

РАМКОВА ПОЗИЦИЯ

ОТНОСНО

Предложение за РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА относно създаването на Механизма за свързване на Европа.

МЕЖДУИНСТИТУЦИОНАЛЕН НОМЕР НА ДОСИЕ

2011/0302 (COD)

ТЕКСТ НА РАМКОВАТА ПОЗИЦИЯ

Република България принципно подкрепя усилията на Комисията за създаване на условия за изграждането на модерна и качествена транснационална инфраструктура в секторите транспорт, енергетика и ИКТ. Това би довело до подобряване на функционирането на единния пазар на ЕС чрез по-добра свързаност между ДЧ и по-малка изолация на определени периферни региони.

България приветства изчерпателния списък с дефиниции в проекта на регламент. Необходимо е допълнително прецизиране на обхвата на „действия за подкрепа на програмата“ (programme support actions) – доколкото този тип действия се прилагат само от структурите, управляващи механизма, както и допълнително разграничение между „дейност“ и „проект от общ интерес“. Необходимо е и допълнително разяснение на термините cross-border section и cross-border connection. Съгласно дефинициите cross-border section е участък, който осигурява непрекъснатостта на проект от общ интерес между поне две държави-членки или между държава-членка и съседна държава.

Общи цели на Механизма за свързване на Европа

България подкрепя поставените общи цели на МСЕ и насочеността на механизма към постигане на целите на Стратегията на ЕС за интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж. По отношение на формулираната втора обща цел предлагаме израза “enable the Union to achieve its targets” да се преформулира по следния начин: „contribute to achieving the Union targets...” Смятаме, че тази формулировка по-точно изобразява ролята на МСЕ в постигането на целите на ЕС в областта на околната среда. МСЕ е един от множество механизми, които имат за цел да постигнат поставените цели в ЕС и това следва да бъде отразено и в регламента.

Специфични цели на Механизма за свързване на Европа

Наличието на оперативно съвместима и интегрирана приоритетна транспортна мрежа, изградена основно с Европейско финансиране, ще осигури необходимата устойчивост и ефикасност на транспорта в дългосрочен план. Приоритетното адресиране на проблемите, свързани с транс-граничните участъци, липсващите връзки и „тесните места” в TEN-T отговаря на амбициите за установяване на непрекъснатост на мрежата и подобряване на транспортната свързаност на Общността. В контекста на съвременните предизвикателства, свързани с промяната на климата и опазването на околната среда, необходимостта от постигане на оптимален баланс между различните видове транспорт, чрез насърчаване на по-екологичните видове, е все по-ясно изразена. Прилагането на напреднали технологии и информационни системи за управление на трафика, както и въвеждането на принципите за ко-модалност са предпоставка за изграждането на модерна и конкурентна европейска транспортна система.

Отчитаме положително, че през предстоящия програмен период ИКТ секторът е припознат от ЕК като основен двигател на изграждането на икономика на знанието, осигуряваща високо качество на живот на гражданите чрез развитието на модерна ИКТ инфраструктура и базирани на нея електронни услуги. Българската страна би желала да

получи повече яснота относно това дали Механизмът ще подпомогне практическата реализация на националните стратегии за широколентов достъп. Считаме, че трябва да се прецизира ролята и ангажиментите на държавите-членки, както и критериите за оценка на проектите.

Поставяме сериозен акцент върху развитието и изграждането на подходяща енергийна инфраструктура, която би осигурила непрекъсваемостта на енергоснабдяването и гарантира сигурността и диверсификацията на енергийните доставки, а също така и физическата възможност за функциониране на енергийния пазар в региона и връзките с общия енергиен пазар на ЕС. В този контекст, разглеждаме извеждането на политически приоритети на ниво ЕС за постигане на по-ефективна интеграция на енергийните мрежи в рамките на Съюза като правилна насока за подобряване достъпа до източниците на енергийни ресурси, осигуряване на алтернативни маршрути и ускоряване прехода към нисковъглеродна икономика.

