



AANGENOMEN TEKSTEN

P8_TA(2018)0237

Financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen na 2020

Resolutie van het Europees Parlement van 31 mei 2018 over de vervoerspijler van de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen na 2020 (2018/2718(RSP))

Het Europees Parlement,

- gezien de artikelen 311, 312 en 323 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU),
- gezien Verordening (EU, Euratom) nr. 1311/2013 van de Raad van 2 december 2013 tot bepaling van het meerjarig financieel kader voor de jaren 2014-2020¹ en de latere wijziging daarvan bij Verordening (EU, Euratom) 2017/1123 van de Raad van 20 juni 2017²,
- gezien het Interinstitutioneel Akkoord van 2 december 2013 tussen het Europees Parlement, de Raad en de Commissie betreffende de begrotingsdiscipline, de samenwerking in begrotingszaken en een goed financieel beheer³,
- gezien zijn resolutie van 6 juli 2016 over de voorbereiding van de postelectorale herziening van het MFK 2014-2020: bijdrage van het Parlement in afwachting van het Commissievoorstel⁴,
- gezien de discussienota van de Commissie van 28 juni 2017 over de toekomst van de EU-financiën (COM(2017)0358),
- gezien zijn resolutie van 24 oktober 2017 over de discussienota over de toekomst van de EU-financiën⁵,
- gezien het voorstel van de Commissie van 14 september 2016 voor een verordening van de Raad houdende wijziging van Verordening (EU, Euratom) nr. 1311/2013 tot bepaling van het meerjarig financieel kader voor de jaren 2014-2020 (COM(2016)0604), de mededeling van de Commissie (COM(2016)0603) en het begeleidende werkdocument van

¹ PB L 347 van 20.12.2013, blz. 884.

² PB L 163 van 24.6.2017, blz. 1.

³ PB C 373 van 20.12.2013, blz. 1.

⁴ PB C 101 van 16.3.2018, blz. 64.

⁵ Aangenomen teksten, P8_TA(2017)0401.

de diensten van de Commissie (SWD(2016)0299),

- gezien het voorstel van de Commissie van 14 september 2016 voor een wijziging van het Interinstitutioneel Akkoord van 2 december 2013 tussen het Europees Parlement, de Raad en de Commissie betreffende de begrotingsdiscipline, de samenwerking in begrotingszaken en een goed financieel beheer (COM(2016)0606),
 - gezien de bekrachtiging van de Overeenkomst van Parijs door het Europees Parlement op 4 oktober 2016 en door de Raad op 5 oktober 2016,
 - gezien zijn resolutie van 26 oktober 2016 over de tussentijdse herziening van het MFK 2014-2020¹,
 - gezien het advies van het Comité van de Regio's van 15 juni 2016 over de tussentijdse herziening van het meerjarig financieel kader (MFK)²,
 - gezien de mededeling van de Commissie van 2 mei 2018 getiteld "Een moderne begroting voor een Unie die ons beschermt, sterker maakt, en verdedigt – Het meerjarig financieel kader 2021-2027" (COM(2018)0321),
 - gezien de gezamenlijke mededeling van de Commissie en de hoge vertegenwoordiger van de Unie voor buitenlandse zaken en veiligheidsbeleid van 28 maart 2018 over het actieplan voor militaire mobiliteit (JOIN(2018)0005),
 - gezien het verslag van de Commissie van 14 februari 2018 over de tussentijdse evaluatie van de Connecting Europe Facility (CEF) (COM(2018)0066),
 - gezien artikel 123, leden 2 en 4, van zijn Reglement,
- A. overwegende dat de ontwikkeling en het herstel van vervoersinfrastructuur in de EU nog steeds behoorlijk versnipperd is en een grote uitdaging vormt wat capaciteit en financiering betreft maar van essentieel belang is om zowel duurzame groei, werkgelegenheid en concurrentievermogen als sociale en territoriale cohesie in de Unie te waarborgen, waardoor onevenwichtigheden tussen de regio's worden aangepakt;
- B. overwegende dat de Connecting Europe Facility (CEF) een gemeenschappelijk, centraal beheerd financieringsprogramma betreft ter bevordering van de ontwikkeling van efficiënte, duurzame en onderling verbonden trans-Europese netwerken (TEN) op het gebied van vervoer, energie en digitale-diensteninfrastructuur;
- C. overwegende dat de spoedige voltooiing van het trans-Europese vervoersnetwerk (TEN-V) aanzienlijk zal bijdragen tot de verwezenlijking door de EU van haar emissiereductiedoelstellingen in het kader van de Klimaatovereenkomst van Parijs, tot het koolstofarm maken van de Europese economie en tot de verwezenlijking van de "20-20-20"-doelstellingen van de EU op het gebied van energie- en klimaatbeleid; overwegende dat het kernnetwerk uiterlijk in 2030 voltooid moet zijn en het uitgebreide netwerk uiterlijk in 2050;
- D. overwegende dat een op de tien Europeanen werkzaam is in de vervoerssector in ruime

