

Специален доклад

Основна пътна мрежа на ЕС — продължителността на пътуване е скъсена, но мрежата все още не функционира напълно



ЕВРОПЕЙСКА
СМЕТНА
ПАЛАТА

Съдържание

	Точки
Кратко изложение	I-XII
Въведение	01-08
Пътният транспорт в ЕС	01
Трансевропейска транспортна политика	02-05
Финансиране за пътната мрежа от ЕС	06-08
Обхват и подход на одита	09-12
Констатации	13-66
Развитието на основната пътна мрежа на TEN-T, подкрепяно с финансиране от ЕС и с действия на Европейската комисия, бележи напредък, като по този начин се постигат резултати за пътниците, използващи мрежата	13-30
Налице е напредък при изграждането на пътната мрежа на TEN-T, като при държавите членки от Централна и Източна Европа той все още е бавен	14-18
Финансирането от ЕС е допринесло много за развитието на TEN-T от 2007 г. насам	19-24
Комисията е имала важна роля на стратегическо равнище	25-27
Намаляване на времето за пътуване и увеличаване на магистралния път	28-30
Някои ключови фактори обаче възпрепятстват пълното функциониране на основната пътна мрежа на TEN-T	31-66
По-голямата част от финансирането по линия на ЕСИ фондовете за периода 2014—2020 г. е разпределена извън основната пътна мрежа на TEN-T	32-35
Пречки пред безпроблемното пътуване в основната пътна мрежа	36-43
Недостатъците в рамката за мониторинг на Комисията засягат възможността ѝ да предприема корективни действия	44-55
Недостатъчната поддръжка на пътищата от страна на държавите членки излага на риск състоянието на основната пътна мрежа в средносрочен до дългосрочен план	56-66

Заклучения и препоръки

67-73

Приложения

Приложение I— Окончателно разпределение на средствата от ЕФРР и Кохезионния фонд за пътни проекти за периода 2007—2013 г., в млн. евро

Приложение II— Окончателно разпределение на средствата от ЕФРР и Кохезионния фонд за пътни проекти за периода 2014—2020 г., в млн. евро

Приложение III— Разпределение на средствата от ЕСИ фондовете за пътни мрежи за периода 2014—2020 г.

Съкращения и речник на термините

Отговори на Комисията

Одитен екип

График

Кратко изложение

I Устойчивият и ефикасен транспорт е от значение за свързване на регионите и държавите, както и на пазарите и хората; той спомага и за повишаване на икономическата активност, развитието и растежа. Така пътищата са от съществено значение, тъй като заемат най-големия дял от транспорта в ЕС, както при пътническите, така и при товарните превози.

II За да се даде тласък на развитието на транспорта в ЕС, през 2013 г. е приет Регламент относно трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T), с който се въвеждат понятията „широкообхватна“ и „основна“ мрежа от TEN-T. Широкообхватната мрежа, която следва да бъде завършена до 2050 г., има за цел да осигури достъпност и свързаност за всички региони на ЕС. Основната мрежа, която се планира да бъде завършена до 2030 г., се състои от участъците от широкообхватната мрежа, които имат най-голямо стратегическо значение за постигане на целите на трансевропейската транспортна мрежа.

III За да подпомогне държавите членки да изградят своите участъци от TEN-T, ЕС е отпуснал близо 78 млрд. евро за пътища през периода 2007—2020 г., от които около 40 млрд. евро за изграждане на пътища от TEN-T. По-голямата част от сумата се финансира от Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и от Кохезионния фонд (КФ). По-малки суми се предоставят и от Механизма за свързване на Европа (МСЕ).

IV В рамките на този одит Сметната палата оцени напредъка в изграждането на напълно функционираща основна мрежа на TEN-T и ролята на Комисията за постигането на тази цел.

V Одиторите решиха да проведат този одит, тъй като той е от значение по редица причини: пътната мрежа поема най-големия дял от сухопътните превози; основната мрежа на TEN-T следва да бъде завършена до 2030 г.; Комисията е започна преглед на Регламента за TEN-T и ЕС е инвестирал значителни средства за пътища.

VI Налице е напредък в развитието на основната мрежа на TEN-T. В повечето държави членки от Централна и Източна Европа обаче той все още е бавен. От 2007 г. насам финансирането от ЕС допринася за този напредък. Благодарение на него през програмния период 2007—2013 г. са изградени близо 2 400 км нови пътища от TEN-T и се очаква още 2 000 км да бъдат създадени през програмния период 2014—2020 г. Това допринася за постигането на положителни резултати за пътуващите по мрежата, като например по-кратко време за пътуване и повече километри магистрален път.

VII Комисията е изиграла важна роля на стратегическо равнище. Въз основа на нейното предложение са въведени понятията за широкообхватна и основна мрежа, включително за деветте коридора на основната мрежа. Освен това през текущия програмен период финансирането от МСЕ е насочено върху основната мрежа, включително трансграничните участъци. По отношение на средствата от ЕСИ фондовете (ЕФРР и Кохезионния фонд) Комисията се е намесила на равнището на държавите членки, като е изисквала условията да бъдат изпълнени преди отпускането на средства от ЕС и е договорила споразумения за партньорство и оперативни програми, за да насърчи държавите членки да дадат приоритет на мрежата на TEN-T.

VIII Това действие обаче невинаги е имало като резултат еднакво степенуване на приоритетите, що се отнася до насочването на инвестиции конкретно в основната мрежа. От наличното финансиране от ЕСИ фондовете за периода 2014—2020 г. държавите членки са заделили само 34 % за основната пътна мрежа на TEN-T, въпреки че при повечето от основните бенефициенти степента на завършеност на основната мрежа е била ниска към момента на договаряне на разпределението на средствата.

IX Сметната палата установи, че безпроблемното придвижване по основната пътна мрежа на TEN-T е затруднено от това, че някои трансгранични участъци не са завършени и е приложен недостатъчно координиран подход по отношение на обезопасените зони за паркиране и на инфраструктурата за алтернативни чисти горива.

X Одиторите установиха също, че недостатъците в мониторинга на Комисията засягат готовността ѝ да предприема навременни корективни действия, ако е необходимо. Мониторингът на Комисията невинаги обхваща цялата основна мрежа и му липсват междинни цели, които да позволят изготвянето на точна оценка на напредъка и на надеждни прогнози за вероятното ѝ завършване до 2030 г. Освен това данните не са актуални; тяхната надеждност е засегната от липса на единен подход и не съществуват показатели за резултатите.

XI Недостатъчната поддръжка на пътищата от страна на държавите членки излага на риск състоянието на основната пътна мрежа в средносрочен до дългосрочен план. Националните бюджети за поддръжка непрекъснато намаляват, вместо да се увеличават, като се имат предвид нарастващата дължина на инфраструктурата и износването на най-важните свързващи участъци. Въпреки че това може да се отрази на пълната функционалност на основната мрежа до 2030 г., Комисията не разполага с инструменти, с които да провери дали държавите членки разполагат със стабилна система за подходяща поддръжка на своите мрежи.

XII Въз основа на тези констатации и оценки Сметната палата препоръчва на Комисията:

- да даде приоритет на инвестициите в основната мрежа, като направи необходимото държавите членки да създадат подходящи планове, в които да са отразени заложените срокове и бюджетните ресурси, за да може цялата основна мрежа на TEN-T да бъде завършена до 2030 г., като същевременно обърне специално внимание на трансграничните участъци;
- да подобри механизмите за мониторинг, за да може да следи напредъка в развитието на основната мрежа на TEN-T и да предприеме коригиращи действия чрез въвеждане на междинни цели, систематичен и единен подход и система, която да позволи мониторинг на резултатите;
- да подобри своя подход за поддръжка, като предприеме необходимите мерки за подобряване на дългосрочното планиране на поддръжката от страна на държавите членки.

Въведение

Пътният транспорт в ЕС

01 Устойчивият и ефикасен транспорт е от значение за свързването на регионите и държавите, а така също и на пазарите и хората; той спомага и за повишаване на икономическата активност, развитието и растежа. За действията за сближаване и развиване на конкурентоспособността са необходими и добре работещи връзки между всички държави членки на ЕС. В това отношение пътищата играят важна роля, тъй като те съставляват най-големия дял от транспорта на ЕС. Според данни на Евростат по пътната мрежа са пренесени 76,7 % (в тон-километри) от всички вътрешни товарни превози в ЕС през 2017 г. Пътищата имат още по-голямо значение за превоза на пътници. Пътническите автомобили съставляват 83,3 % в пътникокилометри от вътрешния пътнически транспорт в ЕС през 2017 г., а автобусите за градски и извънградски превоз и тролейбусите — още 8,8 %¹.

Трансевропейска транспортна политика

02 За да се ускори развитието на транспортната инфраструктура в ЕС, през 1996 г. Парламентът и Съветът са публикували насоки за развитието на TEN-T². Целта на насоките е да се улесни интегрирането на автомобилния, въздушния, железопътния, вътрешния воден и морския транспорт в TEN-T, което ще допринесе за добро функциониране на вътрешния пазар и ще засили икономическото и социалното сближаване, като спомогне за създаване на устойчива мобилност на хората и товарите. За да бъдат постигнати тези цели, в насоките се определят проекти от общ интерес.

¹ <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php>.

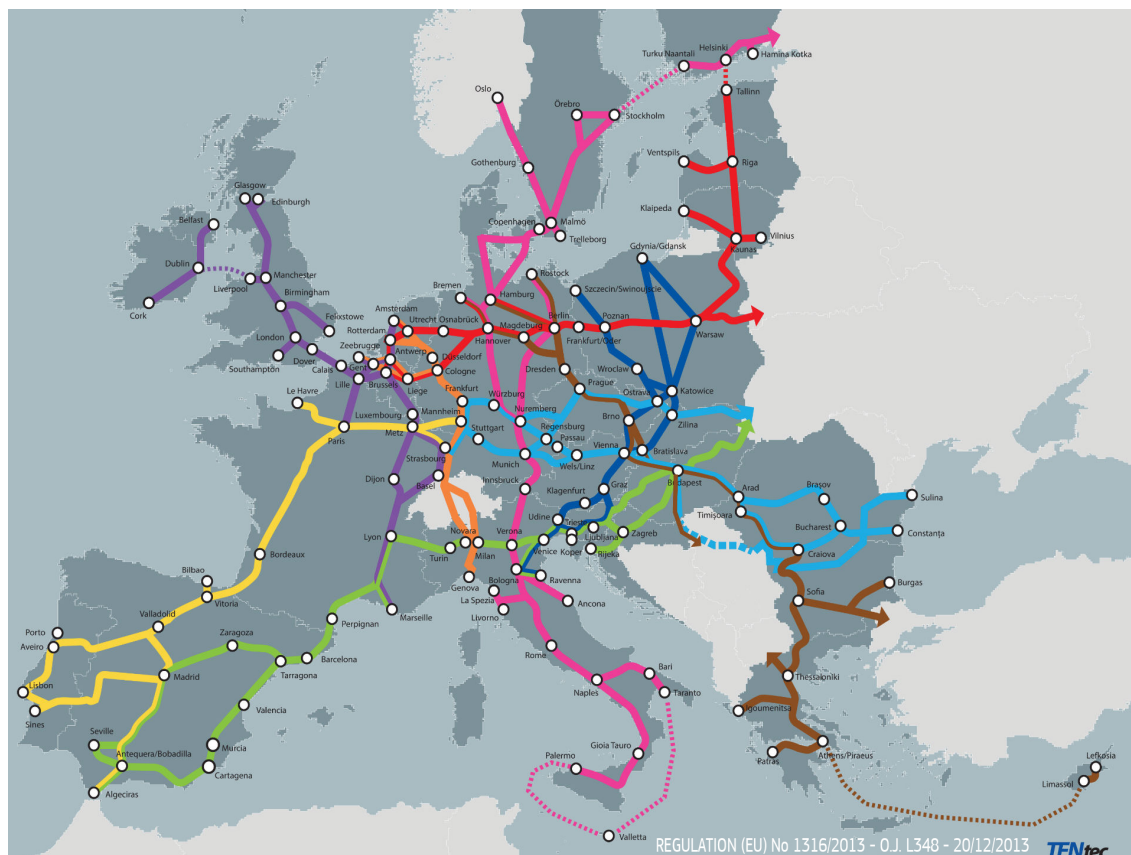
² Решение № 1692/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 юли 1996 г. относно общностните насоки за развитието на трансевропейска транспортна мрежа (ОВ L 228, 9.9.1996 г., стр. 1).

03 През 2013 г. законодателите приемат Регламент за мрежата на TEN-T³, въвеждащ понятията „всеобхватна“ и „основна“ мрежа на TEN-T, които ще бъдат разработени от държавите членки и ще се премине от подход на отделни приоритетни проекти към подход на изграждане на мултимодална, общеевропейска мрежа, свързваща пътния транспорт, железопътния транспорт, транспорта по вътрешни водни пътища, морския и въздушния транспорт. Широкообхватната мрежа, която следва да бъде завършена до 2050 г., има за цел да осигури достъпност и свързаност за всички региони на ЕС. Основната мрежа, която по план трябва да бъде завършена до 2030 г., се състои от участъците от широкообхватната мрежа, които имат най-голямо стратегическо значение за постигане на целите на трансевропейската транспортна мрежа. За да се считат за завършени, пътищата от основната мрежа трябва да бъдат изградени по стандарта за автомагистрала или високоскоростни пътища. В Регламента за TEN-T се определят и две допълнителни технически изисквания — наличие на безопасни и охраняеми зони за паркиране и на инфраструктура за алтернативни чисти горива като заместител на изкопаемите нефтени източници. Широкообхватната мрежа е с обща дължина от приблизително 136 700 км, от която основната пътна мрежа е 49 700 км.