Конкретно по заложените специфични цели на МСЕ имаме следните коментари: по отношение на предложените методи за измерване постигането на специфичните цели в областта на телекомуникациите предлагаме индикаторът да се измерва посредством броя на домакинствата, които имат достъп до интернет със скорост над 100 Mbps. Предложението е продиктувано от факта, че с интервенциите, подпомогнати от МСЕ може да се осигури достъп до високоскоростен и свръхскоростен интернет, но не може да се задължават физическите лица за сключване на договор за абонамент. По аналогични причини предлагаме индикаторът за измерване на другата специфична цел в сектор телекомуникации да се преформулира като процент на гражданите и предприятията, имащи достъп до допълнителни публични услуги онлайн.

Бюджет, форми на финансиране и финансови разпоредби

България би подкрепила предложение за трансфер на средства от Кохезионния фонд към Механизма за свързване на Европа, при вариант за запазване на националните алокации по Кохезионния фонд за целия финансов период 2014-2020 г. и прилагане на съответните разпоредби в секторното законодателство. Размерът на съфинансирането на проекти в транспортния сектор, ползващи средства извън трансфера от Кохезионния фонд, следва да бъде еднакъв с този за проектите по СКФ. България настоява средствата от Кохезионния фонд за Механизма за свързване на Европа да не попадат в тавана за Кохезионна политика.

Принципно редуцирането на бюджета за транспорт на Механизма за свързване на Европа ще ограничи ефекта, който инструментът има за цел да постигне. Проектите за развитие на транспортната инфраструктура изискват значителни по обем инвестиции и намаляването на средствата ще рефлектира върху изпълнението на ключови проекти, които могат да останат без осигурено финансиране. Към настоящия момент България разполага с проекти с висока степен на готовност, с които да кандидатства за отпускане на средства по механизма, с индикативна обща стойност 1 123,26 млн.евро. Считаме, че запазването на настоящия бюджет ще създаде условия за развитието на транспортната инфраструктура в условия на повишено търсене на транспортните услуги. Принципно България не подкрепя намаляването на първоначалните средства (9.2 милиарда евро), предвидени за телекомуникации. Считаме, че подобен подход ограничава възможностите за успешно изграждане на единен цифров пазар.

В случай на намаляване на бюджета на МСЕ в резултат от намаляване на общия размер на Многогодишната финансова рамка намалението следва да засегне пропорционално трите сектора.

Неоходимо е допълнително уточнение какво ще бъде разпределението на финансовите средства между проектите, свързани с инфраструктура и цифрови услуги и касаещи сектор Телекомуникации.

България подкрепя предвидената възможност до 5% от средствата в сектор транспорт да финансират мерки, свързани с развитието на разширената мрежа.

Наличието на сигурна финансова рамка би подпомогнало подобряване сигурността на снабдяването, диверсификацията на енергийните доставки, а също така и физическата възможност за функциониране на енергийния пазар. В тази насока, намаляването на първоначално предвидените средства (9.1 милиарда евро) за инвестиции в енергийна инфраструктура от европейско значение, би ограничило очакваното въздействие от прилагането на МСЕ.

Считаме, че навременните мерки за модернизация и разширяване на енергийните мрежи в ЕС, обезпечени с адекватен финансов ресурс, ще подпомогнат процеса на оптимизиране на енергийния микс в ЕС и постигането на целите за преход към нисковъглеродна икономика. Това от своя страна ще допринесе за преодоляване на основните предизвикателства, изразяващи се в: способност на електроенергийните мрежи да издържат на увеличаващия се електроенергиен товар, дължащ се на нарастващото потребление, необходимостта от интегриране на възобновяема енергия в електроенергийните мрежи и нарастващия обем електрическа енергия, доставяна от централизирано производство и малки децентрализирани производители; по отношение на газовите мрежи – постигане на диверсификация на източниците и трасетата, осигуряване на взаимна свързаност и възможност за ефективно функциониране на енергийния пазар.

