



## Η χρηματοδότηση των Διευρωπαϊκών Δικτύων

Τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα (ΔΕΔ) χρηματοδοτούνται εν μέρει από την Ευρωπαϊκή Ένωση και εν μέρει από τα κράτη μέλη. Η χρηματοδοτική ενίσχυση της ΕΕ λειτουργεί ως καταλύτης, δεδομένου ότι τα κράτη μέλη καλούνται να καλύψουν το μεγαλύτερο μέρος της χρηματοδότησης. Η χρηματοδότηση των ΔΕΔ μπορεί επίσης να συμπληρώνεται από τα διαρθρωτικά ταμεία, από μια ενίσχυση της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων ή από εισφορές του ιδιωτικού τομέα. Το 2013 πραγματοποιήθηκε σημαντική μεταρρύθμιση για το σύνολο των ΔΕΔ με τη σύσταση του χρηματοδοτικού μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη».

### Νομική βάση

Άρθρο 171 του τίτλου XVI της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ), σύμφωνα με το οποίο μπορεί να χορηγείται ενίσχυση της ΕΕ σε σχέδια κοινού ενδιαφέροντος τα οποία πληρούν τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο πλαίσιο των κατευθυντήριων γραμμών.

Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1316/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2013, για τη σύσταση της διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη», την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010 και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 680/2007 και (ΕΚ) αριθ. 67/2010.

### Στόχοι

Συμβολή στην ανάπτυξη διευρωπαϊκών δικτύων υποδομών στους τομείς των μεταφορών, της ενέργειας και των τηλεπικοινωνιών μέσω στοχοθετημένης στήριξης της ΕΕ (3.5.1).

### Επιτεύγματα

#### A. Καθορισμός γενικών όρων για τη χρηματοδότηση έργων

Σε γενικές γραμμές, η ευρωπαϊκή χρηματοδότηση έχει λειτουργήσει ως καταλύτης για την πραγματοποίηση έργων. Τα κράτη μέλη πρέπει να καλύψουν το μεγαλύτερο μέρος της χρηματοδότησης, εκτός από τις ενισχύσεις που προβλέπονται στο πλαίσιο του Ταμείου Συνοχής, όπου παραδοσιακά η συνεισφορά της Ένωσης είναι πιο σημαντική.

Οι πρώτες αρχές σχετικά με τη χορήγηση χρηματοδότησης καθορίστηκαν με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2236/95 του Συμβουλίου, της 18ης Σεπτεμβρίου 1995, που καθορίζει τους γενικούς κανόνες για τη χορήγηση κοινοτικής ενίσχυσης στον τομέα των διευρωπαϊκών δικτύων.



1. Η ενίσχυση της ΕΕ για έργα έχει λάβει μία ή περισσότερες από τις ακόλουθες μορφές:

- συγχρηματοδότηση μελετών σχετικά με τα έργα και άλλων μέτρων τεχνικής υποστήριξης (γενικά, η συμμετοχή της ΕΕ δεν υπερβαίνει το 50% του συνολικού κόστους)·
- συμβολή στα έξοδα εγγύησης δανείων του Ευρωπαϊκού Ταμείου Επενδύσεων ή άλλων χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων·
- επιδοτήσεις επιτοκίων των δανείων που χορηγούνται από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕΠ) ή από άλλους δημόσιους ή ιδιωτικούς χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς·
- άμεσες επιδοτήσεις των επενδύσεων σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις.

2. Σταδιακά καθορίστηκαν τα παρακάτω κριτήρια για την επιλογή έργων:

- οι ενισχύσεις της ΕΕ που χορηγούνται σε δίκτυα τηλεπικοινωνιών και ενέργειας δεν πρέπει να προκαλούν στρεβλώσεις του ανταγωνισμού μεταξύ των επιχειρήσεων του τομέα·
- τα έργα πρέπει να συμβάλλουν στην επίτευξη των στόχων των δικτύων·
- τα έργα πρέπει να είναι οικονομικά βιώσιμα·
- η ωριμότητα του έργου και η τονωτική επίδραση της παρέμβασης της ΕΕ·
- οι άμεσες ή έμμεσες επιπτώσεις στο περιβάλλον και την απασχόληση, για την εκτίμηση των οποίων χρησιμοποιούνται σταδιακά όλο και πιο ολοκληρωμένες αναλύσεις κόστους-οφέλους, αναλύσεις περιβαλλοντικών επιπτώσεων κ.λπ.·
- ο χρονικός συντονισμός των διάφορων τμημάτων των εν λόγω έργων, για παράδειγμα στην περίπτωση διασυνοριακών έργων.