04 За да се осигури координирано развитие на основната мрежа, независимо от националните граници, съществуват девет основни мултимодални коридора, които обхващат най-важните транспортни маршрути в целия ЕС. По отношение на пътищата тези основни коридори (някои от които се припокриват) представляват около две трети от основната пътна мрежа (около 34 000 км) (вж. [снимка 1](#)).

³ 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 (ОВ L 348, 20.12.2013 г., стр. 1).

Снимка 1 – Коридори на основната мрежа от TEN-T



Атлантически, Балтийско море — Адриатическо море, Средиземноморски, Северно море — Балтийско море, Северно море — Средиземно море, Ориент — Източно Средиземноморие, Рейнско — Алпийски, Рейн — Дунав, Скандинавия — Средиземноморие

Източник: Европейската комисия.

05 В края на 2019 г. Европейската комисия прие Европейския зелен пакт⁴ — програма за постигане на нулеви нетни емисии на парникови газове до 2050 г. С цел да се постигне тази въглеродна неутралност, в Европейския зелен пакт се предлага пренасочване на 75 % от вътрешните превози на товари, превозвани понастоящем по автомобилни пътища, към железопътния транспорт и вътрешните водни пътища. Освен обмисляното засилване на мултимодалния транспорт Комисията планира отново да разгледа въпроса за ефективното определяне на пътни такси и да увеличи производството и разгръщането на устойчиви алтернативни транспортни горива.

⁴ COM(2019) 640 окончателен от 11 декември 2019 г.

Финансиране за пътната мрежа от ЕС

06 За да помогне на държавите членки за изграждането на техните участъци от пътната мрежа на TEN-T, ЕС предоставя финансиране чрез няколко инструмента. Безвъзмездните средства от ЕС за пътища за периода 2007—2020 г. възлизат на приблизително 78 млрд. евро и се използват за финансиране на новоизградени пътища и реконструирани или модернизирани пътища. По-голямата част от средствата са осигурени от Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Кохезионния фонд, но насочеността им е различна. За разлика от Кохезионния фонд, насочен изключително към мрежата на TEN-T (както за основната, така и за всеобхватната мрежа), ЕФРР не дава приоритет на инвестициите в TEN-T. По-ограничени средства идват и по линия на Механизма за свързване на Европа (МСЕ) (наречен по-рано „Програма за TEN-T“) за финансиране предимно на основната мрежа (вж. [таблица 1](#)). Бюджетът за пътища е намалял между двата програмни периода поради пренасочването към по-устойчиви видове транспорт. Към момента на одита разпределението на бюджетните средства за многогодишната финансова рамка за периода 2021—2027 г. все още не беше прието.

Таблица 1 — Финансиране от ЕС за пътни проекти за периода 2007—2020 г. (в млн. евро)

Инструмент	2007—2013 г.	2014—2020 г.	Общо
ЕФРР и Кохезионен фонд	46 544	29 282	75 826
TEN-T	524	Няма данни	524
МСЕ	Няма данни	2060	2060
Общо	47 068	31 342	78 410

Източник: ЕСП въз основа на данни на Комисията и на Изпълнителната агенция за иновации и мрежи (INEA).

07 Инструментите на ЕС за финансиране подлежат на различни процедури за управление:

- а) ЕФРР и Кохезионният фонд се управляват при споделено управление. Комисията (Генерална дирекция „Регионална и селищна политика“) договаря, одобрява и наблюдава изпълнението на споразуменията за партньорство и оперативните програми (ОП), предложени от държавите членки, включително оценява условията, които държавите членки трябва да изпълнят, за да получат финансиране от ЕС (предварителни условия). На национално или регионално равнище управляващият орган отговаря за управлението на ОП, което включва подбор на проекти, мониторинг и докладване относно изпълнението на проектите. При големите проекти (тези, чиито общи допустими разходи надвишават 75 млн. евро), Комисията одобрява индивидуално вноската на ЕС.
- б) МСЕ (бивша „Програма за TEN-T“) се изпълнява от Комисията при пряко управление. Комисията публикува покани за представяне на предложения, които кандидатстват за съфинансиране от ЕС, и ги оценява с подкрепата на Изпълнителната агенция за иновации и мрежи (INEA) под надзора на Генерална дирекция „Мобилност и транспорт“.

08 Освен с безвъзмездни средства ЕС подкрепя развитието на пътната мрежа чрез финансови инструменти, като заеми и гаранции за привличане на частни инвестиции в транспортната инфраструктура, например дълговия инструмент на МСЕ и Европейския фонд за стратегически инвестиции. В допълнение Европейската инвестиционна банка предоставя заеми за проекти в областта на пътния транспорт.

Обхват и подход на одита

09 В рамките на този одит Сметната палата оцени напредъка в постигането на целта на ЕС, свързана с изграждането на напълно функционираща основна мрежа на TEN-T, както и ролята на Комисията за постигането на тази цел. В тази връзка Сметната палата провери дали:

- 1) ЕС е спомогнал за завършването на основната пътна мрежа на TEN-T и дали е постигнал резултати за пътниците, които я използват;
- 2) мрежата на TEN-T функционира по план и дали Комисията извършва необходимия мониторинг на напредъка в завършването на мрежата и в работата на държавите членки по поддръжка на пътищата.

10 ЕСП извърши анализ на ролята и отговорностите на Комисията за подпомагане на завършването на основната пътна мрежа до 2030 г. Одиторите оцениха действията на Комисията на стратегическо равнище, разпределението на средствата от ЕС и мониторинга на Комисията на изпълнението на основната мрежа. Проведени бяха и събеседвания със служители на Европейската комисия: в Генерална дирекция „Мобилност и транспорт“, Генерална дирекция „Регионална и селищна политика“ и Изпълнителната агенция за иновации и мрежи (INEA), европейските координатори и Евростат. Одиторите анализираха използването (като обща стойност) на средствата от ЕФРР и Кохезионния фонд за програмните периоди 2007—2013 г. и 2014—2020 г., както и средствата, разпределени за МСЕ, т.е. не са анализирани конкретни проекти.

11 За да потвърдят своите констатации във връзка с Комисията, одиторите посетиха и четири държави членки: България, Чешка република, Испания и Полша. В тези държави членки, взети заедно, са насочени около 62 % от общия размер на средствата от ЕФРР, Кохезионния фонд и МСЕ, разпределени за пътни проекти за периодите 2007—2013 г. и 2014—2020 г., и през тях преминават шест от деветте коридора на основната мрежа (Балтийско-Адриатически, Северно море — Балтийско море, Средиземно море, Ориент — Източно Средиземноморие, Атлантически и Рейн — Дунав), които трябва да бъдат завършени до 2030 г. Бяха проведени и събеседвания с органите на държавите членки (министерствата, отговарящи за транспорта и инвестициите в инфраструктура, управляващите органи, управителите на пътна инфраструктура) и други заинтересовани страни (различни национални и европейски асоциации).

12 Сметната палата реши да извърши този одит, тъй като той е от значение по редица причини. Пътната мрежа заема най-голям дял от сухопътните превози. Основната мрежа на TEN-T следва да бъде завършена до 2030 г. и Комисията е започнала преразглеждане на Регламента за TEN-T, което се планира да бъде завършено най-късно за 2021 г. Освен това ЕС е инвестирал много средства за пътищата: 78 млрд. евро от 2007 г. насам, а преговорите за средствата за програмния период 2021—2027 г. понастоящем са в ход. През последните години ЕСП разгледа редица аспекти на TEN-T, по-конкретно с насоченост към други видове транспорт⁵.

⁵ Специален доклад № 19/2018 „Европейската високоскоростна железопътна мрежа — неефективна и разпокъсана, а не реално функционираща“; Специален доклад № 13/2017 „Единна европейска система за управление на железопътното движение — ще стане ли политическият избор реалност?“, Специален доклад № 23/2016 „Морският транспорт в ЕС е принуден да оцелява в бурни води — много неефективни и неустойчиви инвестиции“; Специален доклад № 8/2016 „Железопътни товарни превози в ЕС — все още липсва развитие в правилната посока“.

Констатации

Развитието на основната пътна мрежа на TEN-T, подкрепяно с финансиране от ЕС и с действия на Европейската комисия, бележи напредък, като по този начин се постигат резултати за пътниците, използващи мрежата

13 Одиторите разгледаха напредъка в развитието на основната мрежа на TEN-T в държавите членки. Те провериха дали финансирането от ЕС и участието на Комисията на стратегическо равнище са допринесли за този напредък. И накрая, по време на одита беше събрана информация за постигнатите досега резултати по отношение на изминатите километри магистрален път и намаляването на времето за пътуване по различни участъци от основната мрежа.

Налице е напредък при изграждането на пътната мрежа на TEN-T, като при държавите членки от Централна и Източна Европа той все още е бавен

14 Според данни на Евростат общият брой километри по магистрален път (включително TEN-T) в ЕС между 2007 г. и 2017 г. се е увеличил с около 3100 км. Развитието на пътната мрежа е доста напреднало при деветте коридора на основната мрежа, като степента на завършеност варира от 70 % до почти 100 % (вж. [таблица 2](#)).

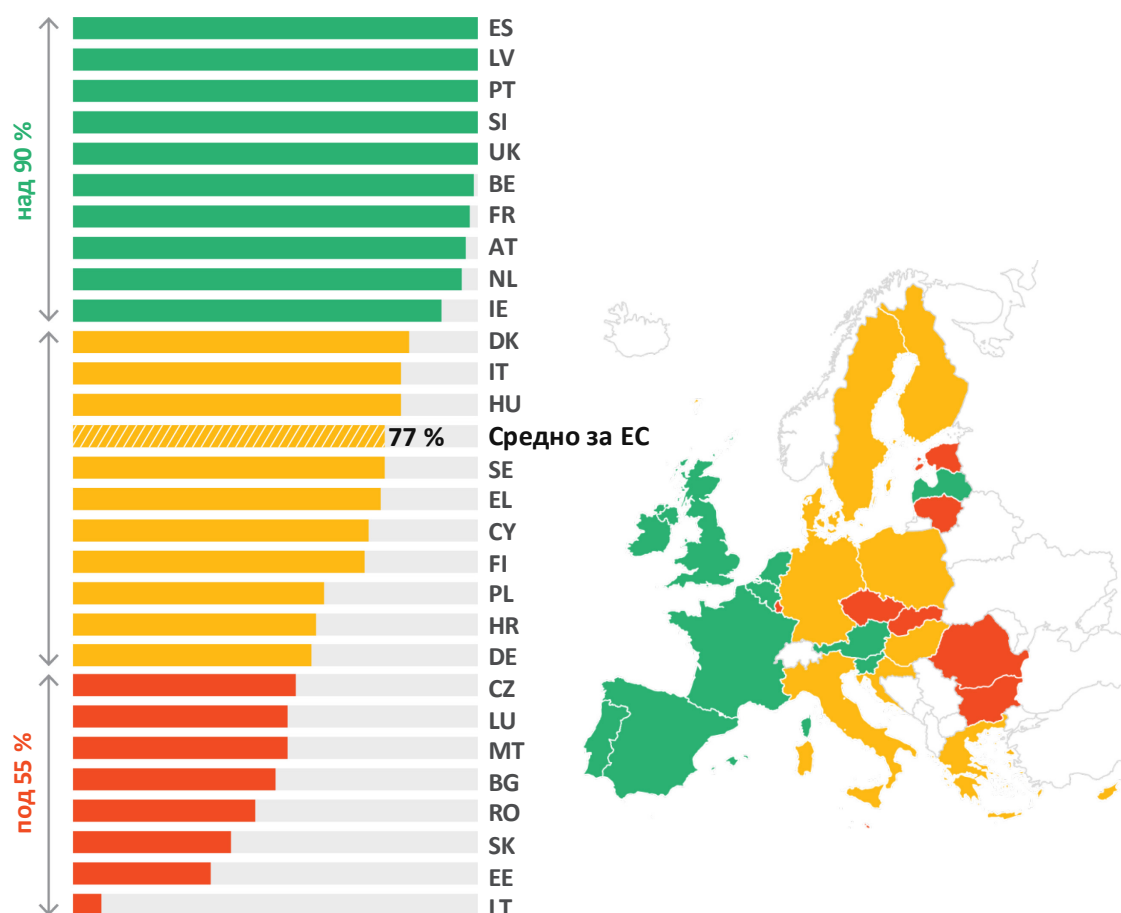
Таблица 2 — Степен на завършеност на деветте коридора на основната мрежа

Коридор	Дължина в км (общо)	Степен на завършеност
Балтийско—Адриатически	3600	84,0 %
Северноморски—Балтийски	4092	70,0 %
Средиземноморски	5500	98,0 %
Ориент—Източносредиземноморски	5400	88,2 %)
Атлантически	4535	99,8 %
Рейнско—Дунавски	4488	78,0 %
Рейнско—Алпийски	1721	Отговаря на стандартите до голяма степен
Скандинавско—Средиземноморски	6300	99,0 %
Северноморско—Средиземноморски	4538	Отговаря на изискванията, без връзките на последните километри

Източник: ЕСП въз основа на най-скорошните работни планове за коридорите.

15 Данните, обобщени от Комисията за основната мрежа като цяло, са засегнати от някои ограничения (вж. точка 48). Освен това те показват значителни разлики между държавите членки, по-специално между държавите членки от Западна и Централна/Източна Европа. Степента на завършеност при отделните държави членки през 2016 г. (последните обобщени данни) варира от 7 % (Литва) и 34 % (Естония) до около 100 % (напр. Испания, Обединеното кралство), докато степента на завършеност на основната мрежа на равнище ЕС е 77 % (вж. **снимка 2**). Одиторите получиха по-актуални данни за посетените държави членки — към момента на одита степента на завършеност в България е била 46 %, в Чешката република — около 78 %, а в Полша — около 75 %.