По отношение на предложените разходи за управление на МСЕ предлагаме да се сложи таван за този тип разходи. Следва да се уточни дали посочените разходи представляват действия за подкрепа на програмата. Подкрепяме предвидената средносрочна оценка за евентуално преразпределение на средства между секторите.

България одобрява възможността за финансиране от МСЕ чрез безвъзмездна финансова помощ и финансови инструменти. Подкрепяме предвидените форми за финансиране на проекти в трите сектора. Неоходимо е допълнително разяснение относно обозначаването на обществените поръчки като отделна форма на финансиране по МСЕ и нейното приложение.

Безвъзмездна финансова помощ и финансови инструменти

Неоходимо е да се ревизира условието за допустимост на разходи, свързани с екологични проучвания, като ясно се посочи в кои случаи ще бъдат допустими и в кои – не.

Неоходимо е допълнително разяснение как ще се прилагат правилата за допустимост от изпълнителните органи.

Смятаме, че условията за кандидатстване не регламентират ясно участието на трети страни в МСЕ. Следва да бъде направено ясно разграничение кога ще се допуска финансиране на дейности на трети страни от механизма и кога следва да се търси финансиране от други източници.

Следва да се изиска разяснение защо няма да се иска съгласие от ДЧ при предложения за отпускане на безвъзмездни средства в областта на телекомуникациите.

По отношение на процентите на финансиране обръщаме внимание, че някои от

предложените ставки (сектор транспорт) са прекалено ниски и ограничават възможността за кандидатстване поради необходимостта от осигуряване на сериозен допълнителен ресурс. Отчитайки икономическата ситуация в България и последиците от финансовата криза, считаме че е много вероятно предложените прагове за допустимо безвъзмездно финансиране в сектор транспорт на практика да лишат страната ни от възможността за усвояване на средства за строителни дейности. Необходимостта от осигуряване на толкова голям размер на съфинансиране основно от националните бюджети прави новия инструмент, в частта строителство на транспортна инфраструктура, сравнително неприложим за по-слабо развитите страни. По този начин няма да бъде постигнат ефект на сближаване на регионите, а по-скоро ще се наблюдава задълбочаване на различията между тях. С оглед идеята на целия процес на преразглеждане на ТЕН-Т за ефективна свързаност на Европа, апелираме към ЕК да обмисли допълнително увеличение на предложените ставки за финансиране на строителни дейности в сектор транспорт.

Необходимо е да се направи разяснение как ще се използва предвидения инструмент менторство (twinning) и защо е предвиден само в областта на телекомуникациите. Предвидените възможности за увеличаване на процента за съфинансиране следва да се прецизират. Следва да се добави допълнителна информация относно предвидената възможност за изменение на размера финансова помощ, която се предоставя на дейностите/проектите.

Във връзка с предвидените възможности за анулиране, намаляване, временно преустановяване и прекратяване на безвъзмездните средства изразяваме следните коментари: следва да се дефинира началната дата на дейността и дали се има предвид датата на подписване на договора за безвъзмездна помощ или начало на изпълнение на „работи“ по дейността. Не става ясно как се дефинират големи закъснения по изпълнение на дейността, които са основа за спиране/отмяна на средства, както и в кои случаи се осъществява оценка и от кого.

Финансови инструменти

Подкрепяме предвидените възможности за финансиране на проекти с помощта на финансови инструменти, включително чрез привличане на частен капитал.

Наблюдава се известно противоречие в чл.15, ал.1 – следва да се разясни как дейностите, подкрепяни чрез финансови инструменти, ще се избират въз основа на принципа „пръв дошъл — пръв обслужен“, и същевременно ще са насочени към постигането на секторна и на постепенна географска диверсификация в държавите-членки. Следва да се уточни дали се предвижда разработване на методология за изчисление на приемливата възвращаемост от финансовите инструменти в зависимост от конкретния сектор, и специфичния финансов продукт, чрез който ще бъде финансиран механизмът. Следва да се направи разяснение дали правилата, свързани с генериращите приходи проекти, както и методологията за изчисляване на нивото на съфинансиране, ще са валидни и за дейностите, които ще бъдат реализирани чрез този механизъм.

