



TRANSEUROPINIŲ TINKLŲ FINANSAVIMAS

Transeuropinių tinklų kūrimą iš dalies finansuoja Europos Sąjunga, iš dalies – valstybės narės. ES finansinė parama yra tarsi katalizatorius, o valstybės narės turi suteikti didžiąją lėšų dalį. Transeuropiniams tinklams finansuoti taip pat galima papildomai panaudoti struktūrinių fondų teikiamą paramą, EIB ar privačiojo sektoriaus lėšas. 2013 m. sukūrus Europos infrastruktūros tinklų priemonę (EITP) buvo pradėta esminė transeuropinių tinklų reforma.

TEISINIS PAGRINDAS

Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) XVI antraštinė dalis, kurios 171 straipsnyje numatyta, kad ES parama gali būti skiriama bendrųjų interesų projektams, kurie atitinka gairėse nustatytus reikalavimus.

2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1316/2013, kuriuo įsteigiama Europos infrastruktūros tinklų priemonė, iš dalies keičiamas Reglamentu (ES) Nr. 913/2010 ir panaikinami reglamentai (EB) Nr. 680/2007 ir (EB) Nr. 67/2010.

TIKSLAI

Prisidėti prie transeuropinių tinklų kūrimo transporto, energetikos ir telekomunikacijų srityse teikiant kryptingą ES paramą ([3.5.1](#)).

PASIEKIMAI

A. Projektų bendrųjų finansavimo sąlygų nustatymas

Apskritai ES finansavimas naudojamas kaip projektų katalizatorius. Didžiąją paramos dalį turi skirti valstybės narės, išskyrus paramos iš Sanglaudos fondo atvejus, kai ES finansinis indėlis tradiciškai yra reikšmingesnis.

Pirmą kartą finansavimo principai buvo išdėstyti 1995 m. rugsėjo 18 d. Tarybos reglamente Nr. 2236/95, kuriame išdėstytos bendrosios taisyklės dėl Bendrijos finansinės pagalbos teikimo transeuropinių tinklų srityje.

1. ES parama projektams buvo teikiama vienu ar keliais iš išvardytų būdų:
 - bendras su projektais susijusių tyrimų finansavimas, taip pat kitos techninės paramos priemonės (ES finansinė parama paprastai negali būti didesnė nei 50 proc. visų išlaidų);



- parama paskolų garantijų mokesčiams imant paskolas iš Europos investicijų fondo ar kitų finansų įstaigų;
- subsidijos Europos investicijų banko (EIB) ar kitų valstybinių ir privačių finansų įstaigų teikiamų paskolų palūkanoms;
- tiesioginės subsidijos investicijoms deramai pagrįstais atvejais.

2. Palaipsniui buvo nustatyti šie projektų kriterijai:

- ES parama telekomunikacijų ir energetikos tinklams neturi sukelti konkurencijos tarp šio sektoriaus verslo įmonių iškraipymų;
- projektai turi padėti pasiekti tinklų tikslus;
- projektai turi būti perspektyvūs ekonomikos požiūriu;
- projektų išbaigtumas ir ES intervencijos į viešuosius bei privačiuosius finansus skatinamasis poveikis;
- tiesioginis ar netiesioginis poveikis aplinkai ir užimtumui, palaipsniui įtraukiant vis labiau detalizuotus sąnaudų ir naudos tyrimus, poveikio aplinkai vertinimus ir kt.;
- įvairių projekto dalių įgyvendinimo laiko koordinavimas, jei, pavyzdžiui, projektai yra tarpvalstybiniai.

Finansuojami projektai turėjo atitikti ES teisę ir ES vykdomą politiką, ypač susijusią su aplinkos apsauga, konkurencija ir sutarčių skyrimu vykdant viešuosius pirkimus. Vienas po kito priimtais reglamentais, kuriuose išdėstytos bendrosios ES finansinės paramos skyrimo taisyklės, įtvirtinta naujų nuostatų, tarp jų:

- daugiamečių ir metinės transporto ir energijos sričių programos dėl ES finansinės paramos skyrimo atrinktiems projektams;
- tyrimams skiriamo ES finansavimo dalis buvo apribota iki 50 proc., neatsižvelgiant į projektą, o prioritetinių transporto srities projektų finansavimo dalis – iki 10–30 proc. (daugiausia 30 proc. gali būti skiriama prioritetinių projektų tarpvalstybinėms transporto tinklų atkarpoms);
- rizikos kapitalas buvo įtrauktas ir susietas kaip ES finansinės paramos dalis;
- pagal 2007–2013 m. laikotarpio finansinę programą transeuropiniams tinklams numatoma skirti 8 168 mln. eurų, iš jų – 8 013 mln. eurų transporto tinklams (TEN-T) ir 155 mln. eurų energetikos tinklams (TEN-E).