Τα χρηματοδοτούμενα έργα πρέπει να συμμορφώνονται προς το δίκαιο και τις πολιτικές της ΕΕ, ιδίως σε θέματα προστασίας του περιβάλλοντος, ανταγωνισμού και ανάθεσης δημόσιων συμβάσεων. Με διαδοχικούς κανονισμούς για τη θέσπιση γενικών κανόνων όσον αφορά τη χορήγηση χρηματοδοτικής ενίσχυσης της ΕΕ καθιερώθηκαν διάφορα νέα στοιχεία, όπως τα εξής:

- πολυετή και ετήσια προγράμματα στους τομείς των μεταφορών και της ενέργειας για τη χορήγηση χρηματοδοτικής ενίσχυσης της ΕΕ σε επιλεγμένα έργα·
- το ανώτατο όριο όσον αφορά την ενίσχυση της ΕΕ για μελέτες ορίστηκε στο 50% ανεξαρτήτως έργου, και στο 10% έως 30% για έργα προτεραιότητας στον τομέα των μεταφορών (με ανώτατο όριο 30% για τα διασυνοριακά τμήματα των έργων προτεραιότητας)·
- συμπερίληψη και διασύνδεση του κεφαλαίου επιχειρηματικού κινδύνου στο πλαίσιο της χρηματοδοτικής ενίσχυσης της ΕΕ·
- το δημοσιονομικό πλαίσιο για την περίοδο 2007-2013 προέβλεπε 8 168 εκατομμύρια ευρώ για τα ΔΕΔ, εκ των οποίων 8 013 εκατομμύρια για τις μεταφορές (ΔΕΔ-Μ) και 155 εκατομμύρια για την ενέργεια (ΔΕΔ-Ε).



## **B. Πρόσθετες δυνατότητες χρηματοδότησης**

### **1. Διαρθρωτικά ταμεία και Ταμείο Συνοχής της ΕΕ**

Την περίοδο 2000-2006, τα εν λόγω ταμεία χορήγησαν περίπου 26 δισεκατομμύρια ευρώ σε έργα ΔΕΔ — κυρίως μέσω του Ταμείου Συνοχής — στην Ελλάδα, στην Ιρλανδία (μέχρι το 2003), στην Πορτογαλία, στην Ισπανία και στα κράτη μέλη της ΕΕ των 10. Σε αυτά τα κράτη μέλη χορηγήθηκαν 2,48 δισεκατομμύρια ευρώ ως προενταξιακή ενίσχυση, καθώς και 4,24 δισεκατομμύρια ευρώ από το Ταμείο Συνοχής και 2,53 δισεκατομμύρια ευρώ από άλλα διαρθρωτικά ταμεία. Από τη συνολική χρηματοδότηση για σκοπούς προενταξιακής ενίσχυσης και συνοχής, περίπου το 50%, δηλαδή 3,9 δισεκατομμύρια ευρώ, διατέθηκε για έργα ΔΕΔ-Μ.

### **2. Ενίσχυση από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων**

Τα δάνεια της ΕΤΕπ δεν υπόκεινται σε κανέναν εδαφικό περιορισμό, καθότι χορηγούνται με βάση τραπεζικά κριτήρια, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται η σκοπιμότητα του έργου από χρηματοδοτικής (δυνατότητα αποπληρωμής), τεχνικής και περιβαλλοντικής άποψης. Για παράδειγμα, μεταξύ 1995 και 2005, η ΕΤΕπ χορήγησε δάνεια σε έργα ΔΕΔ συνολικού ύψους 65 δισεκατομμυρίων ευρώ περίπου.

