



ELFOGADOTT SZÖVEGEK

P8_TA(2018)0237

Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz 2020 után

Az Európai Parlament 2018. május 31-i állásfoglalása az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz közlekedési pilléréről 2020 után (2018/2718(RSP))

Az Európai Parlament,

- tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 311., 312. és 323. cikkére,
- tekintettel a 2014–2020-as időszakra vonatkozó többéves pénzügyi keretről szóló, 2013. december 2-i 1311/2013/EU, Euratom tanácsi rendeletre¹ és annak a 2017. június 20-i (EU, Euratom) 2017/1123 tanácsi rendelet általi későbbi módosítására²,
- tekintettel az Európai Parlament, a Tanács és a Bizottság közötti, a költségvetési fegyelemről, a költségvetési ügyekben való együttműködésről és a hatékony és eredményes pénzgazdálkodásról szóló, 2013. december 2-i intézményközi megállapodásra³,
- tekintettel „A 2014–2020-as időszakra vonatkozó többéves pénzügyi keret választások utáni felülvizsgálatának előkészítése: a Parlament észrevételei a Bizottság javaslatát megelőzően” című, 2016. július 6-i állásfoglalására⁴,
- tekintettel a Bizottságnak az Európai Unió pénzügyeinek jövőjéről szóló, 2017. június 28-i vitaanyagára (COM(2017)0358),
- tekintettel az Európai Unió pénzügyeinek jövőjére vonatkozó vitaanyagról szóló, 2017. október 24-i állásfoglalására⁵,
- tekintettel a Bizottságnak a 2014–2020-as időszakra vonatkozó többéves pénzügyi keretről szóló 1311/2013/EU, Euratom rendelet módosításáról szóló tanácsi rendeletre irányuló, 2016. szeptember 14-i javaslatára (COM(2016)0604), a Bizottság

¹ HL L 347., 2013.12.20., 884. o.

² HL L 163., 2017.6.24., 1. o.

³ HL C 373., 2013.12.20., 1. o.

⁴ HL C 101., 2018.3.16., 64. o.

⁵ Elfogadott szövegek, P8_TA(2017)0401.

közleményére (COM(2016)0603) és az azt kísérő szolgálati munkadokumentumra (SWD(2016)0299),

- tekintettel a Bizottságnak az Európai Parlament, a Tanács és a Bizottság közötti, a költségvetési fegyvelemről, a költségvetési ügyekben való együttműködésről és a pénzgazdálkodás hatékonyságáról és eredményességéről szóló, 2013. december 2-i intézményközi megállapodás módosítására irányuló, 2016. szeptember 14-i javaslatára (COM(2016)0606),
 - tekintettel a Párizsi Megállapodás Európai Parlament általi, 2016. október 4-i és Tanács általi, 2016. október 5-i megerősítésére,
 - tekintettel a 2014–2020 közötti időszakra vonatkozó többéves pénzügyi keret félidős felülvizsgálatáról szóló, 2016. október 26-i állásfoglalására¹,
 - tekintettel a Régiók Bizottságának a többéves pénzügyi keret félidős felülvizsgálatáról szóló, 2016. június 15-i véleményére²,
 - tekintettel a „Modern költségvetés a polgárainak védelmet, biztonságot és lehetőségeket nyújtó Unió számára – A 2021–2027-es időszakra vonatkozó többéves pénzügyi keret” című, 2018. május 2-i bizottsági közleményre (COM(2018)0321),
 - tekintettel a Bizottság és az Unió külügyi és biztonságpolitikai főképviselőjének a katonai mobilitásra vonatkozó cselekvési tervről szóló, 2018. március 28-i közös közleményére (JOIN(2016)0005),
 - tekintettel a Bizottságnak az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (CEF) félidős értékeléséről szóló, 2018. február 14-i jelentésére (COM(2018)0066),
 - tekintettel eljárási szabályzata 123. cikkének (2) és (4) bekezdésére,
- A. mivel a közlekedési infrastruktúra fejlesztése és helyreállítása az Unióban még mindig meglehetősen töredezett, és óriási kihívást jelent a lehetőségek és a finanszírozás tekintetében, de alapvető fontosságú mind a fenntartható növekedés, a munkahelyteremtés és a versenyképesség, mind az Unión belüli társadalmi és területi kohézió biztosítása és ezáltal a régiók közötti egyenlőtlenségek leküzdése érdekében;
- B. mivel az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (CEF) központilag irányított közös finanszírozási program, amelynek célja egy nagy teljesítményű, fenntartható és összekapcsolt transzeurópai hálózat (TEN) kialakításának előmozdítása a közlekedés, az energiaellátás és a digitális szolgáltatások infrastruktúrája terén;
- C. mivel a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) korai kiépítése jelentősen hozzá fog járulni az éghajlatváltozásról szóló Párizsi Megállapodás szerinti uniós kibocsátáscsökkentési célok eléréséhez, az európai gazdaság dekarbonizációjához, valamint az EU energia- és éghajlat-politika terén megvalósítandó „20–20–20” célkitűzéseikhez; mivel a törzshálózatot 2030-ig, az átfogó hálózatot pedig 2050-ig ki kell építeni;

