



Brüssel, den 5. Dezember 2017
(OR. en)

15425/17

TRANS 541

BERATUNGSERGEBNISSE

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Delegationen
Nr. Vordok.:	15053/17
Betr.:	Schlussfolgerungen des Rates zum Sachstand in Bezug auf die Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) und auf die Fazilität "Connecting Europe" für den Bereich Verkehr (CEF-Verkehr) – Schlussfolgerungen des Rates (angenommen am 5. Dezember 2017)

Die Delegationen erhalten in der Anlage die "Schlussfolgerungen des Rates zum Sachstand in Bezug auf die Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) und auf die Fazilität "Connecting Europe" für den Bereich Verkehr (CEF-Verkehr)", die der Rat auf seiner 3581. Tagung vom 5. Dezember 2017 angenommen hat.

SCHLUSSFOLGERUNGEN DES RATES

zum Sachstand in Bezug auf die Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) und auf die Fazilität "Connecting Europe" für den Bereich Verkehr (CEF-Verkehr)

UNTER HINWEIS AUF

- die Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und die Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 zur Schaffung der Fazilität "Connecting Europe"¹,
- die Schlussfolgerungen des Rates zur Verkehrsinfrastruktur und zum transeuropäischen Verkehrsnetz vom 3. Dezember 2014²,
- die Schlussfolgerungen des Rates zum Thema "Prioritäten für die Seeverkehrspolitik der EU bis 2020: Wettbewerbsfähigkeit, Reduzierung der CO2-Emissionen, Digitalisierung im Hinblick auf globale Vernetzung, einen effizienten Binnenmarkt und ein maritimes Cluster von Weltrang" vom 8. Juni 2017³,
- die am 20. Juni 2016 angenommene Ministererklärung von Rotterdam zur Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) vom 20. Juni 2016⁴,
- die Ministerklärung von Rotterdam zu Schienengüterverkehrskorridoren als Motor der Entwicklung des internationalen Güterverkehrs vom 21. Juni 2016⁵,
- das Weißbuch zur Zukunft Europas vom 1. März 2017⁶ und das Reflexionspapier über die Zukunft der EU-Finanzen vom 28. Juni 2017⁷,
- die gemeinsame Erklärung der europäischen Koordinatoren zur Zukunft von TEN-V und CEF

¹ ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 1.

² Dok. 16363/14.

³ Dok. 9976/17.

⁴ Dok. 10308/1/16 REV 1.

⁵ Dok. 10306/16.

⁶ Dok. 6952/17 + ADD 1 + ADD 2.

⁷ Dok. 11006/17 + ADD 1.

STELLT DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION FOLGENDES FEST: ER

1. ERNEUERT die Zusage der Mitgliedstaaten, das transeuropäische Verkehrsnetz zu verwirklichen, um das ordnungsgemäße Funktionieren des EU-Binnenmarkts zu gewährleisten, den territorialen Zusammenhalt, die Zugänglichkeit und Anbindung aller Regionen der Union – einschließlich der Gebiete in äußerster Randlage – zu stärken, Investitionen für Wachstum und Beschäftigung in der EU anzuregen und den Übergang zu einer emissionsarmen Mobilität und die Erfüllung der neuen internationalen Verpflichtungen der EU in Bezug auf die klimapolitischen Ziele (COP21) sicherzustellen; IST SICH in diesem Zusammenhang der Bedeutung BEWUSST, die der Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsdienstleistungen im Hinblick auf Ergebnisse in Bezug auf den einheitlichen europäischen Verkehrsraum, die Energieunion und den digitalen Binnenmarkt zukommt;

Berichterstattung über die Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes

2. BEGRÜSST den von der Kommission vorgelegten ersten Sachstandsbericht über die Verwirklichung des TEN-V und ERKENNT AN, dass der Bericht einen Überblick über den Stand der Dinge in Bezug auf die Verwirklichung des TEN-V vermittelt und auch die unter Mithilfe von CEF, ESIF und EIB – auch über EFSI – getätigten Investitionen herausstellt;
3. STELLT FEST, dass dieser erste Bericht keine Angaben zu den für das TEN-V getätigten nationalen Investitionen enthält und ERSUCHT daher die Kommission und die Mitgliedstaaten, für den nächsten Bericht ein einfacheres und klareres Berichterstattungsverfahren zu wählen, um diese Informationen aufzunehmen;
4. WEIST DARAUF HIN, dass die Kommission verpflichtet ist, bis spätestens 31. Dezember 2023 eine Überprüfung des Stands der Verwirklichung des TEN-V-Kernnetzes durchzuführen und dabei insbesondere die Notwendigkeit von Änderungen am Kernnetz zu evaluieren, um nationale Investitionsplanungen und Entwicklungen der Verkehrsströme zu berücksichtigen;

5. BEKRÄFTIGT die wichtige Rolle der Europäischen Koordinatoren bei der Erleichterung der rechtzeitigen und wirksamen Umsetzung der multimodalen Kernnetzkorridore und ERKENNT die Arbeitspläne für die Korridore als ein geeignetes Instrument zur Überwachung der Fortschritte bei der Entwicklung der Kernnetzkorridore AN; BEGRÜSST diesbezüglich die im Dezember 2016 gebilligte zweite Generation der Korridor-Arbeitspläne und FORDERT die Europäischen Koordinatoren AUF, die aktualisierten Arbeitspläne Anfang 2018 vorzulegen;
6. ERKENNT die anhaltende Notwendigkeit einer Erleichterung der rechtzeitigen Umsetzung der Kernnetzkorridor-Vorhaben AN; ERSUCHT diesbezüglich die Kommission, die Europäischen Koordinatoren für die neue Amtszeit ab März 2018 zu ernennen; FORDERT die Koordinatoren auf, ihre Tätigkeiten auf die Umsetzung der Kernnetzkorridore zu konzentrieren, die Zusammenarbeit und den Austausch zwischen Kernnetzkorridoren zu verstärken und für geeignete Synergien mit einschlägigen Zielen der Verkehrs-, der Energie- und der Telekommunikationspolitik zu sorgen;
7. BEGRÜSST die Annahme des neuen europäischen Bereitstellungsplans für das Europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS) und NIMMT KENNTNIS von der Vorstellung des ersten detaillierten Umsetzungsplans für die Meeresautobahnen; ERSUCHT die jeweiligen Europäischen Koordinatoren, nicht in ihren Bemühungen zur Gewährleistung einer koordinierten Umsetzung des ERTMS und der Meeresautobahnen nachzulassen;
8. IST sich des Potenzials von Schienengüterverkehrskorridoren zur Erarbeitung kostenwirksamer Maßnahmen für eine optimierte Nutzung des TEN-V-Netzes BEWUSST und BEGRÜSST die Anstrengungen der Europäischen Koordinatoren zur Ausschöpfung von Synergien mit Schienengüterverkehrskorridoren;