¹ Aangenomen teksten, P8_TA(2016)0412.

² PB C 17 van 18.1.2017, blz. 20.

zin en investeringen in vervoersinfrastructuur zullen leiden tot de totstandkoming van nieuwe banen; naar schatting levert elke miljard euro dat geïnvesteerd wordt in het TEN-V-kernnetwerk 20 000 nieuwe banen op;

- E. overwegende dat de CEF gericht is op het vergemakkelijken van grensoverschrijdende verbindingen, multimodale en stedelijke knooppunten, het verhelpen van tekortkomingen van de markt en het wegwerken van knelpunten; overwegende dat de CEF gezorgd heeft voor de verwezenlijking van projecten die anders niet gerealiseerd zouden zijn, en daarmee de EU een duidelijke meerwaarde verleent door transnationale samenwerking en coördinatie te bevorderen;
- F. overwegende dat het grootste deel van de CEF-begroting in de periode 2014-2020 betrekking heeft op de vervoerssector; overwegende dat het aandeel van het vervoer was onderverdeeld in een algemeen bedrag voor alle lidstaten en middelen voor cohesiebeleid die rechtstreeks uit het Cohesiefonds werden overgedragen aan lidstaten die voor steun uit dat fonds in aanmerking kwamen;
- G. overwegende dat de CEF een van de meest geslaagde EU-programma's is gezien het feit dat de oproepen tot het indienen van voorstellen tot een overvloed aan voorstellen geleid hebben; overwegende dat CEF-Vervoer eind 2017 reeds subsidies ten belope van 21,3 miljard EUR aan TEN-V-projecten had toegekend, waarmee een totaalbedrag van 41,6 miljard EUR aan investeringen werd gegenereerd; overwegende dat in de loop van 2018 aanvullende subsidie-overeenkomsten zullen worden getekend voor een "blendingoproep" voor een combinatie van CEF-subsidies en particuliere investeringen, waaronder van het Europees Fonds voor strategische investeringen (EFSD); overwegende dat de oorspronkelijke begroting van 1 miljard EUR voor deze oproep in november 2017 met 350 miljoen EUR is verhoogd voor steun voor de prioriteit "innovatie en nieuwe technologieën", overeenkomstig de doelstellingen van het actieplan voor alternatieve brandstoffen;
- H. overwegende dat de invoering van het beginsel "gebruiken of verliezen" aanzienlijk heeft bijgedragen tot het welslagen van de CEF; overwegende dat terugvordering van de begrotingsmiddelen van niet-uitgevoerde projecten echter moet worden versneld;
- I. overwegende dat de CEF tot doel heeft de investeringen in trans-Europese vervoersinfrastructuren en -innovatie te versnellen en als hefboom te fungeren voor financiering vanuit zowel de publieke als de particuliere sector, waarbij tegelijkertijd de rechtszekerheid wordt vergroot en het beginsel van technologische neutraliteit in acht wordt genomen;
- J. overwegende dat de Commissie naar verwachting in juni 2018 haar wetgevingsvoorstellen inzake Europese strategische investeringen, met inbegrip van een geactualiseerde Connecting Europe Facility (CEF), zal presenteren;
 - 1. beklemtoont dat investeringen in vervoersinfrastructuur neerkomen op investeringen in langdurige duurzame groei, cohesie, concurrentievermogen en werkgelegenheid; benadrukt derhalve het strategisch belang van het CEF-programma voor de integratie van de interne markt, slimme mobiliteit en de mogelijkheden voor de EU om door middel van dit programma concrete toegevoegde waarde voor de burgers te bieden;
 - 2. benadrukt dat de CEF een doeltreffend en doelgericht instrument voor investeringen in