B. Papildomos galimybės gauti finansavimą

1. ES struktūriniai fondai ir Sanglaudos fondas

2000–2006 m. laikotarpiu iš šių fondų TEN projektams skirta maždaug 26 mlrd. eurų, ypač per Sanglaudos fondą Graikijoje, Airijoje (iki 2003 m.), Portugalijoje bei Ispanijoje ir ES–10 valstybėse narėse. Be to, 2004–2006 m. ES–10 šalims pagal pasirengimo narystei programą skirta 4,24 mlrd. eurų iš Sanglaudos fondo ir 2,53 mlrd. eurų iš kitų struktūrinių fondų. Iš visos šios sumos apie 50 proc. pasirengimo narystei pagalbos ir 2004–2006 m. Sanglaudos fondo finansavimo, t. y. 3,9 mlrd. eurų, buvo skirta TEN-T projektams.



2. Europos investicijų banko parama

EIB paskoloms netaikomi teritoriniai apribojimai, kadangi jos suteikiamos vadovaujantis bankininkystės kriterijais, tokiais kaip projekto įgyvendinamumas finansiniu (galimybė gražinti paskolą), techniniu ir aplinkosaugos požiūriais. Pavyzdžiui, 1995–2005 m. EIB suteikė paskolų TEN projektams įgyvendinti už maždaug 65 mlrd. eurų.

C. 2007–2013 m. finansinė programa

2007–2013 m. finansinėje programoje Komisija, remiama EP, iš pradžių pasiūlė TEN-T skirti 20,35 mlrd. eurų, o TEN-E – 0,34 mlrd. eurų. Tačiau Taryba reikalavo žymiai sumažinti biudžetą, ir galiausiai TEN finansinėje programoje transporto sričiai numatyta 8,01 mlrd. eurų, o energetikos sričiai – 0,16 mlrd. eurų (t. y. tik 40 proc. sumos, iš pradžių pasiūlytos transporto srityje, ir 45 proc. sumos, pasiūlytos energetikos srityje). Atsižvelgiant į lėšų trukumą, Reglamente (EB) Nr. 680/2007 numatyta, kad, siekiant papildyti nacionalinius finansavimo šaltinius (viešuosius ir privačius), ES ištekliai visų pirma turi būti skiriami tam tikrų kategorijų projektams, kurie visam tinklui suteiktų didžiausią pridėtinę vertę (pvz., tarpvalstybinių atkarpų ir pralaidumo trukdžiams šalinti skirtiems projektams). Be to, parama TEN-T, numatyta Komisijos patvirtintose sanglaudos politikos veiklos programose, siekė 43 mlrd. eurų.

EUROPOS INFRASTRUKTŪROS TINKLŲ PRIEMONĖ

Nuo 2013 m. gruodžio mėn. ES įgyvendina naują transeuropinių tinklų infrastruktūros politiką, kurios biudžetas laikotarpiui iki 2020 m. sudaro virš 30,4 mlrd. eurų: Europos infrastruktūros tinklų priemonė siekiama sąveikos transporto, telekomunikacijų ir energetikos srityse, padidinant ES veiksmų efektyvumą ir sudarant sąlygas optimizuoti su įgyvendinimu susijusias išlaidas. Ja siekiama paspartinti investicijas transeuropinių tinklų srityje ir panaudoti sverto efektą pritraukiant viešojo ir privatačio sektorių finansavimą, kartu padidinant teisinį tikrumą ir laikantis technologijų neutralumo principo.

