



FINANCIERING VAN DE TRANS-EUROPESE NETWERKEN

De trans-Europese netwerken (TEN's) worden ten dele gefinancierd door de Europese Unie en ten dele door de lidstaten. De financiële steun van de EU is bedoeld als katalysator; de lidstaten moeten het grootste deel van de financiering opbrengen. De financiering van de TEN's kan ook worden aangevuld met middelen uit de structuurfondsen en van de Europese Investeringsbank of met bijdragen uit de particuliere sector. In 2013 werd met de oprichting van de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen een belangrijke hervorming in alle TEN's ingevoerd.

RECHTSGROND

Titel XVI van het VWEU, waarvan artikel 171 erin voorziet dat projecten van algemeen belang die voldoen aan de in de richtsnoeren neergelegde eisen, in aanmerking komen voor EU-steun.

Verordening (EU) nr. 1316/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 tot vaststelling van de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen, tot wijziging van Verordening (EU) nr. 913/2010 en tot intrekking van Verordeningen (EG) nr. 680/2007 en (EG) nr. 67/2010.

DOELSTELLINGEN

Bijdragen aan de ontwikkeling van trans-Europese netwerken op het gebied van vervoer, energie en telecommunicatie door middel van gerichte EU-steun ([3.5.1.](#)).

RESULTATEN

A. Het vaststellen van algemene voorwaarden voor projectfinanciering

Over het algemeen fungeerde de EU-financiering als een katalysator voor het opstarten van projecten. De lidstaten moeten het grootste deel van de financiering opbrengen, behalve als het gaat om middelen uit het Cohesiefonds, waarin de EU traditiegetrouw een meer substantiële inbreng had.

De eerste beginselen voor financiering werden vastgelegd in Verordening (EG) nr. 2236/95 van de Raad van 18 september 1995 tot vaststelling van algemene regels voor het verlenen van financiële bijstand van de Gemeenschap op het gebied van trans-Europese netwerken.



1. De EU-projectsteun komt in een of meerdere van de volgende vormen voor:
 - medefinanciering van projectgebonden studies en andere technische ondersteuningsmaatregelen (de bijdrage van de EU belooft gewoonlijk niet meer dan 50 % van de totale kosten);
 - bijdragen in de premies voor garanties voor leningen van het Europees Investeringsfonds of andere financiële instellingen;
 - rentesubsidies voor leningen die zijn verstrekt door de Europese Investeringsbank of andere publieke of particuliere financiële instellingen;
 - rechtstreekse subsidies voor investeringen, in naar behoren gemotiveerde gevallen.
2. Bij de selectie van projecten zijn de volgende criteria geleidelijk vastgesteld:
 - EU-steun voor telecommunicatie- en energienetwerken mag de concurrentieverhoudingen tussen bedrijven in de betrokken sector niet verstoren;
 - de projecten moeten bijdragen aan de verwezenlijking van de netwerkdoelstellingen;
 - de projecten moeten economisch levensvatbaar zijn;
 - het uitvoeringsstadium van de projecten en het stimulerende effect van de EU-steun;
 - de directe of indirecte gevolgen voor milieu en werkgelegenheid, die steeds vaker in steeds betere kosten-batenanalyses (KBA), milieueffectrapportages (MER), enz. onderzocht worden;
 - de verschillende onderdelen van de projecten moeten qua timing op elkaar afgestemd zijn, bijvoorbeeld wanneer het grensoverschrijdende projecten betreft.

De ondersteunde projecten moesten in overeenstemming zijn met het EU-recht en de diverse vormen van EU-beleid, vooral wanneer het milieubescherming, concurrentie en de aanbesteding van overheidscontracten betreft. Bij opeenvolgende verordeningen tot vaststelling van algemene regels voor het verlenen van financiële EU-bijstand, zijn een aantal nieuwe elementen toegevoegd, waaronder:

- meerjarenprogramma's en jaarprogramma's op het gebied van transport en energie voor de verlening van EU-steun aan geselecteerde projecten;
- de EU-steun voor studies werd beperkt tot 50 % ongeacht om welk project het ging, en de steun voor prioritaire projecten op transportgebied werd teruggebracht tot 10 tot 30 % (met een maximum van 30 % voor de grensoverschrijdende gedeelten van prioritaire projecten);
- risicokapitaal ging deel uitmaken van en werd gekoppeld aan de financiële steun van de EU;
- het financiële kader voor de periode 2007-2013 voorzag in 8 168 miljoen EUR steun voor de TEN's, waarvan 8 013 miljoen EUR voor vervoer (TEN-V) en 155 miljoen EUR voor energie (TEN-E).



