пряко управление в съответствие с Финансовия регламент или чрез непряко управление с органите, определени в член [62, параграф 1, буква в)] от Финансовия регламент.
2. Програмата може да предоставя финансиране от Съюза чрез всяка една от формите, предвидени във Финансовия регламент, по-специално безвъзмездни средства и възлагане на обществени поръчки. Тя може да предоставя финансиране за операции със смесено финансиране в съответствие с Регламента за InvestEU и дял X от Финансовия регламент. Финансовият принос от Съюза за операции със смесено финансиране не надхвърля 10 % от бюджетната сума, посочена в член 4, параграф 1, без да се смята сумата, преведена от Кохезионния фонд.

3. Комисията може да делегира правомощието за изпълнение на части от програмата на изпълнителни агенции в съответствие с член [69] от Финансовия регламент, с цел постигане на оптимални изисквания относно управлението и ефективността на програмата в транспортния, енергийния и цифровия сектор.
4. Рискът, свързан с възстановяването на средства от получателите, може да се покрива чрез вноски в схема за взаимно застраховане, което се смята за достатъчна гаранция по смисъла на Финансовия регламент. Прилагат се разпоредбите, предвидени в [член X от] Регламент (ЕС) № XXX [приемник на Регламента за гаранционния фонд].

#### *Член 7*

##### *Трансгранични проекти в областта на енергията от възобновяеми източници*

1. Трансграничните проекти в областта на енергията от възобновяеми източници са включени в споразумение за сътрудничество или друг вид споразумение между държави членки, или в споразумение между държави членки и трети държави, както е посочено в Директива (ЕС) 2018/XXX [Директива за енергията от възобновяеми източници]. Тези проекти трябва да бъдат набелязани в съответствие с критериите и по реда, определен в част IV от приложението към настоящия регламент.
2. До 31 декември 2019 г. Комисията приема делегиран акт в съответствие с член 23, буква г) от настоящия регламент с цел допълнително уточняване на критериите за подбор и определяне на подробностите на процеса на подбор на проекти, като освен това публикува методики за оценка на приноса на проектите към общите критерии и за оценка на общите разходи и ползи, както е посочено в част IV от приложението.
3. Проучвания, насочени към разработването и набелязването на трансгранични проекти в областта на енергията от възобновяеми източници, са допустими за финансиране по силата на настоящия регламент.



4. Работи по трансгранични проекти в областта на енергията от възобновяеми източници се допускат до финансиране от Съюза, ако отговарят на следните допълнителни критерии:
- а) анализът на разходите и ползите на конкретния проект съгласно точка 3 от част IV от приложението доказва наличието на значителни икономии на разходи и/или значителни ползи по отношение на системната интеграция, сигурността на енергийните доставки или иновациите, и
  - б) кандидатът демонстрира, че проектът няма да се реализира без предоставяне на безвъзмездните средства или че проектът не може да бъде икономически жизнеспособен при липсата на такива средства. В посочения анализ се отчитат всички приходи, произтичащи от схеми за подпомагане.
5. Размерът на безвъзмездните средства за работи е пропорционален на икономии на разходи и/или ползите, посочени в точка 2, буква б) от част IV на приложението, и не надвишава сумата, необходима за гарантиране на осъществяването или икономическата жизнеспособност на проекта.
6. За улесняване на трансграничните проекти в областта на възобновяемите енергийни източници програмата предоставя възможността за координирано финансиране с рамката за развитие на енергията от възобновяеми източници, посочена в член 3, параграф 5 от [Директива (ЕС) 2018/XXXX за енергията от възобновяеми източници], и механизма на Съюза за финансиране в областта на енергията от възобновяеми източници, посочен в член 33 от [Регламент (ЕС) 2018/XXXX относно управлението на енергийния съюз]. Сумата, посочена в член 4, параграф 2, буква б), която е разпределена за целите, свързани с енергията от възобновяеми източници, по-специално средствата, предназначени за тази цел, може да се използва за съфинансиране на механизма на Съюза за финансиране в областта на енергията от възобновяеми източници по [Регламент (ЕС) 2018/XXXX относно управлението на енергийния съюз]. Специфичните правила за съфинансиране между частта относно трансгранични проекти в областта на възобновяемите енергийни източници в рамките на МСЕ и механизма на Съюза за финансиране в областта на енергията от възобновяеми източници, посочен в член 33 от Регламент [относно управлението], се уточняват в акта за изпълнение относно механизма за финансиране в областта на енергията от възобновяеми източници, своевременно преди влизането в сила на Регламента за МСЕ.

## Член 8

### *Проекти от общ интерес в областта на инфраструктурата за цифрова свързаност*

1. Проектите от общ интерес в областта на инфраструктурата за цифрова свързаност допринасят за конкретната цел, предвидена в член 3, параграф 2, буква в).
2. Проучвания, насочени към разработването и набелязването на проекти от общ интерес в областта на инфраструктурата за цифрова свързаност, са допустими за финансиране по силата на настоящия регламент.
3. Без да се засягат критериите за подбор, установени в член 13, приоритетът за финансирането се определя, като се вземат предвид следните критерии:
  - а) на действията, допринасящи за внедряването на и достъпа до мрежи с много голям капацитет и системи 5G, които са в състояние да предоставят гигабитова свързаност в райони, където са разположени движещи сили на социално-икономическото развитие, се отдава приоритет, като се взема под внимание тяхната потребност от свързаност и генерираното допълнително териториално покритие в съответствие с част V от приложението. Единично внедряване за нуждите на движещи сили на социално-икономическото развитие може да бъде подкрепено, освен ако не е икономически несъразмерно или физически неосъществимо.
  - б) действия, допринасящи за осигуряването на местна безжична свързаност с много високо качество в местните общности в съответствие с част V от приложението;
  - в) по отношение на действията, допринасящи за внедряването на системи 5G, приоритет се отдава на внедряването на коридори 5G, включително по трансевропейските транспортни мрежи, като се има предвид социално-икономическата целесъобразност в зависимост от евентуални вече инсталирани технологични решения при ориентиран към бъдещето подход. Взема се също предвид степента, в която действието допринася за осигуряване на покритие по основните транспортни маршрути, като позволява непрекъснатото предоставяне на взаимодействащи цифрови услуги. Примерен списък на проекти, които биха могли да се възползват от подкрепата, е включен в част V от приложението.

- г) проекти, които имат за цел разгръщане или подсилване на трансгранични опорни мрежи, свързващи Съюза с трети държави, и засилването на връзките между електронните съобщителни мрежи на територията на Съюза, включително подводни кабели, се степенуват по приоритет в зависимост от важността на техния принос за повишаване на ефективността, устойчивостта и капацитета на тези електронни съобщителни мрежи;
- д) [...]
- е) по отношение на проектите за разгръщане на оперативни цифрови платформи предимство се дава на действия, основани на най-съвременни технологии, като се вземат предвид аспекти като оперативната съвместимост, киберсигурността, защитата на личните данни и повторната употреба;
- ж) взема се също предвид до каква степен разгръщаната технология е най-подходящата за конкретния проект и предлага същевременно най-добрия баланс между технологиите последно поколение по отношение на капацитета на потока от данни, сигурността на предаване, устойчивостта на мрежата и ефективността на разходите.

## ГЛАВА II

### ДОПУСТИМОСТ

#### Член 9

#### *Допустими действия*

1. Допустими за финансиране са само действия, допринасящи за постигането на целите, посочени в член 3. Тези действия включват проучвания, работи и други съпътстващи мерки, необходими за управлението и изпълнението на програмата и конкретните насоки за всеки сектор.
2. Следните действия са допустими за получаване на финансова помощ от Съюза съгласно настоящия регламент в сектора на транспорта:
  - а) Действия, свързани с ефективни, взаимосвързани и мултимодални мрежи за развитието на железопътна, пътна, вътрешно водна и морска инфраструктура:
    - і) действия за изграждане на основната мрежа в съответствие с глава III от Регламент (ЕС) № 1315/2013, включително действия, свързани с трансгранични връзки и липсващи връзки, например изброените в част III от приложението към настоящия регламент, както и градски възли, морски пристанища, вътрешноводни пристанища и железопътно-автомобилни терминали на основната мрежа, както са определени в приложение II към Регламент (ЕС) № 1315/2013. Действията за изграждане на основната мрежа може да включват свързани елементи, които се намират в широкообхватната мрежа, когато това е необходимо, за да се оптимизират инвестициите, и ако са спазени условията, определени в работните програми, посочени в член 19 от настоящия регламент;