Bereitstellung einer umfangreichen Palette an Projekten

9. BEGRÜSST die erste Bewertung des Investitionsbedarfs für den Kernnetzkorridor, die die Kommission auf der Grundlage der Informationen, die anhand der indikativen Listen der Vorhaben für Korridore erhoben wurden, erstellt und vorgelegt hat; FORDERT die Kommission AUF, als nächsten Schritt in Absprache mit den Mitgliedstaaten die Qualität dieser den Arbeitsplänen beigefügten indikativen Listen weiter zu verbessern, um die geeigneten Vorhaben für die Gewährleistung der zügigen Fertigstellung der Kernnetzkorridore zu ermitteln;
10. STELLT FEST, dass sich nach dieser ersten Bewertung die geplanten Investitionen für den Zeitraum 2016 bis 2030 auf insgesamt 607 Mrd. EUR für die Kernnetzkorridore und auf etwa 750 Mrd. EUR für das Kernnetz belaufen; STELLT zudem FEST, dass der Investitionsbedarf für den Zeitraum 2021-2030 etwa 500 Mrd. EUR für das Kernnetz und etwa 1,5 Billionen EUR bei Einbeziehung des Gesamtnetzes und anderer Verkehrsinvestitionen betragen würde; BETONT, dass Investitionen für Kernnetzkorridore im genannten Zeitraum EU-weit ein BIP-Wachstum um geschätzte zusätzliche 4,5 Billionen EUR bzw. zusätzliche 1,8 % anstoßen würden, geschätzte 13 Mio. Arbeitsjahre herbeiführen und eine Reduzierung der CO₂-Emissionen um insgesamt 7. Mio. Tonnen bewirken würden ⁸;
11. FORDERT die Kommission AUF, bis Mitte 2018 eine tragfähigere Analyse der Auswirkungen der Investitionen mit TEN-V-Bezug auf Beschäftigung und Wachstum vorzulegen.

Verbesserung der Rahmenbedingungen für Investitionen und Straffung der administrativen Verfahren

12. SIEHT einem Fortschrittsbericht zu dem Christophersen-Bodewig-Secchi-Bericht ERWARTUNGSVOLL ENTGEGEN, in dem die Fortschritte bei der Umsetzung der zwölf darin aufgeführten Empfehlungen herausgestellt und die Schritte und zusätzlichen Maßnahmen umrissen werden sollten, die für die Verbesserung der Rahmenbedingungen für Investitionen in Europa von Bedeutung sind; BEGRÜSST die bereits erfolgte Umsetzung

⁸ Diese Zahlen beruhen auf die Kernnetzkorridor-Studien.

einiger geforderter Maßnahmen, beispielsweise die Überarbeitung der
Finanzmarktregulierung und der statistischen Kriterien für öffentlich-private Partnerschaften;

13. NIMMT KENNTNIS von der Studie der Kommission zur Ermittlung von Hemmnissen in den Regulierungs- und Verwaltungsprozessen, die eine wirksame und effiziente Planung sowie die Verwirklichung der Vorhaben für TEN-V-Kernnetze beeinträchtigen; ERMUTIGT die Kommission, die in dieser Studie enthaltenen Empfehlungen eingehend zu prüfen, was zu weiteren Maßnahmen führen könnte;

Anbindung an die Nachbarländer Europas

14. ERKENNT AN, wie wichtig es ist, das TEN-V-Netz an die Infrastrukturen der angrenzenden Länder anzubinden, um sowohl in der EU als auch in den betreffenden Ländern die Anbindung, das Wirtschaftswachstum und die Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern;
15. HEBT im Hinblick auf dieses Ziel die Notwendigkeit HERVOR, dafür zu sorgen, dass EU-Verkehrsbetreiber, die Beförderungsleistungen in Nachbarländern erbringen, keinen diskriminierenden oder restriktiven Maßnahmen ausgesetzt sind;

Bestandsaufnahme der Zwischenergebnisse der Fazilität "Connecting Europe" im Verkehrssektor

16. SIEHT den Ergebnissen der Halbzeitbewertung der CEF und der Bewertung des CEF-Programms hinsichtlich der Kohärenz mit anderen EU-Instrumenten und seiner Ausführung entsprechend den Prioritäten der Union, der Wirksamkeit bei der Mobilisierung weiterer Investitionen zur Verbesserung der EU-Verkehrsinfrastrukturen und der Fähigkeit zur Schaffung eines Mehrwerts für die Union ERWARTUNGSVOLL ENTGEGEN;
17. BEGRÜSST den Multiplikatoreffekt der EU-Finanzierungsprogramme, die es der Fazilität "Connecting Europe" bislang ermöglicht haben, Investitionen in Höhe von etwa 45 Mrd. EUR⁹ zur Entwicklung des Verkehrssektors auszulösen;
18. BESTÄTIGT, dass bis Dezember dieses Jahres 92,2 % des mit 23,2 Mrd. EUR ausgestatteten CEF-Haushalts (Verkehr) für Finanzhilfen im Rahmen der ersten drei Aufrufe zugewiesen wurden und dass die Mittel für die Kohäsion in vollem Umfang zugewiesen wurden; STELLT FEST, dass die Nachfrage nach CEF-Finanzmitteln die verfügbaren Ressourcen weit überstiegen hat;

⁹ Die Zahl basiert auf Schätzungen der Kommission.