Необходимо е да бъде изяснена и ролята на Европейска инвестиционна банка в цялостното структуриране на потенциалните проекти, както и участието в процеса на други банкови и небанкови финансови институции.

Програмиране, изпълнение и контрол

Бихме желали допълнителна информация относно видовете работни програми и каква е необходимостта от изготвяне на многогодишни и годишни секторни и многосекторни програми. Следва да се разясни защо в многогодишната програма конкретно за сектор транспорт ще се покрият между 80-85% от средствата за сектора. Следва да се разясни на

какъв принцип ще се включват конкретни проекти от общ интерес в програмите и защо е необходимо това.

Необходимо е да бъде уточнен механизмът, свързан с кандидатстването за финансиране на транснационални дейности/проекти. Трябва да бъде изяснено дали ще се кандидатства поотделно от всяка от заинтересуваните държави за финансиране на частта, попадаща на територията ѝ, или ще се подава общи документи за кандидатстване от всичките заинтересовани страни-членки/бенефициенти.

Следва да се получи допълнителна информация как на централно ниво ще се осъществява координацията между изпълняваните проекти.

Предложението за регламент очертава предварително определени приоритети и области на намеса в областта на Телекомуникациите, но не и конкретни проекти, за които се предвижда практическото използване на механизма. В тази връзка българската страна не може да приеме предложението Част III от Приложението да се изменят с делегирани актове, които съгласно Договора за функциониране на ЕС са законодателни актове от общ характер, които допълват или изменят определени несъществени елементи от законодателния акт.

Правилата за управление не следва да водят до допълнителна административна тежест за бенефициентите на МСЕ.

Приложение

По отношение на сектор „транспорт“ приложението обхваща всички основни направления на територията на Република България, планирани за развитие в следващия програмен период 2014 – 2020 г. (Видин – София – Бургас/турска граница, София – Кулата, София – сръбска граница, София – македонска граница) и река Дунав. Като хоризонтални приоритети са предвидени инвестиции в пристанища от основната мрежа и системи за управление на трафика. Към настоящия момент България разполага с подготвени проекти, с които да кандидатства за отпускане на средства по механизма, с индикативна обща стойност 1 123,26 млн.евро, като например „Модернизация на ж.п. линията „Видин – Медковец“ (отсечка от направлението „Видин-София“), „Модернизация на ж.п. линията „София – Драгоман“ (граница с Република Сърбия), „Подобряване на условията за корабоплаване в общия българо-румънски участък на р. Дунав“ и жп връзка Пристанище Русе на р. Дунав – Пристанище Варна на Черно море с изграждане на интермодален терминал с три вида транспорт (железопътен, речен и автомобилен) на Пристанище Русе.

С оглед постигането на качество, надеждност и достъпност на транспортните услуги е необходимо да бъде гарантирана възможността да бъдат завършени проектите, по които вече се инвестира и се работи по отделни техни отсечки. По отношение на текущите проучвания за отсечките от “core network” е необходимо ЕК периодично да извършва анализ на тяхното качество и готовност като основа за допълнителни указания към страните членки по отношение на ключови елементи от процеса на подготовката на проектите.

В сектор ИКТ от значение е реализирането на проекти, които ще доведат до съвременна високо-скоростна електронна съобщителна свързаност и осигурят равнопоставен и широк достъп до ефективни, качествени и сигурни публични електронни услуги за гражданите, бизнеса и държавното управление. В тази връзка са подготвени проекти за цифровизиране на масивите от данни (в основните архиви в държавната администрация и изграждане на резервна инфраструктура на Републиканския информационен център), както и

изграждането и развитието на ширококолов пътен достъп. За реализирането на всички тези проекти е необходим финансов ресурс в размер на 761 млн. евро.