¹ Elfogadott szövegek, P8_TA(2016)0412.

² HL C 17., 2017.1.18., 20. o.

- D. mivel minden tizedik európai a szélesebb értelemben vett közlekedési ágazatban dolgozik, és mivel a közlekedési infrastruktúrába való beruházás új munkahelyek teremtéséhez fog vezetni, hiszen a becslések szerint a TEN-T törzshálózatba befektetett minden egymilliárd EUR akár 20 000 új munkahelyet is teremthet;
- E. mivel a CEF a határokon átnyúló összeköttetések előmozdítására, multimodális és városi csomópontok létrehozására, a piaci hiányosságok kezelésére és a szűk keresztmetszetek megszüntetésére összpontosít; mivel a CEF biztosította olyan projektek megvalósulását, amelyeket egyébként nem lehetett volna végrehajtani, ezáltal egyértelmű uniós hozzáadott értéket nyújtott a határokon átnyúló együttműködés és koordináció megkönnyítése terén;
- F. mivel a közlekedési ágazat képviselte a CEF 2014–2020-as időszakra vonatkozó költségvetésének legnagyobb részét; mivel a közlekedési ágazat része az összes tagállam rendelkezésére álló általános keretből és a kohéziós tagállamok rendelkezésére álló és közvetlenül a Kohéziós Alapból átutalt kohéziós keretből állt;
- G. mivel a CEF az egyik legsikeresebb uniós program, hiszen a pályázati felhívások nagyrészt túljegyzésre kerültek; mivel 2017 végéig a CEF közlekedési része már 21,3 milliárd EUR-s támogatást nyújtott TEN-T projektekhez, összesen 41,6 milliárd EUR összegű beruházást bevonva; mivel 2018 folyamán további támogatási megállapodások kerülnek aláírásra a CEF-ből nyújtott támogatásokat magánfinanszírozással ötvöző pályázati felhívás keretében, többek között az Európai Stratégiai Beruházási Alapból (ESBA); mivel az említett pályázati felhívás eredeti 1 milliárd EUR-s költségvetése 2017 novemberében 350 millió EUR-val megemelkedett az „Innováció és új technológiák” kiemelt kezdeményezés támogatására az alternatív tüzelőanyagokkal kapcsolatos cselekvési terv céljaival összhangban;
- H. mivel a „használd fel vagy elveszíted” elv bevezetése jelentősen hozzájárult a CEF sikeréhez; mivel azonban a végre nem hajtott projektekhez biztosított költségvetés behajtását fel kell gyorsítani;
- I. mivel a CEF célja a közlekedési infrastruktúrába és az innovációba történő beruházások felgyorsítása és finanszírozás bevonása mind az állami, mind a magánszektorból, a jogbiztonság növelése és a technológiai semlegesség elvének tiszteletben tartása mellett;
- J. mivel a Bizottság várhatóan 2018 júniusában teszi közzé az európai stratégiai beruházásról, többek között az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (CEF) frissítéséről szóló jogalkotási javaslatait;
1. hangsúlyozza, hogy a közlekedési infrastruktúrába történő beruházás a hosszú távú növekedésbe, a versenyképességbe és a munkahelyteremtésbe való beruházást jelent; ezért hangsúlyozza a CEF program stratégiai fontosságát a belső piac integrációja, az intelligens mobilitás és az EU azon lehetősége tekintetében, hogy kézzelfogható hozzáadott értéket nyújtson a polgároknak e program révén;
 2. hangsúlyozza, hogy a CEF kezdettől fogva hatékony és célzott eszköz a transzeurópai infrastruktúrába (TEN) történő beruházások számára a közlekedés, az energetika és a digitális ágazat területén, és előmozdítja a munkahelyteremtést, a növekedést és a beruházásokkal, a belső piaccal, az energiaunióval, az éghajlattal és a digitális egységes piaccal kapcsolatos uniós prioritásokat, és ennek így kell maradnia a jövőben is;