A. Bendrieji tikslai

EITP siekiama:

- padėti įgyvendinant bendros svarbos projektus, kuriais siekiama plėtoti ir kurti naują infrastruktūrą ir paslaugas arba atnaujinti esamą infrastruktūrą ir paslaugas transporto, telekomunikacijų ir energetikos srityse;
- padėti remti projektus, kuriais kuriama pridėtinė europinė vertė ir teikiama didelė visuomeninė nauda, tačiau jiems rinkoje neteikiama tinkamo finansavimo;
- prisidėti prie strategijos „Europa 2020“ įgyvendinimo plėtojant transeuropinius tinklus, orientuotus į numatomus ateityje eismo srautus, kuriant palankesnę aplinką privačioms, viešosioms arba privatačio ir viešojo sektorių investicijoms;
- sudaryti ES sąlygas jos nustatytiems darnaus vystymosi tikslams pasiekti, tokiu būdu prisidedant prie vidutinės trukmės ir ilgalaikių anglies dioksido kiekio mažinimo tikslų.



1. Transporto sektoriuje parama bus skiriama bendros svarbos projektams, kuriais siekiama:

- pašalinti kliūtis bei trūkstamas grandis, ypač patobulinant tarpvalstybines transporto tinklų atkarpas;
- užtikrinti tvarias ir veiksmingas transporto sistemas ilguoju laikotarpiu siekiant pasirengti ateityje numatomiems transporto srautams, taip pat sudaryti sąlygas visų rūšių transporto išmetamo anglies dioksido kiekiui mažinti ir
- pagerinti įvairių rūšių transporto integraciją ir tarpusavio sąsają ir patobulinti transporto paslaugų sąveikumą kartu užtikrinant galimybes naudotis transporto infrastruktūra.

2. Energetikos sektoriuje parama bus skiriama siekiant

- didinti konkurencingumą skatinant tolesnę energijos vidaus rinkos integraciją ir tarpvalstybinį elektros energijos tinklų bei dujotiekių sąveikumą;
- didinti energijos tiekimo ES saugumą ir
- prisidėti prie tvaraus vystymosi integruojant energiją iš atsinaujinančių šaltinių į perdavimo tinklą ir plėtojant pažangiuosius energetikos tinklus ir anglies dioksido transportavimo tinklus.

3. Telekomunikacijų sektoriuje EITP remis:

- bendrąsias paslaugas, pagrindines paslaugų platformas ir paramos veiksmus, kurie bus finansuojami dotacijomis ir / arba pirkimu;
- veiksmus plačiajuosčio ryšio tinklų srityje, kurie turi būti finansuojami finansinėmis priemonėmis.

B. 2014–2020 m. EITP biudžetas

EITP įgyvendinti 2014–2020 m. laikotarpiu iš pradžių buvo skirta virš 33,2 mlrd. eurų. Tačiau 2015 m. ši pradinė suma sumažinta iki 30,4 mlrd. EUR, nes 2,8 mlrd. EUR perkelta naujai sukurtam Europos strateginių investicijų fondui (ESIF). EITP biudžeto suma paskirstyta taip:

- transporto sektorius: skiriama 24,05 mlrd. EUR, iš jų 11,3 mlrd. EUR buvo perkelta iš Sanglaudos fondo, kad būtų galima panaudoti šias lėšas pagal EITP reglamentą tik tose valstybėse narėse, kurios turi teisę gauti Sanglaudos fondo paramą;
- telekomunikacijų sektorius: 1,04 mlrd. EUR;
- energetikos sektorius: 5,35 mlrd. EUR.

Nuo 80 iki 85 proc. bendro EITP biudžeto bus skirta projektams, grindžiamiems daugiametėmis programomis (kartu su pagrindiniais tinklo koridoriais ir atsižvelgiant į horizontaliuosius prioritetus), tuo tarpu 15–20 proc. bus skirta metinių programų tikslams (t. y. labiau trumpalaikio pobūdžio, kuriuos galima kasmet koreguoti) pasiekti.

Dauguma projektų bus bendrai finansuojama iš EITP lėšų teikiant dotacijas, kurios bus skiriamos pagal konkursinius kvietimus teikti pasiūlymus. To pat metu ne daugiau kaip 8,4 proc. EITP biudžeto gali būti skiriama projektams, kurie turi būti



bendrai finansuojami taikant naujoviškas finansines priemones, pavyzdžiui, garantijas ir projekto obligacijas (EITP skolos priemonę). Apskritai pagal EITP naudojamos finansinės priemonės turi būti naudojamos konkrečioms rinkos poreikiams patenkinti, kad veiksmas turėtų aiškia pridėtinę Europos vertę, jos neturėtų išstumti privačiojo finansavimo. Minėtos priemonės turi paskatinti ES biudžeto svėrto poveikį ir pasiekti dar didesnio didinamojo poveikio pritraukiant privačiojo sektoriaus finansavimą.