Снимка 2 — Завършеност на основната пътна мрежа на TEN-T по държави членки през 2016 г.



Източник: ЕСП въз основа на данни на Комисията (Делегиран регламент (ЕС) № 2017/849 на Комисията, ОВ L 128I, 19.5.2017 г., стр. 1).

16 Тази разлика в равнищата на развитие на основната мрежа в държавите членки от Западна и Централна/Източна Европа е потвърдена през 2017 г. в Седмия доклад на Комисията относно икономическото, социалното и териториалното сближаване, в който се посочва, че много региони в държавите членки от Централна и Източна Европа все още не са свързани чрез ефективна пътна мрежа и ще имат по-добър достъп до пазарите едва след завършване на мрежата на TEN-T⁶.

⁶ Европейска комисия, „Моят регион, моята Европа, нашето бъдеще“. „Седми доклад за икономическото, социалното и териториалното сближаване“, 2017 г., стр. 40.

17 Разликата в равнищата се подчертава и в проучването на Европейския парламент⁷ от 2016 г., в което се прави сравнение на пътищата на TEN-T, свързващи 13 двойки градове в ЕС-15⁸ и в централните/източните региони на ЕС. Четирите двойки градове в ЕС-15 са: Барселона — Севиля; Париж — Франкфурт; Кьолн — Париж; и Мюнхен — Верона, а деветте двойки градове в държави членки от Централна и Източна Европа са: Загреб — Братислава; Варшава — Прага; Загреб — Люблин; Братислава — София; Будапеща — София; Будапеща — Букурещ; София — Констанца; Варшава — Рига; и Вилнюс — Люблин. В проучването се заключава, че между тях съществува значителна разлика в скоростта на движение, като Чешката република, Словакия и части от Полша са много по-близо до средните стойности за ЕС-15, отколкото балтийските държави, Румъния и България. Средната скорост за четирите двойки в ЕС-15 е 100 км/ч, но за деветте двойки от Централна/Източна Европа тя е 80 км/ч. Това може да се дължи на факта, че пътищата, свързващи всяка двойка градове в ЕС-15, почти винаги (98 %) са магистрали, докато в по-новите държави членки процентът е значително по-нисък (53 %).

18 Друг фактор за това е посочен в проучване на Световния икономически форум от 2018 г. относно възприемането на качеството на пътната инфраструктура, оценено по скала от 1 (много лошо) до 7 (много добро). Въпреки че сред десетте държави членки на ЕС с най-добри резултати се включват девет държави членки от ЕС-15, с оценка от 5.34 в Люксембург до 6.80 в Нидерландия, осемте държави с най-лоши резултати са страни от Централна/Източна Европа, с резултати, вариращи между 2,96 в Румъния и 4,14 в Полша⁹.

Финансирането от ЕС е допринесло много за развитието на TEN-T от 2007 г. насам

19 Както е посочено в точка 14, общият брой километри магистрален път (включително TEN-T) в ЕС се е увеличил с около 3 100 км между 2007 г. и 2017 г., за което финансирането от ЕС е допринесло с големи суми. През програмните периоди 2007—2013 г. и 2014—2020 г. общата стойност на безвъзмездните

⁷ Европейски парламент, *Research for TRAN committee: Connectivity and Accessibility of Transport Infrastructure in Central and Eastern European EU Member States*, задълбочен анализ, 2016 г.

⁸ Държави членки на ЕС преди присъединяването през 2004 г.

⁹ https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/investments-infrastructure/quality-roads_en

средства от ЕС за пътни проекти, както за TEN-T, така и извън нея, възлиза на около 78 млрд. евро. По-голямата част от тази подкрепа е осигурена от ЕФРР и Кохезионния фонд за проекти за новоизградени или реконструирани/модернизирани пътища (вж. [таблица 1](#)). В [приложения I и II](#) са обобщени разпределените средства по линия на ЕСИ фондовете за инвестиции в пътна инфраструктура по държави членки и видове проекти за програмните периоди 2007—2013 г. и 2014—2020 г. През настоящия период 21 държави членки са отпуснали средства по линия на ЕФРР и/или Кохезионния фонд за подпомагане на пътни проекти. Почти 50 % от тези разпределени средства са отпуснати на Полша.

20 От общо 78 млрд. евро, предназначени за пътища, 39,1 млрд. евро, разпределени за финансиране на ЕСИ фондовете, са отпуснати специално за пътища от TEN-T от 2007 г. насам:

- а) през периода 2007—2013 г. са използвани 21,3 млрд. евро за подпомагане на изграждането на 2400 км нови пътища от TEN-T, предимно автомагистрали, главно в ЕС-12, където за този период почти всички нови автомагистрали са изградени с финансиране от ЕС. Особено ясно това се вижда в Полша и Румъния, които са изградили съответно 1056 км (увеличение с 124 % на общата дължина на магистралния път) и 314 км (увеличение от 129 %) пътища с 85 % съфинансиране от ЕС¹⁰. Освен новопостроените пътища от TEN-T, ЕФРР и Кохезионният фонд са подкрепили и реконструкцията на 28 600 км пътища, но по това време не е направена разлика между пътища от TEN-T и извън нея;
- б) през периода 2014—2020 г. са отпуснати 17,8 млрд. евро за около 2000 км новоизградени пътища от TEN-T и за 770 км реконструирани пътища от TEN-T (включително автомагистрали). Основният източник на финансиране от европейските структурни и инвестиционни фондове за подпомагане на пътищата от TEN-T е Кохезионният фонд (вж. [таблица 3](#)).

¹⁰ Последваща оценка на програмите по политиката на сближаване за периода 2007—2013 г., съсредоточена върху Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Кохезионния фонд (КФ), РП1: Обобщаващ доклад, август, 2016 г.

Таблица 3 — Нови и реконструирани пътища от TEN-T, които ще бъдат подкрепени със средства от ЕСИ фондовете през периода 2014—2020 г. (в км)

	ЕФРР	Кохезионен фонд	Общо
Новоизградени	327	1681	2007
Реконструирани	127	643	770

Източник: ЕСП въз основа на данни на Комисията¹¹.

21 Към момента на одита обаче степента на завършеност на пътните проекти за TEN-T, финансирани по ЕСИ фондовете за програмния период 2014—2020 г., все още е била ниска. При новоизградените пътища на TEN-T от планираните 2007 км до момента са завършени 390 км. При реконструираните пътища от планираните 770 км¹² са завършени 387 км.

22 В трите посетени за одита държави членки, в които основната мрежа все още не е завършена (България, Чешката република и Полша), средствата по линия на ЕСИ фондовете са допринесли за постигане на напредък в програмния период 2014—2020 г. (вж. *каре 1*).

¹¹ Открита платформа за данни за ЕСИ фондовете:
<https://cohesiondata.ec.europa.eu/themes/7>.

¹² Открита платформа за данни за ЕСИ фондовете:
<https://cohesiondata.ec.europa.eu/themes/7>.

Каре 1

Принос от ЕСИ фондовете за развиване на основната пътна мрежа в България, Чешката република и Полша

В Полша за подкрепа от ЕФРР или Кохезионния фонд са одобрени 30 проекта, свързани с основната пътна мрежа на TEN-T, всеки от които получава 85 % съфинансиране от ЕС. След приключване тези проекти ще добавят 947 км новоизградени пътища и около 50 км реконструирани пътища (за сравнение, общата основна мрежа е 3750 км).

В България се очаква пътните проекти за основната мрежа, изпълнени с 85 % съфинансиране от ЕС, да добавят 67 км новоизградени пътища по най-трудната от техническа гледна точка част от автомагистралата, свързваща София с Гърция (за сравнение, общата основна мрежа е 1512 км). С изграждането на 264 км пътища от основната мрежа в България е постигнат значителен напредък през програмния период 2007—2013 г.

Понастоящем в Чешката република има 13 пътни проекта, свързани с основната мрежа, които получават 85 % съфинансиране от ЕС. Два от тях имат за цел изграждане на нови участъци магистрален път (с обща дължина 21,5 км), а 11 проекта са свързани с реконструкцията на 61,7 км пътища (за сравнение, общата дължина на основна мрежа е 1022 км).

23 Освен финансирането по линия на ЕСИ фондовете, Механизмът за свързване на Европа (MCE), който е достъпен за всички държави членки и се управлява пряко от Комисията, също е допринесъл за развитието на основната мрежа на TEN-T. Безвъзмездните средства за пътни проекти съставляват около 10 % от транспортния пакет на MCE, или около 2,1 млрд. евро. От пълния размер на средствата около 864 млн. евро са предназначени за специфични инвестиции в пътна инфраструктура, 599 млн. евро — за инфраструктура за алтернативни горива, а около 31 млн. евро — за безопасни и охраняеми зони за паркиране. Останалата част от средствата се разходват главно за интелигентни транспортни системи и други телематични приложения.

24 От общо 864 млн. евро, разпределени за инвестиции в пътна инфраструктура, около 97 % са предназначени за основната мрежа и почти около 80 % (приблизително 662 млн. евро) са насочени към пътни участъци, които стигат до или пресичат границата. Сметната палата откри примери за такава насоченост в четирите посетени държави членки, в които MCE съфинансира пет такива проекта (вж. [каре 2](#)).

Каре 2

Примери за пътни проекти по линия на МСЕ с насоченост към трансгранични участъци в посетените държави членки

В България Механизмът за свързване на Европа (МСЕ) съфинансира модернизацията на главния път I-8 от Калотина до околновръстния път на София, който е част от основната мрежа. Това включва модернизирането на 14,5 км път от трансграничния район, който води към Сърбия. Общите допустими разходи са в размер на 83 млн. евро, в т.ч. максималния принос от ЕС в размер на 20,6 млн. евро.

В Испания МСЕ съфинансира изграждането на трансгранична пътна връзка в Атлантическия коридор между Fuentes de Oñoro и Vilar Formoso (Португалия). Изчислената оценка на общите разходи възлиза на приблизително 28,1 млн. евро. Подкрепата от ЕС е определена на 10 % или общо на около 2,8 млн. евро.

Комисията е имала важна роля на стратегическо равнище

25 Приемането от ЕС на Регламента за TEN-T през 2013 г. въз основа на предложението на Комисията представлява ключова стратегическа стъпка към насърчаване на достъпността и свързаността на всички региони на ЕС, по-специално чрез въвеждане на понятията за широкообхватната и основната мрежи с различни срокове за изпълнение. Благодарение на този подход се извършва приоритизиране при завършването на най-важните пътни маршрути, тъй като основната мрежа, която включва девет основни коридора, трябва да бъде завършена до 2030 г.

26 За да се създаде по-добра координация на работата по коридорите, девет европейски координатори (всеки от които наблюдава работата по един коридор), назначени от Комисията, публикуват работен план за коридора¹³ и следят за неговото изпълнение. Работните планове са актуализирани редовно и са придружени от списък с очаквани планирани проекти, в който са посочени очакваните разходи, планираният срок за завършване и видът транспорт. Въпреки че нямат правно обвързващ характер, работните планове са одобрени от всички държави членки от съответния коридор.

¹³ Член 47 от Регламента за TEN-T.

27 В допълнение към рамката, установена от Регламента за TEN-T, Комисията участва на стратегическо равнище в работата с държавите членки, които получават средства по линия на ЕСИ фондовете (21 от 28 държави членки) (вж. точка 07). В четирите посетени държави членки, в процеса на договаряне и одобряване на споразуменията за партньорство и оперативните програми за програмния период 2014—2020 г., Комисията е отправила съществени коментари, с които да накара държавите членки да отдадат приоритет на изграждането на TEN-T в техните планове. Някои примери:

- а) За България Комисията отбелязва, че анализът на проекта на споразумението за партньорство не показва достатъчна насоченост и приоритизиране на инвестициите на ЕС в областта на транспорта за следващия програмен период и че споразумението за партньорство трябва още по-ясно да изтъква, че ключовият приоритет на инвестициите е завършването на автомагистралата между София и гръцката граница, която е от основната мрежа. След това завършването на тази автомагистрала е определено като ключов приоритет както в споразумението за партньорство, одобрено през октомври 2015 г., така и в съответната ОП за транспорт за периода 2014—2020 г.
- б) В Полша при договарянето на споразумението за партньорство с националните органи Комисията посочва, че проектът на споразумение за партньорство позволява всички видове пътища за вторична свързаност без определяне на приоритети, включително свързаност в селските райони, което не е в съответствие с позицията на Комисията. Поради това Комисията заключава, че местните пътища обикновено могат да бъдат финансирани от ЕФРР само когато осигуряват пряка връзка с трансевропейската транспортна мрежа или се свързват пряко с основната и широкообхватната мрежа.
- в) Комисията поиска от Чешката република да укрепи връзката между националната транспортна стратегия и споразумението за партньорство, като включи изрично позоваване на степента на завършеност на коридорите на основната мрежа.

Намаляване на времето за пътуване и увеличаване на магистралния път

28 Данните, които Сметната палата получи по време на одита в Комисията и в посетените четири държави членки, показаха, че са направени някои общи подобрения във времето за пътуване между 2012 г. и 2019 г. Бяха анализирани четири маршрута: Мадрид — Варшава, Талин — Виена, Букурещ — Париж и Бургас — Берлин. Тези маршрути пресичат и четирите одитирани държави членки и обхващат по-голямата част от основната мрежа по осите север-юг и изток-запад (вж. [снимка 3](#)).

Снимка 3 — Анализираните четири маршрута (2019 г.)



- Букурещ — Париж
- Бургас — Берлин
- Мадрид — Варшава
- Талин — Виена
- Всички останали коридори

0 250 500 750 1000 km

Източник: Евростат.