trans-Europese infrastructuur (TEN) op het gebied van vervoer, energie en de digitale diensten was, is en moet blijven, en bijdraagt tot de prioriteiten van de EU inzake werkgelegenheid, groei en investeringen, de interne markt, de energie-unie, het klimaat en de digitale interne markt;

3. wijst er met nadruk op dat het CEF-programma 2014-2020 erin is geslaagd veel Europese meerwaarde te creëren door connectiviteitsprojecten te ondersteunen met een grensoverschrijdende, interoperabele en multimodale dimensie en projecten die de connectiviteit in alle vervoersmodi verhogen, ook op zee, in binnenhavens en binnenwateren, waarbij prioriteit is gegeven aan projecten die ontbrekende schakels en knelpunten wegwerken, met het oog op de verwezenlijking van een interne, voor iedereen toegankelijke Europese vervoersruimte en een innovatieve vervoerssector; verzoekt de Commissie de grensoverschrijdende toegevoegde waarde van knooppunten zoals zeehavens te verhogen, en projecten te ondersteunen die de verbindingen met derde landen die partners zijn verbeteren;
4. is zich ervan bewust dat de voordelen en het potentieel van EU-investeringen in het TEN-V-netwerk slechts volledig kunnen worden benut na de voltooiing van het kernnetwerk en de uitgebreide netwerken; verzoekt de Commissie ermee rekening te houden dat de voltooiing van deze netwerken niet mogelijk is zonder aanzienlijke investeringen, waarvan een deel afhankelijk zal zijn van doorlopende EU-steun, omdat ze anders dreigen stil te vallen; onderstreept dat nog altijd druk moet worden uitgeoefend om ervoor te zorgen dat deze netwerken respectievelijk uiterlijk 2030 en 2050 worden voltooid en dat hierbij de normen van de 21ste eeuw worden nageleefd;
5. verzoekt de Commissie ervoor te zorgen dat het CEF-programma in het MFK-voorstel 2021-2027, wat beleidsdoelstellingen en financiële middelen betreft, met nog grotere ambitie vervolg zal geven aan het huidige programma; benadrukt dat investeringen in digitale, innovatieve en duurzame vervoersprojecten moeten worden versneld om een groener, echt geïntegreerd, modern, voor iedereen toegankelijk, veiliger en efficiënter vervoerssysteem te bewerkstelligen;
6. onderkent dat de tussenkomst van de CEF beslissend was voor de start van de meeste projecten, vooral voor connectiviteitsprojecten op grensoverschrijdend, nationaal, regionaal of lokaal niveau; wijst erop dat de CEF bewezen heeft een belangrijke katalysator te zijn voor publieke en particuliere investeringen; is echter van mening dat meer maatregelen nodig zijn om het potentieel van de CEF volledig te kunnen benutten;
7. verzoekt de Commissie na te denken over andere manieren om de CEF te bevorderen als een beleidsgestuurd instrument met specifieke sectorale doelstellingen, voor het ten uitvoer leggen van complexe projecten met een grensoverschrijdende of pan-Europese interoperabiliteitsdimensie;
8. is van mening dat in het volgende MFK, uitgaande van een grondige evaluatie van de periode 2014-2020 en de gevolgen van de ingewikkelde relatie tussen de CEF en andere financiële programma's en instrumenten, zoals Horizon 2020, de ESI-fondsen en het EFSI, en met name het waargenomen substitutie-effect tussen de CEF en het EFSI, de Commissie de complementariteit tussen de CEF en andere programma's, zoals Horizon Europa en het InvestEU-fonds, verder moet versterken en waarborgen, teneinde de duidelijke doelstellingen van het programma te handhaven en te bevorderen, overlappingsen te vermijden en begrotingsbronnen te optimaliseren;

