



---

Έγγραφο συνόδου

---

**B8-0246/2018**

28.5.2018

## ΠΡΟΤΑΣΗ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ

εν συνεχεία δήλωσης της Επιτροπής

σύμφωνα με το άρθρο 123 παράγραφος 2 του Κανονισμού

σχετικά με τον μηχανισμό «Συνδέοντας την Ευρώπη» μετά το 2020  
(2018/2718(RSP))

**Pavel Telička, Gesine Meissner, Izaskun Bilbao Barandica**

εξ ονόματος της Ομάδας ALDE

**Ismail Ertug, Inés Ayala Sender**

εξ ονόματος της Ομάδας S&D

**Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σχετικά με τον μηχανισμό «Συνδέοντας την Ευρώπη» μετά το 2020 (2018/2718(RSP))**

*Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,*

- έχοντας υπόψη τα άρθρα 311, 312 και 323 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ),
- έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ, Ευρατόμ) αριθ. 1311/2013 του Συμβουλίου, της 2ας Δεκεμβρίου 2013, για τον καθορισμό του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου για την περίοδο 2014-2020<sup>1</sup> και τη μεταγενέστερη τροποποίησή του από τον κανονισμό (ΕΕ, Ευρατόμ) 2017/1123 του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2017<sup>2</sup>,
- έχοντας υπόψη τη διοργανική συμφωνία, της 2ας Δεκεμβρίου 2013, μεταξύ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου και της Επιτροπής για τη δημοσιονομική πειθαρχία, τη συνεργασία σε δημοσιονομικά θέματα και τη χρηστή δημοσιονομική διαχείριση,
- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του της 6ης Ιουλίου 2016 σχετικά με την προετοιμασία της μετεκλογικής αναθεώρησης του ΠΔΠ 2014-2020: Η τοποθέτηση του Κοινοβουλίου ενόψει της πρότασης της Επιτροπής<sup>3</sup>,
- έχοντας υπόψη το έγγραφο προβληματισμού της Επιτροπής σχετικά με το μέλλον των οικονομικών της ΕΕ, της 28ης Ιουνίου 2017 (COM(2017)0358),
- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του της 24ης Οκτωβρίου 2017 σχετικά με το έγγραφο προβληματισμού για το μέλλον των οικονομικών της ΕΕ<sup>4</sup>,
- έχοντας υπόψη την πρόταση της Επιτροπής, της 14ης Σεπτεμβρίου 2016, για κανονισμό του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ, Ευρατόμ) αριθ. 1311/2013 για τον καθορισμό του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου για την περίοδο 2014-2020 (COM(2016)0604), και το συνοδευτικό έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής (SWD(2016)0299),
- έχοντας υπόψη την πρόταση της Επιτροπής, της 14ης Σεπτεμβρίου 2016, για τροποποίηση της διοργανικής συμφωνίας της 2ας Δεκεμβρίου 2013 μεταξύ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου και της Επιτροπής για τη δημοσιονομική πειθαρχία, τη συνεργασία σε δημοσιονομικά θέματα και τη χρηστή δημοσιονομική διαχείριση (COM(2016)0606),
- έχοντας υπόψη την επικύρωση της Συμφωνίας του Παρισιού από το Κοινοβούλιο στις 4

<sup>1</sup> ΕΕ L 347 της 20.12.2013, σ. 884.

<sup>2</sup> ΕΕ L 163 της 24.6.2017, σ. 1.

<sup>3</sup> ΕΕ C 101 της 16.3.2018, σ. 64.

<sup>4</sup> Κείμενα που εγκρίθηκαν, P8\_TA(2017)0401.