- ii) действия, свързани с трансграничните връзки в широкообхватната мрежа в съответствие с глава II от Регламент (ЕС) № 1315/2013, например изброените в част III от приложението към настоящия регламент, действия, свързани с компоненти на основната мрежа на територията на държавите членки, които нямат сухопътна граница с друга държава членка, както и действия, свързани с проучвания за развитието на широкообхватната мрежа;
  - iii) действия за изграждане на участъци от широкообхватната мрежа в най-отдалечените региони в съответствие с глава II от Регламент (ЕС) № 1315/2013, включително действия, свързани със съответни градски възли, морски пристанища, вътрешноводни пристанища и железопътно-автомобилни терминали на широкообхватната мрежа, както са определени в приложение II към Регламент (ЕС) № 1315/2013;
  - iv) действия в подкрепа на проекти от общ интерес за свързване на трансевропейската транспортна мрежа с инфраструктурните мрежи на съседни държави, както е определено в член 8, параграф 1 от Регламент (ЕС) № 1315/2013;
  - v) действия, свързани с морските пристанища и пристанищата по вътрешните водни пътища от всеобхватната мрежа в съответствие с глава II от Регламент (ЕС) № 1315/2013.
- б) Действия, свързани с интелигентна, устойчива, приобщаваща, безопасна и сигурна мобилност:
- i) действия в подкрепа на морските магистрали, както е предвидено в член 21 от Регламент (ЕС) № 1315/2013;
  - ii) действия в подкрепа на системи за телематични приложения в съответствие с член 31 от Регламент (ЕС) № 1315/2013 за съответните видове транспорт, включително по-специално:
    - за железниците: ERTMS (европейска система за управление на железопътния трафик);
    - за вътрешните водни пътища: речни информационни услуги;
    - за автомобилния транспорт: интелигентни транспортни системи (ИТС);
    - за морския транспорт: VTMS и електронни морски услуги, включително обслужване на едно гише, общностни пристанищни системи и съответните митнически информационни системи;

- за въздушния транспорт: системи за управление на въздушното движение, по-специално във връзка със системата SESAR.
- iii) действия в подкрепа на устойчивите услуги за товарен превоз в съответствие с член 32 от Регламент (ЕС) № 1315/2013 и действия за намаляване на шума от железопътните товарни превози при източника, включително посредством допълнително оборудване на съществуващия подвижен състав;
- iv) действия в подкрепа на новите технологии и иновациите, включващи автоматизация, усъвършенствани транспортни услуги, интеграция на различни видове транспорт и инфраструктура за алтернативни горива, в съответствие с член 33 от Регламент (ЕС) № 1315/2013;
- v) действия за премахване на пречките пред оперативната съвместимост, по-специално с цел пълноценно използване на коридорите/мрежите, в съответствие с член 3, буква о) от Регламент (ЕС) № 1315/2013;
- vi) действия за осигуряване на безопасност и сигурност на инфраструктурата и мобилността, включително безопасност на движението по пътищата, в съответствие с член 34 от Регламент (ЕС) № 1315/2013;
- vii) действия за подобряване на устойчивостта на транспортната инфраструктура, включително изменението на климата и природните бедствия;
- viii) действия за подобряване на достъпа до транспортната инфраструктура за всички ползватели в съответствие с член 37 от Регламент (ЕС) № 1315/2013;
- ix) действия за адаптиране на транспортната инфраструктура за целите на сигурността и граничните проверки.
- в) В рамките на конкретната цел, посочена в член 3, параграф 2, буква а), подточка ii): действия или специфични дейности в рамките на една дейност, оказващи подкрепа за развитието на гражданско-военната транспортна инфраструктура с двойна употреба.

3. Следните действия са допустими за получаване на финансова помощ от Съюза съгласно настоящия регламент в сектора на енергетиката:

- а) действия, свързани с проекти от общ интерес, както е предвидено в член 14 от Регламент (ЕС) № 347/2013;
- б) действия в подкрепа на трансгранични проекти в областта на енергията от възобновяеми източници, включително иновативни решения и съхранение на енергия от възобновяеми източници, както и тяхното планиране, както е определено в част IV от приложението към настоящия регламент, ако са изпълнени условията, определени в член 7 от настоящия регламент.

4. Следните действия са допустими за получаване на финансова помощ от Съюза съгласно настоящия регламент в сектора на цифровите технологии:

- а) действия в подкрепа на внедряването на и достъпа до мрежи с много голям капацитет и системи 5G, които са в състояние да предоставят гигабитова свързаност в райони, където са разположени движещи сили на социално-икономическото развитие;
- б) действия в подкрепа на предоставянето на местна безжична свързаност с много високо качество в местните общности, която е безплатна и без дискриминационни условия;
- в) действия за изграждане на непрекъснато покритие със системи 5G по всички основни транспортни маршрути, включително трансевропейските транспортни мрежи;
- г) действия в подкрепа на разгръщането на опорни мрежи, включително подводни кабели на територията на държавите членки и между тях, както и между Съюза и трети държави;
- д) [...]
- е) действия за изпълнение на изисквания относно инфраструктурата за цифрова свързаност, свързани с трансгранични проекти в областта на транспорта или енергетиката и/или подпомагане на оперативни цифрови платформи, пряко свързани с транспортната или енергийната инфраструктура.

Примерен списък на допустими проекти в сектора на цифровите технологии е включен в част V от приложението.

## *Член 10*

### *Полезни взаимодействия*

1. Действия, допринасящи за постигането на една или повече от целите в най-малко два сектора, както е предвидено в член 3, параграф 2, букви а), б) и в), отговарят на критериите за допустимост до финансова помощ от Съюза съгласно настоящия регламент. Такива действия се осъществяват чрез конкретни междусекторни работни програми, които обхващат поне два сектора, включват специални критерии за подбор и се финансират с бюджетни вноски от съответните сектори.
2. Действия в транспортния, енергийния или цифровия сектор, които са допустими в съответствие с член 9, могат да включват допълнителни елементи, които може да не са свързани с допустимите действия, предвидени съответно по член 9, параграфи 2, 3 или 4, при условие че те отговарят на всички следващи изисквания:
  - а) разходите за тези допълнителни елементи не надвишават 20 % от общите допустими разходи на действието; и
  - б) тези допълнителни елементи са свързани с транспортния, енергийния или цифровия сектор; и
  - в) тези допълнителни елементи дават възможност за значително подобряване на социално-икономическите, климатичните или екологичните ползи от действието.

## *Член 11*

### *Допустими образувания*

1. Критериите за допустимост, определени в настоящия член, се прилагат в допълнение към критериите, определени в член [197] от Финансовия регламент.
2. Допустими са следните образувания:
  - а) правни субекти, установени в държава членка;
  - б) правни субекти, установени в трета държава, асоциирана към програмата, или отвъдморски страни и територии;



- в) правни субекти, създадени съгласно правото на Съюза, и международни организации, когато това е предвидено в работните програми.

3. Не са допустими физически лица.
4. Правни субекти, установени в трета държава, която не е асоциирана към програмата, са допустими по изключение за получаване на подкрепа по програмата, когато това е необходимо за постигане на целите на даден проект от общ интерес или на трансграничен проект в областта на енергията от възобновяеми източници.
5. Допустими са само предложения, подадени от една или няколко държави членки или, със съгласието на съответните държави членки, от международни организации, съвместни предприятия или публични или частни предприятия или органи. Държава членка може да реши, че за определена работна програма или определени категории приложения предложения може да бъдат представяни без нейното съгласие. В такъв случай, при поискване от съответната държава членка, това се указва в съответната работна програма и в поканите за такива предложения.

#### *Член 11а*

#### *Специфични изисквания за допустимост във връзка с подкрепата за гражданско-военна транспортна инфраструктура с двойна употреба*

1. За действията във връзка с гражданско-военната транспортна инфраструктура с двойна употреба, посочени в член 9, параграф 2, буква в), се прилагат следните допълнителни изисквания за допустимост:
  - а) предложенията се представят от една или повече държави членки или, със съгласието на засегнатата държава членка, от юридически лица, установени в държавите членки;
  - б) Действията се изпълняват по коридорите на основната мрежа или на всеобхватната трансевропейска транспортна мрежа и съответстват на участъците или възлите, набелязани от държавите членки в приложенията към Военните изисквания за военна мобилност в рамките на ЕС и извън него, приети от Съвета на 20 ноември 2018 г.<sup>30</sup>;

---

<sup>30</sup> ST 13674/18

- в) действията може да са свързани както с модернизиране на компоненти на съществуващата инфраструктура, така и с изграждането на нови компоненти на инфраструктурата, така че да се подобри военната мобилност по трансевропейската транспортна мрежа, като се отчитат изискванията за инфраструктурата, определени в приложенията към Военните изисквания за военна мобилност в рамките на ЕС и извън него, техническата и икономическата осъществимост и целесъобразността за двойна употреба;
  - г) без да се засягат разпоредбите на член 15, пълните разходи, свързани с инфраструктура с двойна употреба, са допустими за подкрепа от определената в член 4, параграф 2, буква а), подточка iii) сума. Допустими са действия, с които се изпълнява ниво на изискване за инфраструктурата, което надхвърля нивото, изисквано за двойната употреба; тези разходи обаче са допустими само до нивото на разходите, съответстващо на нивото, изисквано за двойната употреба. Не са допустими действия, свързани с инфраструктура, използвана изключително за военни цели.
  - д) действията по настоящия член се финансират само от сумата в съответствие с член 4, параграф 2, буква а), подточка iii).
2. Комисията приема акт за изпълнение, с който се уточняват при необходимост изискванията за инфраструктурата, приложими за определени категории действия, свързани с инфраструктура с двойна употреба.

