Europaparlamentet
2014–2019

Plenarhandling

B8-0242/2018 }
B8-0245/2018 }
B8-0246/2018 } RC1

29.5.2018

GEMENSAMT FÖRSLAG TILL RESOLUTION

i enlighet med artikel 123.2 och 123.4 i arbetsordningen

som ersätter resolutionsförslagen från följande grupper:
B8-0242/2018 (PPE)
B8-0245/2018 (ECR)
B8-0246/2018 (S&D)
om transportpelaren i fonden för ett sammanlänkat Europa efter 2020
(2018/2718(RSP))

Marian-Jean Marinescu, Wim van de Camp, Ivo Belet,
Cláudia Monteiro de Aguiar, Markus Pieper, Dieter-Lebrecht Koch
för PPE-gruppen
Ismail Ertug, Inés Ayala Sender
för S&D-gruppen
Roberts Zīle, Zdzisław Krasnodębski
för ECR-gruppen
Pavel Telička, Dominique Riquet, Gesine Meissner,
Izaskun Bilbao Barandica, Matthijs van Miltenburg
för ALDE-gruppen

Europaparlamentets resolution om transportpelaren i fonden för ett sammanlänkat Europa efter 2020
(2018/2718(RSP))

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

– med beaktande av artiklarna 311, 312 och 323 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget),

– med beaktande av rådets förordning (EU, Euratom) nr 1311/2013 av den 2 december 2013 om den fleråriga budgetramen för 2014–2020[1] och den senare ändringen genom rådets förordning (EU, Euratom) 2017/1123 av den 20 juni 2017[2],

– med beaktande av det interinstitutionella avtalet av den 2 december 2013 mellan Europaparlamentet, rådet och kommissionen om budgetdisciplin, samarbete i budgetfrågor och sund ekonomisk förvaltning[3],

– med beaktande av sin resolution av den 6 juli 2016 om förberedelse av revideringen av den fleråriga budgetramen 2014–2020 efter valet: parlamentets synpunkter inför kommissionens förslag[4],

– med beaktande av kommissionens diskussionsunderlag av den 28 juni 2017 om framtiden för EU:s finanser (COM(2017)0358),

– med beaktande av sin resolution av den 24 oktober 2017 om diskussionsunderlaget om framtiden för EU:s finanser[5],

– med beaktande av kommissionens förslag av den 14 september 2016 till rådets förordning om ändring av förordning (EU, Euratom) nr 1311/2013 om den fleråriga budgetramen för 2014–2020 (COM(2016)0604) och det åtföljande arbetsdokumentet från kommissionens avdelningar (SWD(2016)0299),

– med beaktande av kommissionens förslag av den 14 september 2016 till ändring av det interinstitutionella avtalet av den 2 december 2013 mellan Europaparlamentet, rådet och kommissionen om budgetdisciplin, samarbete i budgetfrågor och sund ekonomisk förvaltning (COM(2016)0606),

– med beaktande av Europaparlamentets ratificering av Parisavtalet den 4 oktober 2016 och rådets ratificering den 5 oktober 2016,

– med beaktande av sin resolution av den 26 oktober 2016 om halvtidsrevidering av den fleråriga budgetramen 2014–2020[6],

[1] EUT L 347, 20.12.2013, s. 884.
[2] EUT L 163, 24.6.2017, s. 1.
[3] EUT C 373, 20.12.2013, s. 1.
[4] EUT C 101, 16.3.2018, s. 64.
[5] Antagna texter, P8_TA(2017)0401.
[6] Antagna texter, P8_TA(2016)0412.

– med beaktande av Regionkommitténs yttrande av den 15 juni 2016 om halvtidsöversynen av den fleråriga budgetramen[1],

– med beaktande av kommissionens meddelande av den 2 maj 2018 *En modern budget för ett EU som skyddar, försvarar och sätter medborgarna i centrum – Flerårig budgetram 2021–2027* (COM(2018)0321),

– med beaktande av det gemensamma meddelandet av den 28 mars 2018 från kommissionen och unionens höga representant för utrikes frågor och säkerhetspolitik om handlingsplanen för militär rörlighet (JOIN(2018)0005),

– med beaktande av kommissionens rapport av den 14 februari 2018 om halvtidsutvärderingen av fonden för ett sammanlänkat Europa (COM(2018)0066),

– med beaktande av artikel 123.2 och 123.4 i arbetsordningen, och av följande skäl:

A. Utvecklingen och upprustningen av transportinfrastrukturen i EU är fortfarande relativt splittrad och utgör en stor utmaning i fråga om kapacitet och finansiering, men är av stor vikt för att säkerställa både hållbar tillväxt, sysselsättning och konkurrenskraft och social och territoriell sammanhållning inom unionen och därigenom motverka obalanser mellan regioner.

B. Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE) är ett gemensamt, centralt förvaltat finansieringsprogram avsett att främja utvecklingen av ett högeffektivt, hållbart och sammanlänkat transeuropeiskt nät (TEN) inom infrastruktur för transport, energi och digitala tjänster.

C. Ett snabbt fullbordande av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) kommer att ge ett betydande bidrag till EU:s uppnående av sina utsläppsminskningsmål enligt klimatavtalet från Paris, utfasningen av fossila bränslen i den europeiska ekonomin och EU:s 20–20–20–mål i fråga om energi- och klimatpolitik. Stomnätet bör vara fullbordat 2030 och det övergripande nätet 2050.

D. En av tio européer arbetar i den bredare transportsektorn, och investeringar i transportinfrastruktur kommer att leda till att det skapas nya arbetstillfällen, då man uppskattar att upp till 20 000 nya arbetstillfällen kommer att skapas för varje miljard euro som investeras i stomnätet för TEN-T.

E. FSE är inriktad på att underlätta gränsöverskridande förbindelser, inrätta multimodala och urbana knutpunkter, komma till rätta med marknadsmisslyckanden och undanröja flaskhalsar. FSE har säkrat genomförandet av projekt som annars inte skulle ha genomförts och har därmed tillfört ett tydligt EU-mervärde genom att underlätta gränsöverskridande samarbete och samordning.

F. Transportsektorn utgjorde den största delen av FSE:s budget under perioden 2014–2020. Anslaget till transportsektorn delades upp i ett allmänt anslag för samtliga medlemsstater och ett anslag för sammanhållning som var tillgängligt för medlemsstater som omfattas av Sammanhållningsfonden och direkt överfördes från denna.

[1] EUT C 17, 18.1.2017, s. 20.

G. FSE är ett av de mest framgångsrika EU-programmen, då ansökningsomgångarna till stor del har blivit övertecknade. FSE:s transportdel hade i slutet av 2017 redan anslagit 21,3 miljarder euro i bidrag till TEN-T-projekt, vilket gav investeringar på totalt 41,6 miljarder euro. Under 2018 kommer ytterligare bidragsavtal att ingås i en ansökningsomgång för blandfinansiering där FSE-bidrag kombineras med privat finansiering, bland annat från Europeiska fonden för strategiska investeringar (Efsi). Den ursprungliga budgeten på 1 miljard euro för denna ansökningsomgång utökades i november 2017 med 350 miljoner euro för att stödja prioriteringen ”Innovation och ny teknik” i linje med målen för handlingsplanen för alternativa bränslen.

H. Införandet av principen om att outnyttjade resurser går förlorade har bidragit avsevärt till FSE:s framgång. Återkrävandet av medel från icke genomförda projekt bör dock påskyndas.

I. FSE är inriktad på att påskynda investeringar i transportinfrastruktur och transportinnovation och att mobilisera investeringar från både den offentliga och den privata sektorn, samtidigt som rättsläget blir klarare och principen om teknikneutralitet respekteras.

J. Kommissionen förväntas offentliggöra sina lagstiftningsförslag om europeiska strategiska investeringar, inbegripet en uppdatering av FSE, i juni 2018.

1. Europaparlamentet betonar att investeringar i transportinfrastruktur innebär investeringar i långsiktig hållbar tillväxt, sammanhållning, konkurrenskraft och sysselsättning. Parlamentet understryker därför den strategiska betydelsen av FSE-programmet för integrering av den inre marknaden, smart rörlighet och EU:s möjligheter att tillföra ett konkret mervärde för medborgarna genom programmet.

2. Europaparlamentet betonar att FSE har varit, är och måste förbli ett effektivt och målinriktat instrument för investeringar i transeuropeisk infrastruktur (TEN) i sektorerna för transporter, energi och digitala tjänster, för att bidra till EU:s prioriteringar i fråga om sysselsättning, tillväxt och investeringar, den inre marknaden, energiunionen, klimatpolitiken samt den digitala inre marknaden.