Οκτωβρίου 2016 και από το Συμβούλιο στις 5 Οκτωβρίου 2016,

- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του, της 26ης Οκτωβρίου 2016, σχετικά με την ενδιάμεση αναθεώρηση του ΠΔΠ 2014-2020<sup>1</sup>,
  - έχοντας υπόψη τη γνωμοδότηση της Επιτροπής των Περιφερειών, της 15ης Ιουνίου 2016, με θέμα «Ενδιάμεση αναθεώρηση του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου (ΠΔΠ)»<sup>2</sup>,
  - έχοντας υπόψη την έκθεση της Επιτροπής, της 14ης Φεβρουαρίου 2018, για την ενδιάμεση αξιολόγηση του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη» (COM(2018)0066),
  - έχοντας υπόψη το άρθρο 123 παράγραφος 2 του Κανονισμού του,
- A. λαμβάνοντας υπόψη ότι η ανάπτυξη και η αποκατάσταση της υποδομής μεταφορών στην ΕΕ εξακολουθεί να είναι κατακερματισμένη και συνιστά μεγάλη πρόκληση από πλευράς ικανότητας και χρηματοδότησης, όμως είναι απαραίτητη για να εξασφαλιστούν η βιώσιμη ανάπτυξη, η απασχόληση και η ανταγωνιστικότητα, καθώς και η κοινωνική και εδαφική συνοχή στην Ένωση·
- B. λαμβάνοντας υπόψη ότι ο μηχανισμός «Συνδέοντας την Ευρώπη» (ΜΣΕ) είναι ένα κοινό, υπό κεντρική διαχείριση πρόγραμμα χρηματοδότησης που αποσκοπεί στην προώθηση της ανάπτυξης ενός βιώσιμου και διασυνδεδεμένου διευρωπαϊκού δικτύου (ΔΕΔ) υψηλών επιδόσεων στους τομείς των μεταφορών, της ενέργειας και των ψηφιακών υπηρεσιών·
- Γ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η έγκαιρη ολοκλήρωση του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) θα συμβάλει σημαντικά στην επίτευξη των στόχων που έχει θέσει η ΕΕ, στο πλαίσιο της συμφωνίας του Παρισιού για την κλιματική αλλαγή, όσον αφορά τη μείωση των εκπομπών, καθώς και στην απεξάρτηση της ευρωπαϊκής οικονομίας από τον άνθρακα· λαμβάνοντας υπόψη ότι το κεντρικό δίκτυο θα πρέπει να έχει ολοκληρωθεί έως το 2030 και το εκτεταμένο δίκτυο έως το 2050·
- Δ. λαμβάνοντας υπόψη ότι ένας στους 10 Ευρωπαίους εργάζεται στον ευρύτερο τομέα των μεταφορών, και λαμβάνοντας υπόψη ότι οι επενδύσεις στην υποδομή μεταφορών θα δημιουργήσουν νέες θέσεις εργασίας, καθώς εκτιμάται ότι κάθε δισεκατομμύριο ευρώ που επενδύεται στο κεντρικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ θα δημιουργήσει έως και 20 000 νέες θέσεις εργασίας·
- Ε. λαμβάνοντας υπόψη ότι ο ΜΣΕ επικεντρώνεται στη διευκόλυνση των διασυνοριακών συνδέσεων, στη δημιουργία πολυτροπικών και αστικών κόμβων, στην αντιμετώπιση της ανεπάρκειας της αγοράς και στην εξάλειψη των σημείων συμφόρησης· λαμβάνοντας υπόψη ότι ο ΜΣΕ έχει εξασφαλίσει την υλοποίηση έργων που δεν θα είχαν υλοποιηθεί διαφορετικά, ως εκ τούτου έχει αποφέρει σαφή προστιθέμενη αξία στην ΕΕ διευκολύνοντας τη συνεργασία και τον συντονισμό σε διακρατικό επίπεδο·
- ΣΤ. λαμβάνοντας υπόψη ότι ο τομέας των μεταφορών καταλάμβανε το μεγαλύτερο μέρος

<sup>1</sup> Κείμενα που εγκρίθηκαν, P8\_TA(2016)0412.

<sup>2</sup> ΕΕ C 17 της 18.1.2017, σ. 20.