## **Γ. Δημοσιονομικό πλαίσιο 2007-2013**

Για τη χρηματοδοτική περίοδο 2007-2013, η Επιτροπή, με την υποστήριξη του Κοινοβουλίου, πρότεινε αρχικά το ποσό των 20,35 δισεκατομμυρίων ευρώ για τα ΔΕΔ-Μεταφορών και το ποσό των 0,34 δισεκατομμυρίων ευρώ για τα ΔΕΔ-Ενέργειας. Ωστόσο, το Συμβούλιο επέμεινε στη δραστική μείωση των κονδυλίων, και τελικά το δημοσιονομικό πλαίσιο των ΔΕΔ προέβλεπε τη χορήγηση 8,01 δισεκατομμυρίων ευρώ στον τομέα των μεταφορών και 0,16 δισεκατομμυρίων ευρώ στον τομέα της ενέργειας (δηλαδή μόνο το 40% του ποσού που είχε αρχικά προταθεί για τον τομέα των μεταφορών και το 45% του προτεινόμενου ποσού για τον τομέα της ενέργειας). Δεδομένης της έλλειψης πόρων, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 680/2007 ορίζει ότι, συμπληρωματικά προς τις εθνικές πηγές χρηματοδότησης (δημόσιες ή ιδιωτικές), οι πόροι της ΕΕ πρέπει να επικεντρωθούν σε ορισμένες κατηγορίες έργων που αποφέρουν τη μέγιστη προστιθέμενη αξία για το σύνολο του δικτύου (όπως τα διασυνοριακά τμήματα και τα έργα που στοχεύουν στην εξάλειψη των σημείων συμφόρησης). Επιπλέον, η συνεισφορά στα ΔΕΔ-Μ από τα επιχειρησιακά προγράμματα της γενικής πολιτικής συνοχής τα οποία έχουν εγκριθεί από την Επιτροπή ανέρχεται σε 43 δισεκατομμύρια ευρώ.

## **Χρηματοδοτικός Μηχανισμός «Συνδέοντας την Ευρώπη»**

Από τον Δεκέμβριο του 2013, η ΕΕ διαθέτει μια νέα ειδική πολιτική υποδομών ΔΕΔ, με προϋπολογισμό άνω των 30,4 δισεκατομμυρίων ευρώ για την περίοδο έως το 2020: ο χρηματοδοτικός μηχανισμός «Συνδέοντας την Ευρώπη» (CEF) αποσκοπεί στην επίτευξη συνεργειών στους τομείς των μεταφορών, των τηλεπικοινωνιών και της ενέργειας, ενισχύοντας την αποτελεσματικότητα της δράσης της Ένωσης και επιτρέποντας τη βελτιστοποίηση των δαπανών υλοποίησης. Στοιχεί επίσης στην επιτάχυνση των επενδύσεων στον τομέα των διευρωπαϊκών δικτύων και στη μόχλευση χρηματοδότησης, τόσο από τον δημόσιο όσο και από τον ιδιωτικό τομέα, παράλληλα



με την ενίσχυση της ασφάλειας δικαίου και τον σεβασμό της αρχής της τεχνολογικής ουδετερότητας.

#### **A.** Γενικοί στόχοι

Ο χρηματοδοτικός μηχανισμός CEF έχει τους εξής στόχους:

- να υποστηρίξει την υλοποίηση έργων κοινού ενδιαφέροντος με τα οποία επιδιώκεται η ανάπτυξη και δημιουργία νέων υποδομών και υπηρεσιών ή η αναβάθμιση υφιστάμενων υποδομών και υπηρεσιών, στους τομείς των μεταφορών, των τηλεπικοινωνιών και της ενέργειας·
- να συμβάλει στην υποστήριξη έργων με ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία και σημαντικά κοινωνικά οφέλη, τα οποία δεν λαμβάνουν επαρκή χρηματοδότηση από την αγορά·
- να συμβάλει στη στρατηγική «Ευρώπη 2020» με την ανάπτυξη διευρωπαϊκών δικτύων τα οποία λαμβάνουν υπόψη τις μελλοντικές κυκλοφοριακές ροές, και με τη δημιουργία ευνοϊκότερου περιβάλλοντος για τις ιδιωτικές, τις δημόσιες και τις δημόσιες-ιδιωτικές επενδύσεις·
- να επιτρέψει στην Ένωση να επιτύχει τους στόχους της για την αειφόρο ανάπτυξη, συμβάλλοντας με αυτόν τον τρόπο στους μεσοπρόθεσμους και μακροπρόθεσμους στόχους απαλλαγής από τις ανθρακούχες εκπομπές.