## ГЛАВА III

### БЕЗВЪЗМЕЗДНИ СРЕДСТВА

#### *Член 12*

#### *Безвъзмездни средства*

Безвъзмездните средства по програмата се отпускат и управляват в съответствие с дял [VIII] от Финансовия регламент.

#### *Член 13*

#### *Критерии за подбор*

1. В работните програми, посочени в член 19, и в поканите за представяне на предложения, се определят прозрачни критерии за подбор, като се вземат под внимание, доколкото е приложимо, следните елементи:
  - а) икономическо, социално и екологично въздействие (ползи и разходи);
  - б) аспекти на новаторството, безопасността, оперативната съвместимост и достъпността;
  - в) трансграничното измерение;
  - г) полезните взаимодействия между транспортния, енергийния и цифровия сектор;
  - д) зрелостта на действието в рамките на разработването на проекта;
  - е) надеждността на предложения план за изпълнение;
  - ж) катализиращият ефект на финансовата помощ от Съюза върху инвестициите;
  - з) необходимостта от преодоляване на финансови пречки, напр. недостатъчна икономическа жизнеспособност или липса на пазарно финансиране;

- и) съгласуваността с планове в областта на енергетиката и климата на съюзно и национално равнище.
2. При оценката на предложенията спрямо критериите за подбор се взема предвид, когато е уместно, устойчивостта спрямо неблагоприятните въздействия на изменението на климата посредством оценка на риска и уязвимостта във връзка с климата заедно със съответните мерки за адаптиране.
  3. Оценката на предложенията спрямо критериите за подбор трябва да гарантира, когато е приложимо, че както е посочено в работните програми, действията, подкрепяни от настоящата програма и включващи технология за определяне на местоположението, навигация и определяне на времето (PNT), са технически съвместими с EGNOS/„Галилео“ и „Коперник“.
  4. В транспортния сектор оценката на предложения спрямо критериите за подбор, посочени в параграф 1, трябва да гарантира, когато е приложимо, че предложените действия са в съответствие с работните планове и актовете за изпълнение относно коридорите по член 47 от Регламент (ЕС) № 1315/2013, и да взема предвид консултативното становище на отговорния европейски координатор съгласно член 45, параграф 8 от същия регламент.
  5. При действия във връзка с трансгранични проекти в областта на енергията от възобновяеми източници, критериите за подбор, определени в работните програми и поканите за представяне на предложения, трябва да вземат предвид условията, определени в член 7, параграф 4.
  6. При действия във връзка с проекти от общ интерес в областта на цифровата свързаност, критериите за подбор, определени в работните програми и поканите за представяне на предложения, трябва да вземат предвид условията, определени в член 8, параграф 3.

#### *Член 14*

#### *Процентни дялове на съфинансирането*

1. За проучвания делът на финансовата помощ от Съюза не трябва да надвишава 50 % от общите допустими разходи. За проучвания, финансирани със средства, прехвърлени от Кохезионния фонд, максималните процентни дялове на съфинансирането са тези, които са приложими за Кохезионния фонд, както е посочено в параграф 2, буква б).

2. За работи в транспортния сектор се прилагат следните максимални дялове на съфинансиране:
- а) за работи, свързани с конкретните цели, посочени в член 3, параграф 2, буква а), подточка i), размерът на финансовата помощ от Съюза не трябва да надвишава 30 % от общите допустими разходи. Процентните дялове на съфинансирането могат да бъдат увеличени най-много до 50 % за действия, свързани с трансграничните връзки, при условията, посочени в буква в) от настоящия параграф, за действия в подкрепа на системи за телематични приложения, за действия, подкрепящи нови технологии и иновации, за действия, подкрепящи подобрения на инфраструктурата за целите на безопасността, сигурността и граничните проверки, в съответствие с приложимото законодателство на Съюза и за действия в най-отдалечените региони.
  - аа) за работи, свързани с конкретните цели, посочени в член 3, параграф 2, буква а), подточка ii), размерът на финансовата помощ от Съюза не надвишава 50% от общите допустими разходи. Процентните дялове на съфинансирането може да бъдат увеличени до не повече от 85 %, ако необходимите ресурси се прехвърлят на Програмата съгласно член 4, параграф 9.
  - б) Що се отнася до средствата, прехвърлени от Кохезионния фонд, максималните процентни дялове на съфинансирането са тези, които са приложими за Кохезионния фонд, както е посочено в Регламент (ЕС) XXX [ROP]. Тези дялове на съфинансиране могат да бъдат увеличени най-много до 85 % за действия, свързани с трансграничните връзки, при условията, посочени в буква в) от настоящия параграф, и действия, свързани с липсващи връзки;
  - в) по отношение на действия, свързани с трансграничните връзки, увеличените максимални дялове на съфинансиране, предвидени в букви а) и б), могат да се прилагат единствено за действия с висока степен на интеграция в областта на планирането и изпълнението по отношение на критерия за подбор, посочен в член 13, параграф 1, буква в), например чрез установяването на единно проектно дружество, съвместна управленска структура, двустранна правна рамка или акт за изпълнение съгласно член 47 от Регламент (ЕС) № 1315/2013.

3. За работи в енергийния сектор се прилагат следните максимални дялове на съфинансиране:
- а) За работи, свързани с конкретните цели, посочени в член 3, параграф 2, буква б), размерът на финансовата помощ от Съюза не трябва да надвишава 50 % от общите допустими разходи.
  - б) Дяловете на съфинансиране могат да бъдат увеличени най-много до 75 % за действия, които допринасят към проекти от общ интерес, за които въз основа на доказателствата, посочени в член 14, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 347/2013, се счита, че осигуряват висока степен на сигурност на енергийните доставки на регионално равнище или в рамките на целия Съюз, засилват солидарността в Съюза или включват силно иновативни решения.
4. За работи в цифровия сектор се прилагат следните максимални дялове на съфинансиране: за работи, свързани с конкретните цели, посочени в член 3, параграф 2, буква в), размерът на финансовата помощ от Съюза не трябва да надвишава 30% от общите допустими разходи. Дяловете на съфинансиране могат да бъдат увеличени до 50 % за действия със значително трансгранично измерение, като например непрекъснато покритие със системи 5G по основните транспортни маршрути или разгръщане на опорни мрежи между държавите членки и между Съюза и трети държави, и до 75 % за действия за осъществяване на гигабитова свързаност на движещите сили на социално-икономическото развитие. Действията в областта на осигуряването на местна безжична свързаност в местните общности, които се изпълняват чрез предоставяне на безвъзмездни средства с ниска стойност, могат да се финансират с финансова помощ от Съюза в размер до 100 % от допустимите разходи, без да се засяга принципът за съфинансиране.
5. Максималният процентен дял на съфинансиране, приложим към действия, избрани в рамките на междусекторните работни програми, посочени в член 10, е най-високият максимален процентен дял на съфинансиране, приложим за съответните сектори.

#### *Член 15*

#### *Допустими разходи*

В допълнение към критериите, определени в член [186] от Финансовия регламент, се прилагат и следните критерии за допустимост на разходите:

- а) Само разходи, направени в държавите членки, могат да бъдат допустими, освен ако даден проект от общ интерес или трансграничен проект в областта на възобновяемите енергийни източници включва територията на една или повече трети държави, посочени в член 5 или член 11, параграф 4 от настоящия регламент, или територия в международни води и когато действието е неизбежно за постигането на целите на съответния проект.
- б) Разходите за оборудване, съоръжения и инфраструктура, които бенефициерът счита за капиталов разход, могат да бъдат допустими разходи до техния пълен размер.
- в) Разходите, свързани с покупката на земя, не са допустими разходи, с изключение на средствата, прехвърлени от Кохезионния фонд в транспортния сектор в съответствие с член 58 от Регламент (ЕС) XXX за определяне на общоприложими разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд+, Кохезионния фонд, Европейския фонд за морско дело и рибарство, както и финансови правила за тях и за фонд „Убежище и миграция“, фонд „Вътрешна сигурност“ и инструмента за управление на границите и визите;
- г) допустимите разходи не включват данък върху добавената стойност (ДДС).

## *Член 16*

### *Съчетаване на безвъзмездни средства с други източници на финансиране*

1. Безвъзмездни средства могат да се използват в съчетание с финансиране от Европейската инвестиционна банка или националните насърчителни банки или други институции за финансиране на развитието или публични финансови институции, както и от частни финансови институции и инвеститори от частния сектор, включително чрез публично-частни партньорства.
2. Използването на безвъзмездните средства, както е посоченото в параграф 1, може да се осъществи чрез специални покани за представяне на предложения.

## Член 17

### *Намаляване или прекратяване на финансирането с безвъзмездни средства*

1. В допълнение към мотивите, посочени в [член 131, параграф 4] от Финансовия регламент, размерът на безвъзмездните средства може да бъде намален на следните основания:
  - а) действието не е започнало в срок от една година за проучванията или две години за работите от началната дата, посочена в споразумението за отпускане на безвъзмездни средства;
  - б) след преглед на напредъка на действието е установено, че при изпълнението на действието са допуснати толкова големи закъснения, че е вероятно целите на действието да не бъдат постигнати.
2. Споразумението за отпускане на безвъзмездни средства може да бъде изменено или прекратено на основанията, посочени в параграф 1.
3. Преди да бъде взето решение за намаляване или прекратяване на финансирането с безвъзмездни средства, случаят се разглежда цялостно и на заинтересованите бенефициери се дава възможността да представят своите коментари в разумни срокове.