3. Europaparlamentet framhåller att FSE-programmet under perioden 2014–2020 lyckats skapa ett stort europeiskt mervärde genom sitt stöd till sammanlänkningsprojekt med gränsöverskridande, interoperabla och multimodala dimensioner och projekt för att förbättra sammanlänkningarna inom alla transportsätt, även till sjöss, i inlandshamnar och på inre vattenvägar, samt sin prioritering av projekt som överbryggar felande länkar och tar bort flaskhalsar i syfte att skapa ett gemensamt europeiskt transportområde som är tillgängligt för alla, liksom en innovativ transportsektor. Parlamentet uppmanar kommissionen att öka det gränsöverskridande mervärdet med knutpunkter, såsom kusthamnar, och att stödja projekt som stärker sammanlänkningar med partnerländer utanför EU.

4. Europaparlamentet inser att den fulla nyttan och potentialen med EU:s investeringar i TEN-T-nätet kan bli verklighet först när stomnätet och det övergripande nätet är fullbordade. Parlamentet uppmanar kommissionen att tänka på att fullbordandet av dessa nät kommer att kräva stora investeringar, som delvis kommer att vara beroende av fortsatt stöd från EU för att inte stanna av. Parlamentet insisterar på att trycket måste

hållas uppe för att de ska fullbordas senast 2030 respektive 2050 och i överensstämmelse med 2000-talets standarder under hela processen.

5. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att se till att FSE-programmet enligt förslaget till den fleråriga budgetramen 2021–2027 blir en fortsättning på det nuvarande programmet med ännu större ambitioner i fråga om politiska mål och finansiella resurser. Parlamentet betonar att investeringarna i digitala, innovativa och hållbara transportprojekt måste påskyndas i riktning mot ett grönare, verkligt integrerat, modernt, säkrare och effektivt transportsystem som är tillgängligt för alla.

6. Europaparlamentet konstaterar att FSE-insatsen varit avgörande för starten av de flesta av projekten, särskilt för sammanlänkningsprojekt på gränsöverskridande, nationell, regional och lokal nivå. Parlamentet betonar att FSE visat sig vara en viktig katalysator för offentliga och privata investeringar. Parlamentet anser dock att ytterligare åtgärder bör vidtas för att frigöra dess fulla potential.

7. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att överväga ytterligare sätt att främja FSE som ett policystyrt instrument med sektorsspecifika mål vilket inriktas på komplexa projekt som innehåller en gränsöverskridande dimension eller syftar till EU-omfattande driftskompatibilitet.

8. Europaparlamentet anser att kommissionen i nästa fleråriga budgetram – på grundval av en grundlig översyn av perioden 2014–2020 och följderna av det komplexa förhållandet mellan FSE och andra finansieringsprogram och finansieringsinstrument, såsom Horisont 2020, ESI-fonderna och Efsi, och i synnerhet den substitutionseffekt som observerats mellan FSE och Efsi – ytterligare bör stärka och säkerställa komplementariteten mellan FSE och andra program, såsom Horisont Europa och fonden InvestEU, i syfte att upprätthålla och främja programmets tydliga mål, undvika överlappningar och optimera budgetresurser.

9. Europaparlamentet betonar att alla nedskärningar i nästa FSE till förmån för andra program, så som FSE 2014–2020 råkade ut för till förmån för Efsi och det europeiska försvarsindustriella utvecklingsprogrammet, skulle betraktas som oacceptabla. Kommissionen uppmanas med eftertryck att bevara integriteten i FSE:s finansieringskapacitet, eftersom den stora merparten av FSE-finansieringen avser projekt som ger vinster i ett större regionalt och europeiskt sammanhang, men där den nationella eller marknadsbaserade finansieringen inte är tillräcklig.

10. Europaparlamentet erkänner den uppmuntrande framgången avseende de första resultaten av den ansökningsomgång för blandfinansiering som inleddes under det nuvarande FSE-programmet. Parlamentet uppmanar därför kommissionen starkt att upprepa sådana ansökningsomgångar i framtiden och att fortsätta att använda en starkare FSE i form av bidrag som där så är möjligt kombineras med finansieringsinstrument från EU och andra källor. Kommissionen uppmanas också att hitta sätt att med större framgång uppmuntra till medverkan av privata medinvesterare, och medlemsstaterna uppmanas att avskaffa rättsliga och administrativa hinder för en sådan process.

11. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att ytterligare främja synergier på projektnivå mellan de tre sektorerna. Sådana synergier är för närvarande begränsade på grund av budgetramens bristande flexibilitet när det gäller stödberättigade projekt och

kostnader. Kommissionen uppmanas med eftertryck att anpassa infrastrukturen till de kommande behoven av ren och smart rörlighet. Parlamentet förväntar sig att de framtida sektorsspecifika politiska riktlinjerna och FSE-instrumentet görs flexiblare så att de underlättar synergier och reagerar snabbare på nya utvecklingstendenser och prioriteringar inom tekniken, såsom digitalisering, samtidigt som de påskyndar skapandet av en utsläppssnål ekonomi och bemöter gemensamma samhällsutmaningar såsom hot mot it-säkerheten.

12. Europaparlamentet framhåller vikten av direkt förvaltning för att säkra gemensamma förfaranden för alla tre sektorerna, snabb medelstilldelning och ett mycket sunt genomförande av budgeten. Parlamentet påpekar att den direkta förvaltningen av FSE-bidragen har visat sig vara mycket effektiv, med en stark projektplanering och en konkurrenskraftig urvalsprocess, fokus på EU:s politiska mål, ett samordnat genomförande och full delaktighet för medlemsstaterna. Parlamentet erkänner den avgörande roll som genomförandeorganet för innovation och transportnät (Inea) spelat för FSE:s framgång genom att optimera budgeten, särskilt tack vare sin flexibilitet att snabbt styra om medel som inte använts i en viss åtgärd till att finansiera nya. Parlamentet insisterar därför på att Inea måste förstärkas så att EU-medlen används på lämpligt sätt.

13. Europaparlamentet stöder tillämpningen av principen om att outnyttjade resurser går förlorade i den direkta förvaltningen av FSE. Samtidigt insisterar parlamentet på att möjligheten att återvinna åtaganden i fall där projekt inte ger de förväntade resultaten måste behållas, i syfte att öka effektiviteten för FSE.

14. Europaparlamentet inser att det är komplicerat att lämna in en projektansökan, särskilt för stor transportinfrastruktur, och betonar vikten av det tekniska bistånd som lämnas, till exempel genom FSE-programmets stödåtgärder, till i synnerhet medlemsstater som omfattas av Sammanhållningsfonden, i syfte att främja stödberättigande för mogna projekt av hög kvalitet. Parlamentet uppmanar kommissionen att fortsätta att lämna denna typ av bistånd och att se över utvärderingskriterierna så att de gynnar en tydligare identifiering av projektens mervärde. Kommissionen uppmanas dessutom att vidta ytterligare åtgärder för att avsevärt förenkla de administrativa kraven, inte bara för små bidrag, och att anpassa det tekniska biståndet till mindre projektsökande.

15. Europaparlamentet välkomnar överföringen av 11,3 miljarder euro från Sammanhållningsfonden till anslagen för sammanhållning inom FSE:s transportpelare under programmet för 2014–2020, och framhåller att ansökningsomgångarna inom ramen för sammanhållningspolitiken har varit en stor framgång.

16. Europaparlamentet noterar kommissionens förslag att anslå 42 265 miljoner euro till FSE för perioden 2021–2027, inräknat 7 675 miljoner euro till energiprojekt och 2 662 miljoner euro (båda i fasta priser) till telekommunikationsprojekt och digitala projekt. Parlamentet beklagar dock att anslaget till FSE:s transportdel i fasta priser uppgår till 11 384 miljoner euro och bidraget från Sammanhållningsfonden till 10 000 miljoner euro, vilket motsvarar nedskärningar med 12 respektive 13 procent. Parlamentet konstaterar och kan inte godta att de medel som anslagits till transportpelaren är de enda som har minskats. Parlamentet understryker att en minskning av anslagen till transportdelen inte går ihop med utmaningarna inom

transportsektorn på den inre marknaden och framgången för FSE, och uppmanar kommissionen att ompröva det föreslagna beloppet.

17. Europaparlamentet anser FSE-programmets finansieringskapacitet bör utökas under nästa fleråriga budgetram i syfte att bevara dess höga trovärdighet och attraktionskraft för investerare. Parlamentet betonar att en otillräcklig transportbudget skulle äventyra fullbordandet av TEN-T-nätet, och att detta i praktiken skulle minska värdet på investeringar med offentliga medel som redan gjorts.