**1.** Στον τομέα των μεταφορών, θα διατίθεται υποστήριξη για έργα κοινού ενδιαφέροντος που στοχεύουν:

- στην εξάλειψη των σημείων συμφόρησης, τη γεφύρωση των ελλειπόντων κρίκων και, ιδίως, τη βελτίωση των διασυννοριακών τμημάτων·
- στην εξασφάλιση μακροπρόθεσμα βιώσιμων και αποτελεσματικών συστημάτων μεταφορών, ενόψει της προετοιμασίας για τις αναμενόμενες μελλοντικές ροές μεταφορών, καθώς και στην απαλλαγή όλων των τρόπων μεταφοράς από τις ανθρακούχες εκπομπές· και
- στη βελτιστοποίηση της ενοποίησης και της διασύνδεσης των τρόπων μεταφοράς και στην ενίσχυση της διαλειτουργικότητας των μεταφορικών υπηρεσιών, με ταυτόχρονη εξασφάλιση της προσβασιμότητας των μεταφορικών υποδομών.

**2.** Στον τομέα της ενέργειας, η στήριξη θα έχει τους εξής στόχους:

- ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας με την ενθάρρυνση της περαιτέρω ενοποίησης της εσωτερικής αγοράς ενέργειας και της διασυννοριακής διαλειτουργικότητας των δικτύων ηλεκτρικής ενέργειας και φυσικού αερίου·
- ενίσχυση της ασφάλειας ενεργειακού εφοδιασμού της ΕΕ· και
- συμβολή στην αειφόρο ανάπτυξη μέσω της ένταξης των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στο δίκτυο μεταφοράς και μέσω της ανάπτυξης έξυπνων ενεργειακών δικτύων και δικτύων διοξειδίου του άνθρακα.



- 3.** Στον τομέα των τηλεπικοινωνιών, ο χρηματοδοτικός μηχανισμός CEF θα στηρίζει:
- υπηρεσίες γενικής εφαρμογής, πλατφόρμες βασικών υπηρεσιών και υποστηρικτικές δράσεις προγράμματος οι οποίες θα χρηματοδοτούνται μέσω επιχορηγήσεων και/ή συμβάσεων προμήθειας·
  - δράσεις στον τομέα των ευρυζωνικών δικτύων οι οποίες θα χρηματοδοτούνται μέσω χρηματοδοτικών μέσων.

**B.** Προϋπολογισμός CEF 2014-2020

Το χρηματοδοτικό κονδύλι για την εφαρμογή του CEF για την περίοδο 2014-2020 αρχικά ορίστηκε σε πάνω από 33,2 δισεκατομμύρια ευρώ. Ωστόσο, το 2015 το εν λόγω αρχικό ποσό μειώθηκε στα 30,4 δισεκατομμύρια ευρώ λόγω της μετατόπισης 2,8 δισεκατομμυρίων ευρώ στο νεοσυσταθέν Ευρωπαϊκό Ταμείο Στρατηγικών Επενδύσεων (ΕΤΣΕ). Ο προϋπολογισμός του CEF κατανέμεται ως εξής:

- τομέας μεταφορών: 24,05 δισεκατομμύρια ευρώ, από τα οποία 11,3 δισεκατομμύρια ευρώ έχουν μεταβιβαστεί από το Ταμείο Συνοχής για να διατεθούν, σύμφωνα με τον κανονισμό για τον χρηματοδοτικό μηχανισμό CEF, αποκλειστικά σε κράτη μέλη επιλέξιμα για χρηματοδότηση από το Ταμείο Συνοχής·
- τομέας τηλεπικοινωνιών: 1,04 δισεκατομμύρια ευρώ·
- τομέας ενέργειας: 5,35 δισεκατομμύρια ευρώ.

Περίπου το 80-85% του συνολικού προϋπολογισμού του CEF θα διατίθεται σε έργα που βασίζονται σε πολυετή προγράμματα (τα οποία αφορούν διαδρόμους του κύριου δικτύου και αντικατοπτρίζουν οριζόντιες προτεραιότητες), ενώ το 15-20% θα εξυπηρετεί στόχους στο πλαίσιο ετήσιων προγραμμάτων (δηλ. πιο βραχυπρόθεσμης φύσης, με δυνατότητα προσαρμογής σε ετήσια βάση).