3. kiemeli a 2014–2020-as időszakra szóló CEF program magas uniós hozzáadott érték teremtése terén elért sikerét határokon átnyúló, átjárható és multimodális dimenzióval rendelkező összeköttetési projektek és valamennyi közlekedési mód, így a tengeri közlekedés, a belvízi kikötők és utak esetében is az összeköttetést növelő projektek támogatása, a hiányzó összeköttetéseket áthidaló projektek előnyben részesítése és a szűk keresztmetszetek megszüntetése révén egy mindenki számára hozzáférhető egységes európai közlekedési térség és egy innovatív közlekedési ágazat megteremtése céljából; felhívja a Bizottságot, hogy növelje az olyan csomópontok határokon átnyúló hozzáadott értékét, mint a tengeri kikötők, és támogassa a partner harmadik országokkal való összeköttetések erősítésére irányuló projekteket;
4. tudomásul veszi, hogy a TEN-T hálózatba történő uniós beruházásokban rejlő összes előnyt és lehetőséget csak a törzshálózat és az átfogó hálózat befejezése után lehet kiaknázni; felhívja a Bizottságot annak szem előtt tartására, hogy e hálózatok kiépítése jelentős beruházásokat igényel, ami részben a folyamatos uniós támogatástól függ, máskülönben fennáll a leállás kockázata; kitart amellett, hogy továbbra is nyomást kell gyakorolni annak érdekében, hogy ezek legkésőbb 2030-ra és 2050-re elkészüljenek, az egész folyamat során betartva a 21. századi normákat;
5. felhívja a Bizottságot annak biztosítására, hogy a 2021–2027-es időszakra vonatkozó többéves pénzügyi keretre irányuló javaslatban a CEF program folytassa a jelenlegi programot még szélesebb körű és nagyratörőbb célkitűzésekkel a politikai célok és a pénzügyi források tekintetében; hangsúlyozza, hogy a digitális, innovatív és fenntartható közlekedési projektekbe való beruházásokat fel kell gyorsítani egy zöldebb, valóban integrált, korszerű, mindenki számára hozzáférhető, biztonságosabb és hatékony közlekedési rendszer felé való elmozdulás érdekében;
6. elismeri, hogy a CEF beavatkozása döntő fontosságú volt a legtöbb projekt elindításában, különösen a határokon átnyúló, regionális és helyi szintű összekapcsolási projektek esetében; hangsúlyozza, hogy a CEF a köz- és magánberuházások jelentős katalizátorának bizonyult; úgy véli azonban, hogy további lépéseket kell tenni a benne rejlő minden lehetőség kihasználása érdekében;
7. felhívja a Bizottságot, hogy vizsgálja meg a CEF mint konkrét ágazati célkitűzésekkel rendelkező, határokon átnyúló vagy uniós szintű átjárhatósági dimenziót tartalmazó összetett projektekkel foglalkozó, szakpolitika-vezérelt eszköz továbbfejlesztésének lehetőségeit;
8. úgy véli, hogy a következő többéves pénzügyi keretben a 2014–2020-as időszak alapos felülvizsgálatára és a CEF és egyéb pénzügyi programok és eszközök, mint például a Horizont 2020, az esb-alapok és az ESBA közötti összetett kapcsolat következményeire, és különösen a CEF és az ESBA között megfigyelhető helyettesítő hatásra építve a Bizottságnak tovább kell erősítenie és biztosítania kell a CEF és egyéb programok, mint például a Horizont Európa és az InvestEU Alap egymást kiegészítő jellegét a program egyértelmű céljainak fenntartása és előmozdítása, az átfedések elkerülése és a költségvetési források optimalizálása érdekében;
9. hangsúlyozza, hogy elfogadhatatlannak tartaná a következő CEF egyéb programok javára való csökkentését, ahogy az a 2014–2020-as időszakra szóló CEF esetében az ESBA és az európai védelmi ipari fejlesztési program (EDIDP) javára történt; sürgeti a Bizottságot, hogy őrizze meg a CEF pénzügyi kapacitását, miután a CEF-finanszírozás