18. Europaparlamentet understryker dessutom att anslagen för sammanhållning har en stark regional dimension som svarar mot lokala behov och är nyckeln till ett fullbordande av de delar av stomnätet som är belägna i de medlemsstater som omfattas av Sammanhållningsfonden, och därmed till EU:s territoriella sammanhållning. Investeringar i EU:s transportinfrastruktur som genomförs med bidrag från Sammanhållningsfonden bör även i fortsättningen förbli ett välavvägt system av centralt förvaltade och delade resurser. Parlamentet betonar att det belopp som öronmärks under den direkta förvaltningen inom ramen för FSE från Sammanhållningsfonden i nästa fleråriga budgetram 2021–2027 måste ligga kvar på åtminstone samma nivå som i den föregående fleråriga budgetramen 2014–2020, och att detta belopp måste vara tillräckligt för att under nästa fleråriga budgetram 2021–2027 slutföra de projekt som finansieras från den öronmärkta Sammanhållningsfonden inom den nuvarande FSE.

19. Europaparlamentet påminner om fullbordandet av stomnätet för transporter i EU och uppfyllandet av de politiska prioriteringarna kommer att fortsätta att kräva ett deltagande av berörda medborgare och intressenter i beslutsfattandet, transparens vid bedömningen och övervakningen av det miljömässiga och finansiella genomförandet av projekten, en förbättrad modal integrering och främjandet av sammodala transportoperationer.

20. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att stå fast vid FSE:s viktigaste politiska mål, som är de följande i transportsektorn: fullborda stomnätet för TEN-T till 2030, inklusive införande av det europeiska systemet för flygledningstjänsten (Sesar), höghastighetsleder till sjöss och det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS); gå över till ren, konkurrenskraftig, innovativ och uppkopplad rörlighet, inklusive en grundläggande infrastruktur för alternativa bränslen och laddning i EU till 2025, samt göra framsteg mot fullbordandet av det övergripande TEN-T-nätet till 2050.

21. Europaparlamentet understryker behovet av en tydligare inriktning på smarta övergripande projekt. Parlamentet uppmanar därför kommissionen att överväga att inrätta särskilda och specifika transnationella initiativ för att påskynda och säkerställa ett korrekt genomförande av övergripande prioriteringar såsom ERTMS genom att mobilisera privata investeringar, delvis genom att sammanföra bidrag och finansieringsinstrument.

22. Med avseende på transportsektorn påminner Europaparlamentet om vikten av att fokusera på multimodala och gränsöverskridande förbindelser, digitala lösningar, byte av transportslag och mer hållbara transporter. Parlamentet anser att den uppdaterade FSE också bör prioritera mer direkta kopplingar mellan stomnätet och det övergripande nätet. Parlamentet anser att dessa mål bör återspeglas i de förteckningar över i förväg identifierade projekt som ska ingå i den kommande FSE-förordningen.

23. Europaparlamentet erkänner att transportsektorn fullt ut bör utnyttja de möjligheter som erbjuds av digital och innovativ teknik, och att ny innovativ transportinfrastruktur alltid är attraktivare för investeringar, särskilt från den privata sektorn. Parlamentet påpekar dock att den befintliga infrastrukturen förblir ryggraden i EU-nätet, och betonar det akuta behovet att investera mer i underhåll av befintlig infrastruktur. Parlamentet uppmanar därför kommissionen att se till att det är attraktivt att modernisera eller uppgradera befintlig infrastruktur med höga innovationsambitioner.

24. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att ägna särskild uppmärksamhet åt de yttersta randområdena, i enlighet med artikel 349 i EUF-fördraget, genom att utvidga stomnätet för hamnar för att förbättra sammanlänkningarna inom deras närområden, mellan regionerna själva, med fastlandet och med tredjeländer. Parlamentet anser att de yttersta randområdena bör få upp till 85 procents medfinansiering inom alla transportsätt, i syfte att förbättra deras tillgång till ansökningsomgångar och skapa reguljära sjöfartsförbindelser mellan de yttersta randområdena och fastlandet. Parlamentet uppmanar kommissionen att överväga att upprätta en särskild ansökningsomgång för de yttersta randområdena och att dessutom överväga att anslå medel till innovativ teknik för regionala flygplatser i de yttersta randområdena för att garantera säkerhet och underhåll för flygplatsinfrastrukturen.

25. Europaparlamentet välkomnar de mål som anges i det gemensamma meddelandet om handlingsplanen för militär rörlighet både i fråga om förbättring av infrastruktur och möjliggörande av synergier. Parlamentet uppmanar kommissionen att använda FSE för att stödja utvecklingen av infrastruktur med dubbla användningsområden (civila och militära) längs TEN-T-nätet.

26. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända denna resolution till kommissionen och medlemsstaterna.