του προϋπολογισμού του ΜΣΕ την περίοδο 2014-2020· λαμβάνοντας υπόψη ότι το μερίδιο των μεταφορών χωρίστηκε σε ένα γενικό κονδύλιο για όλα τα κράτη μέλη και σε ένα κονδύλιο συνοχής το οποίο κατανέμεται στα κράτη μέλη που καλύπτονται από την πολιτική συνοχής και μεταφέρεται απευθείας από το Ταμείο Συνοχής·

- Z. λαμβάνοντας υπόψη ότι ο ΜΣΕ είναι ένα από τα πιο επιτυχημένα προγράμματα της ΕΕ, δεδομένου ότι οι προσκλήσεις υποβολής προτάσεων υπερκαλύφθηκαν σε μεγάλο βαθμό· λαμβάνοντας υπόψη ότι, μέχρι το τέλος του 2017, ο ΜΣΕ-Μεταφορές είχε ήδη διαθέσει 21,3 δισεκατ. EUR υπό μορφή επιχορηγήσεων για έργα ΔΕΔ-Μ, με αποτέλεσμα να κινητοποιηθούν συνολικές επενδύσεις ύψους 41,6 δισεκατ. EUR· λαμβάνοντας υπόψη ότι, κατά τη διάρκεια του 2018, θα υπογραφούν επιπρόσθετες συμφωνίες επιχορήγησης στο πλαίσιο πρόσκλησης προτάσεων συνδυασμού, που θα συνδυάζει επιχορηγήσεις του ΜΣΕ με ιδιωτική χρηματοδότηση, μεταξύ άλλων από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Στρατηγικών Επενδύσεων (ΕΤΣΕ)· λαμβάνοντας υπόψη ότι ο αρχικός προϋπολογισμός ύψους 1 δισ. EUR για την εν λόγω πρόσκληση αυξήθηκε τον Νοέμβριο του 2017 κατά 350 εκατ. EUR, προκειμένου να στηριχθεί η προτεραιότητα «Καινοτομία και νέες τεχνολογίες» σύμφωνα με τους στόχους του σχεδίου δράσης για τα εναλλακτικά καύσιμα·
- H. λαμβάνοντας υπόψη ότι η καθιέρωση της αρχής «απώλεια σε περίπτωση μη χρήσης» έχει συμβάλει σημαντικά στην επιτυχία του ΜΣΕ· λαμβάνοντας υπόψη, ωστόσο, ότι θα πρέπει να επιταχυνθεί η ανάκτηση του προϋπολογισμού έργων που δεν υλοποιήθηκαν·
- Θ. λαμβάνοντας υπόψη ότι ο ΜΣΕ αποσκοπεί στην επιτάχυνση των επενδύσεων στην υποδομή μεταφορών και την καινοτομία, καθώς 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·
- I. λαμβάνοντας υπόψη ότι η Επιτροπή αναμένεται να υποβάλει τις νομοθετικές προτάσεις της σχετικά με τις ευρωπαϊκές στρατηγικές επενδύσεις, περιλαμβανομένης της επικαιροποίησης του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη» (ΜΣΕ), τον Ιούνιο του 2018·
1. τονίζει ότι οι επενδύσεις στην υποδομή μεταφορών αποτελούν επενδύσεις στη μακροπρόθεσμη βιώσιμη ανάπτυξη, τη συνοχή, την ανταγωνιστικότητα και την απασχόληση· υπογραμμίζει, συνεπώς, τη στρατηγική σημασία που έχει το πρόγραμμα ΜΣΕ για την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς, για την έξυπνη κινητικότητα και για την ευκαιρία που δίνει στην ΕΕ να προσφέρει απτή προστιθέμενη αξία στους πολίτες της μέσω του εν λόγω προγράμματος·
  2. επισημαίνει πόσο επιτυχές ήταν το πρόγραμμα ΜΣΕ 2014-2020, το οποίο απέφερε υψηλή ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία στηρίζοντας έργα συνδεσιμότητας με διασυνοριακή, διαλειτουργική και πολυτροπική διάσταση και έργα ενίσχυσης της συνδεσιμότητας ανάμεσα σε όλους τους τρόπους μεταφοράς, μεταξύ άλλων στη θάλασσα, δίνοντας προτεραιότητα σε έργα που συμπληρώνουν κενά στις συνδέσεις και εξαλείφοντας τα σημεία συμφόρησης, με στόχο έναν ενιαίο ευρωπαϊκό χώρο μεταφορών που θα είναι προσιτός σε όλους και έναν καινοτόμο τομέα μεταφορών·
  3. αναγνωρίζει ότι μόνο με την ολοκλήρωση των κεντρικών και των εκτεταμένων δικτύων θα μπορέσουν να αξιοποιηθούν στο σύνολό τους τα οφέλη και οι δυνατότητες που