29 Сметната палата отбелязва увеличения в километрите магистрален път, което води до скъсяване на времето за пътуване и допринася за повишаване на безопасността и качеството на пътуване. Най-голямо е увеличението по линията Талин — Виена, където броят на километрите магистрален път е увеличен с 190 %, от 200 км през 2012 г. на 580 км през 2019 г., а времето за пътуване е намаляло с 8 % (вж. [таблица 4](#)).

Таблица 4 — Увеличение на броя километри магистрален път и скъсяване на времето за пътуване между 2012—2019 г.

	Общо пътуване през 2019 г. (км)	Промяна в дължината на магистралния път (в км)	Промяна в дължината на магистралния път	Общо време за пътуване през 2019 г. (в минути)	Спестено време за пътуване (в минути)	Спестено време за пътуване
Букурещ — Париж	2322	312	17,0 %	1291	33	2,5 %
Бургас — Берлин	2039	339	30,0 %	1232	33	2,6 %
Мадрид — Варшава*	2920	400	17,0 %	1485	104	6,5 %
Талин — Виена	1706	380	189,0 %	1070	93	8,0 %

* Тъй като за критерий се приема маршрутът с най-кратко пътуване, в този случай маршрутът се различава през 2012 г. и 2019 г.

Източник: ЕСП въз основа на изчислени данни на Евростат.

30 Информацията, която събрахме по време на нашите посещения в четирите държави членки, показва също, че завършването на участъците от основната пътна мрежа е спомогнало за намаляване на времето за пътуване. Някои примери:

- а) В България общата магистрална мрежа почти се е удвоила — от 418 км през 2007 г. на 757 през 2018 г., до голяма степен благодарение на подкрепата на ЕС. През периода 2007—2013 г. ЕС е съфинансирал на 85 % завършването на 264 км магистрален път от основната мрежа, включително завършването на две магистрали — една, която свързва София и Бургас, и друга, която стига до границата с Турция. Според българските органи завършването на първата магистрала е съкратило времето за пътуване между София и Бургас с около 90 минути, тъй като средната скорост е нараснала от 68 на 105 км/ч. С изграждането на другата магистрала времето за пътуване от София до границата с Турция също е скъсено с около 90 минути.

- б) В Испания след завършването на петте липсващи участъци на основната пътна мрежа органите докладват за подобрения в нивото на обслужване (увеличен капацитет), средната скорост (скъсяване на времето за пътуване) и пътната безопасност в тези участъци. Икономии на време, постигнати в тези участъци между 2004 г. и 2017 г., варират от 15 % до 38 %.
- в) В Полша показателите сочат, че като цяло свързаността се подобрява: средното време за пътуване между 18 големи града е намаляло от 4,3 часа през 2013 г. на 4,1 часа през 2018 г.

Някои ключови фактори обаче възпрепятстват пълното функциониране на основната пътна мрежа на TEN-T

31 Сметната палата провери дали съществуват ключови фактори, които възпрепятстват пълноценното функциониране на основната пътна мрежа на TEN-T. За да бъде напълно функционална, основната мрежа на ЕС трябва да бъде завършена от гледна точка на класа на пътищата и техническите изисквания, както и да бъде добре поддържана. Нейното финансиране следва да бъде приоритет и Комисията следва да играе ключова роля в координацията, за да се избегнат евентуални пречки и да се наблюдава напредъкът към завършване на мрежата. За тази цел Сметната палата провери дали са липсвали части от инфраструктурата и дали финансирането от ЕС за периода 2014—2020 г. е било разпределено в съответствие с целите на политиката за TEN-T, по-специално с оглед на завършването на основната мрежа. Одиторите провериха също така дали мониторингът на Комисията ѝ е дал възможност да проследи напредъка и да направи надеждна прогноза за вероятното завършване преди крайния срок до 2030 г. и да предприеме коригиращи действия, ако е необходимо. Освен това Сметната палата провери дали бюджетите за поддръжка на държавите членки са дали възможност да се гарантира дългосрочното функциониране на основната пътна мрежа.

По-голямата част от финансирането по линия на ЕСИ фондовете за периода 2014—2020 г. е разпределена извън основната пътна мрежа на TEN-T

32 През 2013 г. с Регламента за TEN-T е въведена концепцията за основна мрежа в рамките на мрежата TEN-T, за да се даде приоритет на завършването на най-важните маршрути по отношение на трафика. Сметната палата установи, че през периода 2014—2020 г., въпреки че ограничените средства по МСЕ за пътища са били насочени почти изцяло към основната мрежа (вж. точка **23**), по-голямата част от наличното финансиране по линия на ЕСИ фондовете за пътни проекти е била разпределена извън основната пътна мрежа на TEN-T, по-точно 65,7 % (вж. **таблица 5**). Въпреки това по време на преговорите за разпределяне на средствата за периода 2014—2020 г. степента на завършеност на основната пътна мрежа в повечето държави членки от Централна/Източна Европа не е надвишила 55 %. **Приложение III** показва дела на финансирането по линия на ЕСИ фондовете, разпределено за основните и широкообхватните мрежи във всяка държава членка за периода 2014—2020 г., и степента на тяхната завършеност през 2013 г.

Таблица 5 — Разпределение на средствата за пътни проекти по линия на ЕСИ фондовете за периода 2014—2020 г.

Пътни мрежи	Разпределени средства (като дял от общия размер на разпределените средства за пътища)	Разпределени средства (в млрд. евро)
Основна мрежа	34 %	10,1
Широкообхватна мрежа	27 %	7,7
Извън мрежата на TEN-T	39 %	11,5

Източник: ЕСП въз основа на данни на Комисията.

33 Това се наблюдава в Чешката република, която е разпределила само 15 % за основната мрежа, докато по-голямата част от подкрепата по линия на ЕСИ фондовете е изразходвана извън TEN-T. Одиторите отбелязаха и положителни примери в Хърватия и България, които са разпределили съответно 83 % и 78 % от наличното за тях финансиране за инвестиции в основната мрежа (вж. **таблица 6**). За повече подробности вж. **приложение III**.

Таблица 6 — Разпределение на средствата за пътища по линия на ЕСИ фондовете (2014—2020 г.) и степен на завършеност на основната пътна мрежа през 2013 г.

Държава членка	Разпределени средства за основната мрежа	Разпределени средства за широкообхватната мрежа	Разпределени средства извън TEN-T	Завършеност на основната пътна мрежа през 2013 г.
България	78 %	0 %	22 %	45 %
Хърватия	83 %	0 %	17 %	60 %
Чешка република	15 %	22 %	63 %	55 %
Полша	32 %	32 %	36 %	33 %

Източник: ЕСП въз основа на данни на Комисията.

34 Съществува също така ясна разлика между ЕФРР и Кохезионния фонд в начина, по който те се използват за финансиране на пътни проекти (вж. точка **06**). Макар средствата от Кохезионния фонд за пътища да са насочени изключително към мрежата TEN-T (57 % за основната мрежа и 43 % за широкообхватната мрежа), по линия на ЕФРР се подпомагат най-вече пътни проекти извън TEN-T. По-специално разпределените средства по ЕФРР за проекти в рамките на основната пътна мрежа са били 11 % от общия размер на разпределените средства за пътища (вж. **таблица 7**).

Таблица 7 — Разпределение на средствата по линия на ЕФРР и Кохезионния фонд за пътни проекти за периода 2014—2020 г.

	Основна мрежа	Широкообхватна мрежа	Извън TEN-T
Кохезионен фонд	57 % (8,4 млрд. евро)	43 % (6,3 млрд. евро)	0 %
ЕФРР	11 % (1,7 млрд. евро)	10 % (1,4 млрд. евро)	79 % (11,4 млрд. евро)

Източник: ЕСП въз основа на данни на Комисията.

35 И накрая, в Регламента за TEN-T се съдържа изискването основната пътна мрежа да се състои или от автомагистрали, или от високоскоростни пътища, като изборът е оставен на държавите членки. В тази рамка е важно да се повтори това, което Сметната палата изрази в предишните специални доклади¹⁴. Тъй като разходите за строителство на автомагистрали са значително по-високи от тези за високоскоростни пътища (високоскоростните пътища могат да бъдат средно с 43 % по-евтини от автомагистралите), решението за класа на пътя трябва да се основава на солиден анализ на разходите и ползите, взети поотделно за всеки проект, а не въз основа на систематично решение, отнасящо се за цялата пътна мрежа в държавата членка. Сметната палата констатира различни подходи към този въпрос в посетените държави членки. Докато Чешката република и Испания са се насочили изключително към изграждане на автомагистрали, в Полша и България се изграждат и двата вида пътища (вж. [таблица 8](#)).

Таблица 8 — Основна пътна мрежа по клас на пътищата (завършени и планирани) в четири държави членки, посетени през 2019 г.

Държава членка	Автомагистрали	Високоскоростни пътища	Обща дължина на основната мрежа на пътищата
България	1120 км (74 %)	392 км (26 %)*	1512 км
Чешка република	1120 км (98 %)	23 км (2 %)	1023 км
Полша	1910 км (51 %)	1840 км (49 %)	3750 км
Испания	5914 км (99,5 %)	26 км (0,5 %)	5940 км

* *Забележка:* Ориентировъчна стойност, тъй като към момента на одита не са взети окончателни решения за някои участъци от основната мрежа.

Източник: ЕСП въз основа на данни, предоставени от националните органи.

¹⁴ Специален доклад № 5/2013: Правилно ли са изразходвани средствата за пътища от фондовете на политиката на сближаване на ЕС? Специален доклад № 9/2018: „Публично-частни партньорства в ЕС — широко разпространени недостатъци и ограничени ползи“.

Пречки пред безпроблемното пътуване в основната пътна мрежа

Някои трансгранични участъци не са завършени

36 В Регламента за TEN-T¹⁵ „трансграничен участък“ означава „участък, който осигурява непрекъснатостта на проект от общ интерес между най-близките градски възли от двете страни на границата между две държави членки или между държава членка и съседна страна“. Според това определение трансграничният участък може да представлява по-дълга отсечка от мрежата, а не само няколко километра от двете страни на границата.

37 Трябва да се обърне специално внимание на трансграничните участъци, тъй като пропуските в трансграничната инфраструктура намаляват планираното въздействие на общоевропейската мрежа. В съответните работни планове за коридорите са установени няколко незавършени трансгранични участъка както между държавите членки (например между Полша и Словакия по Балтийско-Адриатическия коридор), така и по отношение на участъци, които водят до граница с държава извън ЕС (например разширението на магистрала М3 в Унгария до границата на Украйна в Средиземноморския коридор).

38 Освен това Сметната палата констатира, че в четирите посетени държави членки няколко трансгранични участъка липсват, а в някои случаи съществува особен риск те да не бъдат завършени до 2030 г.:

- а) В Чешката република четири от седем трансгранични участъка вече са завършени, но другите три (с Полша, Словакия и Австрия) липсват и са изложени на риск да не бъдат завършени до 2030 г. Тези участъци обхващат общо 154 км (от общата основна мрежа от 1022 км). Изпълнението на два проекта не е планирано да започне до 2027 г. Като се има предвид, че средното време, необходимо само за подготовка на проект за изграждане на магистрала (включително всички необходими разрешителни), е 13 години¹⁶, тези проекти е малко вероятно да бъдат приключени до 2030 г.

¹⁵ Член 3, буква м) от Регламента за TEN-T.

¹⁶ Одитно заключение 17/05 Строителство, модернизация и реструктуриране на автомагистрала, https://www.nku.cz/assets/kon-zavery/K17005_en.pdf.

- б) В България понастоящем само един от шестте трансгранични участъка на основната мрежа е завършен (с Турция), а други два са в строеж (със Сърбия и Гърция). От останалите три един участък е споделен с държава извън ЕС (Северна Македония), а два — с Румъния (вж. [каре 3](#)). Във втория случай проектите са в процес на изготвяне, но към момента на одита няма одобрени срокове и обезпечено финансиране за тяхното приключване. Трансграничният участък със Северна Македония не се ползва с приоритет в ключови стратегически транспортни документи. Поради това има риск проектите да не бъдат завършени до 2030 г.

Каре 3:

Дунав мост

Мостът над река Дунав между България и Румъния на Ориент—Източносредиземноморския коридор (Видин — Калафат) е изграден с финансова подкрепа от ЕС. Макар че е в експлоатация от 2013 г., той все още не е достъпен по пътища, отговарящи на изискванията на TEN-T, от нито една от двете страни на границата. Положението възпрепятства безпроблемното пътуване по този коридор. Понастоящем времето за пътуване на пътнически автомобил от София до Братислава по трасето на коридора е по-дълго, отколкото ако автомобилът премине през друга държава (Сърбия), дори ако се включи времето за граничен контрол по външната граница. По данни на Евростат граничният контрол отнема 25 % (171 минути) по-малко време за приблизително същото разстояние от около 1000 км по двата маршрута.

- в) В Полша ситуацията е в по-напреднал стадий, тъй като от десет трансгранични участъка със съседните държави шест вече са готови, а три по план ще бъдат завършени до 2023 г. (с Литва, Словакия и Чешката република). Само по отношение на участъка до границата с Беларус датата на приключване не е потвърдена;
- г) В Испания четири от пет трансгранични участъка вече са готови, а последният — с Португалия по Атлантическия коридор, е в процес на строителство и се очаква да бъде завършен през 2020 г.