Η πλειονότητα των έργων θα συγχρηματοδοτούνται από τον χρηματοδοτικό μηχανισμό CEF μέσω επιδοτήσεων που θα διατεθούν έπειτα από ανταγωνιστικές προσκλήσεις για υποβολή προσφορών. Ταυτόχρονα, δεν μπορεί να διατεθεί ποσοστό υψηλότερο του 8,4% του συνολικού προϋπολογισμού του CEF σε έργα που πρόκειται να συγχρηματοδοτηθούν μέσω καινοτόμων χρηματοδοτικών μέσων όπως οι εγγυήσεις και τα ομόλογα έργων (χρεωστικό μέσο CEF). Σε γενικές γραμμές, τα χρηματοδοτικά μέσα που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο του CEF πρέπει να αντιμετωπίζουν συγκεκριμένες ανάγκες της αγοράς για δράσεις με σαφή ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία, και δεν πρέπει να παραγκωνίζουν την ιδιωτική χρηματοδότηση. Πρέπει επίσης να βελτιώνουν το μοχλευτικό αποτέλεσμα των δαπανών που καλύπτονται από τον προϋπολογισμό της ΕΕ και να επιτυγχάνουν μεγαλύτερο πολλαπλασιαστικό αποτέλεσμα όσον αφορά την προσέλκυση χρηματοδότησης από τον ιδιωτικό τομέα.

Στον **τομέα των μεταφορών**, το μεγαλύτερο μέρος του προϋπολογισμού του CEF, δηλαδή 22,5 δισεκατομμύρια ευρώ, πρόκειται να διανεμηθεί στους φορείς υλοποίησης έργων μέσω επιχορηγήσεων. Μέχρι στιγμής, η Επιτροπή έχει ανακοινώσει πέντε προσκλήσεις υποβολής προτάσεων αποκλειστικά στον τομέα των μεταφορών και μία πρόσκληση υποβολής προτάσεων για δράσεις συνέργειας στους τομείς των μεταφορών και της ενέργειας. Οι πρώτες δύο προσκλήσεις που ανακοινώθηκαν το 2014 και το 2015 είχαν τα μεγαλύτερα κονδύλια (ύψους 11,93 δισ. ευρώ και 7,6 δισ.





ευρώ αντίστοιχα). Σε αμφότερες τις περιπτώσεις, η Επιτροπή ανέφερε ότι η συνολική αξία των επιχορηγήσεων που ζητήθηκαν από τους αναδόχους του έργου υπερέβη το διατεθέν ποσό.

## Γ. Προϋπολογισμός CEF 2021-2027

Στο πλαίσιο του προϋπολογισμού της ΕΕ για την περίοδο 2021-2027, στις 6 Ιουνίου 2018 η Επιτροπή πρότεινε την παράταση του προγράμματος CEF μετά το 2020 με τον γενικό στόχο της στήριξης των επενδύσεων στα ευρωπαϊκά δίκτυα υποδομών στους τομείς των μεταφορών, της ενέργειας και των τηλεπικοινωνιών. Ο προτεινόμενος συνολικός προϋπολογισμός CEF ανέρχεται σε 42,3 δισ. ευρώ (σε τρέχουσες τιμές) και, συγκεκριμένα, στη διάθεση 30,6 δισ. ευρώ για τις μεταφορές, 8,7 δισ. ευρώ για την ενέργεια και 3 δισ. ευρώ για τα ψηφιακά δίκτυα. Οι συνέργειες μεταξύ των τριών τομέων και η ενισχυμένη διασυνοριακή συνεργασία στον τομέα των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας συγκαταλέγονται μεταξύ των βασικών σημείων που πρέπει να στοχοθετηθούν από τον CEF για την περίοδο μετά το 2020, ώστε να επιταχυνθεί η ψηφιοποίηση και η απαλλαγή της οικονομίας της ΕΕ από τις ανθρακούχες εκπομπές. Επιπλέον, η Επιτροπή προτείνει να διατεθεί το 60% του συνολικού προϋπολογισμού CEF σε στόχους για το κλίμα.