B. Overige financieringsmogelijkheden

1. Structuur- en cohesiefondsen van de EU

In de periode 2000-2006 hebben deze fondsen – in het bijzonder via het Cohesiefonds – voor circa 26 miljard EUR bijgedragen aan TEN-projecten in Griekenland, Ierland (tot 2003), Portugal, Spanje en de EU-10-lidstaten. Die laatste kregen 2,48 miljard EUR aan pretoetredingssteun toebedeeld. Daarnaast is aan deze landen 4,24 miljard EUR uit het Cohesiefonds toegekend en 2,53 miljard EUR uit de overige structuurfondsen. Van deze pretoetredings- en cohesiefondssteun in zijn geheel is ongeveer 50 %, een bedrag van 3,9 miljard EUR, toegekend aan TEN-V-projecten.

2. Bijdragen van de Europese Investeringsbank (EIB)

Voor de leningen van de EIB gelden geen gebiedsbeperkingen. Ze worden toegekend op grond van bankcriteria, waaronder de financiële haalbaarheid van een project (m.a.w. het vermogen tot terugbetaling), maar ook de technische en ecologische uitvoerbaarheid ervan. Zo heeft de EIB in de periode 1995-2005 in totaal voor ongeveer 65 miljard EUR aan leningen voor TEN-projecten verstrekt.

C. Het financiële kader voor 2007-2013

Voor de nieuwe financieringsperiode van 2007 tot 2013 had de Commissie, met steun van het Parlement, aanvankelijk 20,35 miljard EUR voor TEN-V en 340 miljoen EUR voor TEN-E voorgesteld. De Raad eiste echter een drastische verlaging van deze bedragen en uiteindelijk voorzag het financiële kader voor de TEN in 8,01 miljard EUR aan steun op het gebied van vervoer en 160 miljoen EUR op het gebied van energie (de in het financiële kader overeengekomen bedragen dekken dus slechts 40 % van het oorspronkelijk voorgestelde bedrag voor vervoersprojecten en 45 % van het oorspronkelijk voorgestelde bedrag voor energieprojecten). Verordening (EG) nr. 680/2007 bepaalt dat deze beperkte EU-middelen, die bedoeld zijn ter aanvulling van nationale (openbare of particuliere) financieringsbronnen, zich moeten richten op bepaalde categorieën projecten die voor het netwerk in zijn totaliteit de meeste toegevoegde waarde opleveren (zoals grensoverschrijdende trajecten en projecten voor het wegwerken van knelpunten). Daarnaast bedroeg de bijdrage aan de TEN-T die de Commissie in het kader van het cohesiebeleid heeft vastgesteld voor operationele programma's, 43 miljard EUR.

FINANCIERINGSFACILITEIT VOOR EUROPESE VERBINDINGEN

De EU hanteert sinds december 2013 een nieuw TEN-infrastructuurbeleid met een budget van meer dan 30,4 miljard EU tot 2020: de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen (CEF) streeft ernaar synergieën tot stand te brengen in de vervoer-, telecommunicatie- en energiesector, waardoor de efficiëntie van het optreden van de EU wordt vergroot en de uitvoeringskosten kunnen worden geoptimaliseerd. Ze heeft tot doel de investeringen in trans-Europese netwerken te versnellen en zoveel mogelijk financiering vanuit zowel de publieke als de particuliere sector te benutten, waarbij tegelijkertijd de rechtszekerheid wordt vergroot en het beginsel van technologische neutraliteit in acht wordt genomen.