9. beklemtoont dat elke besparing op de volgende CEF ten gunste van andere programma's, zoals het geval was in de CEF 2014-2020 ten behoeve van het EFSI en het industrieel ontwikkelingsprogramma voor de Europese defensie, uit den boze is; dringt er bij de Commissie op aan de integriteit van de financiële capaciteit van de CEF te handhaven, omdat het leeuwendeel van de CEF-financiering betrekking heeft op projecten die ruimere voordelen op regionaal en EU-niveau opleveren, maar waarvoor onvoldoende nationale financiering beschikbaar is of marktgebaseerde financiering ontbreekt;
10. erkent het bemoedigende succes van de eerste resultaten van de blendingoproep tot het indienen van voorstellen die is gedaan binnen het huidige CEF-programma; spoort de Commissie derhalve aan dergelijke oproepen in de toekomst te herhalen en gebruik te blijven maken van een sterker CEF in de vorm van subsidies die worden gecombineerd met financiële instrumenten van de EU en van derden, indien mogelijk; verzoekt de Commissie eveneens mogelijkheden te onderzoeken om de deelname van particuliere mede-investeerders effectiever aan te moedigen, en de lidstaten om wetgevende en administratieve obstakels voor een dergelijk proces weg te nemen;
11. verzoekt de Commissie op projectniveau tussen de drie sectoren meer synergieën te bevorderen, die thans beperkt zijn als gevolg van de starheid van het begrotingskader wat de subsidiabiliteit van de projecten en de kosten betreft; verzoekt de Commissie en de lidstaten de infrastructuur aan te passen aan de groeiende behoefte aan schone en slimme mobiliteit; verwacht dat de toekomstige richtsnoeren voor het sectorale beleid en de CEF-instrumenten worden versoepeld om synergieën te bewerkstelligen en meer rekening te kunnen houden met nieuwe technologische ontwikkelingen en prioriteiten, zoals de digitalisering, en tegelijkertijd de totstandbrenging van een emissiearme economie dichterbij te brengen en gemeenschappelijke maatschappelijke uitdagingen aan te pakken, zoals cyberveiligheid;
12. benadrukt het belang van rechtstreeks beheer voor gemeenschappelijke procedures in de drie sectoren, een snelle toewijzing van middelen en een zeer goede begrotingsuitvoering; beklemtoont dat het rechtstreekse beheer van CEF-subsidies zeer doeltreffend gebleken is, met een sterke projectpijn en een concurrerend selectieproces, nadruk op EU-beleidsdoelstellingen, een gecoördineerde implementatie en volledige betrokkenheid van de lidstaten; erkent de cruciale bijdrage die het Uitvoerend Agentschap innovatie en netwerken (INEA) heeft geleverd aan het welslagen van de CEF door het optimaliseren van het budget, met name dankzij de flexibiliteit waarmee het onbesteed geld van bepaalde acties snel naar de financiering van andere acties kan sluizen; dringt er op aan het INEA te versterken, teneinde te waarborgen dat de EU-middelen goed worden besteed;
13. steunt de toepassing van het beginsel "gebruiken of verliezen" in het rechtstreekse beheer van de CEF; dringt tegelijkertijd aan op de handhaving van de mogelijkheid de vastleggingen in geval van projecten die niet presteren zoals verwacht, te hergebruiken, teneinde de efficiëntie van de CEF te vergroten;
14. onderkent de complexiteit van het indienen van een projectaanvraag, in het bijzonder voor grote vervoersinfrastructuren, en het belang van de technische bijstand, bijvoorbeeld via programma-ondersteunende acties van de CEF, met name aan cohesielidstaten, om de subsidiabiliteit van tot wasdom gekomen en hoogwaardige projecten te bevorderen; verzoekt de Commissie dit soort ondersteuning te blijven bieden en evaluatiecriteria te overwegen die kunnen zorgen voor een duidelijker vaststelling van de meerwaarde van