Недостатъчно координираният подход по отношение на обезопасените зони за паркиране и инфраструктурата за алтернативни чисти горива затруднява безпроблемното пътуване

39 В Регламента за TEN-T¹⁷ се съдържа изискването за „създаване на зони за почивка по автомагистралите приблизително на всеки 100 км [...] да се осигурят подходящи пространства за паркиране със съответното ниво на безопасност и сигурност“. В регламента обаче не се посочва определение за сигурен и обезопасен паркинг и не е налице рамка, с която да се определи броят на паркоместата, считан за достатъчен. В резултат на това досега държавите членки са прилагали свои собствени критерии за класифициране на зоните за паркиране като безопасни и охраняеми.

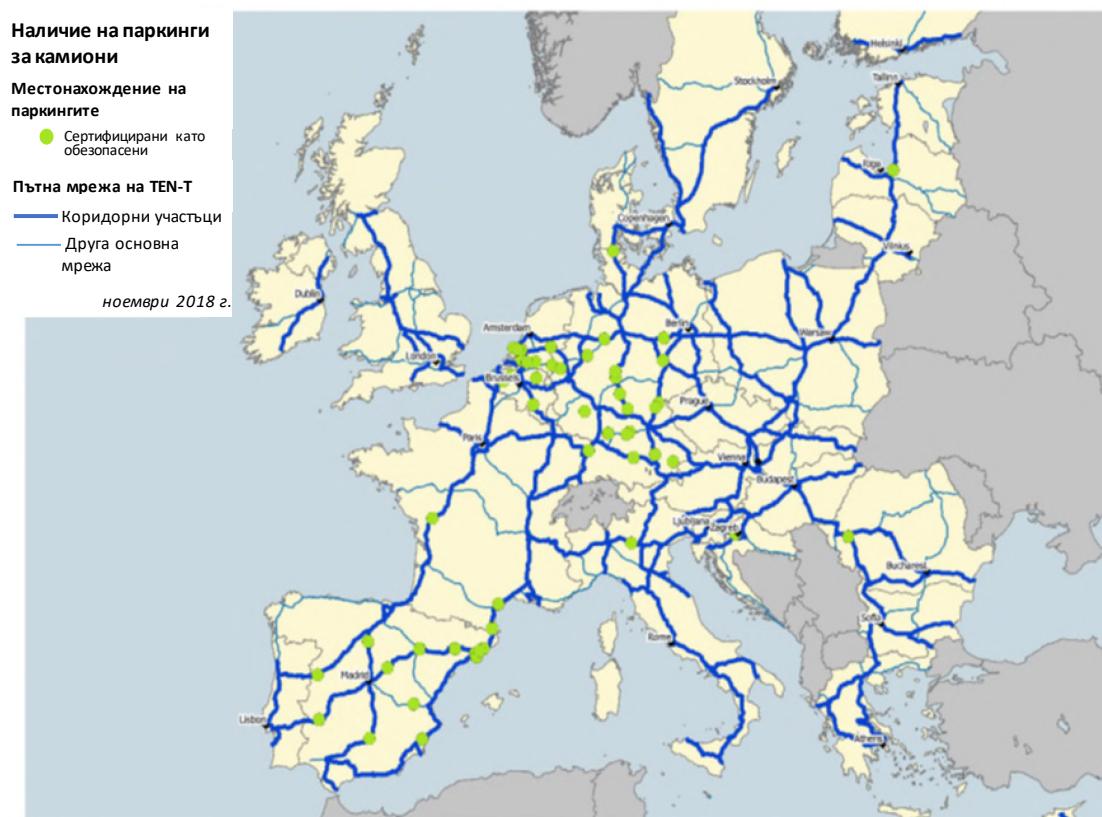
40 Предвид това, в сътрудничество със заинтересованите страни от сектора на автомобилния транспорт, през февруари 2019 г. Комисията публикува Проучване относно места за безопасно и охраняемо паркиране на камиони¹⁸. В него се подчертава липсата на цялостна база данни и съществуването на различни схеми за класификация. За коригиране на това положение в проучването се предлага стандарт на ЕС за зоните за паркиране на камиони. Стандартът акцентира върху сигурността (на ниво бронз, сребро, злато и платина) и върху основните изисквания за обслужване (душове, електричество, храна и др.), които трябва да са налице, за да се получи сертифициране за сигурност. Въпреки че проучването предоставя полезни насоки за сектора, стандартът не е правно обвързващ и държавите членки все още могат да определят свои собствени критерии за безопасно и охраняемо паркиране.

41 Освен това проучването показва, че от общо 300 000 паркоместа в рамките на основната мрежа на TEN-T само 7000 (в 57 зони за паркиране в малък брой държави) се считат за „безопасни и охраняеми“ (вж. [снимка 4](#)). В него се посочва и общ недостиг на около 100 000 паркоместа, дори преди да се вземат предвид безопасността и сигурността. Сметната палата установи, че това се потвърждава например от работните планове за Ориент—Източносредиземноморския коридор, което свидетелства, че в някои държави по коридора има дълги разстояния, на които няма подходящ паркинг.

¹⁷ Член 39, параграф 2, буква в) от Регламента за TEN-T.

¹⁸ Проучване относно места за безопасно и охраняемо паркиране на камиони. Окончателен доклад: Европейска комисия, февруари 2019 г.

Снимка 4 — Сертифицирани обезопасени места за паркиране от основната мрежа на TEN-T



Източник: Европейска комисия, Проучване относно места за безопасно и охраняемо паркиране на камиони, стр. 20.

42 В Регламента относно трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) също така не се определят ясни изисквания за инфраструктурата за алтернативни горива, като има единствено изискване съоръженията да бъдат на разположение. По-подробни минимални изисквания са формулирани в Директива 2014/94/ЕС¹⁹, в която се посочва, че инфраструктурата за алтернативни горива трябва да бъде разработена и приложена чрез национални рамки за политиката до края на 2020 г. или 2025 г. в зависимост от вида на горивото. Това следва да включва зарядни точки за електрически превозни средства и точки за зареждане с природен газ (втечнен природен газ — ВПГ и сгъстен природен газ — КПГ) и (по избор) водород. Тъй като държавите членки планират поотделно своите национални цели за всяко гориво въз основа на броя на превозните средства в движение на тяхната територия, понастоящем един вид инфраструктура за

¹⁹ 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).

горива може да бъде широко достъпна в една държава по протежение на коридора на основната мрежа на TEN-T, но да е ограничена в следващия, което оказва въздействие върху безпроблемното пътуване в международен план.

43 Например, дори ако според Комисията Северноморско—Балтийският коридор отговаря на изискванията по отношение на инфраструктурата за алтернативни чисти горива, не всички видове горива са на практика на разположение по протежение на целия коридор. Сред осемте държави членки по коридора една не е определила национални цели, а други три все още не са изградили инфраструктура за ВПГ. Освен това фактът, че целите по отношение на инфраструктурата на водорода нямат задължителен характер, може да влоши положението. Три от осемте държави членки не са си поставили цели и само четири изграждат станции за зареждане с водород. Вследствие на това тежкотоварен автомобил, задвижван с ВПГ или водород, има затруднения при пътуване от единия до другия край на Северноморско—Балтийския коридор, тъй като не съществува инфраструктура за зареждане по целия коридор.

Недостатъците в рамката за мониторинг на Комисията засягат възможността ѝ да предприема корективни действия

Няма междинни цели, които да позволят на Комисията да следи напредъка по подходящ начин и да предприема коригиращи действия

44 В Регламента за TEN-T се определят ясни цели и срокове за пълното осъществяване на TEN-T: очаква се основната мрежа да бъде завършена до 2030 г., а широкообхватната мрежа — до 2050 г. Ако има значително закъснение в започването или приключването на работата по основната мрежа, Комисията може да поиска от съответните държави членки обяснение²⁰, за да разреши проблема, предизвикал забавянето.

45 В Регламента обаче не се определят междинни цели, общо или по вид на транспорта, с които Комисията може редовно да следи напредъка към завършване на двете мрежи. Това на практика затруднява Комисията да предприема коригиращи действия, ако е необходимо, преди крайния срок за завършване на всяка от мрежите. Комисията все още не е поискала обяснение от нито една държава членка, въпреки че в някои от тях напредъкът е относително бавен и съществува риск те да не завършат навреме основната си мрежа.

²⁰ Член 56 от Регламента за TEN-T.

46 През април 2019 г. Комисията започна преглед на изпълнението на основната мрежа с обществени консултации в съответствие с Регламента за TEN-T²¹. Това дава възможност на Комисията да предприеме действия за отстраняване на недостатъците, посочени в настоящия доклад.

Инструментите на Комисията за наблюдение на напредъка към завършване на основната пътна мрежа не са напълно ефективни

47 Комисията е въвела някои инструменти за наблюдение на напредъка към завършване на основната пътна мрежа и нейното съответствие с техническите изисквания, определени в Регламента за TEN-T. Тези инструменти, както са определени в Регламента за TEN-T, са следните:

- а) доклади за напредъка на изпълнението на мрежата на TEN-T, които следва да се публикуват от Комисията на всеки две години и да се предоставят на Европейския парламент и на Съвета. В тях се отчита дали основната пътна мрежа отговаря на критерия за високоскоростна магистрала/път в целия ЕС, както и използването на финансовата подкрепа от ЕС за изпълнение на мрежата²². Комисията прие първия доклад за напредъка през юни 2017 г.²³ и се очаква да публикува следващия до средата на 2020 г.;
- б) интерактивната система за географска и техническа информация за трансевропейската транспортна мрежа (TENtec), за която държавите членки следва всяка година да предават данни²⁴ и която служи за основа на доклада за напредъка и на други документи на политиката;
- в) и за всеки от деветте основни коридора²⁵: работни планове за коридорите, които се предоставят от всеки европейски координатор заедно с примерен списък на планираните проекти, в които са посочени очакваните разходи и планираният краен срок.

²¹ Член 54 от Регламента за TEN-T.

²² Член 49, параграф 3 от Регламента за TEN-T.

²³ Доклад на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите, Доклад за напредъка на изпълнението на мрежата TEN-T през периода 2014—2015 г., 19.6.2017 г., COM(2017) 327 final.

²⁴ Член 49, параграф 1 от Регламента за TEN-T.

²⁵ Член 47 от Регламента за TEN-T.

48 Сметната палата отбеляза обаче, че тези инструменти не са напълно ефективни. Не всички от тях докладват за цялата основна мрежа: работните планове за коридорите, макар и доста подробни по отношение на изпълнението, обхващат около 68 % от нея. Освен това данните не са актуални; тяхната надеждност е засегната от липса на единен подход и не съществуват показатели за резултатите.

49 Регистрираната в системата на Комисията информация не е актуална. Последните налични данни датират от 2016 г., въпреки че от държавите членки се очаква да предават данни за системата TENtec на годишна основа. Процедурата за предаване на данни обаче не е ясна, тъй като нито за държавите членки е установен краен срок за изпращане на данни, обхващащи определен период от време, нито за Комисията по отношение на тяхното обработване и въвеждане в системата.

50 Освен това Сметната палата констатира, че липсата на единен подход се отразява върху надеждността на данните, които Комисията публикува и използва като основа за нейните доклади за напредъка, както и за други документи на политиката²⁶:

- а) няма единна методология за определяне на пътните участъци като „завършени“ или „за модернизация“. Държавите членки не използват термините по еднакъв начин, което подкопава надеждността и съпоставимостта на данните относно степента на завършеност. Някои участъци, които са вече готови по отношение на пътните класове, могат да се разглеждат от държава членка като имащи нужда от модернизация в бъдеще, а друга държава членка може да докладва 100 % спазване на изискванията (вж. *каре 4*);
- б) съдържанието на работните планове за коридорите не е достатъчно стандартизирано, за да се гарантира съпоставимост на данните, по-специално по отношение на наличието на алтернативни горива и на безопасни и охраняеми зони за паркиране, тъй като в някои от тях съответствието е отчетено в проценти, а в други — с конкретна цифра или изобщо няма информация за това.

²⁶ https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/investments-infrastructure/ten-t-completion-roads_en

Каре 4:

Примери за ненадеждни данни вследствие на нееднаква методология

- а) България: Според последните данни от Комисията (Делегиран регламент (ЕС) № 2017/849 на Комисията), през 2016 г. степента на завършеност на основната мрежа е била 50 %, а към момента на одитното посещение (май 2019 г.) органите на България са докладвали за степен на завършеност 46 %.
- б) Латвия: Според последните данни от Комисията (Делегиран регламент (ЕС) № 2017/849 на Комисията), през 2016 г. степента на завършеност на основната мрежа е била 100 %, а според данните за 2014 г. в третия работен план за Северноморско — Балтийския коридор тя е била 8 % за участъка на Латвия. Според актуализираното проучване на коридора през 2017 г. степента на завършеност е била 36 %. Според уебсайта на националния пътен орган работата по основната пътна мрежа все още продължава²⁷, което показва, че основната мрежа не е завършена.
- в) Германия: Макар че е посочена степен на завършеност за Германия от 59 % за 2016 г., съответните работни планове за коридорите показват, че пътните участъци в Германия са завършени.

51 Посочените по-горе недостатъци не са дали възможност на Комисията да следи по подходящ начин реалния напредък към завършването на основната пътна мрежа. Поради това за Комисията е трудно да прави надеждни прогнози за вероятното ѝ завършване до 2030 г. и да предприема навременни корективни действия въз основа на Регламента за TEN-T, ако е необходимо (вж. точка 44).

52 Освен това за държавите членки, разпределящи финансиране за пътища от ЕСИ фондовете, Комисията получава редовно информация относно напредъка на техните оперативни програми, свързани с транспорта, чрез годишните доклади за изпълнение, заседания на комитетите за наблюдение или посещения на място. Оперативните програми включват също така известен брой показатели за крайните продукти и резултатите във връзка със съфинансирани пътни участъци.