В сектор енергетика страната ни участва в дейността на сформирани работни групи по електроенергия и природен газ в рамките на Инициативата „Инфраструктура Север-Юг в региона на Централна Източна и Югоизточна Европа”, председателствани от Комисията. Към момента, организаторите на проектите от българска страна (project promoters), в лицето на „ЕСО” ЕАД, „НЕК” ЕАД, „БЕХ” ЕАД, „Булгартрансгаз” ЕАД и МИЕТ (за IBS – българо-сръбската газова връзка) са подали предложения за проекти от общ европейски интерес (projects of common interest). В процес е оценката на подадените проектни предложения (в т.ч. за изграждане на електроенергийни връзки, рехабилитация, модернизация и разширение на газопреносната система, междусистемни газови връзки и др.), като всички са приети за допустими и е в ход оценката им по същество (единствено проектът за междусистемна газова връзка с Република Румъния е оттеглен, тъй като се очаква да бъде завършен до средата на 2013 г., т.е. преди началото на периода на МФР 2014 – 2020 г.).

През месец септември 2012 г., е сформирана Работна група „Южен газов коридор”, която работи паралелно с работната група по природен газ в региона на Централна Източна и Югоизточна Европа. Налице е географско препокриване на регион Южен коридор и регион Централна Източна и Югоизточна Европа. Въпреки географското препокриване, целите на двата региона са различни: целта на Южния газов коридор е транспортирането на газ от източници извън ЕС, а тази на Централна Източна и Югоизточна Европа е постигане на по-добра свързаност и интегриране между страните в региона. Част от проектните предложения за проекти от общ интерес за регион Централна Източна и Югоизточна Европа, изпратени на ЕК през месец юли 2012 г., попадат в регион Южен газов коридор (в т.ч. проектът за междусистемна газова връзка с Република Турция - ИТВ) и се разглеждат и оценяват в работна група „Южен газов коридор”.

Прави впечатление, че в приложението всички посочени проекти са на територията на ЕС. Във връзка с коментара по-горе относно участието на трети страни в механизма и с оглед на нарастващата важност на партньорството със съседни на ЕС държави, бихме желали за допълнителна информация относно възможностите за проекти от общ интерес, в които участват държава-членка и съседна държава, или непосредствено пресичащи границата между двете държави, или разположени на територията на държава, която не е член на ЕС, но имащи значителен трансграничен ефект върху съседна държава-членка.

ПРАВНО ОСНОВАНИЕ

чл. 172 от ДФЕС

НАЧИН НА ГЛАСУВАНЕ

Квалифицирано мнозинство

ПРОЦЕДУРА НА ВЗЕМАНЕ НА РЕШЕНИЕ

Обикновената законодателна процедура

ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ:

Предварителна кратка информация по въпроса

На 29 юни 2011 г. Комисията прие предложение за следващата многогодишна финансова рамка за периода 2014—2020 г.: „Бюджет за Европа 2020“. В предложението си Комисията предлага създаването на нов интегриран инструмент за инвестиране в инфраструктурните приоритети на ЕС в областта на транспорта, енергетиката и телекомуникациите: „Механизъм за свързване на Европа“.

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

Комисията предлага да осъществи значителна част от своята намеса в рамките на МСЕ чрез финансови инструменти. По-специално, инициативата „Облигации за проекти по стратегията „Европа 2020““ ще се използва като средство за осигуряване на инвестиционни ресурси в инфраструктурни проекти от ключов стратегически европейски интерес.

Становища на другите държави-членки на Европейския съюз по въпроса

Инструментът „Механизъм за свързване на Европа“ се разглежда в рамките на РГ „Приятелство на председателството“ към Съвета на ЕС. Към момента Малта, Словакия, Гърция, Словения, Португалия, Румъния, България, Латвия са изразили несъгласие за прехвърляне на средства от Кохезионния фонд към МСЕ. Кипър и Естония считат, че проектите по Механизъм за свързване на Европа следва да отчитат специфичните нужди на държавите-членки и да осигурят адекватно свързване на периферните държави с цел гарантиране на географския баланс.

ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО/ЗНАЧЕНИЕ ЗА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

Съществуваща българска нормативна база и съответно - необходимост от промени в българската нормативна база

Към момента няма индикации за необходимост от изменение на част от съществуващите и приемането на нови национални нормативни актове във връзка с настоящото законодателно предложение.

Очаквано отражение върху бизнеса и/или администрацията

Инструментът може да има отражение върху бизнеса и администрацията, тъй като търгуването на дейностите по проектите, както и цялостното им управление може да се осъществява от държавите-членки. Също така ще се търсят и възможности за привличане на частни капитали във финансирането на проектите. От основополагащо значение е дали ще бъдат създадени предпоставките България да кандидатства за финансиране от проекта.

Очаквано финансово въздействие, в т.ч. необходимост от осигуряване на допълнителни национални финансови ресурси за бъдещото прилагане на решението по въпроса

Настоящият регламент няма отношение към конкретния размер на средствата, които България ще получи по линия на Механизма за свързване на Европа, тъй като изпълнението на проекти по механизма не е задължително. Независимо от това, регламентът за МСЕ определя част от приоритетните транснационални проекти, които ще бъдат финансирани, както малка част от предложените проекти попадат на територията на Република България. Очакванията са финансирането на голяма част от тези проекти да бъде предимно на търговски принцип, което от своя страна би трябвало да резултира в минимални нива на самоучастие. За момента не е възможно да бъдат коментирани конкретни цифри, тъй като дискусиите свързани с предлагания инструмент са още в начална фаза.

Положителни очаквания от приемането на решението на Европейския съюз

Приемането на проекта на регламент ще определи част от приоритетните транснационални проекти за периода 2014 – 2020, като в същото време ще даде възможност за използването на различни видове финансови инструменти, чрез които да се търси частно финансиране за част от проектите. Това ще доведе до създаване на лостов ефект и вкарването на допълнителна ликвидност в зараждащия се европейски пазар на проектни облигации.

Отрицателни очаквания от приемането на решението на Европейския съюз

Съществува възможност България да не вземе активно участие в реализацията на инфраструктурни проекти чрез Механизъм за свързване на Европа поради ограничения брой национални проекти, които попадат в обхвата на инициативата, както и слабата им подготовка. Финансирането на проекти ще бъде на принципа „first come, first served”, което би могло допълнително да утежни финансирането на проектите ни, поради липсата на заделен ресурс за всяка държава-членка.

С предложеното прехвърляне на средства от КФ към МСЕ се създава реалната възможност средства, които могат да бъдат оползотворени на национално ниво за изпълнение на приоритетни инфраструктурни проекти, да бъдат прехвърлени към МСЕ, където България ще трябва да кандидатства въз основата на конкурентен подбор. В регламента не се съдържа задължение прехвърлените средства от КФ да се запазват за всяка страна според националната ѝ алокация.

ДАННИ ЗА ПОДГОТОВКАТА НА РАМКОВАТА ПОЗИЦИЯ

ВОДЕЩО ВЕДОМСТВО

Администрация на Министерския съвет

РАБОТНА ГРУПА 19

ЛИЦЕ ЗА КОНТАКТ

Име: Пламен Колев

Длъжност: главен експерт

Телефон: 02 940 2543

Електронен адрес: P.Kolev@government.bg

ОТГОВОРЕН ЗА ФОРМУЛИРАНЕ НА ПОЗИЦИЯТА

Име: Добринка Кръстева

Длъжност: Директор на дирекция „Програмиране на средствата от ЕС”

Телефон: 02 940 2059

Електронен адрес: D.Krasteva@government.bg

УТВЪРДИЛ ПОЗИЦИЯТА

Име: Томислав Дончев

Длъжност: министър по управление на средствата от ЕС

Дата на одобряване: ...