Transporto sektoriuje didžioji dalis EITP biudžeto, t. y. 22,5 mlrd. EUR, turi būti paskirstyta projekto vykdytojams dotacijų forma. Iki šiol Komisija paskelbė penkis kvietimus teikti pasiūlymus tik transporto srityje ir dar vieną kvietimą teikti pasiūlymus dėl sinergijos veiksnių transporto ir energetikos sektoriuose. 2014 ir 2015 m. paskelbti pirmieji du kvietimai teikti paraiškas buvo susiję su didžiausiais asignavimais (atitinkamai 11,93 mlrd. EUR ir 7,6 mlrd. EUR). Abiem atvejais Komisija pranešė apie tai, kad bendra projektų vykdytojų prašytų dotacijų vertė viršijo paskirtą sumą.

C. 2021–2027 m. EITP biudžetas

Atsižvelgdama į 2021–2027 m. ES biudžetą, 2018 m. birželio 6 d. Komisija pasiūlė pratęsti EITP programą po 2020 m. ir bendrą tikslą remti investicijas į Europos infrastruktūros tinklus transporto, energetikos ir telekomunikacijų sektoriuose. Siūlomas bendras EITP biudžetas sudaro 42,3 mlrd. EUR (dabartinėmis kainomis), konkrečiai – 30,6 mlrd. EUR transportui, 8,7 mlrd. EUR – energetikai ir 3 mlrd. EUR – skaitmeniniams tinklams. Trijų sektorių sinergija ir glaudesnis tarpvalstybinis bendradarbiavimas atsinaujinančiosios energijos srityje yra viena iš svarbiausių sričių, kuriai po 2020 m. bus taikoma Europos infrastruktūros tinklų priemonė (EITP), siekiant paspartinti ES ekonomikos skaitmeninimą ir priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimą. Be to, Komisija siūlo 60 % viso EITP biudžeto skirti su klimatu susijusiems tikslams.

Transporto srityje taikant EITP siekiama paspartinti abiejų TEN-T lygmenų užbaigimą, įdiegti Europos eismo valdymo sistemas, pvz., Europos geležinkelių eismo valdymo sistemą (ERTMS) ir Bendro Europos dangaus oro eismo valdymo mokslinių tyrimų programą (SESAR), ir remti perėjimą prie pažangaus, tvaraus, integracinio, saugaus ir patikimo judumo, sukuriant Europos alternatyviųjų degalų įkrovimo infrastruktūros tinklą. Pasiūlyme numatyta, kad naujaja EITP taip pat bus remiama civilinė ir (arba) karinė dvejopo naudojimo paskirties transporto infrastruktūra, siekiant pritaikyti Europos transporto tinklus prie karinių reikalavimų ir pagerinti karinį mobilumą ES.

Siūlomą EITP transporto biudžetą sudaro trys komponentai:

- bendras 12,8 mlrd. EUR paketas;
- 11,3 mlrd. EUR Sanglaudos fondo parama;
- 6,5 mlrd. EUR skirta kariniam mobilumui remti.

EUROPOS PARLAMENTO VAIDMUO

Remdamas transeuropinius tinklus Parlamentas nuolat ragino pirmenybę teikti labiau aplinką tausojančio transporto finansavimui. Taigi virš 50 proc. transporto infrastruktūros projektams skiriamų lėšų buvo skirta geležinkelių projektams (įskaitant mišrujį vežimą) ir nustatyta 25 proc. viršutinė riba kelių projektams. Be to, Parlamentas



nuolat pabrėžė, kad Komisija turi užtikrinti projektų, kurie finansuojami iš ES biudžeto, EIB, Sanglaudos fondo, ERPF ar kitų ES finansinių priemonių lėšomis, koordinavimą ir suderinimą.