²⁷ <https://lvceli.lv/>

53 По отношение на показателите, Сметната палата констатира, че инструментите на Комисията за наблюдение са насочени към показателите за резултатите, като същевременно не предоставят информация относно постигнатите резултати във вече завършените участъци от мрежата. Така например няма информация за икономии на време или по-високата средна скорост, която да е включена в доклада за напредъка или в някой от работните планове за деветте коридора, въпреки че някои данни вече са на разположение на равнището на Комисията (вж. точка [28](#)).

54 И по отношение на финансирането от ЕС не са определени общо показатели за резултатите относно пътищата. Държавите членки са създали свои собствени показатели, специфични за пътните проекти, като например натоварването по пътищата в България, еквивалентната скорост по права линия в Чешката република и синтетичният показател за достъпност на пътния транспорт в Полша. Те обаче не са сравними и не могат да бъдат обобщени, нито за ЕС като цяло, нито на равнище коридор.

55 Комисията предложи набор от общи показатели за крайните продукти и резултатите по отношение на подкрепата по линия на ЕСИ фондовете за програмния период 2021—2027 г., включително по-конкретно за пътищата (като например „ползватели на новоизградени, реконструирани или модернизирани пътища“ и „икономии на време благодарение на подобрената пътна инфраструктура“), което е стъпка напред с цел засилване на наблюдението от страна на Комисията на резултатите на равнище ЕС. Те обаче се отнасят до пътищата като цяло, а не конкретно за пътищата на TEN-T. По време на изготвяне на одита препоръката все още не беше изпълнена²⁸.

²⁸ Предложение за Регламент на Европейския парламент и на Съвета относно Европейския фонд за регионално развитие и Кохезионния фонд, COM(2018) 372 final.

Недостатъчната поддръжка на пътищата от страна на държавите членки излага на риск състоянието на основната пътна мрежа в средносрочен до дългосрочен план

Въпреки че поддръжката е предимно от компетентността на държавите членки, тя е разгледана и в законодателството на ЕС

56 Целта на поддръжката е да запази, а не да подобри даден актив²⁹.

Финансирането и управлението на поддръжката на пътищата, включително на основната мрежа, е отговорност на държавите членки. Въпреки че финансиране от ЕС не може да бъде използвано за поддръжка (само за реконструиране или модернизиране на пътища) този въпрос също е обхванат в законодателството на ЕС, както е обяснено по-долу.

57 Регламентът за TEN-T обхваща поддръжката, както следва: „Планирането, развитието и експлоатацията на трансевропейската транспортна мрежа се осъществява при ефективно използване на ресурсите чрез: развитие, подобряване и поддръжка на съществуващата транспортна инфраструктура [...]“ и „пътищата се поддържат по подходящ начин [...]“³⁰.

58 Съгласно *предварителното* условие на процедурата за финансиране по ЕСИ фондовете Комисията следва да оцени въпроса за поддръжката с държавите членки, които се възползват от ЕСИ фондовете. Съгласно съответното *предварително* условие цялостните планове за транспорта или рамките, които трябва да бъдат предоставени на Комисията, трябва да включват необходимите мерки за, наред с другото, подобряване или поддържане на качеството на инфраструктурата от гледна точка на нейната безопасност, сигурност, ефикасност, устойчивост на климатични условия/бедствия, както и качеството на услугите и непрекъснатостта на транспортните потоци. В този контекст Комисията се е намесила в четирите държави, посетени от одиторите. Например с искане Полша да засили акцента върху поддръжката (вследствие на което в транспортния план на Полша е включено позоваване на специално законодателство относно финансирането на инфраструктура за сухопътен транспорт), с настояване

²⁹ Генерална дирекция „Регионална и селищна политика“: Поддръжка на пътната транспортна инфраструктура. Документ за обсъждане, 24/04/2013 г.

³⁰ Член 5, параграф 1, буква а) и член 17, параграф 2. Вж. също така член 10, параграф 1, буква д). „При разработването на широкообхватната мрежа се дава общ приоритет на мерките, необходими за [...] подобряване или поддържане на качеството на инфраструктурата от гледна точка на нейната безопасност, сигурност, ефикасност, устойчивост на климатични условия [...]“.

споразумението за партньорство в България да отговори на нуждата от ефективна поддръжка на пътната инфраструктура и от генериране на финансови ресурси чрез система за таксуване.

59 Горепосочената процедура касае само държавите членки, които се възползват от финансиране за пътища по ЕСИ фондовете. Комисията не разполага с инструмент да повдигне въпроса за поддръжката в другите държави членки. От друга страна, докато новите автомагистрала са в процес на изграждане в държавите членки, получаващи средства от Кохезионния фонд, включително Полша, Чешката република и България, включени в настоящия одит, пътната мрежа, изградена в други държави членки през предишните десетилетия — също с финансиране от ЕС, вече или може скоро да се нуждае от важна структурна поддръжка. Въпросът се отнася не само до пътищата, но и до други структурни елементи, като например мостове и тунели.

60 Поддръжката е включена и като част от преработената директива относно управлението на безопасността на пътната инфраструктура, която влиза в сила в края на 2019 г.³¹ В нея трансевропейската пътна мрежа е дефинирана също както в Регламента за TEN-T. Директивата изисква от държавите членки да извършват „цялостни оценки на пътната мрежа“ и определя някои индикативни елементи за тези оценки, наред с другото, свързани с оперативните характеристики и поддръжката. Първата оценка трябва да бъде изготвена най-късно до 2024 г., а след това — поне на всеки пет години. Тази информация може да се използва от Комисията за събиране на информация относно пълната функционалност на основната мрежа.

61 За програмния период 2021—2027 г. съгласно благоприятстващото условие, отнасящо се до „цялостното планиране на транспорта на подходящото равнище“, държавите членки, които получават средства за пътища от ЕСИ фондовете, ще трябва да предоставят информация за наличието на бюджетни и финансови ресурси за обезпечаване на планираните инвестиции и за покриване на разходите за експлоатация и поддръжка на съществуваща и планирана инфраструктура. Ако въпросното условие бъде прието и приложено правилно, това ще бъде стъпка напред, тъй като съответните държави членки ще трябва да го прилагат през целия програмен период; в противен случай разходите, свързани със съответната специфична цел, няма да могат да бъдат включени в техните заявления за плащане.

³¹ Директива (ЕС) 2019/1936 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2019 г. за изменение на Директива 2008/96/ЕО относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури (ОВ L 305, 26.11.2019 г., стр. 1).

Националните бюджети за поддръжка непрекъснато намаляват, вместо да се увеличават, като се имат предвид нарастващата дължина на инфраструктурата и износването на най-важните свързващи участъци

62 Според Комисията поддръжката трябва да бъде планирана по подходящ начин, въз основа на принципи за управление на активи, за да се гарантира разходната ефективност и да се оптимизира срокът на експлоатация на инфраструктурата³².

63 В рамките на ЕС разходите за поддръжка на пътищата на държавите членки са намалели в абсолютно изражение. Според ОИСП средната стойност за ЕС е намаляла почти наполовина в периода между 2007 г. и 2017 г. Комисията призна за съществуването на този проблем в неотдавнашен доклад относно текущите тенденции и въпроси, свързани с транспорта в ЕС: „пътната инфраструктура в целия ЕС се влошава поради твърде ограничената поддръжка. Бюджетите за поддръжка често претърпяват съществени съкращения и не се увеличават съобразно нарастващата дължина на инфраструктурата и износването на най-важните свързващи участъци. Това е довело до влошаване на състоянието на пътищата в много държави от ЕС и е породило по-висок риск от злополуки, задръствания, увеличен шум и намалено ниво на обслужване на обществото“³³.

64 В три от четирите посетени държави членки Сметната палата констатира значително намаляване на финансирането за поддръжка в периода между 2007 г. и 2017 г. (вж. [таблица 9](#)). В Полша бюджетът е намалял с две трети, а в България с повече от 50 %. В Испания той се е понижил с 50 % в периода между 2008 г. и 2017 г., като се има предвид, че около 300 млн. евро от бюджета за поддръжка през последните години са изразходвани за плащания на концесионерите на автомагистрала, за които не се прилага директно пътно таксуване на ползвателите. Само в Чешката република бюджетът се е увеличил, въпреки че същевременно в експлоатация са въведени нови километри път.

³² Генерална дирекция „Вътрешен пазар, промишленост, предприемачество и МСП“, документ за обсъждане на поддръжката на инфраструктурата, Брюксел, 19/03/2019 г.

³³ Европейска комисия, „Транспорт в Европейския съюз: настоящи тенденции и проблеми“, март 2019 г., стр. 13.

Таблица 9 — Национални бюджети за поддръжка на пътищата за периода 2007—2017 г. (в млн. евро)

	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.
България	215	203	69	100	71	103	96	93	93	93	-
Чешка република	590	611	578	670	570	571	513	587	684	767	721
Полша	1515	2004	2340	2636	2679	428	438	383	416	419	517
Испания*	983	1106	1325	1103	851	650	661	601	535	551	563

Бележка: * Данните за Испания се отнасят изключително за бюджета за поддръжка на мрежата „Държавни пътища“.

Източник: ЕСП въз основа на данни на ОИСР (за България, Чешката република и Полша) и национални данни за Испания.

65 Това може да се види от качеството на инфраструктурата. От четирите посетени държави членки данните, получени по време на одита, показват, че само в Испания състоянието на мрежата се счита като цяло за добро, въпреки че неотдавнашните бюджетни ограничения забавят определени задачи по поддръжката. В Полша почти 40 % от мрежата се нуждае от ремонт, който е спешен за 14 % от нея. В България 32 % от пътищата са в лошо състояние, а 27 % — в средно. Чешката република е посочила сериозни проблеми във връзка със състоянието на две ключови магистрали. Въпреки това нито една от четирите държави членки, посетени от одиторите, не е въвела все още дългосрочна стратегия за управление на активите и само Полша понастоящем започва проект в тази връзка. Понастоящем отговорните органи залагат поддръжката в бюджета на годишна основа въз основа на двугодишни или тригодишни разчети с акцент върху участващи или структурни елементи, които се нуждаят от спешна интервенция.

66 Въпреки че това може да се отрази на пълната функционалност на основната мрежа до 2030 г., понастоящем Комисията не разполага с подходяща информация, нито на равнището на основната мрежа, нито на равнището на деветте основни коридора. Няма формално изискване държавите членки да докладват за своята система за планиране на поддръжката. Поради това не е извършен задълбочен анализ на цялостното състояние на инфраструктурата на основната мрежа.

Заклучения и препоръки

67 Като цяло Сметната палата стига до заключението, че развитието на основната пътна мрежа напредва и постига резултати за пътуващите по нея. Финансирането от ЕС и действията на Комисията са допринесли положително за тези резултати. Някои ключови фактори обаче възпрепятстват пълното функциониране на основната мрежа на TEN-T.

68 Завършването на основната пътна мрежа TEN-T напредва. Повечето държави членки от централна и източна Европа обаче все още изостават. Между 2007 г. и 2017 г. в ЕС са построени около 3100 км автомагистрала (предимно TEN-T), за които финансирането от ЕС е допринесло големи суми от 2007 г. насам, от над 40 млрд. евро са разпределени за мрежата TEN-T. В резултат на това през програмния период 2007—2013 г. са построени близо 2400 км нови пътища на TEN-T и се очаква още 2000 км да бъдат изградени с подкрепа от ЕС през програмния период 2014—2020 г. Това допринася за постигането на някои положителни резултати за пътуващите по мрежата, като например по-кратко време за пътуване и повече километри магистрален път (вж. точки [14—24](#) и [28—30](#)).

69 Комисията е изиграла важна роля на стратегическо равнище. Въз основа на нейното предложение са въведени основната и широкообхватната мрежа, както и девет коридора на основната мрежа. Освен това финансирането по МСЕ е съсредоточено върху основната мрежа, включително трансграничните участъци. По отношение на финансирането по линия на ЕСИ фондовете Комисията се е намесила на равнището на държавите членки, като е използвала процедура на обвързване с предварителни условия и е договорила споразумения за партньорство и оперативни програми с държавите членки, за да даде приоритет на мрежата TEN-T (вж. точки [25—27](#)).

70 Това действие обаче невинаги е имало като резултат еднакво степенуване на приоритетите, що се отнася до насочването на инвестиции конкретно в основната мрежа. От наличните ЕСИ фондове за периода 2014—2020 г. държавите членки са заделили 66 % извън основната пътна мрежа TEN-T. Това се е случило въпреки факта, че в държавите членки, които получават най-голяма подкрепа за пътища от ЕСИ фондовете, степента на завършеност на основната мрежа е била ниска към момента на договаряне на разпределението на средствата на равнището на ЕС (вж. точки [32—35](#)).

71 Сметната палата установи и друга пречка за безпроблемното пътуване по основната пътна мрежа на TEN-T: някои трансгранични отсечки са незавършени и е приложен недостатъчно координиран подход по отношение на обезопасените зони за паркиране и инфраструктурата за алтернативни чисти горива (вж. точки [36—43](#)).

Препоръка 1 — Определяне на приоритети за инвестиции в основната пътна мрежа

Комисията следва:

- а) да направи необходимото държавите членки да въведат подходящи планове за завършване на цялата основна мрежа на TEN-T до 2030 г., в които да са отразени заложените срокове и бюджетните ресурси. Следва да се обърне специално внимание на трансграничните участъци, особено в държавите членки, които не напредват в тези области.

Срок за изпълнение — при преразглеждането на Регламента за TEN-T през 2021 г.

- б) да предприеме необходимите стъпки държавите членки да използват средствата, предоставени от ЕСИФ и ЕФРР и предназначени за изграждането на пътища, като отдават приоритет на инвестициите в основната мрежа с оглед на завършването ѝ до 2030 г., особено в държавите членки, в които до момента е постигнат ограничен напредък.