προσφέρουν οι επενδύσεις της ΕΕ στο ΔΕΔ-Μ· επιμένει ότι θα πρέπει να διατηρηθεί η πίεση που ασκείται προκειμένου να ολοκληρωθούν μέχρι το 2030 και το 2050 αντίστοιχα, σύμφωνα δε με τα πρότυπα του 21ου αιώνα καθ' όλη τη διάρκεια της διαδικασίας·

4. καλεί την Επιτροπή να εξασφαλίσει ότι το πρόγραμμα ΜΣΕ στο πλαίσιο του προτεινόμενου ΠΔΠ 2021-2027 αποτελεί συνέχεια του τρέχοντος προγράμματος και είναι ακόμα πιο φιλόδοξο από πλευράς πολιτικών στόχων και οικονομικών πόρων· τονίζει ότι πρέπει να επισπευσθούν οι επενδύσεις σε ψηφιακά, καινοτόμα και βιώσιμα έργα στον τομέα των μεταφορών, ώστε να μεταβούμε σε ένα πιο οικολογικό, πραγματικά ολοκληρωμένο, σύγχρονο, προσιτό σε όλους, ασφαλέστερο και αποτελεσματικό σύστημα μεταφορών·
5. αναγνωρίζει ότι η παρέμβαση ΜΣΕ ήταν καθοριστική για τη δρομολόγηση των περισσότερων έργων· τονίζει ότι ο ΜΣΕ αποδεδειγμένα αποτελεί σημαντικό καταλύτη για τις δημόσιες και ιδιωτικές επενδύσεις· πιστεύει, ωστόσο, ότι θα πρέπει να αναληφθεί περαιτέρω δράση για να αναπτυχθεί πλήρως το δυναμικό του·
6. πιστεύει ότι, στο επόμενο ΠΔΠ, η Επιτροπή θα πρέπει, με βάση μια διεξοδική επανεξέταση της περιόδου 2014-2020 και των συνεπειών της περίπλοκης σχέσης ανάμεσα στο ΜΣΕ και σε άλλα χρηματοδοτικά προγράμματα και μέσα, όπως το πρόγραμμα «Ορίζων 2020», τα ΕΔΕΤ και το ΕΤΣΕ, ειδικότερα δε της υποκατάστασης που παρατηρείται ανάμεσα στον ΜΣΕ και το ΕΤΣΕ, να ενισχύσει περαιτέρω και να εξασφαλίσει τη συμπληρωματικότητα ανάμεσα στο ΜΣΕ και άλλα προγράμματα όπως το «Ορίζων Ευρώπη» και το Ταμείο InvestEU, προκειμένου να διατηρηθούν και να προαχθούν οι σαφείς στόχοι του προγράμματος, να αποφευχθούν οι επικαλύψεις και να βελτιστοποιηθούν οι δημοσιονομικοί πόροι·
7. τονίζει ότι κάθε περικοπή στο επόμενο ΜΣΕ προς όφελος άλλων προγραμμάτων, όπως συνέβη στο πλαίσιο του ΜΣΕ 2014-2020 με το ΕΤΣΕ και το ευρωπαϊκό πρόγραμμα βιομηχανικής ανάπτυξης στον τομέα της άμυνας (EDIDP), θα είναι απαράδεκτη· καλεί επιτακτικά την Επιτροπή να διατηρήσει την ακεραιότητα της χρηματοδοτικής ικανότητας του ΜΣΕ·
8. αναγνωρίζει ότι, με βάση τα πρώτα αποτελέσματα, είναι ενθαρρυντική η επιτυχία της πρόσκλησης προτάσεων συνδυασμού που προκηρύχθηκε στο πλαίσιο του τρέχοντος προγράμματος ΜΣΕ· παροτρύνει, συνεπώς, την Επιτροπή να προκηρύξει αντίστοιχες προσκλήσεις στο μέλλον και να συνεχίσει να χρησιμοποιεί έναν ενισχυμένο ΜΣΕ υπό μορφή επιχορηγήσεων, σε συνδυασμό με ενωσιακά και μη χρηματοδοτικά μέσα· καλεί επίσης την Επιτροπή να βρει τρόπους να ενθαρρύνει πιο αποτελεσματικά τη συμμετοχή ιδιωτών συγχρηματοδοτών, και τα κράτη μέλη να εξαλείψουν τα νομοθετικά και διοικητικά προσκόμματα σε μία τέτοια διαδικασία·
9. καλεί την Επιτροπή να ενθαρρύνει περαιτέρω τις συνέργειες σε επίπεδο έργου μεταξύ των τριών τομέων, οι οποίες επί του παρόντος είναι περιορισμένες λόγω του αυστηρού δημοσιονομικού πλαισίου όσον αφορά την επιλεξιμότητα έργων και την επιλεξιμότητα δαπανών·
10. αναγνωρίζει την κρίσιμη συμβολή του Εκτελεστικού Οργανισμού Καινοτομίας και Δικτύων (INEA) στην επιτυχία του ΜΣΕ, δεδομένου ότι εξασφάλισε, υπό την άμεση