nagy többsége olyan projektekre irányul, amelyek szélesebb körű regionális és uniós előnyökkel járnak, de amelyek számára nem áll rendelkezésre elegendő nemzeti vagy piaci alapú finanszírozás;

10. elismeri a jelenlegi CEF program keretében indított támogatásötvöző pályázati felhívás első eredményeinek biztató sikerét; ezért erőteljesen ösztönzi a Bizottságot, hogy a jövőben ismétlje meg ezeket a pályázati felhívásokat és folytassa egy megerősített CEF alkalmazását támogatások formájában, amelyeket lehetőség szerint uniós és nem uniós pénzügyi eszközökkel kell ötvözni; kéri a Bizottságot, hogy találjon módot arra is, hogy hatékonyabban ösztönözze a magán-társbefektetők részvételét, és a tagállamokat, hogy töröljék el e folyamat jogi és közigazgatási akadályait;
11. felhívja a Bizottságot, hogy továbbra is bátorítsa a projektek és a költségek támogathatósága tekintetében merev költségvetési keret miatt jelenleg korlátozott szinergiák kialakítását projektszinten a három ág között; sürgeti a Bizottságot, hogy az infrastruktúrát igazítsa a tiszta és intelligens mobilitás jövőbeli szükségleteihez; várakozása szerint a jövőbeli ágazati szakpolitikai iránymutatásokat és az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközt rugalmasabbá teszik, hogy megkönnyítsék a szinergiákat és jobban figyelembe tudják venni az új technológiai fejlesztéseket és prioritásokat – mint például a digitalizációt –, miközben felgyorsítják az alacsony kibocsátású gazdaság létrehozását, és kezelik a közös társadalmi kihívásokat, például a kiberbiztonságot;
12. kiemeli a közvetlen irányítás fontosságát a három ág közös eljárásainak biztosítása, a pénzeszközök gyors elosztása és a költségvetés rendkívül hatékony és eredményes végrehajtása céljából; rámutat arra, hogy a CEF-támogatások közvetlen irányítása a projektek határozott tervezése és versenyen alapuló kiválasztása, a koordinált végrehajtás és a tagállamok teljes körű bevonása révén nagyon hatékonynak bizonyult; elismeri, hogy az Innovációs és Hálózati Projektek Végrehajtó Ügynökség (INEA) a költségvetés optimalizálása révén döntő szerepet játszott a CEF sikerességében, különösen az egyes cselekvésekre el nem költött pénzek új cselekvések finanszírozására való gyors átirányítása tekintetében mutatott rugalmasságának köszönhetően; az uniós pénzeszközök megfelelő elköltésének garantálása érdekében ragaszkodik az INEA megerősítéséhez;
13. támogatja a „használd fel vagy elveszíted” elv alkalmazását a CEF közvetlen irányításában; ugyanakkor a CEF hatékonyságának növelése érdekében ragaszkodik a kötelezettségvállalási előirányzatok újrahasonítási lehetőségének fenntartásához azokban az esetekben, amikor a projektek nem a tervek szerint teljesítenek;
14. elismeri a projektek benyújtásának bonyolultságát, főleg a nagy közlekedési infrastruktúrák esetében, valamint a technikai segítségnyújtás jelentőségét, például a CEF program támogatási intézkedése révén, különösen a kohéziós tagállamok számára a kiforrott és magas színvonalú projektek támogathatóságának előmozdítása érdekében; felhívja a Bizottságot, hogy továbbra is nyújtson ilyen segítséget, és gondolja át az értékelési kritériumokat a projektek hozzáadott értékének egyértelműbb azonosítása érdekében; továbbá kéri a Bizottságot, hogy tegyen további lépéseket az adminisztratív követelmények jelentős egyszerűsítésére ne csak a kis összegű támogatások esetében, és igazítsa ki a kisebb összegű projektekkel pályázók számára nyújtott technikai segítséget;