Στον τομέα των μεταφορών, ο μηχανισμός «Συνδέοντας την Ευρώπη» (CEF), αποσκοπεί στην επιτάχυνση της ολοκλήρωσης των δύο επιπέδων του ΔΕΔ-Μ, στην ανάπτυξη ευρωπαϊκών συστημάτων διαχείρισης της κυκλοφορίας, όπως το Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (ERTMS) και το ερευνητικό σχέδιο ATM του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (SESAR), και στην υποστήριξη της μετάβασης προς μια έξυπνη, βιώσιμη, ασφαλή και προστατευμένη κινητικότητα, μέσω της εισαγωγής ενός ευρωπαϊκού δικτύου υποδομών φόρτισης για εναλλακτικά καύσιμα. Η πρόταση προβλέπει ότι ο νέος CEF θα στηρίζει επίσης μη στρατιωτικές/στρατιωτικές υποδομές μεταφορών διπλής χρήσης για την προσαρμογή των ευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών στις στρατιωτικές απαιτήσεις και τη βελτίωση της στρατιωτικής κινητικότητας στην ΕΕ.

Ο προτεινόμενος προϋπολογισμός CEF για τις μεταφορές θα αποτελείται από τρεις συνιστώσες:

- ένα γενικό κονδύλιο ύψους 12,8 δισ. ευρώ·
- μια συνεισφορά 11,3 δισ. ευρώ από το Ταμείο Συνοχής·
- 6,5 δισ. ευρώ για τη στήριξη της στρατιωτικής κινητικότητας.

## Ο ρόλος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου

Προς υποστήριξη των ΔΕΔ, το Κοινοβούλιο έχει επανειλημμένα ζητήσει να δοθεί προτεραιότητα σε φιλικότερους προς το περιβάλλον τρόπους μεταφορών όσον αφορά τη χρηματοδότηση, διαθέτοντας άνω του 50% της χρηματοδότησης των έργων υποδομών σε σιδηροδρομικά έργα (συμπεριλαμβανομένων των συνδυασμένων μεταφορών), και καθορίζοντας ένα μέγιστο ποσοστό 25% σε οδικά έργα. Επιπλέον, το Κοινοβούλιο έχει επανειλημμένα τονίσει την ανάγκη να διασφαλίσει η Επιτροπή τον συντονισμό και τη συνοχή των έργων που χρηματοδοτούνται με πόρους από



τον προϋπολογισμό της ΕΕ, την ΕΤΕπ, το Ταμείο Συνοχής, το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης ή άλλα ενωσιακά χρηματοδοτικά μέσα.

Μετά την έγκριση από το Συμβούλιο δραστικών μειώσεων στην αρχική πρόταση της Επιτροπής, στα τέλη του 2005, το Κοινοβούλιο, στις διαπραγματεύσεις που ακολούθησαν σχετικά με τις δημοσιονομικές προοπτικές της πρότασης, ζήτησε αύξηση του ποσού που διατίθεται στα διευρωπαϊκά δίκτυα. Στην τελική συμφωνία με το Συμβούλιο, το Κοινοβούλιο κατόρθωσε να επιτύχει αύξηση της τάξης των 500 εκατομμυρίων ευρώ, και πρόσθετη χρηματοδότηση από την ΕΤΕπ για την κατασκευή των ΔΕΔ.

Στις 7 Ιουνίου 2011, στο πλαίσιο της επανεξέτασης των φορολογικών κανόνων για τις οδικές μεταφορές (οδηγία για το ευρωπαϊκό σήμα τελών κυκλοφορίας), το Κοινοβούλιο ενέκρινε συμβιβασμό με το Συμβούλιο που προβλέπει ότι τουλάχιστον το 15% των εσόδων από την ενσωμάτωση του εξωτερικού κόστους στις τιμές και από τα τέλη υποδομής για κάθε κράτος μέλος θα διατίθεται για τη χρηματοδότηση των έργων ΔΕΔ-Μ, προκειμένου να ενισχυθεί η βιωσιμότητα των μεταφορών. Το ποσοστό αυτό πρόκειται να αυξηθεί σταδιακά.

Με τη συμβολή του στη διαμόρφωση του κανονισμού για τον CEF (μια συλλογική προσπάθεια στην οποία συμμετείχαν τρεις εισηγητές, δύο κοινοβουλευτικές επιτροπές και όλες οι πολιτικές ομάδες), το Κοινοβούλιο ανάλαβε σημαντικό ρόλο στην εξασφάλιση σημαντικών κονδυλίων της ΕΕ για τα ΔΕΔ κατά την περίοδο 2014-2020.