## Член 18

### *Съвкупно, допълнително и смесено финансиране*

1. Действие, което е финансирано по програмата, може да получава финансиране и по други програми на Съюза, включително от фондове със споделено управление, при условие че финансирането не обхваща едни и същи разходи. Правилата на всяка финансираща програма на Съюза се прилагат за нейния съответен принос към финансирането на действието. Съвкупното финансиране не трябва да надвишава общия размер на допустимите разходи за действието, и подкрепата от различните програми на Съюза може да се изчислява на пропорционална основа в съответствие с документите, определящи условията за предоставяне на подкрепа.



2. Действия, които отговарят на следните кумулативни сравнителни условия:
- а) били са оценени в покана за представяне на предложения по линия на програмата,
  - б) отговарят на минималните качествени изисквания на тази покана за представяне на предложения,
  - в) не могат да бъдат финансирани по тази покана за представяне на предложения поради бюджетни ограничения,

могат да получават подкрепа от Европейския фонд за регионално развитие или Кохезионния фонд в съответствие с [член 67, параграф 5] от Регламент (ЕС) XXX [ROP], при условие че тези действия са в съответствие с целите на съответната програма. Прилагат се правилата на фонда, предоставящ подкрепата.

## ГЛАВА IV

### ПРОГРАМИРАНЕ, МОНИТОРИНГ, ОЦЕНКА И КОНТРОЛ

#### *Член 19*

#### *Работни програми*

1. Програмата се изпълнява чрез работните програми, посочени в член 110 от Финансовия регламент.
2. Работните програми се приемат от Комисията посредством акт за изпълнение. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 22 от настоящия регламент. Когато комитетът не даде становище, Комисията не приема проекта на акт за изпълнение и се прилага член 5, параграф 4, трета алинея от Регламент (ЕС) № 182/2011.
3. В енергийния сектор особено внимание се отделя на проектите от общ интерес и свързаните с тях действия, насочени към по-нататъшното интегриране на вътрешния енергиен пазар, прекратяването на енергийната изолираност и премахването на участъците с недостатъчен капацитет за електроенергийната междусистемна свързаност, с акцент върху проектите, допринасящи за постигането на целта за междусистемна свързаност от най-малко 10 %, и проектите, допринасящи за синхронизирането на електроенергийните системи с мрежите на ЕС.

#### Член 19а

#### Отпускане на финансова помощ от Съюза

1. След всяка покана за предложения, основаваща се на работна програма, посочена в член 19, Комисията определя съгласно процедурата по разглеждане, посочена в член 22, размера на финансовата помощ, която да бъде отпусната за избраните проекти или за части от тях. Комисията уточнява условията и методите за тяхното изпълнение.

2. Комисията информира заинтересованите бенефициери и държави членки за всяка отпусната финансова помощ. Това включва промените в размера на безвъзмездните средства по време на изпълнението на споразуменията за отпускане на безвъзмездни средства и окончателните платени суми.
3. За действия на тяхна територия Комисията предоставя на държавите членки достъп до докладите, представени от бенефициерите, съгласно определението в съответните споразумения за отпускане на безвъзмездни средства.

#### *Член 20*

##### *Мониторинг и докладване*

1. Показателите за отчитане на напредъка на програмата към постигането на общите и специфичните цели, определени в член 3, са посочени в част I от приложението.
2. За да се гарантира ефективно оценяване на напредъка на програмата към постигането на целите ѝ, на Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 24, с цел да изменя част I от приложението с оглед преразглеждане или допълване на показателите, когато е необходимо, и да допълва настоящия регламент с разпоредби относно създаването на рамка за мониторинг и оценка.
3. Системата за отчитане на изпълнението трябва да гарантира ефикасно, ефективно и навременно събиране на данните за мониторинга на изпълнението на програмата и на нейните резултати. За тази цел се налагат пропорционални задължения на получателите на финансиране от Съюза и, когато е необходимо, на държавите членки.

#### *Член 21*

##### *Оценка*

1. Провеждат се навременни оценки, които се използват в процеса на вземане на решения.
2. Междинната оценка на програмата се извършва, след като за изпълнението на програмата се натрупа достатъчно информация, но не по-късно от четири години след започване на изпълнението на програмата.

3. В края на изпълнението на програмата, но не по-късно от четири години след края на периода, посочен в член 1, Комисията извършва окончателна оценка на програмата.
4. Комисията представя заключенията от оценките и своите наблюдения на Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите.

## *Член 22*

### *Процедура на комитет*

1. Комисията се подпомага от Координационния комитет за МСЕ, който може да заседава в различни състави в зависимост от темата. 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.

## *Член 23*

### *Делегирани актове*

1. Комисията се оправомощава да приема делегирани актове в съответствие с член 24 от настоящия регламент с цел:
  - а) да въведе рамка за мониторинг и оценка въз основа на показателите, изложени в част I от приложението;
  - б) [...]
  - в) [...]
  - г) да допълва част IV от приложението относно набелязването на трансгранични проекти в областта на енергията от възобновяеми източници; да състави и да актуализира списъка на подбраните трансгранични проекти в областта на енергията от възобновяеми източници.

2. При спазване на член 172, втора алинея от ДФЕС Комисията се оправомощава да приема делегирани актове в съответствие с член 24 от настоящия регламент с цел:
  - в) да изменя част III от приложението относно определението на транспортните коридори на основната мрежа; и предварително набелязаните участъци на широкообхватната мрежа;
  - д) да изменя част V от приложението относно набелязването на проекти от общ интерес в областта на цифровата свързаност.

## *Член 24*

### *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, посочено в член 23, се предоставя на Комисията до 31 декември 2028 г.
3. Делегирането на правомощия, посочено в член 23, 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. Оттеглянето поражда действие в деня след публикуването на решението в Официален вестник на Европейския съюз или на по-късна дата, посочена в решението. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.
4. Преди приемането на делегиран акт Комисията се консултира с експерти, определени от всяка държава членка в съответствие с принципите, залегнали в Междуинституционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 г.
5. Веднага след като приеме даден делегиран акт, Комисията го нотифицира едновременно на Европейския парламент и на Съвета.

6. Делегиран акт, приет съгласно член 23, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на същия акт на Европейския парламент и на Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Посоченият срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

## *Член 25*

### *Информация, комуникация и публичност*

1. Получателите на финансиране от Съюза посочват неговия произход и гарантират видимостта на финансирането от Съюза (по-специално когато популяризират действията и резултатите от тях), като предоставят последователна, ефективна, пропорционална и целенасочена информация на различни видове публика, включително медиите и обществеността.
2. Комисията осъществява информационни и комуникационни дейности по отношение на програмата и нейните действия и резултати. Финансовите ресурси, отпуснати на програмата, допринасят също така за институционалната комуникация на политическите приоритети на Съюза, доколкото те са свързани с целите, посочени в член 3.

## *Член 26*

### *Защита на финансовите интереси на Съюза*

Когато трета държава участва в програмата с решение съгласно международно споразумение или по силата на друг правен инструмент, третата държава предоставя правата и достъпа, необходими на отговорния разпоредител с бюджетни кредити, на Европейската служба за борба с измамите (OLAF) и на Европейската сметна палата, за да могат те да упражняват в пълна степен своите съответни правомощия. По отношение на OLAF тези права включват правото да се извършват разследвания, включително проверките и инспекциите на място, предвидени Регламент (ЕС, Евратом) № 883/2013 на Европейския парламент и на Съвета относно разследванията, провеждани от Европейската служба за борба с измамите (OLAF).

# ГЛАВА VI

## ПРЕХОДНИ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

### Член 27

#### *Отмяна и преходни разпоредби*

1. Регламенти (ЕС) № 1316/2013 и (ЕС) № 283/2014 се отменят.
2. Без да се засягат разпоредбите на член 1, настоящият регламент не засяга продължаването или изменението на съответните действия (до приключването им) съгласно Регламент (ЕС) № 1316/2013, който продължава да се прилага за въпросните действия до приключването им.
3. Финансовият пакет за програмата може да обхваща и разходи за техническа и административна помощ, необходими, за да се гарантира преходът между програмата и мерките, приети по нейния предшественик — Механизма за свързване на Европа съгласно Регламент (ЕС) № 1316/2013.
4. Ако е необходимо, в бюджета могат да се записват бюджетни кредити за поети задължения след 2027 г. за покриване на разходите, предвидени в член 4, параграф 5 от настоящия регламент, с цел да се гарантира управлението на действията, които не са приключили до 31 декември 2027 г.

### Член 28

#### *Влизане в сила*

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

То ще се прилага от 1 януари 2021 г.

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

Съставено в Брюксел на [...] година.