A. Algemene doelstellingen

De CEF heeft tot doel:

- de tenuitvoerlegging te ondersteunen van de projecten van algemeen belang die zijn gericht op de ontwikkeling en aanleg van nieuwe infrastructuur en diensten of de modernisering van bestaande infrastructuur en diensten in de sectoren vervoer, telecommunicatie en energie;
- bij te dragen aan de ondersteuning van projecten met Europese meerwaarde en met aanzienlijke maatschappelijke voordelen, maar die geen passende financiering vanuit de markt ontvangen;
- bij te dragen aan de Europa 2020-strategie, door trans-Europese netwerken te ontwikkelen waarin rekening wordt gehouden met toekomstige verkeersstromen en een klimaat te scheppen dat gunstiger is voor particuliere, publieke of publiek-private investeringen;
- de EU in staat te stellen haar doelstellingen op het gebied van duurzame ontwikkeling te halen om zo bij te dragen aan de middellange- en langetermijndoelstellingen van de Unie.

1. In de transportsector verleent de CEF steun aan projecten van gemeenschappelijk belang die onderstaande beogen:

- het opheffen van knelpunten, het overbruggen van ontbrekende schakels en in het bijzonder het verbeteren van grensoverschrijdende tracés;
- zorgen voor duurzame en efficiënte vervoerssystemen op lange termijn, met als doel voorbereidingen te treffen voor de verwachte vervoersstromen, en mogelijk maken dat alle vervoersmiddelen koolstofarm worden; alsmede
- het optimaliseren van de integratie en de interconnectie van vervoerswijzen en de interoperabiliteit van vervoersdiensten vergroten, en tegelijk de toegankelijkheid van de vervoersinfrastructuur verzekeren.

2. In de energiesector wordt de steun verleend met als doel:

- het concurrentievermogen te bevorderen door verdere integratie van de interne energiemarkt en interoperabiliteit van de elektriciteits- en gasnetwerken over de grenzen heen aan te moedigen;
- de energievoorzieningszekerheid van de Unie te verbeteren; alsmede
- bij te dragen tot duurzame ontwikkeling door energie uit duurzame bronnen in het transmissienetwerk te integreren en door slimme energienetwerken en kooldioxidenetwerken te ontwikkelen.

3. In de telecommunicatiesector verleent de CEF steun aan:

- algemene diensten, platforms van kerndiensten en programmaondersteunende acties die gefinancierd worden door middel van subsidies en/of aanbestedingen;
- acties op het gebied van breedbandnetwerken die gefinancierd worden door middel van financiële instrumenten.



B. CEF-begroting 2014-2020

De financiële middelen voor de uitvoering van de CEF voor de periode 2014-2020 zijn aanvankelijk vastgesteld op 33,2 miljard EUR. In 2015 werd dit eerste bedrag echter verlaagd naar 30,4 miljard EUR vanwege het feit dat 2,8 miljard EUR werd overgeheveld naar het nieuw opgerichte Europees Fonds voor strategische investeringen (EFSl). De CEF-begroting is als volgt verdeeld:

- transportsector: 24,05 miljard EUR, waarvan 11,3 miljard EUR is overgedragen uit het Cohesiefonds en overeenkomstig de CEF-verordening uitsluitend in de lidstaten die in aanmerking komen voor steun uit het Cohesiefonds mag worden besteed;
- telecommunicatiesector: 1,04 miljard EUR;
- energiesector: 5,35 miljard EUR.

Ongeveer 80 tot 85 % van het totale CEF-budget wordt toegekend aan projecten op basis van meerjarenprogramma's (samen met corridors van het kernnetwerk en afspiegelende horizontale prioriteiten), terwijl 15 tot 20 % bedoeld is voor doelstellingen binnen jaarprogramma's (dat wil zeggen op basis van een kortere termijn, met de mogelijkheid tot aanpassing op jaarbasis).

De meerderheid van de projecten zal worden medegefinancierd uit de CEF door subsidies die door vergelijkende uitnodigingen tot het indienen van voorstellen worden toegekend. Tegelijkertijd kan niet meer dan 8,4 % van de totale CEF-begroting worden besteed aan door middel van innovatieve financiële instrumenten, zoals garanties en projectobligaties (het CEF-schuldinstrument), mede te financieren projecten. In het algemeen moeten de in het kader van de CEF gebruikte financiële instrumenten tegemoetkomen aan specifieke marktbehoeften met een duidelijke Europese meerwaarde, en mogen ze particuliere investeerders niet verdringen. Deze instrumenten moeten de hefboomwerking van begrotingsuitgaven van de EU verbeteren en een hoger multiplicatoreffect bereiken met betrekking tot het aantrekken van private financiering.