Срок за изпълнение — при приемането на СП и ОП за програмния период 2021—2027 г.

72 Недостатъците в мониторинга на Комисията засягат възможността ѝ да предприема навременни корективни действия, когато е необходимо. Мониторингът на Комисията невинаги обхваща цялата основна мрежа и в него липсват междинни цели, които да позволят изготвянето на оценка на напредъка във времето и на надеждни прогнози за вероятното ѝ завършване до 2030 г. Освен това данните не са актуални; тяхната надеждност е засегната от липса на единен подход и не съществуват показатели за резултатите (вж. точки [44—55](#)).

Препоръка 2 — Подобряване на механизмите за мониторинг

Комисията следва да подобри своите механизми за мониторинг, за да може да следи напредъка в развитието на основната мрежа на TEN-T и да предприема корективни действия, както е предвидено в Регламента за TEN-T. Рамката за мониторинг следва да обхваща цялата основна мрежа и да включва следните елементи:

- а) Междинни цели за оценка на напредъка, постигнат от държавите членки;
- б) Систематичен и единен подход с фиксирани срокове, в които държавите членки да предоставят данни за завършването на основната мрежа, а Комисията да ги обработва и публикува; системата следва да позволява мониторинг на резултатите, като например икономии на време, средната скорост и капацитета, за да може да се направи оценка на въздействието на основната мрежа в ЕС.

Срок за изпълнение — при преразглеждането на Регламента за TEN-T през 2021 г.

73 Недостатъчната поддръжка от страна на държавите членки излага на риск състоянието на основната пътна мрежа в средносрочен до дългосрочен план. Националните бюджети за поддръжка непрекъснато намаляват, вместо да се увеличават, като се имат предвид нарастващата дължина на инфраструктурата и износването на най-важните свързващи участъци. Въпреки че това може да се отрази на пълната функционалност на основната мрежа до 2030 г., Комисията не разполага с инструменти, с които да провери дали държавите членки са въвели стабилна система, която гарантира подходящата поддръжка на техните мрежи (вж. точки [56—66](#)).

Препоръка 3 — Укрепване на подхода към поддръжката

С цел да се постигне пълното функциониране на основната пътна мрежа в средносрочен и дългосрочен план, Комисията следва да предприеме подходящи мерки в ревизирия Регламент за TEN-T за подобряване на планирането на дългосрочната поддръжка от страна на държавите членки, което да предоставя информация за финансиране на средствата, необходими за покриване на разходите за дългосрочна поддръжка на съществуващата и планираната инфраструктура.

Срок за изпълнение — при преразглеждането на Регламента за TEN-T през 2021 г.

Настоящият доклад беше приет от Одитен състав II с ръководител Илиана Иванова — член на Европейската сметна палата, в Люксембург на заседанието му от 11 март 2020 г.

За Сметната палата

Klaus-Heiner Lehne
Председател

Приложения

Приложение I— Окончателно разпределение на средствата от ЕФРР и Кохезионния фонд за пътни проекти за периода 2007—2013 г., в млн. евро

	Общо пътища	Автомагистрали	Автомагистрали (TEN-T)	Републикански пътища	Регионални/местни пътища
Белгия	40,3	0	0	0	40,3
България	1050,7	0	673,3	334,6	42,9
Чешка република	3835,8	257,4	1326,0	883,4	1369,0
Дания	0	0	0	0	0
Германия	2008,7	147,1	339,9	311,9	1209,8
Естония	318,6	0	273,2	45,4	0
Ирландия	64,0	42,1	0	21,9	0
Гърция	5086,1	96,6	3870,1	362,0	757,4
Испания	3168,5	863,8	823,8	152,0	1328,9
Франция	201,2	162,1	0	0	39,1
Хърватия	35,1	0	0,3	34,7	0,1
Италия	1235,5	437,7	0	345,2	452,7
Кипър	82,3	60,3	0	0	22,0
Латвия	639,3	323,6	315,7	0	0
Литва	827,8	0	423,7	281,3	122,8
Люксембург	0	0	0	0	0
Унгария	3187,4	0	1068,1	1373,9	745,4
Малта	94,7	0	72,3	14,0	8,4
Нидерландия	24,5	0	0	0	24,5
Австрия	0	0	0	0	0
Полша	16 736,0	1846,4	8526,3	2291,0	4072,3
Португалия	804,7	0	396,9	8,6	399,2
Румъния	3925,1	0	1784,3	472,1	1668,7

Словения	443,2	24,0	179,1	120,2	119,9
Словакия	2031,9	332,7	1020,2	473,6	205,4
Финландия	28,6	0	0	18,0	10,6
Швеция	18,8	0	0	2,6	16,2
Обединено кралство	246,1	0	190,1	11,1	44,9
Трансгранични участъци	409,1	4,4	9,8	1,1	393,9
ЕС	46 543,8	4598,2	21 292,9	7558,6	13 094,1

Бележка: Трансграничните участъци се отнасят до европейското териториално сътрудничество.

Бележка: В сиво са посочени посетените държави членки.

Източник: ЕСП въз основа на данни на Комисията. Финансирането на TEN-T не е включено в тази таблица.

Приложение II— Окончателно разпределение на средствата от ЕФРР и Кохезионния фонд за пътни проекти за периода 2014—2020 г., в млн. евро

	Общо пътища	Основна пътна мрежа на TEN-T (нова)	Широкообхватна пътна мрежа на TEN-T (нова)	Второстепенни свързващи участъци към TEN-T (нови)	Други републикански и регионални пътища (нови)	Местни пътища (нови)	Реконструирани пътища TEN-T	Други реконструирани пътища
Белгия	53,2	0	0	0	9,5	12,0	0	31,7
България	737,7	572,3	0	0	0	0	0	165,3
Чешка република	2921,3	307,4	537,0	223,4	837	0	229,5	787,1
Дания	0	0	0	0	0	0	0	0
Германия	0	0	0	0	0	0	0	0
Естония	267,1	24,4	24,4	0	0	0	218,2	0
Ирландия	0	0	0	0	0	0	0	0
Гърция	1311,4	35,2	499,8	201,7	89,8	0	110,8	374,0
Испания	389,6	0	0	43,8	169,3	0	10,4	166,2
Франция	0	0	0	0	0	0	0	0
Хърватия	400,0	330,0	0	0	0	0	0	70,0
Италия	148,7	0	0	69,1	0	0	0	79,6
Кипър	26,5	0	0	0	0	0	26,5	0
Латвия	673,4	0	0	0	0	0	377,7	295,7

Литва	466,3	86,9	0	0	0	0	222,7	156,7
Люксембург	0	0	0	0	0	0	0	0
Унгария	1343,0	160,0	500,0	103,5	40,0	67,3	160,0	312,1
Малта	52,3	0	0	0	0	0	52,3	0
Нидерландия	0	0	0	0	0	0	0	0
Австрия	0	0	0	0	0	0	0	0
Полша	14 596,2	4362,2	4332,7	1760,8	684,1	70,1	606,4	2779,9
Португалия	56,9	0	0	0	40,9	0	0	16,0
Румъния	3714,8	1988,4	464,2	17,9	30,8	65,5	82,2	1065,6
Словения	132,0	0	63,5	68,4	0	0	0	0
Словакия	1842,9	1078,6	209,4	0	186,8	0	0	368,2
Финландия	22,9	0	0	0,7	6,3	1,1	0	14,9
Швеция	6,8	0	0	0	0	0	0	6,8
Обединено кралство	119,1	0	0	0	0	0	110,5	8,6
ЕС	29 282,0	8945,5	6630,9	2489,3	2094,3	216,0	2207,3	6698,6

Бележка: В сиво са посочени посетените държави членки.

Източник: ЕСП въз основа на данни на Комисията. Финансирането по МСЕ не е включено в тази таблица.

Приложение III— Разпределение на средствата от ЕСИ фондовете за пътни мрежи за периода 2014—2020 г.

Държава членка	Основна мрежа	Широкообхватна мрежа	Извън мрежата TEN-T	Степен на завършеност на основната пътна мрежа през 2013 г.
Белгия	0 %	0 %	100 %	99 %
България	78 %	0 %	22 %	45 %
Чешка република	15 %	22 %	63 %	55 %
Естония	50 %	50 %	0 %	34 %
Гърция	7 %	42 %	51 %	76 %
Испания	1 %	1 %	98 %	100 %
Хърватия	83 %	0 %	17 %	60 %
Италия	0 %	0 %	100 %	77 %
Кипър	50 %	50 %	0 %	73 %
Латвия	28 %	28 %	44 %	88 %
Литва	42 %	24 %	34 %	7 %
Унгария	18 %	43 %	39 %	81 %
Малта	50 %	50 %	0 %	53 %
Полша	32 %	32 %	36 %	33 %
Португалия	0 %	0 %	100 %	100 %
Румъния	55 %	13 %	32 %	41 %
Словения	0 %	48 %	52 %	100 %
Словакия	58 %	11 %	31 %	39 %
Финландия	0 %	0 %	100 %	71 %
Швеция	0 %	0 %	100 %	71 %
Обединено	47 %	46 %	7 %	100 %
ЕС	34 %	27 %	39 %	74 %

Бележка: В сиво са посочени посетените държави членки.

Източник: ЕСП въз основа на данни на Комисията.

Съкращения и речник на термините

Европейски зелен пакт: Това е нова стратегия за растеж на ЕС, която има за цел превръщането на ЕС в справедливо и благоденстващо общество с модерна, ресурсно ефективна и конкурентоспособна икономика, в която през 2050 г. няма да има нетни емисии на парникови газове и икономическият растеж не зависи от използването на ресурси.

ЕСИ фондове (Европейски структурни и инвестиционни фондове): Петте основни фонда на ЕС, които съвместно осигуряват подкрепа за икономическото развитие в ЕС. Те се управляват съвместно от Европейската комисия и държавите — членки на ЕС. ЕСИ фондовете включват Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР), Европейския социален фонд (ЕСФ), Кохезионния фонд (КФ), Европейския земеделски фонд за развитие на селските райони (ЕЗФРСР) и Европейския фонд за морско дело и рибарство (ЕФМДР).

ЕФРР (Европейски фонд за регионално развитие): Фонд на ЕС, който укрепва икономическото и социалното сближаване в ЕС чрез финансиране на инвестиции за намаляване на различията между регионите.

Кохезионен фонд: Фонд на ЕС за намаляване на икономическите и социалните неравенства в ЕС чрез финансиране на инвестиции в държавите членки, в които brutният национален доход на глава от населението е по-малък от 90 % от средния за ЕС.

МСЕ (Механизъм за свързване на Европа): Механизъм, който от 2014 г. насам предоставя финансова помощ в три сектора — транспорт, енергетика и информационни и комуникационни технологии. По отношение на транспорта приоритетите са интермодални транспортни коридори и по-чисти видове транспорт.

Оперативна програма (ОП): Основна рамка за изпълнение на финансираните от ЕС проекти в областта на политиката на сближаване за определен период, която отразява приоритетите и целите, установени в споразуменията за партньорство между Комисията и отделните държави членки. Проектите в дадена ОП трябва да допринасят за постигане на известен брой цели, определени на равнището на ЕС на приоритетната ос на ОП. Финансирането на ОП може да се предоставя от ЕФРР, КФ и/или ЕСФ. Оперативната програма се изготвя от държавата членка и трябва да бъде одобрена от Комисията, преди да бъдат извършени плащания от бюджета на ЕС. ОП могат да бъдат променяни само по време на програмния период, ако и двете страни са съгласни.

Предварителни условия (заменени от благоприятстващо условие за 2021—

2027 г.): Условия, основани на критерии, които са определени предварително в Регламента за общоприложимите разпоредби и които се считат за необходими предпоставки за ефективното и ефикасно използване на финансирането от ЕС за всички ЕСИ фондове. При изготвянето на оперативните програми по ЕФРР и Кохезионния фонд в рамките на програмния период 2014—2020 г. държавите членки трябва да преценят дали са изпълнени тези условия. Ако те не са били изпълнени, трябвало е да бъдат изготвени планове за действие, които да осигурят изпълнението им до 31 декември 2016 г.

Пряко управление: Метод на изпълнение на бюджета на ЕС пряко от отделите на Комисията.

Споделено управление: Метод за изпълнение на бюджета на ЕС, при който Комисията делегира задачи по изпълнението на държавите членки, като същевременно запазва крайната отговорност.

Споразумения за партньорство: Споразуменията за партньорство се сключват между Европейската комисия и отделните държави членки за програмния период 2014—2020 г. В тях се определят плановете на националните органи за това как да използват финансирането от ЕСИ фондовете и се очертават стратегическите цели и инвестиционните приоритети на всяка държава, като се свързват с общите цели на стратегията „Европа 2020“ за интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж.

INEA: Изпълнителната агенция за иновации и мрежи започна дейността си на 1 януари 2014 г., за да изпълнява части от следните програми на ЕС: Механизма за свързване на Европа (MCE); „Хоризонт 2020“; и по-стари програми (TEN-T и „Марко Поло“ за периода 2007–2013 г.).

TEN-T (Трансевропейска транспортна мрежа): Набор от планирани автомобилни, железопътни, въздушни и водни транспортни мрежи в Европа. Развитието на инфраструктурата на TEN-T е тясно свързано с прилагането и по-нататъшното развитие на транспортната политика на ЕС.