*За Европейския парламент*  
*Председател*

*За Съвета*  
*Председател*

---



**ЧАСТ I — ПОКАЗАТЕЛИ**

Програмата ще бъде следена отблизо въз основа на набор от показатели, предназначени за измерване на степента на постигане на общите и конкретните цели на програмата и с оглед на намаляването на административната тежест и разходите. За целта ще бъдат събирани данни по отношение на следния набор от ключови показатели:

| Сектори   | Конкретни цели                                                                                                 | Показатели                                                                                                                                                                                                                                              |
|-----------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Транспорт | Ефикасни и взаимосвързани мрежи и инфраструктура за интелигентна, устойчива, безопасна и приобщаваща мобилност | Брой трансгранични и липсващи връзки, по които са предприети действия с подкрепата на МСЕ (включително действия, свързани с градски възли, морски пристанища, вътрешноводни пристанища и железопътно-автомобилни терминали на основната мрежа на TEN-T) |
|           |                                                                                                                | Брой подкрепени от МСЕ действия, допринасящи за цифровизацията на транспорта, по-специално посредством внедряването на ERTMS, речни информационни услуги, ИТС, VTMS/електронни морски услуги и SESAR                                                    |
|           |                                                                                                                | Брой пунктове за доставка на алтернативни горива, построени или модернизирани с подкрепата на МСЕ                                                                                                                                                       |
|           |                                                                                                                | Брой подкрепени от МСЕ действия, допринасящи за безопасността на транспорта                                                                                                                                                                             |
|           | Развитие на гражданско-военна транспортна инфраструктура с двойна употреба                                     | Брой компоненти на транспортната инфраструктура, адаптирани към изискванията за гражданско-военна двойна употреба                                                                                                                                       |

|                    |                                                                                        |                                                                                                                                                                |
|--------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Енергетика         | Принос към взаимната свързаност и интегрирането на пазарите                            | Брой на действията по МСЕ, даващи принос по проекти за свързване на мрежите на държавите членки и за премахване на вътрешни ограничения                        |
|                    | Сигурност на енергийните доставки                                                      | Брой на действията по МСЕ, даващи принос по проекти за осигуряване на устойчивост на газовата мрежа                                                            |
|                    |                                                                                        | Брой на действията по МСЕ, допринасящи за прехода към по-интелигентни и цифровизирани мрежи и за увеличаване на капацитета за съхранение                       |
|                    | Устойчиво развитие чрез създаване на възможности за декарбонизация                     | Брой на действията по МСЕ, даващи принос по проекти за създаване на условия за засилено навлизане на енергията от възобновяеми източници в енергийните системи |
|                    |                                                                                        | Брой на действията по МСЕ, допринасящи за трансграничното сътрудничество в областта на енергията от възобновяеми източници                                     |
| Цифрови технологии | Принос за внедряването на инфраструктура за цифрова свързаност в целия Европейски съюз | Нови връзки към мрежи с много голям капацитет за движещите сили на социално-икономическото развитие и връзки с много високо качество за местните общности      |
|                    |                                                                                        | Брой на действията по МСЕ, създаващи условия за 5G свързаност по протежението на транспортни маршрути                                                          |
|                    |                                                                                        | Брой на действията по МСЕ, създаващи условия за нови връзки към мрежи с много голям капацитет                                                                  |
|                    |                                                                                        | Брой на действията по МСЕ, допринасящи за цифровизацията на транспортния и енергийния сектор                                                                   |

## **ЧАСТ II: ОРИЕНТИРОВЪЧНИ ПРОЦЕНТНИ ДЯЛОВЕ ЗА ТРАНСПОРТНИЯ СЕКТОР**

Бюджетните средства, посочени в член 4, параграф 2, буква а), подточка i), се разпределят, както следва:

60 % за действията, посочени в член 9, параграф 2, буква а): „Действия, свързани с ефикасни, взаимосвързани и мултимодални мрежи“;

40 % за действията, посочени в член 9, параграф 2, буква б): „Действия, свързани с интелигентна, устойчива, приобщаваща, безопасна и сигурна мобилност“.

Бюджетните средства, посочени в член 4, параграф 2, буква а), подточка ii), се разпределят, както следва:

85 % за действията, посочени в член 9, параграф 2, буква а): „Действия, свързани с ефикасни, взаимосвързани и мултимодални мрежи“;

15 % за действията, посочени в член 9, параграф 2, буква б): „Действия, свързани с интелигентна, устойчива, приобщаваща, безопасна и сигурна мобилност“.

При действията, посочени в член 9, параграф 2, буква а), 85% от бюджетните средства следва да бъдат заделени за действия по коридорите на основната мрежа и 15% за действия по широкообхватната мрежа.

### ЧАСТ III: ТРАНСПОРТНИ КОРИДОРИ НА ОСНОВНАТА МРЕЖА И ТРАНСГРАНИЧНИ ВРЪЗКИ В ШИРОКООБХВАТНАТА МРЕЖА

**Коридори на основната мрежа и примерен списък на транграничните връзки и липсващите връзки**

| Транспортен коридор на основната мрежа „Атлантически“ |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |               |
|-------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| Принадлежащи маршрути                                 | <p>Хихон – Леон – Валядолид</p> <p>Ла Коруня – Виго – Оренсе – Леон</p> <p>Сарагоса – Памплона/Логроньо – Билбао</p> <p>Тенерифе/Гран Канария – Уелва/Сан Лукар де Барамеда – Севиля – Кордоба</p> <p>Алхесирас – Бобадия – Мадрид</p> <p>Синеш/Лисабон – Мадрид – Валядолид</p> <p>Лисабон – Авейро – Леиксоеш/Порто – р. Дуеро</p> <p>Шанън Фойнс/Дъблин/Корк – Хавър – Руан – Париж</p> <p>Авейро – Валядолид – Витория-Гастейс – Бергара – Билбао/Бордо – Тур – Париж – Мец – Манхайм/Страсбург</p> <p>Сен Назер – Нант – Тур</p> |               |
| Трансгранични връзки                                  | Евора – Мерида                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Железопътен   |
|                                                       | Витория-Гастейс – Сан Себастиан – Байон – Бордо                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |               |
|                                                       | Авейро – Саламанка                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |               |
|                                                       | р. Дуеро (плавателен коридор Дуеро)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Вътрешноводен |
| Липсващи връзки                                       | Линии на Иберийския полуостров, съвместими с междурелсие, различно от стандарта на UIC                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Железопътен   |

| Транспортен коридор на основната мрежа „Балтийско-Адриатически“ |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |             |
|-----------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| Принадлежащи маршрути                                           | Гдиня – Гданск – Катовице/Славков<br>Гданск – Варшава – Катовице/Краков<br>Катовице – Острава – Бърно – Виена<br>Шчечин/Швиноуйшче – Познан – Вроцлав – Острава<br>Катовице – Белско Бяла – Жилина – Братислава – Виена<br>Виена – Грац – Вилах – Удине – Триест<br>Удине – Венеция – Падуа – Болоня – Равена – Анкона<br>Грац – Марибор – Любляна – Копер/Триест |             |
| Трансгранични връзки                                            | Катовице/Ополе – Острава – Бърно<br>Катовице – Жилина<br>Братислава – Виена<br>Грац – Марибор<br>Венеция – Триест – Дивача – Любляна                                                                                                                                                                                                                              | Железопътен |
|                                                                 | Катовице – Жилина<br>Бърно – Виена                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Автомобилен |
| Липсващи връзки                                                 | Глогниц – Мюрццушлаг: Семеринг (базов тунел)<br>Грац – Клагенфурт: Коралм, железопътната линия и тунел<br>Копер – Дивача                                                                                                                                                                                                                                          | Железопътен |

| Транспортен коридор на основната мрежа „Средиземноморски“ |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |               |
|-----------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| Принадлежащи маршрути                                     | <p>Алхесирас – Бобадия – Мадрид – Сарагоса – Тарагона</p> <p>Мадрид – Валенсия – Сагунт – Теруел – Сарагоса</p> <p>Севиля – Бобадия – Мурсия</p> <p>Картахена – Мурсия – Валенсия – Тарагона/Палма де Майорка – Барселона</p> <p>Тарагона – Барселона – Перпинян – Марсилия – Генуа/Лион – Специя/Торино – Новара – Милано – Болоня/Верона – Падуа – Венеция – Равена/Триест/Копер – Любляна – Будапеща</p> <p>Любляна/Риека – Загреб – Будапеща – граница с Украйна</p> |               |
| Трансгранични връзки                                      | Барселона – Перпинян                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Железопътен   |
|                                                           | Лион – Торино: базов тунел и подходни пътища                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |               |
|                                                           | Ница – Вентимиля                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |               |
|                                                           | Венеция – Триест – Дивача – Любляна                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |               |
|                                                           | Любляна – Загреб                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |               |
|                                                           | Загреб – Будапеща                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |               |
|                                                           | Будапеща – Мишколц – граница с Украйна                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |               |
|                                                           | Лендава – Летенийе                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Автомобилен   |
|                                                           | Вашарошнамени – граница с Украйна                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |               |
| Липсващи връзки                                           | Алмерия – Мурсия                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Железопътен   |
|                                                           | Линии на Иберийския полуостров, съвместими с междурелсие, различно от стандарта на UIC                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |               |
|                                                           | Перпинян – Монпелие                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |               |
|                                                           | Копер – Дивача                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |               |
|                                                           | Риека – Загреб                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |               |
|                                                           | Милано – Кремона – Мантуа – Порто Леванте/Венеция – Равена/Триест                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Вътрешноводен |