projecten; vraagt de Commissie voorts verdere stappen te ondernemen om de administratieve voorschriften niet alleen voor geringe subsidies aanzienlijk te vereenvoudigen en de technische bijstand voor aanvragers van kleinere projecten aan te passen;

15. is ingenomen met de overdracht binnen het programma 2014-2020 van 11,3 miljard EUR van het Cohesiefonds naar de cohesiemiddelen van de vervoerspijler van de CEF en wijst op het enorme succes van de cohesie-oproepen;
16. neemt nota van het voorstel van de Commissie om een bedrag van 42 265 miljoen EUR toe te wijzen aan de CEF voor de periode 2021-2027, waaronder 7 675 miljoen EUR voor energieprojecten en 2 662 miljoen EUR (beide in constante prijzen) voor telecommunicatie- en digitale projecten; is echter teleurgesteld dat in constante prijzen de toewijzing aan de CEF voor vervoer 11 384 miljoen EUR bedraagt en de bijdrage van het Cohesiefonds 10 000 miljoen EUR, wat een besparing van respectievelijk 12 % en 13 % betekent; stelt vast en acht het niet aanvaardbaar dat de vervoerspijler als enige minder middelen toegewezen heeft gekregen; onderstreept dat de uitdagingen waar de vervoerssector in de interne markt voor staat en het succes van de CEF in schril contrast staan met de voor vervoer beschikbare middelen en verzoekt de Commissie het voorgestelde bedrag te heroverwegen;
17. is van mening dat teneinde ervoor te zorgen dat het CEF-programma zijn grote geloofwaardigheid en aantrekkelijkheid voor investeerders behoudt, de financiële capaciteit ervan in de volgende MFK-periode moet worden vergroot; benadrukt dat een ontoereikend budget voor vervoer de voltooiing van het TEN-V-netwerk in gevaar zal brengen en dat daardoor de reeds gedane investeringen uit overheidsmiddelen in feite in waarde dalen;
18. onderstreept voorts dat de cohesiemiddelen een sterke regionale dimensie hebben waarmee wordt ingespeeld op de lokale vraag en cruciaal zijn voor de voltooiing van de delen van het kernnetwerk in de cohesielidstaten en derhalve voor de territoriale cohesie van de EU; merkt op dat investeringen in EU-vervoersinfrastructuur die worden gerealiseerd met de bijdrage uit het Cohesiefonds een evenwichtige constructie moeten blijven van centraal beheerde en gedeelde beheersmiddelen; beklemtoont dat het bedrag dat onder rechtstreeks beheer van het CEF-kader uit het Cohesiefonds in het volgende MFK voor de periode 2021-2027 wordt toegewezen, minstens op hetzelfde niveau als in het voorgaande MFK voor de periode 2014-2020 moet worden gehandhaafd en dat dit bedrag toereikend moet zijn om de uit het Cohesiefonds op grond van de huidige CEF gefinancierde projecten tijdens het volgende MFK voor de periode 2021-2027 te voltooien;
19. wijst erop dat voor de voltooiing van het kernvervoersnetwerk in de EU en de volledige uitvoering van de beleidsprioriteiten, inspraak in de besluitvorming van de betrokken burgers en belanghebbenden, transparantie bij de beoordeling en controle van de uitvoering van de projecten op milieu- en financieel gebied, een betere intermodale integratie en de bevordering van comodale oplossingen, vereist blijven;
20. verzoekt de Commissie en de lidstaten zich te blijven inzetten voor de belangrijkste beleidsdoelstellingen van de CEF in de vervoerssector: voltooiing - tegen 2030 - van het TEN-V-kernnetwerk, met inbegrip van de tenuitvoerlegging van het ATM-onderzoek voor het gemeenschappelijk Europees luchtruim (Sesar), snelwegen op zee (MoS) en het