19. WEIST DARAUF HIN, dass das wettbewerbsorientierte Verfahren zur Auswahl der Vorhaben und die effiziente Verwaltung des CEF-Haushalts, einschließlich durch die gegenwärtige Anwendung des Grundsatzes des Verfalls bei Nichtnutzung ("Use it or lose it") gemäß Artikel 12 der CEF-Verordnung, für den Erfolg der CEF von wesentlicher Bedeutung sind; FORDERT diesbezüglich alle Empfänger zur zeitnahen Umsetzung der Vorhaben AUF;
20. STELLT FEST, dass die Fazilität "Connecting Europe" seit ihrer Schaffung ein gewisses Potenzial für sektorübergreifende Synergien im Hinblick auf Verkehrs-, Energie- und Breitbandvorhaben und damit verbundene Prioritäten (d. h. Dekarbonisierung, Digitalisierung und Innovation) gezeigt hat, das weiter ausgeschöpft werden sollte;

Mobilisierung innovativer Finanzinstrumente für den Verkehr

21. WEIST DARAUF HIN, dass bisher nur 9 % der durch den EFSI mobilisierten Investitionen dem Verkehrssektor zugutegekommen sind, obwohl die CEF-Verkehr den größten Beitrag zur Schaffung der EFSI-Garantie geleistet hat. BETONT jedoch, dass bis November 2017 53 Vorhaben, die dem Erreichen der Ziele im Verkehrsbereich dienen, durch den EFSI unterstützt wurden und dabei insgesamt 22,3 Mrd. EUR an entsprechenden Investitionen ausgelöst worden sind;
22. STELLT FEST, dass weitere 12 Vorhaben im Verkehrsbereich über Finanzinstrumente der EU wie etwa das CEF-Fremdfinanzierungsinstrument finanziert wurden und dabei mehr als 13,6 Mrd. EUR mobilisiert worden sind; ERSUCHT die Kommission, weiterhin die Nutzung innovativer Finanzierungsinstrumente, gegebenenfalls in Kombination mit Finanzhilfen, zur Erleichterung des Zugangs zu Finanzmitteln für Verkehrsvorhaben über Mitgliedstaaten und Verkehrsträger hinweg zu bewerten;
23. BEGRÜSST die Veröffentlichung einer Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen für gemischte Vorhaben im Umfang von 1,35 Mrd. EUR durch die Kommission für die Bereitstellung von Finanzhilfen für Verkehrsvorhaben, mit dem Ziel, zusätzliche private Finanzmittel zu mobilisieren, und NIMMT KENNTNIS von dem Vorschlag der Kommission, in die CEF-Verordnung die Option der Einrichtung von CEF-Mischfinanzierungsfazilitäten aufzunehmen, mit denen private und öffentliche Finanzmittel mobilisiert werden sollen, um so die Wirksamkeit der finanziellen Förderung der EU für Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Rahmen der TEN-V zu steigern; FORDERT die Kommission AUF, umfassende

Informationen vorzulegen, in denen die Ergebnisse vorgestellt und die Erfahrungen nach der ersten Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen für gemischte Vorhaben analysiert werden;

Mit einem klugen neuen Investitionsrahmen auf den künftigen Investitionsbedarf eingehen