| Транспортен коридор на основната мрежа „Северно море — Балтийско море“ |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                               |
|------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|
| Принадлежащи маршрути                                                  | <p>Лулео – Хелзинки – Талин – Рига</p> <p>Вентспилс – Рига</p> <p>Рига – Каунас</p> <p>Клайпеда – Каунас – Вилнюс</p> <p>Каунас – Варшава</p> <p>границата с Беларус – Варшава – Лодз/Познан – Франкфурт/Одер – Берлин – Хамбург – Кил</p> <p>Лодз – Катовице/Вроцлав</p> <p>границата с Украйна – Ржешов – Катовице – Вроцлав – Фалкенберг – Магдебург</p> <p>Шчечин/Швиноуйшче – Берлин – Магдебург – Брауншвайг – ХанOVER</p> <p>ХанOVER – Бремен – Бремерхафен/Вилхелмсхафен</p> <p>ХанOVER – Оснабрюк – Хенгело – Алмело – Девентер – Утрехт</p> <p>Утрехт – Амстердам</p> <p>Утрехт – Ротердам – Антверпен</p> <p>ХанOVER – Кьолн – Антверпен</p> |                               |
| Трансгранични връзки                                                   | Талин – Рига – Каунас – Варшава: Железопътна балтийска нова напълно оперативно съвместима линия с UIC междурелсие                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Железопътен                   |
|                                                                        | Шчечин/Швиноуйшче – Берлин                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Железопътен/<br>вътрешноводен |
|                                                                        | Транспортен коридор Via Baltica Естония – Латвия – Литва – Полша                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Автомобилен                   |
| Липсващи връзки                                                        | Каунас – Вилнюс                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Железопътен                   |
|                                                                        | Варшава/Идзиковице – Познан/Вроцлав, включително връзка към планирания централен транспортен възел                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                               |
|                                                                        | канал Кил                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Вътрешноводен                 |
|                                                                        | Берлин – Магдебург – ХанOVER; Мителландканал; канали в западна Германия                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                               |
|                                                                        | Рейн, Вал                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                               |
|                                                                        | Нордзеканал, Ийсел, Твентеканал                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                               |

| Транспортен коридор на основната мрежа „Северно море — Средиземно море“ |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |               |
|-------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| Принадлежащи маршрути                                                   | Белфаст – Дъблин – Шанън Фойнс/Корк<br>Шанън Фойнс/Дъблин/Корк –<br>Хавър/Кале/Дюнкерк/Зеебрюге/Тернеузен/Гент/Антверпен/Ротердам/Амстердам<br>Глазгоу/Единбург – Ливърпул/Манчестър – Бирмингам<br>Бирмингам – Феликстоу/Лондон /Саутхамптън<br>Лондон – Лил – Брюксел<br>Амстердам – Ротердам – Антверпен – Брюксел – Люксембург<br>Люксембург – Мец – Дижон – Макон – Лион – Марсилия<br>Люксембург – Мец – Страсбург – Базел<br>Антверпен/Зеебрюге – Гент – Кале/Дюнкерк/Лил – Париж – Руан – Хавър |               |
| Трансгранични връзки                                                    | Брюксел – Люксембург – Страсбург                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Железопътен   |
|                                                                         | Тернеузен – Гент                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Вътрешноводен |
|                                                                         | мрежа Сена – Еско и свързаните с нея речни басейни на Сена, Еско и Маас                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |               |
|                                                                         | Коридор Рейн - Шелт                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |               |
| Липсващи връзки                                                         | Канал Албер и Канал Бохолт – Херенталс                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Вътрешноводен |
|                                                                         | Дюнкерк – Лил                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |               |



| Транспортен коридор на основната мрежа „Ориент — Източно Средиземноморие“ |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |               |
|---------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| Принадлежащи маршрути                                                     | <p>Хамбург – Берлин</p> <p>Росток – Берлин – Дрезден</p> <p>Бремерхафен/Вилхелмсхафен – Магдебург – Дрезден</p> <p>Дрезден – Усти над Лабем – Мелник/Прага – Лиса над Лабем/Пожичани – Колин</p> <p>Колин – Пардубице – Бърно – Виена/Братислава – Будапеща – Арад – Тимишоара – Крайова – Калафат – Видин – София</p> <p>София – границата със Сърбия/границата с бившата югославска република Македония</p> <p>София – Пловдив – Бургас/границата с Турция</p> <p>границата с Турция – Александропули – Кавала – Солун – Йоанина – Какавия/Игуменица</p> <p>границата с бившата югославска република Македония — Солун</p> <p>София – Солун – Атина – Пирей/Иконио – Ираклион – Лемесос (Василико) – Лефкозия/Ларнака</p> <p>Атина – Патра/Игуменица</p> |               |
| Трансгранични връзки                                                      | Дрезден – Прага/Колин                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Железопътен   |
|                                                                           | Виена/Братислава – Будапеща                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |               |
|                                                                           | Бекешчаба – Арад – Тимишоара                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |               |
|                                                                           | Крайова – Калафат – Видин – София – Солун                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |               |
|                                                                           | София – границата със Сърбия/границата с бившата югославска република Македония                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |               |
|                                                                           | Граница с Турция – Александропули                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |               |
|                                                                           | границата с бившата югославска република Македония — Солун                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |               |
|                                                                           | Янина — Какавия (граница с Албания)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Автомобилен   |
|                                                                           | Дробета Турну Северин/Крайова – Видин – Монтана                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |               |
|                                                                           | София – границата със Сърбия                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |               |
|                                                                           | Хамбург – Дрезден – Прага – Пардубице                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Вътрешноводен |

|                 |                                 |             |
|-----------------|---------------------------------|-------------|
| Липсващи връзки | Игуменица – Йоанина             | Железопътен |
|                 | Прага – Бърно                   |             |
|                 | Солун – Кавала – Александропули |             |
|                 | Тимишоара – Крайова             |             |

| Транспортен коридор на основната мрежа „Рейн — Алпи“ |                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |               |
|------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| Принадлежащи маршрути                                | Генуа – Милано – Лугано – Базел<br>Генуа – Новара – Бриг – Берн – Базел – Карлсруе – Манхайм – Майнц – Кобленц – Кьолн<br>Кьолн – Дюселдорф – Дуисбург – Ниймеген/Арнем – Утрехт – Амстердам<br>Ниймеген – Ротердам – Флисинген<br>Кьолн – Лиеж – Брюксел – Гент<br>Лиеж – Антверпен – Гент – Зеебрюге |               |
| Трансгранични връзки                                 | Зевенаар – Емерих – Оберхаузен                                                                                                                                                                                                                                                                         | Железопътен   |
|                                                      | Карлсруе – Базел                                                                                                                                                                                                                                                                                       |               |
|                                                      | Милано/Новара – граница с Швейцария                                                                                                                                                                                                                                                                    |               |
|                                                      | Базел – Антверпен/Ротердам – Амстердам                                                                                                                                                                                                                                                                 | Вътрешноводен |
| Липсващи връзки                                      | Генуа – Тортонa/ Нови Лигуре                                                                                                                                                                                                                                                                           | Железопътен   |
|                                                      | Зеебрюге – Гент                                                                                                                                                                                                                                                                                        |               |

| Транспортен коридор на основната мрежа „Рейн — Дунав“ |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |               |
|-------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| Принадлежащи маршрути                                 | <p>Страсбург – Щутгарт – Мюнхен – Велс/Линц</p> <p>Страсбург – Манхайм – Франкфурт – Вюрцбург – Нюрнберг – Регенсбург – Пасау – Велс/Линц</p> <p>Мюнхен/Нюрнберг – Прага – Острава/Пржеров – Жилина – Кошице – граница с Украйна</p> <p>Велс/Линц – Виена – Братислава – Будапеща – Вуковар</p> <p>Виена/Братислава – Будапеща – Арад – Брашов/Крайова – Букурещ – Констанца – Сулина</p> |               |
| Трансгранични връзки                                  | Мюнхен – Прага                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Железопътен   |
|                                                       | Нюрнберг – Пилзен                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |               |
|                                                       | Мюнхен – Мюлдорф – Фрайласинг – Залцбург                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |               |
|                                                       | Страсбург – Кел – Аппенвайер                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |               |
|                                                       | Хранице – Жилина                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |               |
|                                                       | Кошице – границата с Украйна                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |               |
|                                                       | Виена – Братислава/Будапеща                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |               |
|                                                       | Братислава – Будапеща                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |               |
|                                                       | Бекешчаба – Арад – Тимишоара                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |               |
|                                                       | Дунав (Келхайм — Констанца/Мидия/Сулина) и свързаните с тях речни басейни на Вах, Сава и Тиса                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Вътрешноводен |
|                                                       | Злин – Жилина                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Автомобилен   |
| Липсващи връзки                                       | Щутгарт – Улм                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Железопътен   |
|                                                       | Залцбург – Linz                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |               |
|                                                       | Крайова – Букурещ                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |               |
|                                                       | Сигишоара – Предрял                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |               |