15. üdvözlí, hogy a 2014–2020-as programban 11,3 milliárd EUR átcsoportosításra került a Kohéziós Alapból a CEF közlekedési pillérének kohéziós keretéhez, és kiemeli a kohéziós pályázati felhívások kiugró sikerét;
16. tudomásul veszi a Bizottság azon javaslatát, hogy a 2021–2027 közötti időszakban 42 265 millió EUR-t – ezen belül energetikai projektekre 7 675 millió EUR-t, távközlési és digitális projektekre pedig 2 662 millió EUR-t (mindkét esetben változatlan áron) – kell a CEF-re fordítani; sajnálja azonban, hogy változatlan áron számítva a CEF közlekedési ága számára elkülönített összeg 11 384 millió EUR, míg a Kohéziós Alap hozzájárulása 10 000 millió EUR, ami 12%, illetve 13%-os csökkenést jelent; megjegyzi, és elfogadhatatlannak tartja, hogy csak a közlekedési pillérre elkülönített pénzeszközök csökkentek; hangsúlyozza, hogy a közlekedési ágazat előtt a belső piacon álló kihívások és a CEF sikere ellentmond a közlekedési keretösszeg csökkentésének, és kéri a Bizottságot, hogy vizsgálja felül a javasolt összeget;
17. úgy véli, hogy a következő többéves pénzügyi keret időszakában növelni kell a CEF program pénzügyi lehetőségeit annak érdekében, hogy magas fokú hitelessége és vonzereje fennmaradjon a beruházók számára; hangsúlyozza, hogy a közlekedés számára biztosított költségvetés elégtelensége veszélyeztetné a TEN-T hálózat kiépítését, és hogy ez valójában leértékelné a közpénzekből már megvalósult beruházásokat;
18. továbbá hangsúlyozza, hogy a kohéziós keret a helyi igényekre reagáló erős regionális dimenzióval rendelkezik, és kulcsfontosságú a törzshálózat részeinek befejezéséhez a kohéziós tagállamokban, és így az EU területi kohéziója szempontjából is; megállapítja, hogy az uniós közlekedési infrastruktúrába történő beruházásnak – amennyiben azt a Kohéziós Alap hozzájárulásával hajtják végre – a központi és a megosztottan igazgatott források jól kiegyensúlyozott rendszerének kell maradnia; hangsúlyozza, hogy a 2021–2027 közötti időszakra vonatkozó, következő többéves pénzügyi keretben a CEF keretrendszer közvetlen irányítása alatt a Kohéziós Alapból elkülönített összegnek legalább akkorának kell lennie, mint az előző, 2014–2020 közötti időszakra vonatkozó többéves pénzügyi keretben, és hogy ennek az összegnek elegendőnek kell lennie a jelenlegi CEF keretében a Kohéziós Alapból elkülönített összegekből finanszírozott projektek befejezésére;
19. emlékeztet arra, hogy a közlekedési törzshálózat kiépítése és a szakpolitikai prioritások teljesítése továbbra is megköveteli az érintett polgárok és érdekelt felek részvételét a döntéshozatalban, az átláthatóságot a projektek végrehajtásának környezeti és pénzügyi értékelése és nyomon követése terén, a modális integráció javítását és a komodális műveletek előmozdítását;
20. felszólítja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy továbbra is legyenek elkötelezettek a CEF fő politikai céljai mellett a közlekedési ágazatban, melyek a következők: 2030-ra a TEN-T törzshálózat teljes kiépítése, beleértve az „Egységes európai égbolt” légiforgalmi szolgáltatási kutatás (SESAR), a tengeri gyorsforgalmi utak és az Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszer (ERTMS) üzembe helyezését és a tiszta, versenyképes, innovatív és összekapcsolt mobilitásra való átállást (ezen belül az alternatív üzemanyagok töltőállomás-infrastruktúrája gerinchálózatát 2025-ig); az átfogó TEN-T hálózat 2050-ig történő megvalósítása felé való előrehaladás;