διαχείρισή του, κοινές διαδικασίες και στους τρεις τομείς, ταχεία κατανομή των πόρων, πολύ καλή εκτέλεση του προϋπολογισμού και βελτιστοποίηση της χρηματοδοτικής ικανότητας, ανακατανέμοντας τα μη δαπανηθέντα κονδύλια σε νέες δράσεις·

11. υποστηρίζει την εφαρμογή της αρχής «απώλεια σε περίπτωση μη χρήσης» στην άμεση διαχείριση του ΜΣΕ· επιμένει, παράλληλα, ότι θα πρέπει να διατηρηθεί η δυνατότητα ανακύκλωσης των αναλήψεων υποχρεώσεων σε περιπτώσεις όπου τα έργα δεν έχουν την αναμενόμενη απόδοση, προκειμένου να αυξηθεί η αποδοτικότητα του ΜΣΕ·
12. αναγνωρίζει πόσο περίπλοκη είναι η υποβολή πρότασης έργου, ιδίως δε μεγάλων έργων υποδομής στον τομέα των μεταφορών, και πόσο σημαντική είναι η παρεχόμενη τεχνική βοήθεια, λ.χ. μέσω της δράσης υποστήριξης του προγράμματος ΜΣΕ, ειδικότερα στα κράτη μέλη που καλύπτονται από την πολιτική συνοχής, προκειμένου να προαχθεί η επιλεξιμότητα ώριμων έργων υψηλής ποιότητας· καλεί την Επιτροπή να συνεχίσει να παρέχει αυτού του είδους τη βοήθεια και να σκεφτεί εκ νέου κριτήρια αξιολόγησης που θα βοηθούσαν να προσδιορίζεται σαφέστερα η προστιθέμενη αξία των έργων· ζητεί επιπλέον από την Επιτροπή να λάβει περαιτέρω μέτρα για την ουσιαστική απλούστευση των διοικητικών απαιτήσεων, όχι μόνο για τις μικρές επιχορηγήσεις, και να προσαρμόσει την τεχνική βοήθεια που παρέχεται σε αιτούντες οι οποίοι προτείνουν μικρότερης κλίμακας έργα·
13. εκφράζει την ικανοποίησή του για τη μεταφορά 11,3 δισεκατ. EUR από το Ταμείο Συνοχής στο κονδύλιο συνοχής του πυλώνα μεταφορών του ΜΣΕ, στο πλαίσιο του προγράμματος 2014-2020, και επισημαίνει την εξαιρετική επιτυχία των προσκλήσεων στον τομέα της συνοχής·
14. σημειώνει την πρόταση της Επιτροπής για κατανομή 42 265 εκατομ. EUR στον ΜΣΕ για την περίοδο 2021-2027· εκφράζει, ωστόσο, την απογοήτευσή του, διότι, σε σταθερές τιμές, η κατανομή στον ΜΣΕ-Μεταφορές ανέρχεται σε 11.384 εκατομ. EUR και η συνεισφορά από το Ταμείο Συνοχής ανέρχεται σε 10 000 εκατομ. EUR, αποτυπώνοντας