Europees beheersysteem voor het spoorverkeer (ERTMS), en de transitie naar schone, concurrerende, innovatieve en geconnecteerde mobiliteit, met inbegrip van een Europese hoofdstructuur van laadpunten voor alternatieve brandstoffen tegen 2050; vooruitgang in de richting van de voltooiing van het uitgebreide TEN-V-netwerk tegen 2050;

21. benadrukt dat er meer nadruk moet worden gelegd op slimme horizontale projecten; verzoekt de Commissie derhalve na te denken over de vaststelling van specifieke, gerichte en transnationale initiatieven om de correcte uitvoering van de horizontale prioriteiten zoals ERTMS te versnellen en te waarborgen door particuliere investeringen te genereren, onder andere door subsidies en financieringsinstrumenten bij elkaar te brengen;
22. herinnert ten aanzien van de vervoerssector dat de nadruk moet worden gelegd op multimodale en grensoverschrijdende verbindingen, digitale oplossingen, een modal shift en duurzamer vervoer; is van oordeel dat de geactualiseerde CEF ook prioriteit moet toekennen aan directere verbindingen tussen kern- en uitgebreide netwerken; meent dat deze doelstellingen tot uiting moeten komen in de lijsten met vooraf geselecteerde projecten die in de volgende CEF-verordening worden opgenomen;
23. erkent dat de vervoerssector ten volle gebruik moet maken van de mogelijkheden die worden geboden door de digitale en innovatieve technologieën en onderkent dat nieuwe innovatieve vervoersinfrastructuur altijd aantrekkelijker is voor investeringen, met name uit de particuliere sector; wijst er echter op dat de bestaande infrastructuur nog steeds de ruggengraat van het Europese netwerk vormt en benadrukt dat er met spoed meer moet worden geïnvesteerd in het onderhoud van bestaande infrastructuur; verzoekt de Commissie dan ook erop toe te zien dat het aantrekkelijk is de renovatie of modernisering van bestaande infrastructuur vooral innovatief aan te pakken;
24. verzoekt de Commissie bijzondere aandacht te besteden aan de ultraperifere gebieden, overeenkomstig artikel 349 van het VWEU, door het kernnetwerk van havens uit te breiden om de verbindingen binnen de betreffende geografische zones, tussen deze gebieden, met het vasteland en met derde landen, te verbeteren; is van mening dat de ultraperifere gebieden aanspraak moeten kunnen maken op maximum 85% aan medefinanciering voor alle vervoerswijzen om hun toegang tot oproepen te verbeteren en reguliere maritieme verbindingen tussen deze gebieden en het vasteland tot stand te brengen; verzoekt de Commissie te overwegen een specifieke oproep voor de ultraperifere gebieden te organiseren en verder te overwegen middelen toe te kennen aan innovatieve technologie voor regionale vliegvelden in de ultraperifere gebieden om de veiligheid en het onderhoud van luchthaveninfrastructuur te waarborgen;
25. is verheugd over de in de gezamenlijke mededeling over het actieplan voor militaire mobiliteit opgenomen doelstellingen voor zowel de verbetering van infrastructuur als de totstandbrenging van synergieën; verzoekt de Commissie gebruik te maken van de CEF voor de ontwikkeling van infrastructuur voor duaal civiel en militair gebruik;
26. verzoekt zijn Voorzitter deze resolutie te doen toekomen aan de Commissie en de lidstaten.