21. kiemeli, hogy erősebben kell összpontosítani az intelligens horizontális projektekre; ezért kéri a Bizottságot, hogy fontolja meg egyedi, külön erre a célra szolgáló, a határokon átnyúló kezdeményezések létrehozását magánberuházások mozgósítása – részben a támogatások és a pénzügyi eszközök ötvözése – révén az átfogó prioritások, mint például az ERTMS megfelelő végrehajtásának felgyorsítására és biztosítására;
22. a közlekedési ágazat tekintetében emlékeztet a multimodális és a határokon átnyúló összeköttetések, a digitális megoldások, a modális váltás és a fenntarthatóbb közlekedés középpontba állításának fontosságára; úgy véli, hogy ennek az aktualizált CEF-nek előnyben kell részesítenie a törzshálózat és az átfogó hálózat közötti közvetlenebb csatlakozásokat is; úgy véli, hogy e célkitűzéseknek az előre meghatározott projektek következő CEF-rendeletbe foglalt jegyzékeiben is tükröződniük kell;
23. elfogadja, hogy a közlekedési ágazatnak teljes mértékben ki kell használnia a digitális és innovatív technológiák kínálta lehetőségeket, és elismeri, hogy az új innovatív közlekedési infrastruktúra mindig vonzóbb a befektetők, különösen a magánszektorbeli befektetők számára; rámutat azonban arra, hogy továbbra is a meglévő infrastruktúra az uniós hálózat gerince, és hangsúlyozza, hogy sürgősen szükség van a jelenlegi infrastruktúra karbantartásába való erőteljesebb beruházásra; ezért felhívja a Bizottságot, hogy biztosítsa a jelenlegi infrastruktúra magas innovációs törekvésekkel történő felújításának vagy korszerűsítésének vonzerejét;
24. felhívja a Bizottságot, hogy fordítson különös figyelmet az EUMSZ 349. cikkében említett legkülső régiókra a kikötők törzshálózatának bővítése révén azzal a céllal, hogy javítsa összeköttetéseiket földrajzi medencéjükben, a régiók között, a szárazfölddel és a harmadik országokkal; úgy véli, hogy a legkülső régiók számára akár 85%-ot elérő társfinanszírozást kell biztosítani minden közlekedési mód esetében annak érdekében, hogy a pályázati felhívásokban való részvételi lehetőségük javuljon, és rendszeres tengeri összeköttetés jöjjön létre a legkülső régiók és a szárazföldi területek között; felhívja a Bizottságot, hogy vizsgálja meg külön pályázati felhívás létrehozásának lehetőségét a legkülső régiók számára, továbbá fontolja meg finanszírozás biztosítását innovatív technológiákhoz a legkülső régiókban található regionális repülőterek számára, valamint a repülőtéri infrastruktúra fenntartására;
25. üdvözli a katonai mobilitásra vonatkozó cselekvési tervről szóló közös közleményben az infrastruktúra javítása és a szinergiák lehetővé tétele tekintetében felvázolt célkitűzéseket; felhívja a Bizottságot, hogy használja fel a CEF-et a kettős felhasználású polgári védelmi infrastruktúra fejlesztésének támogatására a TEN-T hálózat mentén;
26. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Bizottságnak és a tagállamoknak.