| Транспортен коридор на основната мрежа „Скандинавски — Средиземноморски“ |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                         |
|--------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|
| Принадлежащи маршрути                                                    | <p>границата с Русия – Хамина/Котка – Хелзинки – Турку/Нантали – Стокхолм – Йоребрьо (Халсберг)/Линшьопинг – Малмьо</p> <p>Нарвик/Оулу – Лулео – Умео – Стокхолм/Йоребрьо(Халсберг)</p> <p>Осло – Гьотеборг – Малмьо – Трелеборг</p> <p>Малмьо – Копенхаген – Фредерия – Орхус – Олборг – Хиртсхалс/Фредериксхавн</p> <p>Копенхаген – Колдинг/Любек – Хамбург – Хановер</p> <p>Бремерхафен – Бремен – Хановер – Нюрнберг</p> <p>Росток – Берлин – Лайпциг – Мюнхен</p> <p>Нюрнберг – Мюнхен – Инсбрук – Верона – Болоня – Анкона/Флоренция</p> <p>Ливорно/Специя – Флоренция – Рим – Неапол – Бари – Таранто – Валета/Марсашлок</p> <p>Каляри – Неапол – Джоя Тауро – Палермо/Аугуста – Валета/Марсашлок</p> |                         |
| Трансгранични връзки                                                     | граница с Русия – Хелзинки                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Железопътен             |
|                                                                          | Копенхаген – Хамбург: пътища за достъп до постоянната връзка Фемарн Белт                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                         |
|                                                                          | Мюнхен – Вьоргл – Инсбрук – Фортеза – Болцано – Тренто – Верона: Бренер (базов тунел и пътища за достъп)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                         |
|                                                                          | Копенхаген – Хамбург: постоянна връзка Фемарн Белт                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Железопътен/автомобилен |

Предварителен списък на трансграничните връзки на всеобхватната мрежа

Трансграничните участъци от широкообхватната мрежа, посочени в член 9, параграф 2, буква а), подточка ii) от настоящия регламент, включват по-специално следните участъци:

|                                                |             |
|------------------------------------------------|-------------|
| Дъблин – Страбан – Летъркени                   | Автомобилен |
| Пау – Уеска                                    | Железопътен |
| Лион – граница с Швейцария                     | Железопътен |
| Атюс – Мон-Сен-Мартен                          | Железопътен |
| Бреда – Венло – Вирсен – Дуисбург              | Железопътен |
| Антверпен – Дуисбург                           | Железопътен |
| Монс – Валансиен                               | Железопътен |
| Гент – Тернеузен                               | Железопътен |
| Хеерлен – Аахен                                | Железопътен |
| Грьонинген – Бремен                            | Железопътен |
| Щутгарт – границата с Швейцария                | Железопътен |
| Галарате/Сесто Календе – границата с Швейцария | Железопътен |
| Берлин – Ржепин/Хорка – Вроцлав                | Железопътен |
| Прага – Линц                                   | Железопътен |
| Вилах – Любляна                                | Железопътен |
| Пивка – Риека                                  | Железопътен |
| Пилзен – Ческе Будейовице – Виена              | Железопътен |
| Виена – Дьор                                   | Железопътен |
| Грац – Целдъмьолк – Дьор                       | Железопътен |
| Ноймаркт-Калхам – Мюлдорф                      | Железопътен |
| Кехлибарен коридор Полша – Словакия – Унгария  | Железопътен |

|                                                                                      |             |
|--------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| Коридор Виа Карпатия: граница Беларус/Украйна – Полша – Словакия – Унгария – Румъния | Автомобилен |
| Фокшани – границата с Молдова                                                        | Автомобилен |
| Будапеща – Осиек – Свилай (границата с Босна и Херцеговина)                          | Автомобилен |
| Фаро – Уелва                                                                         | Железопътен |
| Порто – Виго                                                                         | Железопътен |
| Джурджу – Варна /Бургас                                                              | Железопътен |
| Свиленград – Питио                                                                   | Железопътен |

## **ЧАСТ IV: Набелязване на трансгранични проекти в областта на енергията от възобновяеми източници**

### **1. Цел на трансграничните проекти в областта на енергията от възобновяеми източници**

Трансграничните проекти в областта на енергията от възобновяеми източници трябва да насърчават трансграничното сътрудничество между държавите членки в областта на планирането, развитието и разходно-ефективната експлоатация на възобновяеми енергийни източници, както и да улесняват тяхното интегриране посредством съоръжения за съхраняване на енергия.

### **2. Общи критерии**

За да се квалифицира като трансграничен проект в областта на енергията от възобновяеми източници, даден проект трябва да отговаря на всички следващи общи критерии:

- а) да бъде включен в споразумение за сътрудничество или друг вид споразумение между държави членки и/или между държави членки и трети държави, както е посочено в [Директива (ЕС) 2018/XXX на Европейския парламент и на Съвета (Директива за енергията от възобновяеми източници)];
- б) да осигурява намаляване на разходите при внедряването на съоръжения за енергия от възобновяеми източници или да бъде от полза за системната интеграция, сигурността на доставките или иновациите;
- в) да осигурява потенциални общи ползи от сътрудничеството, надвишаващи разходите за него, включително в дългосрочен план, съгласно оценка, основаваща се на анализа на разходите и ползите, посочен в точка 3, извършена по методиката, посочена в член [7].

### **3. Анализ на разходите и ползите**

При анализа на разходите и ползите, посочен в точка 2, буква в) по-горе, за всяка от участващите държави членки или трети държави се взема предвид, наред с другото, въздействието върху следните аспекти:

- а) разходи за производството на електроенергия;
- б) разходи за системна интеграция;
- в) разходи за подкрепа;
- г) емисии на парникови газове;

- д) сигурност на доставките;
- е) намаляване на замърсяването на въздуха и другите видове местно замърсяване;
- ж) иновации.

#### **4. Процес**

Организаторите (включително държави членки) на даден проект, потенциално отговарящ на изискванията за трансграничен проект в областта на енергията от възобновяеми източници, в рамките на споразумение за сътрудничество или друг вид споразумение между държави членки и/или между държави членки и трети държави, както е посочено в членове 6, 7, 9 или 11 от Директива 2009/28/ЕО, които желаят този проект да получи статут на трансграничен проект в областта на енергията от възобновяеми източници, подават до Комисията заявление този проект да бъде избран като трансграничен проект в областта на енергията от възобновяеми източници. Заявлението трябва да включва необходимата информация, позволяваща на Комисията да направи оценка на проекта спрямо критериите, определени в точки 2 и 3, в съответствие с методиките, посочени в член 7.

Комисията гарантира, че организаторите имат възможност да кандидатстват за статут на своите проекти като трансгранични проекти в областта на енергията от възобновяеми източници най-малко веднъж годишно.

Комисията провежда подходящи консултации по списъка на представените проекти, кандидатстващи за статут на трансгранични проекти в областта на енергията от възобновяеми източници. Държавите членки ще бъдат част от решението за списъка с избрани трансгранични проекти в областта на енергията от възобновяеми източници и получават следната информация за всички представени предложения за проекти: потвърждение на съответствието с критериите за допустимост и подбор за всички проекти;

- 
- информация за механизмите за сътрудничество, към които проектът има отношение, и информация за степента, в която проектът се ползва с подкрепата на една или няколко държави членки;
- описание на целта на проекта, включително прогнозната мощност (в kW) и, по целесъобразност, производство на енергия от възобновяеми източници (в kW годишно), както и общата стойност на разходите по проекта и посочените допустими разходи, в евро;
- информация за очакваната добавена стойност за ЕС в съответствие с точка 2, буква б) от настоящото приложение, както и за очакваните разходи и ползи и очакваната добавена стойност за ЕС в съответствие с точка 2, буква в) от настоящото приложение.



Комисията приема окончателния списък на избраните трансгранични проекти в областта на енергията от възобновяеми източници чрез делегиран акт въз основа на проект за списък, предложен от държавите членки, договорен в компетентната група, и публикува на своя уебсайт списъка на избраните трансгранични проекти в областта на енергията от възобновяеми източници.

Комисията оценява заявленията по критериите, определени в точки 2 и 3.

Когато избира трансграничните проекти в областта на енергията от възобновяеми източници, Комисията се стреми да гарантира подходящо географско равновесие при набелязването на такива проекти. При набелязването на проекти може да се използва групиране на регионален принцип.

Ако оценката на даден проект се основава на неточна информация, която е била определящ фактор при оценката, или проектът не отговаря на изискванията на законодателството на Съюза, той не получава статут на трансграничен проект в областта на енергията от възобновяеми източници или този статут му се отнема.

Комисията публикува на своя уебсайт списъка на подбраните трансгранични проекти в областта на енергията от възобновяеми източници.

## **ЧАСТ V — ПРОЕКТИ ОТ ОБЩ ИНТЕРЕС В ОБЛАСТТА НА ИНФРАСТРУКТУРАТА ЗА ЦИФРОВА СВЪРЗАНОСТ**

### **1. Гигабитова свързаност за движещите сили на социално-икономическото развитие**

Действията се степенуват по приоритет с оглед на функцията на движещите сили на социално-икономическото развитие, значимостта на цифровите услуги и приложения, които стават възможни чрез предоставянето на съответната свързаност, както и възможните социално-икономически ползи за гражданите, предприятията и местните общности, включително потенциалните добавени ползи от свързаността. Наличният бюджет се разпределя равномерно, на принципа на географския баланс между държавите членки.