Tarybai 2005 m. pabaigoje nutarus labai sumažinti iš pradžių Komisijos pasiūlytas sumas, Parlamentas per vėliau vykusias derybas dėl finansinių pasiūlymo aspektų ragino padidinti transeuropiniams tinklams skiriamą sumą. Pagal galutinį susitarimą su Taryba Parlamentui pavyko padidinti finansavimą 500 mln. EUR, taip pat gauti papildomai lėšų iš EIB TEN kurti.

Persvarstydamas kelių transporto apmokestinimo taisykles (Eurovinjetės direktyva) Parlamentas 2011 m. birželio 7 d. pasiekė kompromisą su Taryba, kuriuo nustatoma, kad bent 15 proc. kiekvienos valstybės narės pajamų iš išorės sąnaudų apmokestinimo ir infrastruktūros mokesčio būtų naudojama TEN-T projektams finansuoti, taip siekiant padidinti transporto priemonių tvarumą. Šis procentinis dydis ilgai turėtų palaipsniui didėti.

Parlamentui dalyvaujant rengiant EITP reglamentą (bendras trijų pranešėjų iš dviejų Parlamento komitetų ir visų frakcijų darbas), jam teko svarbus vaidmuo užtikrinant svarų ES finansavimą transeuropiniams tinklams 2014–2020 m. laikotarpiu.

Priimdamas sprendimus dėl metinių ES biudžetų, Parlamentas atkreipdavo dėmesį į asignavimus, skirtus EITP ir programai „Horizontas 2020“. Savo 2015 m. liepos 8 d. rezoliucijoje dėl įgaliojimų, susijusių su trišaliu dialogu dėl 2016 m. biudžeto projekto, Parlamentas teigiamai vertino tai, kad siekiant iš dalies finansuoti ESIF garantijų fondą, kurio apimtis – 8 mlrd. EUR, buvo panaudota bendroji įsipareigojimų marža, o ne vien tik sumažintos Europos infrastruktūros tinklų priemonei (EITP) ir programai „Horizontas 2020“ numatytos lėšos. Vis dėlto Parlamentas priminė savo galutinį tikslą kuo labiau sumažinti poveikį minėtoms dviem programoms. Parlamentas atitinkamai reikalavo toliau kompensuoti sumažintas lėšas programai „Horizontas 2020“ ir EITP, kad šios programos galėtų visiškai įvykdyti savo tikslus.

Be to, savo 2016 m. kovo 9 d. rezoliucijoje dėl 2017 m. biudžeto sudarymo bendrųjų gairių Parlamentas pakartojo savo įsipareigojimą per metinę biudžeto procedūrą padidinti lėšas programai „Horizontas 2020“ ir EITP siekiant kuo labiau kompensuoti lėšų EITP sumažinimą, dėl kurio sutarta per derybas dėl Europos strateginių investicijų fondo sukūrimo.

Atsakydami į Komisijos 2018 m. pasiūlymą dėl EITP po 2020 m., Transporto ir turizmo (TRAN) ir Pramonės, mokslinių tyrimų ir energetikos (ITRE) komitetai parengė bendrą pranešimo projektą. Visi trys pranešėjai pritarė tam, kad Komisijos pasiūlyme trūko užmojų, susijusių su EITP transporto sektoriui skirtais asignavimais, ir atkreipė dėmesį į sektoriaus investicijų poreikius, taip pat į naudą, kurią užtikrintų geresnis sujungiamumas ES. Be kitų dalykų, jie taip pat pabrėžė, kad reikia dar labiau supaprastinti EITP taisykles ir kad svarbu užtikrinti įvairių ES fondų, kurie remia transporto, energetikos ir skaitmeninių sektorių projektus, darną. Pranešėjai atkreipė dėmesį į tai, kad reikia stiprinti EITP prioritetų parlamentinę kontrolę ir geriau stebėti, kaip ji vykdoma.

2018 m. lapkričio mėn. abu Komitetai priėmė bendrą ataskaitą, kurioje siūloma padidinti transporto srities projektams skirtą biudžetą apie 10 proc. Parlamentas



priėmė sprendimą per pirmąjį svarstymą 2019 m. balandžio mėn., o bendro sprendimo procedūra tebevyksta ([2018/0228\(COD\)](#)).

Esteban Coito / Frédéric Gouardères
04/2019