ОТГОВОРИ НА КОМИСИЯТА ПО СПЕЦИАЛНИЯ ДОКЛАД НА ЕВРОПЕЙСКАТА СМЕТНА ПАЛАТА

„ОСНОВНА ПЪТНА МРЕЖА НА ЕС — ПРОДЪЛЖИТЕЛНОСТТА НА ПЪТУВАНЕ Е СКЪСЕНА, НО МРЕЖАТА ВСЕ ОЩЕ НЕ ФУНКЦИОНИРА НАПЪЛНО“

КРАТКО ИЗЛОЖЕНИЕ

I. Развитието на мултимодалната основна трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T) до 2030 г. продължава да бъде задача от голямо значение. Благодарение на усилията на Комисията и държавите членки вече е постигнат значителен напредък след приемането на Регламента за TEN-T през 2013 г., включително по отношение на пътната транспортна инфраструктура. При по-нататъшното развитие на пътната мрежа обаче трябва да се вземат предвид и основните приоритети, свързани с декарбонизацията, цифровизацията и безопасността на транспорта. Кохезионният фонд и ЕФРР могат да подпомагат инвестиции в пътна инфраструктура, включително основната пътна мрежа, когато това е обосновано с оглед на целите, залегнали в Договора, целите на Европейския зелен пакт и социално-икономическите и териториалните характеристики на съответните държави членки и региони.

VIII. Договорът постановява ЕФРР и Кохезионният фонд, наред с другото, да насърчават хармоничното развитие, като подкрепят действия, насочени към укрепване на икономическото, социалното и териториалното сближаване (член 174 от ДФЕС).

Поради това обхватът на подкрепата по линия на ЕФРР е по-широк от (основната) TEN-T мрежа. Кохезионният фонд подкрепя проекти в областта на околната среда и трансевропейските мрежи в областта на транспорта, които обхващат както основните, така и широкообхватните мрежи.

При споделеното управление Комисията не отговаря за подбора на проекти за подкрепа от ЕФРР и Кохезионния фонд. Тези правомощия са на управляващия орган в съответствие с член 67 от POP.

Вж. също отговорите на Комисията по точка 32.

XII. Комисията приема препоръките и се позовава на своите отговори на препоръки 1—3.

ВЪВЕДЕНИЕ

06. Съгласно член 176 от Договора за функционирането на Европейския съюз *Европейският фонд за регионално развитие е предназначен да подпомага преодоляването на основните различия между регионите в Съюза посредством участие в развитието и структурното приспособяване на регионите, чието развитие изостава, и в конверсията на регионите със западаща индустрия*. Поради това целта на ЕФРР е да подкрепи само TEN-T инвестициите, които допринасят по най-добрия начин за социално-икономическото развитие на регионите в неблагоприятно положение (напр. участъците от TEN-T в градските възли).

КОНСТАТАЦИИ

32. Основните пътища на TEN-T представляват едва около 1 % от всички пътища с настилка в ЕС, което обяснява заделянето на 79 % от определените за пътища средства по ЕФРР за пътища, които не са от TEN-T.

Над 57 % от средствата по Кохезионния фонд бяха заделени за основната TEN-T, а 43 % — за широкообхватната TEN-T. Предвид разликата в дължината на основната и широкообхватната пътна TEN-T (всеобхватната трансевропейска транспортна мрежа е със 75 % по-дълга от основната), средният интензитет на подкрепата от Кохезионния фонд за основната пътна TEN-T беше над два пъти по-голяма по отношение на широкообхватната TEN-T (т.е. 169 хиляди евро/км срещу 72,4 хиляди евро/км).

Освен това фондовете на ЕС не са единственият източник за финансиране на основните TEN-T инвестиции. В съответствие с принципа на допълняемост приносът от европейските структурни и инвестиционни фондове (ЕСИ фондове) не трябва да замества публичните или приравнените на тях структурни разходи на дадена държава членка.

33. Действително в Чешката република само 15 % от финансирането по линия на ЕСИ фондовете са разпределени за основната мрежа, а по-голямата част от подкрепата по линия на ЕСИ фондовете беше извън TEN-T. Няколко важни големи проекта за основната мрежа на TEN-T, предвидени първоначално за подкрепа по линия на ЕСИ фондовете, не са окончателно финансирани от ЕСИ фондовете и са оттеглени от чешките органи поради проблеми, свързани със спазването на достиженията на правото на ЕС в областта на околната среда.

Моля вж. също отговора на Комисията по точка 32.

38, буква а) Въпросните участъци ще бъдат подложени на контрол и ще бъдат разгледани по време на предстоящите преговори с органите на Чешката република по програмите за периода след 2020 г. Комисията ще даде приоритет на съответните участъци в зависимост от равнището на тяхната готовност и наличните средства за сектора на автомобилния транспорт.

б) България наскоро публикува своята стратегия за 2030 г., в която се предвижда завършване на основната трансевропейска транспортна мрежа до 2030 г., като по този начин се дава висок приоритет на тези участъци. Тези участъци ще бъдат обсъдени допълнително като част от предстоящите преговори с България относно планирането след 2020 г.

Каре 3 — Дунав мост

В момента България работи по високоскоростен път Видин—Ботевград, финансиран от националния бюджет.

Комисията е запозната със ситуацията и подчерта недоразвитите ключови връзки в северната част на страната в доклада за страната за 2019 г., включително в приложение Г към доклада. Този въпрос ще бъде включен в предстоящите преговори с България относно планирането след 2020 г.

39. Делегирано правомощие за установяване на стандарти за безопасно и сигурно паркиране се обсъжда понастоящем от съзаконодателите¹. Съзаконодателите постигнаха споразумение относно новото законодателство през декември 2019 г., което е понастоящем в процес на приемане от двете институции (приемането е предвидено за юли 2020 г.).

¹ Преразглеждане на Регламент (ЕО) № 561/2006 за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт, за изменение на Регламенти (ЕИО) № 3821/85 и (ЕО) № 2135/98 на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета

43. Директива 2014/94/ЕС не включва задължителни изисквания към държавите членки за инсталиране на инфраструктура за зареждане с водород. Разработването и пускането на пазара на съответните превозни средства беше и продължава да бъде по-слабо от това при превозните средства, задвижвани с други алтернативни горива, които са обхванати от директивата.

54. В настоящия програмен период показателите за резултатите се определят на равнището на държавата с цел по-добро приспособяване на рамката за мониторинг към конкретните предизвикателства и цели, определени в отделните оперативни програми.

55. Развитието на пътищата, които са част от TEN-T, не е самостоятелна цел на ЕСИ фондовете, а един от инструментите за постигане на целите на политиката на сближаване. По този начин това следва да се вземе предвид от системата на показателите за резултатите от ЕСИ фондовете.

64. България е посочила на Комисията, че планира да реинвестира приходите от пътните такси и таксите за изминат участък при разработването и поддържането на пътната инфраструктура. Страната разчита също така на приходите от таксите за изминат участък, налагани на тежкотоварните превозни средства, които се събират от 2020 г. и се очаква да подпомогнат завършването на основната пътна мрежа в България.

ЗАКЛЮЧЕНИЯ И ПРЕПОРЪКИ

70. Вж. отговора на Комисията по точка 32.

Препоръка1 — Определяне на приоритети за инвестиции в основната пътна мрежа

а) Комисията приема препоръката.

б) Комисията приема препоръката.

Осъществяването на мрежата TEN-T е споделено между държавите членки и Комисията. Финансирането от ЕС с безвъзмездни средства е на разположение за целева подкрепа по линия на МСЕ, КФ и ЕФРР.

Програмирането за периода 2021—2027 г. за Кохезионния фонд и ЕФРР ще бъде извършено в съответствие с изискванията за тематична концентрация на законодателството в областта на политиката на сближаване и въз основа на приложение Г към докладите по държави в рамките на европейския семестър за 2019 г.

Основна цел е намаляването на регионалните дисбаланси в разработването на устойчива и интелигентна европейска транспортна система. Приоритетите в този контекст ще включват например аспектите, свързани с декарбонизацията, цифровизацията и безопасността.

В контекста на одобряването на програмите могат да бъдат включени инвестиции в пътища, когато това е обосновано с оглед на екологичните цели на ЕС и социално-икономическите и териториалните характеристики на съответните държави членки и региони. Тази подкрепа включва проекти, свързани с основната пътна мрежа на TEN-T, но не се ограничава само до тях.

Препоръка 2 – Подобряване на механизмите за мониторинг

а) Комисията приема препоръката.

Комисията ще предложи включване на междинни цели за коридорите на основната мрежа в работните планове за коридорите, които обхващат почти всички трансгранични участъци.

б) Комисията приема препоръката.

Препоръка 3 – Укрепване на подхода към поддръжката

Комисията приема препоръката и ще я разгледа в контекста на предстоящото преразглеждане на Регламента за TEN-T, както бе обявено.

Одитен екип

Специалните доклади на ЕСП представят резултатите от нейните одити на политиките и програмите на ЕС или теми, свързани с управлението, в конкретни бюджетни области. ЕСП подбира и разработва одитните си задачи така, че те да оказват максимално въздействие, като отчита рисковете за изпълнението или съответствието, проверявания обем приходи или разходи, предстоящите промени, както и политическия и обществен интерес.

Настоящият одит на изпълнението беше извършен от Одитен състав II с ръководител Илиана Иванова – член на ЕСП. Този състав е специализиран в областите на разходи, свързани с инвестициите за сближаване, растеж и приобщаване. Одитът беше ръководен от Ladislav Balko — член на ЕСП, подпомаган от Branislav Urbanic — ръководител на неговия кабинет; Zuzana Frankova — аташе в кабинета; Pietro Puricella — главен ръководител; Aleksandra Klis-Lemieszonek — ръководител на задача; Marjeta Leskovar, Fernando Pascual Gil, Светослав Христов, Zuzana Gullova и Valeria Rota — одитори. Zuzanna Filipiski и Petra Karkosova осигуриха езикова помощ.



От ляво на дясно: Pietro Puricella, Zuzana Gullova, Светослав Христов, Ladislav Balko, Fernando Pascual-Gil, Aleksandra Klis-Lemieszonek, Branislav Urbanic, Marjeta Leskovar.

График

Събитие	Дата
Приемане на Меморандума за планиране на одита (МПО) / Начало на одита	23.1.2019 г.
Официално изпращане на проектодоклада до Комисията (или до друга одитирана институция)	16.1.2020 г.
Приемане на окончателния доклад след съгласувателната процедура	11.3.2020 г.
Получаване на официалните отговори на Комисията (или на друга одитирана институция) на всички езици	24.3.2020

АВТОРСКИ ПРАВА

© Европейски съюз, 2020 г.

Политиката на Европейската сметна палата (ЕСП) във връзка с повторната употреба на информация се изпълнява в съответствие с [Решение № 6-2019 на Европейската сметна палата](#) относно политиката за свободно достъпни данни и повторната употреба на документи.

Освен ако не е посочено друго (напр. в отделни известия за авторските права), създаденото от ЕСП съдържание, притежавано от ЕС, е лицензирано в рамките на лиценза по програма „[Creative Commons Attribution 4.0 International](#)“ (CC BY 4.0). Това означава, че повторното използване е позволено, при условие че са посочени първоначалните източници и извършените промени. Лицето, което използва информацията повторно, следва да не изменя първоначалния смисъл или послание на документа. Европейската сметна палата не носи отговорност за последствия, възникнали в резултат на повторното използване.

Уреждането на допълнителните права в случаите, когато дадено съдържание изобразява разпознаваеми частни лица, например на снимки на персонала на ЕСП или фотографии, включващи трети страни, е Ваша отговорност. В случаите, когато е получено разрешение, то отменя горепосоченото общо разрешение и ясно посочва всички ограничения при употребата.

За да използвате или възпроизвеждате съдържание, което не е собственост на ЕС, възможно е да трябва да поискате разрешение директно от носителите на авторските права:

Софтуер или документи, обхванати от правата на индустриална собственост, като патенти, търговски марки, регистрирани дизайни, лого и наименования, са изключени от политиката на ЕСП за повторна употреба и не са Ви преотстъпени.

Всички уебстраници на институциите на Европейския съюз, включени в домейна eugora.eu, съдържат препратки към уебстраниците на трети страни. Тъй като ЕСП не контролира тяхното съдържание, моля, запознайте се с тяхната политика за поверителност на данните и с политиката за авторските права.

Използване на логото на Европейската сметна палата

Логото на Европейска сметна палата не може да бъде използвано без предварително разрешение от нейна страна.

PDF	ISBN 978-92-847-4490-9	ISSN 1977-5814	doi:10.2865/85865	QJ-AB-20-009-BG-N
HTML	ISBN 978-92-847-4475-6	ISSN 1977-5814	doi:10.2865/042750	QJ-AB-20-009-BG-Q

В транспорта на ЕС пътищата заемат съществено място, тъй като на тях се пада най-големият дял от пътническият и товарния транспорт. Сметната палата оцени напредъка към постигането на целта на ЕС, свързана с изграждането на напълно функционираща основна мрежа на TEN-T, както и ролята на Комисията за постигането на тази цел. Одиторите констатираха, че развитието на основната пътна мрежа на TEN-T, подкрепяно с финансиране от ЕС и с действия на Европейската комисия, бележи напредък, като по този начин се постигат резултати за пътниците, използващи мрежата. Определени ключови фактори обаче възпрепятстват пълното функциониране на основната пътна мрежа на TEN-T. Сметната палата препоръчва на Комисията да приоритизира инвестициите в основната пътна мрежа, да подобри механизмите за мониторинг и да подобри своя подход за поддръжка.

Специален доклад на ЕСП съгласно член 287, параграф 4, втора алинея от ДФЕС.



ЕВРОПЕЙСКА
СМЕТНА
ПАЛАТА



Служба за публикации
на Европейския съюз

ЕВРОПЕЙСКА СМЕТНА ПАЛАТА
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUXEMBOURG

Тел. +352 4398-1

За запитвания: eca.europa.eu/bg/Pages/ContactForm.aspx

Уебсайт: eca.europa.eu

Туитър: @EUAuditors