Предимство се дава на действията, допринасящи за:

- гигабитова свързаност за болници и медицински центрове в съответствие с усилията за цифровизация на системата на здравеопазването, с цел да се повиши благосъстоянието на гражданите на ЕС и да се промени начинът, по който се предоставят здравни услуги и грижи за пациентите<sup>31</sup>;
- Гигабитова свързаност за образователни и научноизследователски центрове в контекста на усилията за преодоляване на цифровото разделение и за обновяване на образователните системи, подобряване на учебните резултати, повишаване на справедливостта и подобряване на ефикасността<sup>32</sup>.

### **2. Безжична свързаност в местните общности**

Действията, насочени към осигуряване на местна безжична свързаност, която се предоставя безплатно и без дискриминационни условия, в центрове на местния обществен живот, включително открити пространства, достъпни за населението, които имат важна роля за обществения живот на местните общности, трябва да отговарят на следните условия, за да получават финансова подкрепа:

---

<sup>31</sup> Вж. също COM(2018) 233 final — „Съобщение на Комисията относно въвеждането на цифровата трансформация в областта на здравеопазването и грижите в контекста на цифровия единен пазар; предоставяне на правомощия на гражданите и изграждане на по-здравео общество“.

<sup>32</sup> Вж. също COM(2018) 22 final, „Съобщение на Комисията относно плана за действие в областта на цифровото образование“.

- да се изпълняват от организация от общественения сектор съгласно следващата алинея, която има капацитета да проектира и наблюдава инсталирането, както и да осигурява финансирането на оперативните разходи в продължение на най-малко три години, на вътрешни и външни местни точки за безжичен достъп на обществени места;
- да се основават на цифрови мрежи с много голям капацитет, позволяващи на ползвателите да се предоставя интернет с много високо качество, който:
- е безплатен и без дискриминационни условия, леснодостъпен, защитен и използва най-съвременното и най-качественото налично оборудване, способно да осигури високоскоростна свързаност на своите потребители, и
- поддържа достъпа до иновативни цифрови услуги;
- да използват общата визуална идентичност, която ще им бъде предоставена от Комисията, и да пренасочват към съответните онлайн инструменти;
- да се ангажират да осигурят необходимото оборудване и/или свързани с него инсталационни услуги в съответствие с приложимото право, за да се гарантира, че проектите не нарушават неоправдано конкуренцията.

Финансова подкрепа получават организации от обществения сектор, по смисъла на определението в член 3, точка 1 от Директива (ЕС) 2016/2102 на Европейския парламент и на Съвета<sup>33</sup>, които се ангажират да предоставят в съответствие с националното право местна безжична свързаност, която се предоставя безплатно и без дискриминационни условия, чрез инсталирането на местни точки за безжичен достъп.

Финансираните действия не трябва да дублират съществуващо безплатно частно или обществено предлагане със сходни характеристики, включително качество, в същото публично пространство.

---

<sup>33</sup> Директива (ЕС) 2016/2102 на Европейския парламент и на Съвета от 26 октомври 2016 г. относно достъпността на уебсайтовете и мобилните приложения на организациите от обществения сектор (ОВ L 327, 2.12.2016 г., стр. 1)

Наличният бюджет се разпределя равномерно, на принципа на географския баланс между държавите членки.

Когато е уместно, ще се осигуряват координация и съгласуваност с действия по МСЕ в подкрепа на достъпа на движещите сили на социално-икономическото развитие до мрежи с много голям капацитет, които са в състояние да предоставят гигабитова свързаност.

### **Примерен списък на коридори 5G, които се допускат до финансиране**

В съответствие с целите за общество на гигабитов интернет, установени от Комисията, и за да се гарантира, че главните наземни транспортни маршрути ще разполагат с непрекъснато покритие 5G до 2025 г.<sup>34</sup>, действията за осигуряване на непрекъснато покритие със системи 5G по смисъла на член 9, параграф 4, буква в) включват като първа стъпка действия по трансгранични участъци за експериментиране със САМ<sup>35</sup>, а като втора — действия в разширени участъци с оглед на по-широкомащабното разгръщане на САМ по протежение на коридорите, както е посочено в таблицата по-долу (примерен списък). Коридорите на TEN-T се използват като основа за тази цел, но разгръщането на технологиите 5G не се ограничава непременно до тези коридори.

| <b>Транспортен коридор на основната мрежа „Атлантически“</b>           |                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
| Трансгранични участъци за експериментиране със САМ                     | Порто – Виго и Мерида – Евора и Авейро – Саламанка                                 |
| Разширени участъци за по-широкомащабно разгръщане на САМ               | Мец – Париж – Бордо – Билбао – Виго – Порто – Лисабон<br>Билбао – Мадрид – Лисабон |
| <b>Транспортен коридор на основната мрежа „Балтийско-Адриатически“</b> |                                                                                    |
| Трансгранични участъци за експериментиране със САМ                     | —                                                                                  |
| Разширени участъци за по-широкомащабно разгръщане на САМ               | Гданск – Варшава – Бърно – Виена – Грац – Любляна – Копер – Триест                 |

<sup>34</sup> Свързаност за изграждане на конкурентоспособен цифров единен пазар — към европейско общество на гигабитов интернет, COM(2016) 587

<sup>35</sup> Свързана и автоматизирана мобилност

|                                                                                  |                                                                                                                 |
|----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Транспортен коридор на основната мрежа „Средиземноморски“</b>                 |                                                                                                                 |
| Трансгранични участъци за експериментиране със САМ                               | —                                                                                                               |
| Разширени участъци за по-широкомащабно разгръщане на САМ                         | Будапеща – Загреб – Любляна / Риека / Сплит                                                                     |
| <b>Транспортен коридор на основната мрежа „Северно море — Балтийско море“</b>    |                                                                                                                 |
| Трансгранични участъци за експериментиране със САМ                               | Варшава – Каунас – Вилнюс/Клайпеда                                                                              |
| Разширени участъци за по-широкомащабно разгръщане на САМ                         | Талин – Рига – Каунас – границата Литва/Полша – Варшава<br>границата Беларус/Литва – Вилнюс – Каунас – Клайпеда |
| <b>Транспортен коридор на основната мрежа „Северно море — Средиземно море“</b>   |                                                                                                                 |
| Трансгранични участъци за експериментиране със САМ                               | Мец – Мерцих – Люксембург<br>Ротердам – Антверпен – Айндховен                                                   |
| Разширени участъци за по-широкомащабно разгръщане на САМ                         | Амстердам – Ротердам – Бреда – Лил – Париж<br>Брюксел – Мец – Базел<br>Мюлуз – Лион – Марсилия                  |
| <b>Транспортен коридор на основната мрежа „Ориент — Източно Средиземноморие“</b> |                                                                                                                 |
| Трансгранични участъци за експериментиране със САМ                               | София – Солун – Белград                                                                                         |
| Разширени участъци за по-широкомащабно разгръщане на САМ                         | Берлин – Прага – Бърно – Братислава – Кошице<br>Тимишоара – София – граница с TR<br>София – Солун – Атина       |

|                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                        |
|---------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Транспортен коридор на основната мрежа „Рейн — Алпи“</b>                     |                                                                                                                                                                                                                        |
| Трансгранични участъци за експериментиране със САМ                              | Болоня – Инсбрук – Мюнхен (транспортен коридор Бренер)                                                                                                                                                                 |
| Разширени участъци за по-широкомащабно разгръщане на САМ                        | Ротердам – Оберхаузен – Франкфурт (Майн)<br>Базел – Милано – Генуа                                                                                                                                                     |
| <b>Транспортен коридор на основната мрежа „Рейн — Дунав“</b>                    |                                                                                                                                                                                                                        |
| Трансгранични участъци за експериментиране със САМ                              | —                                                                                                                                                                                                                      |
| Разширени участъци за по-широкомащабно разгръщане на САМ                        | Франкфурт (Майн) – Пасау – Виена – Братислава –<br>Будапеща – Осиек - Вуковар - Букурещ – Констанца<br><br>Карлсруе – Мюнхен – Залцбург – Велс<br><br>Франкфурт (Майн) – Страсбург                                     |
| <b>Транспортен коридор на основната мрежа „Скандинавски — Средиземноморски“</b> |                                                                                                                                                                                                                        |
| Трансгранични участъци за експериментиране със САМ                              | Оулу – Тромсьо<br>Осло – Стокхолм – Хелзинки                                                                                                                                                                           |
| Разширени участъци за по-широкомащабно разгръщане на САМ                        | Турку – Хелзинки – границата с Русия<br>Стокхолм /Осло – Малмьо<br>Малмьо – Копенхаген – Хамбург – Вюрцбург<br>Нюрнберг – Мюнхен – Верона<br>Розенхайм – Болоня – Неапол – Катаня – Палермо<br>Неапол – Бари – Таранто |
| Виа Карпатия                                                                    | Клайпеда – Каунас – Елк – Бяlistок – Люблин –<br>Ржешов – Барвинек                                                                                                                                                     |

---