περικοπές 12 % και 13 % αντιστοίχως· σημειώνει ως απαράδεκτο το γεγονός ότι τα κονδύλια που κατανεμήθηκαν στον πυλώνα των μεταφορών είναι τα μόνα που έχουν υποστεί μείωση· υπογραμμίζει ότι οι προκλήσεις που αντιμετωπίζει ο τομέας των μεταφορών στην εσωτερική αγορά και η επιτυχία του ΜΣΕ δεν συνάδουν με τη μείωση του κονδυλίου για τις μεταφορές και ζητεί από την Επιτροπή να επανεξετάσει το προτεινόμενο ποσό·
15. πιστεύει ότι, για να διατηρηθεί η υψηλή αξιοπιστία και η ελκυστικότητα του προγράμματος ΜΣΕ έναντι των επενδυτών, θα πρέπει να αυξηθεί η χρηματοδοτική του ικανότητα την περίοδο που καλύπτεται από το επόμενο ΠΔΠ· τονίζει ότι ένας ανεπαρκής προϋπολογισμός για τις μεταφορές ενδέχεται να θέσει σε κίνδυνο την ολοκλήρωση του δικτύου ΔΕΔ-Μ και, κατ' επέκταση, να υποτιμήσει δημόσιες επενδύσεις που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί· υπογραμμίζει επιπλέον ότι το κονδύλι συνοχής είναι καίριας σημασίας για την ολοκλήρωση των τμημάτων των κεντρικών δικτύων που βρίσκονται στα κράτη μέλη τα οποία καλύπτονται από την πολιτική συνοχής και, κατά συνέπεια, για την εδαφική συνοχή της ΕΕ· καλεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να διατηρήσουν στο επόμενο ΠΔΠ το μερίδιο του Ταμείου Συνοχής που βρίσκεται υπό την άμεση διαχείριση του ΜΣΕ·
16. καλεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να παραμείνουν προσηλωμένα στους κύριους

στόχους πολιτικής του ΜΣΕ όσον αφορά τις μεταφορές: ολοκλήρωση, έως το 2030, του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων SESAR και ERTMS, και των θαλασσίων αρτηριών, και ολοκλήρωση της μετάβασης σε μια καθαρή, ανταγωνιστική, καινοτόμο και συνδεδεμένη κινητικότητα έως το 2030, συμπεριλαμβανομένης μιας κεντρικής υποδομής φόρτισης με εναλλακτικά καύσιμα έως το 2025· πρόοδος προς την ολοκλήρωση του εκτεταμένου δικτύου ΔΕΔ-Μ έως το 2050· υπενθυμίζει, στο πλαίσιο αυτό, ότι είναι σημαντικό να δοθεί έμφαση στις πολυτροπικές και διασυνοριακές συνδέσεις·