Κατά τη λήψη αποφάσεων για τους ετήσιους προϋπολογισμούς της ΕΕ, το Κοινοβούλιο έδωσε προσοχή στις διατεθείσες πιστώσεις τόσο για τον CEF όσο και για το πρόγραμμα «Ορίζοντας 2020». Στο ψήφισμά του της 8ης Ιουλίου 2015 σχετικά με την εντολή για τον τριμερή διάλογο επί του σχεδίου προϋπολογισμού 2016, το Κοινοβούλιο εξέφρασε την ικανοποίησή του για την κινητοποίηση του συνολικού ανώτατου ορίου για αναλήψεις υποχρεώσεων για την μερική κάλυψη των δαπανών που απαιτούνται για τη χρηματοδότηση των 8 δισεκατομμυρίων ευρώ του Ταμείου Εγγυήσεων του ΕΤΣΕ, αντί να βασιστεί μόνο στις περικοπές του χρηματοδοτικού μηχανισμού CEF και του προγράμματος «Ορίζοντας 2020». Ωστόσο, το Κοινοβούλιο υπενθύμισε τον απώτερο στόχο του να ελαχιστοποιήσει, κατά το δυνατόν, τον αντίκτυπο στα δύο προγράμματα. Κατά συνέπεια, επέμεινε στην περαιτέρω αντιστάθμιση των περικοπών στο πρόγραμμα «Ορίζοντας 2020» και στον CEF προκειμένου να επιτραπεί σε αυτά τα προγράμματα να επιτύχουν πλήρως τους στόχους τους.

Επιπλέον, στο ψήφισμά του της 9ης Μαρτίου 2016 σχετικά με τις γενικές κατευθυντήριες γραμμές για την κατάρτιση του προϋπολογισμού του 2017, το Κοινοβούλιο επανέλαβε τη δέσμευσή του να ενισχύσει το πρόγραμμα «Ορίζοντας 2020» και τον CEF στο πλαίσιο της ετήσιας διαδικασίας του προϋπολογισμού, προκειμένου να αντισταθμιστούν όσο το δυνατόν περισσότερο οι περικοπές στον χρηματοδοτικό μηχανισμό CEF που συμφωνήθηκαν κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων για τη δημιουργία του Ευρωπαϊκού Ταμείου Στρατηγικών Επενδύσεων.

Σε απάντηση στην πρόταση της Επιτροπής του 2018 σχετικά με τον CEF την περίοδο μετά το 2020, η Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού (TRAN) και η Επιτροπή Βιομηχανίας, Έρευνας και Ενέργειας (ITRE) συνέταξαν κοινό σχέδιο έκθεσης. Οι τρεις



εισηγητές συμφώνησαν ότι η πρόταση της Επιτροπής δεν ήταν αρκετά φιλόδοξη όσον αφορά την κατανομή CEF για τις μεταφορές και υπογράμμισε τις επενδυτικές ανάγκες του τομέα, πέραν των οφελών που θα μπορούσε να αποφέρει η βελτιωμένη συνδεσιμότητα στην ΕΕ. Μεταξύ άλλων, τόνισαν επίσης την ανάγκη να απλουστευθούν περαιτέρω οι κανόνες του CEF, και τη σημασία της διασφάλισης συνοχής μεταξύ των διαφόρων ταμείων της ΕΕ για τη στήριξη έργων στους τομείς των μεταφορών, της ενέργειας και της ψηφιακής τεχνολογίας. Οι εισηγητές επισήμαναν την ανάγκη να ενισχυθεί ο κοινοβουλευτικός έλεγχος των προτεραιοτήτων του CEF και να βελτιωθεί ο τρόπος παρακολούθησής του.

Η κοινή έκθεση εγκρίθηκε από τις δύο επιτροπές τον Νοέμβριο 2018 και περιλάμβανε αύξηση κατά 10% περίπου του προϋπολογισμού για έργα στον τομέα των μεταφορών. Το Κοινοβούλιο ενέκρινε τη θέση του σε πρώτη ανάγνωση τον Απρίλιο του 2019, ενώ η διαδικασία συναπόφασης είναι σε εξέλιξη ([2018/0228\(COD\)](#)).

Esteban Coito / Frédéric Gouardères  
04/2019