In de vervoersector moet het leeuwendeel van de CEF-begroting, namelijk 22,5 miljard EUR, door middel van subsidies onder projectontwikkelaars worden verdeeld. Tot op heden heeft de Commissie vijf oproepen tot het indienen van voorstellen aangekondigd die uitsluitend betrekking hebben op vervoer en één oproep die openstaat voor synergieacties in de vervoers- en de energiesector. Voor de eerste twee oproepen, die zijn aangekondigd in 2014 en 2015, waren de toewijzingen het grootst (respectievelijk 11,93 miljard EUR en 7,6 miljard EUR). In beide gevallen heeft de Commissie gemeld dat de totale waarde van de door de projectontwikkelaars gevraagde subsidies meer bedroeg dan het toegekende bedrag.

C. CEF-begroting 2021-2027

In het kader van de EU-begroting voor 2021-2027 heeft de Commissie op 6 juni 2018 voorgesteld het CEF-programma te verlengen na 2020, met als algemene doelstelling het ondersteunen van investeringen in Europese infrastructuurnetwerken in de vervoers-, de energie- en de telecommunicatiesector. De voorgestelde totale



CEF-begroting bedraagt 42,3 miljard EUR (in lopende prijzen) en voorziet specifiek in een bedrag van 30,6 miljard EUR voor vervoer, 8,7 miljard EUR voor energie en 3 miljard EUR voor digitale netwerken. Synergieën tussen de drie sectoren en intensievere grensoverschrijdende samenwerking op het gebied van hernieuwbare energie behoren tot de belangrijkste gebieden waarop de CEF in de periode na 2020 moet worden gericht om de digitalisering en het koolstofarm maken van de EU-economie te versnellen. Bovendien stelt de Commissie voor om 60 % van de totale CEF-begroting te bestemmen voor klimaatdoelstellingen.

Op het gebied van vervoer is de CEF bedoeld voor het versnellen van de voltooiing van beide lagen van het TEN-T, de invoering van Europese systemen voor verkeersbeheer, zoals het Europees beheersysteem voor het spoorverkeer (ERTMS) en het ATM-onderzoeksproject (Sesar) voor het gemeenschappelijk Europees luchtruim, en het ondersteunen van de overgang naar slimme, duurzame, inclusieve en veilige mobiliteit door de invoering van een Europees netwerk van oplaadinfrastructuur voor alternatieve brandstoffen. In het voorstel wordt ervan uitgegaan dat met de nieuwe CEF ook steun zal worden verleend aan de civiele/militaire vervoersinfrastructuur voor tweërlei gebruik, teneinde de Europese vervoersnetwerken aan te passen aan de militaire behoeften en de militaire mobiliteit in de EU te verbeteren.

De voorgestelde CEF-begroting voor vervoer bestaat uit drie onderdelen:

- een algemeen bedrag van 12,8 miljard EUR;
- een bijdrage van 11,3 miljard EUR uit het Cohesiefonds;
- 6,5 miljard EUR steun voor militaire mobiliteit.

ROL VAN HET EUROPEES PARLEMENT

Het Parlement heeft er, ter ondersteuning van de TEN's, steeds op aangedrongen prioriteit te geven aan de financiering van milieuvriendelijkere vormen van vervoer. Zo is voor vervoersinfrastructuurprojecten bepaald dat minimaal 50 % van de steun moet worden besteed aan spoorwegprojecten (met inbegrip van gecombineerd vervoer) en maximaal 25 % aan wegprojecten. Tevens heeft het EP erop gewezen dat de Commissie moet toezien op de coördinatie en consistentie van projecten die steun ontvangen uit de EU-begroting, via de EIB, het Cohesiefonds, het Europees Fonds voor regionale ontwikkeling en andere financieringsinstrumenten van de Unie.