24. BEGRÜSST die gemeinsame Erklärung der Europäischen Koordinatoren, TEILT ihre Vision eines effizienteren und stärker integrierten Europas und NIMMT KENNTNIS von ihrer Forderung nach mehr Unterstützung durch die EU mittels eines erhöhten Finanzhilfebudgets für Investitionen mit europäischem Mehrwert im Verkehrssektor;
25. FORDERT die Kommission AUF, weitere öffentliche und private Finanzmittel für die Erreichung der Ziele der Verkehrspolitik der EU zu mobilisieren, insbesondere für die Vollendung des TEN-V-Kernnetzes bis 2030 und des TEN-V-Gesamtnetzes bis 2050 sowie die Umsetzung der Strategie für emissionsarme Mobilität, die vernetzte, automatisierte und kooperative grenzüberschreitende Mobilität und die Förderung sicherer Lösungen; FORDERT mehr Synergien zwischen den Vorhaben in den Bereichen Verkehr, Energie und Telekommunikation durch einen verbesserten Rahmen, mit dem die verbleibenden Mängel behoben werden sollen; UNTERSTREICHT, wie wichtig es ist, eine bessere strategische Planung, die Förderung einer multimodalen und nachhaltigen Entwicklung sowie die Berücksichtigung des Instandhaltungsbedarfs der Verkehrsinfrastruktur zu gewährleisten;
26. FORDERT die Stärkung der Fazilität "Connecting Europe" als strategischem Investitionsinstrument der EU für die Verwirklichung der transeuropäischen Netze; UNTERSTREICHT, dass diese Fazilität weiterhin die allgemeine Mittelausstattung und die Mittel für die Kohäsion umfassen und – neben Finanzinstrumenten und Haushaltsgarantien – hauptsächlich über Finanzhilfen und die Kombination von Finanzhilfen mit privaten und öffentlichen Finanzmitteln umgesetzt werden sollte; ERKENNT AN, wie wichtig der ESIF und andere EU-Fonds und -instrumente sowie potenzielle Synergien untereinander als Beiträge zum Erreichen der Ziele der TEN-V-Politik sind;
27. UNTERSTREICHT den europäischen Mehrwert von Projekten für alle Verkehrsträger, die grenzübergreifende Abschnitte umfassen, Lücken schließen, die wichtigsten Engpässe beseitigen und die Anbindung auf den letzten Kilometern im TEN-V-Netz verbessern, den territorialen Zusammenhalt durch die Erreichbarkeit und Anbindung aller Regionen verbessern sowie einen Beitrag zur emissionsarmen und vernetzten Mobilität leisten und Interoperabilität sicherstellen; BEKRÄFTIGT die entscheidende Rolle, die dem Finanzhilfeelement bei der Gewährleistung der zeitnahen Umsetzung solcher Projekte durch diese Fazilität zukommt;

28. STELLT FEST, dass zahlreiche große aktuelle grenzüberschreitende TEN-V-Vorhaben mit einem geplanten Fertigstellungstermin vor 2030 derzeit durchgeführt werden und ERKENNT AN, dass die Durchführung solcher Vorhaben in hohem Maße vom politischen Willen und von der Verfügbarkeit der finanziellen Ressourcen auf europäischer wie auf nationaler Ebene abhängig ist;
29. ERKENNT AN, dass im Verkehrsbereich Projekte, die Erträge generieren, oft besser für die Inanspruchnahme von innovativen Finanzinstrumenten und Mischfinanzierung geeignet sind; UNTERSTREICHT dagegen, dass das Finanzhilfeelement für Projekte notwendig ist, die ein geringeres Potenzial haben, Erträge zu generieren, aber einen Mehrwert für die Union aufweisen;
30. BEKRÄFTIGT, dass ein Investitionsinstrument der Union für Infrastruktur allen Beteiligten sowohl im Hinblick auf die Prioritäten als auch auf die Form der Unterstützung Stabilität bieten muss, um auf dem Markt glaubwürdig zu sein und langfristige Auswirkungen zu haben; FORDERT, die Kontinuität des Investitionsrahmens für Vorhaben mit europäischem Mehrwert zu gewährleisten.
-