17. ζητεί από την Επιτροπή να εξετάσει το ενδεχόμενο θέσπισης συγκεκριμένων, ειδικών και διακρατικών μέσων, ούτως ώστε να επιταχυνθεί και να εξασφαλιστεί η ορθή εφαρμογή των οριζόντιων προτεραιοτήτων, όπως του συστήματος ERTMS·
18. καλεί τους ευρωπαίους συντονιστές να διενεργήσουν, στο τέλος της περιόδου 2014-2020, διεξοδική αξιολόγηση των έργων που έχουν ολοκληρωθεί ή βρίσκονται σε προχωρημένο στάδιο κατασκευής, των πρακτικών τους επιτευγμάτων και των εναπομενόντων σημείων συμφόρησης στους αντίστοιχους διαδρόμους, και ζητεί από την Επιτροπή να εξασφαλίσει ότι οι προτεραιότητες των προσκλήσεων αντανακλούν την εν λόγω αξιολόγηση, η οποία είναι εφικτή παρότι τα έργα αυτά είναι εκ φύσεως μακροπρόθεσμα·
19. θεωρεί λυπηρό και απαράδεκτο το γεγονός ότι, κατά την περίοδο 2014-2020, η ενδιάμεση αξιολόγηση του ΜΣΕ επικεντρώθηκε κυρίως στο δαπανηθέν ποσό και στον αριθμό των έργων που έλαβαν στήριξη, παρά τον πολύ απτό χαρακτήρα των περισσότερων έργων που χρηματοδοτούνται από τον ΜΣΕ· επισημαίνει ότι το κατανεμηθέν ποσό δεν αποτελεί το μόνο κριτήριο επιτυχίας ενός προγράμματος και ότι πρέπει να δίδεται μεγαλύτερη έμφαση στα πρακτικά επιτεύγματα των έργων, και προτρέπει την Επιτροπή να προσαρμόσει αναλόγως τη μεθοδολογία που εφαρμόζει για τις αξιολογήσεις· πιστεύει ότι ο ΜΣΕ έχει τη δυνατότητα να προβληθεί ως ένα από τα πολύ επιτυχημένα προγράμματα της ΕΕ, υπό την προϋπόθεση ότι θα αποσαφηνιστεί και θα διαφημιστεί καλύτερα, και ζητεί από την Επιτροπή να επανεξετάσει τις επικοινωνιακές μεθόδους της όσον αφορά το συγκεκριμένο πρόγραμμα·
20. αναγνωρίζει ότι ο τομέας των μεταφορών θα πρέπει να εκμεταλλευτεί πλήρως τις ευκαιρίες που προσφέρουν οι ψηφιακές και νέες τεχνολογίες και αναγνωρίζει ότι η νέα, καινοτόμος υποδομή μεταφορών είναι πάντα περισσότερο ελκυστική για τους επενδυτές, ιδίως από τον ιδιωτικό τομέα· επισημαίνει, ωστόσο, ότι η υπάρχουσα υποδομή παραμένει η ραχοκοκαλιά του δικτύου της ΕΕ· καλεί, συνεπώς, την Επιτροπή να εξασφαλίσει ότι η ανακαίνιση ή η αναβάθμιση της υπάρχουσας υποδομής θα εμφορείται από φιλοδοξία για καινοτομία, ούτως ώστε να είναι ελκυστική·
21. εκφράζει την ικανοποίησή του για τους στόχους που καθορίζονται στο κείμενο «Σχέδιο δράσης για τη στρατιωτική κινητικότητα: Η ΕΕ λαμβάνει μέτρα για την αμυντική ένωση» από πλευράς βελτίωσης της υποδομής και διευκόλυνσης των συνεργιών· καλεί την Επιτροπή να αξιοποιήσει τον ΜΣΕ για να στηρίξει την ανάπτυξη υποδομής διπλής χρήσης (στρατιωτικής-μη στρατιωτικής) κατά μήκος του δικτύου ΔΕΔ-Μ·
22. αναθέτει στον Πρόεδρό του να διαβιβάσει το παρόν ψήφισμα στην Επιτροπή και στα κράτη μέλη.