Nadat de Raad eind 2005 besloot het oorspronkelijke Commissievoorstel fors in te perken, heeft het Parlement tijdens daaropvolgende onderhandelingen over de financiële aspecten van het voorstel verzocht om het bedrag voor de TEN's te verhogen. In het uiteindelijke akkoord met de Raad heeft het Parlement voor de verwezenlijking van de TEN's een verhoging van 500 miljoen EUR en aanvullende EIB-financiering weten te bedingen.

Op 7 juni 2011 heeft het Parlement in het kader van de herziening van de regels voor de toepassing van wegvervoersheffingen (de "eurovignetrichtlijn") zijn goedkeuring gehecht aan het met de Raad bereikte compromis om ten minste 15 % van de opbrengst van de externekostenheffingen en infrastructuurheffingen van elke lidstaat



te gebruiken voor de financiering van TEN-V-projecten teneinde het vervoer duurzamer te maken. Het is de bedoeling dat dit percentage gestaag oploopt.

Met zijn betrokkenheid bij het vormgeven van de CEF-verordening (een gezamenlijke inspanning van drie rapporteurs, over twee parlementaire commissies en alle fracties heen), heeft het Parlement een belangrijke rol op zich genomen in het zeker stellen van omvangrijke EU-middelen voor de TEN's voor de periode 2014-2020.

Bij het nemen van besluiten over de jaarlijkse EU-begrotingen, heeft het Parlement aandacht besteed aan de zowel aan de CEF als Horizon 2020 toegewezen kredieten. In zijn resolutie van 8 juli 2015 over het mandaat voor de dialoog over de ontwerpbegroting 2016, liet het Parlement weten ingenomen te zijn met de gebruikmaking van de marge voor onvoorziene uitgaven om zo het EFSI-garantiefonds van 8 miljard EUR ten dele te financieren, in plaats van uitsluitend afhankelijk te zijn van de bezuinigingen op de CEF en Horizon 2020. Het Parlement herinnerde echter aan het uiteindelijke doel om, voor zover mogelijk, de gevolgen voor de twee programma's tot een minimum te beperken, en heeft daarom aangedrongen op verdere compensatie van de bezuinigingen op Horizon 2020 en de CEF, zodat deze programma's hun doelstellingen volledig kunnen verwezenlijken.

Bovendien heeft het Parlement in zijn resolutie van 9 maart 2016 over de algemene richtsnoeren voor het opstellen van de begroting 2017 herhaald dat het zich inzet voor de versterking van Horizon 2020 en de CEF door middel van de jaarlijkse begrotingsprocedure om zo veel mogelijk te compenseren voor de tijdens de onderhandelingen over de oprichting van het EFSI overeengekomen CEF-bezuinigingen.

Als reactie op het voorstel van de Commissie van 2018 inzake de CEF na 2020 hebben de Commissie vervoer en toerisme (TRAN) en de Commissie industrie, onderzoek en energie (ITRE) een gezamenlijk ontwerpverslag opgesteld. De drie rapporteurs zijn het erover eens dat het voorstel van de Commissie niet ambitieus genoeg is wat de CEF-toewijzing voor vervoer betreft en wijzen op de investeringsbehoeften van de sector, naast de voordelen die een betere connectiviteit kan opleveren voor de EU. Zij benadrukten ook dat de regels van de CEF verder moeten worden vereenvoudigd en dat moet worden gezorgd voor samenhang tussen de verschillende EU-fondsen ter ondersteuning van projecten in de vervoers-, de energie- en de digitale sector. De rapporteurs wijzen erop dat de parlementaire controle op de prioriteiten van de CEF moet worden versterkt en dat de wijze waarop er toezicht op wordt uitgeoefend, moet worden verbeterd.

Het gezamenlijk verslag werd in november 2018 goedgekeurd door beide comités en omvatte een verhoging van de begroting voor vervoersprojecten met ongeveer 10 %. In april 2019 heeft het Parlement het besluit in eerste lezing vastgesteld. De medebeslissingsprocedure loopt nog ([2018/0228\(COD\)](#)).

[Esteban Coito / Frédéric Gouardères](#)
04/2019

