



Brüssel, den 28. Februar 2017
(OR. en)

6693/17

TRANS 82
MAR 47
FIN 142
REGIO 21
ENV 191

BERATUNGSERGEBNISSE

Absender: Generalsekretariat des Rates

vom 28. Februar 2017

Empfänger: Delegationen

Nr. Vordok.: 6483/17 TRANS 76 MAR 45 FIN 132 REGIO 20 ENV 184

Betr.: Schlussfolgerungen des Rates zum Sonderbericht Nr. 23/2016 des
Europäischen Rechnungshofs

– Schlussfolgerungen des Rates (28. Februar 2017)

Die Delegationen erhalten anbei die Schlussfolgerungen des Rates zum Sonderbericht Nr. 23/2016 des Europäischen Rechnungshofs, die der Rat auf seiner 3522. Tagung vom 28. Februar 2017 angenommen hat.

SCHLUSSFOLGERUNGEN DES RATES

zum Sonderbericht Nr. 23/2016 des Europäischen Rechnungshofs

DER RAT

1. NIMMT KENNTNIS vom Sonderbericht Nr. 23/2016 des Rechnungshofs "Seeverkehr in der EU: in schwierigem Fahrwasser – zahlreiche nicht wirksame und nicht nachhaltige Investitionen", der sich in erster Linie mit den von der EU finanzierten Investitionen in Häfen befasst, die zwischen 2000 und 2013 aus dem Regional- und dem Kohäsionsfonds finanziert wurden; NIMMT ZUR KENNTNIS, dass keines der geprüften Projekte mittels des derzeitigen Rahmens für die TEN-V-Finanzierung finanziert wurde, auf dessen Grundlage die Infrastrukturfazilität "Connecting Europe" maritime Projekte mit einem nachweislichen Mehrwert für die EU mitfinanziert; BETONT, dass die Finanzierungspolitik der EU für Verkehr nicht nur die wirtschaftliche Rentabilität der Projekte, sondern auch andere Aspekte wie die Raumplanung oder die Ziele der Verlagerung auf alternative Verkehrsträger zu berücksichtigen hat;
2. VERWEIST auf die Schlussfolgerungen des Rates vom Juni 2014 zum Thema Zwischenbewertung der Seeverkehrspolitik der EU bis 2018 und Ausblick auf 2020 (sogenannte *Erklärung von Athen*)¹, in der betont wird, wie wichtig die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Häfen ist; BEGRÜSST den Bericht² der Kommission über die Umsetzung der Seeverkehrspolitik 2009-2018;

¹ Siehe Dok. 10041/14.

² SWD(2016) 326 final.

3. NIMMT die Empfehlungen des Europäischen Rechnungshofs in Bezug auf staatliche Beihilfen ZUR KENNTNIS, in denen erneut Leitlinien für staatliche Beihilfen für Seehäfen gefordert werden, damit ein fairer Wettbewerb und ein stabiler rechtlicher Rahmen für Investitionen in Häfen gewährleistet sind, wie dies in den Schlussfolgerungen des Rates vom 5. Juni 2014 zum Thema Zwischenbewertung der Seeverkehrspolitik der EU bis 2018 und Ausblick auf 2020 zum Ausdruck kommt; STELLT FEST, dass mit der Weiterentwicklung einer Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO) für bestimmte Hafeninvestitionen Bedenken hinsichtlich der Anwendung der einschlägigen Vertragsbestimmungen über die staatliche Finanzierung von Häfen Rechnung getragen könnte und für die europäischen Häfen gleiche Ausgangsbedingungen geschaffen werden könnten;
4. BEGRÜSST daher die Annahme der Hafendienst-Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Rahmens für den Zugang zum Markt für Hafendienste und die finanzielle Transparenz der Häfen, durch die zu effizienten öffentlichen Ausgaben und zu einer effizienten Nutzung der Hafeninfrastruktur beigetragen wird und gleiche Ausgangsbedingungen geschaffen werden sollen;
5. VERWEIST auf den detaillierten Durchführungsplan für die Meeresautobahnen 2016, in dem gefordert wird, die Häfen weiterzuentwickeln, damit sie ihre Funktion als Hauptzugang für den europäischen Handel erfüllen, da durch die Entwicklung des Zusammenwirkens von Schiff und Hafen eine effiziente Logistik erreicht und die Anbindung an das Hinterland verbessert werden soll;
6. BETONT, dass die Häfen mehr Finanzmittel benötigen, insbesondere um die zahlreichen fehlenden und unzureichenden Verbindungen zum Hinterland wie z. B. die Verbesserung der Anbindung der Häfen auf den letzten Kilometern in Angriff zu nehmen und den Zugang zum Hafengebiet, die Seeverkehrsdienstleistungen und die digitalen Seeverkehrsdienstleistungen zu verbessern; BEGRÜSST, dass die Kommission im Einklang mit ihrer Mitteilung 'Häfen als Wachstumsmotor'³ und den Empfehlungen des Rechnungshofs der Förderung von Projekten betreffend den Hafenzugang und die Anbindung ans Hinterland größere Aufmerksamkeit widmet;
7. FORDERT die Kommission AUF, mit den Mitgliedstaaten zusammenzuarbeiten und den Verwaltungsaufwand zu verringern, der die Projektumsetzung verzögern könnte;

³ COM(2013) 295.

8. BETONT, dass die Häfen des TEN-V-Kernnetzes erst kürzlich mittels einer objektiven Planungsmethodik ermittelt und durch die Annahme der TEN-V-Leitlinien festgelegt wurden und eine Überprüfung dieser Liste daher verfrüht wäre; VERTRITT DIE AUFFASSUNG, dass die Liste im Rahmen der Überprüfung der Umsetzung des Kernnetzes bis 2023 überprüft werden könnte, wie dies auch vom Rechnungshof empfohlen wurde;
9. ERKENNT AN, dass zuverlässige Daten in der Tat von entscheidender Bedeutung für eine vernünftige Planung des Bedarfs bei der Entwicklung neuer Infrastrukturen sind, IST jedoch DER ÜBERZEUGUNG, dass Häfen am besten in der Lage sind, ihren Bedarf und ihre Kapazität in Abstimmung mit privaten Unternehmen und den staatlichen Behörden im Auge zu behalten; ERKENNT den Mehrwert der Arbeitspläne für die Korridore AN und LEGT der Kommission NAHE, zusammen mit den Mitgliedstaaten diese vorhandenen Rahmen und Strukturen, die durch die TEN-V-Leitlinien geschaffen wurden, zu nutzen, um weiter schwerpunktmäßig entsprechende zuverlässige Daten zu erheben und zusammenzustellen;
10. IST DER ANSICHT, dass die Finanzierung ähnlicher Hafeninfrastrukturen in benachbarten Häfen nicht zwangsläufig ineffizient ist; HEBT HERVOR, dass sich die Mitgliedstaaten und sogar die einzelnen Häfen eines Mitgliedstaats hinsichtlich der Organisation der Häfen und Hafendienste unterscheiden;
11. ERKENNT AN, dass die vollständige Integration der Häfen in das TEN-V-Netz unerlässlich ist, und RUFT dazu AUF, auf den bisherigen Erfolgen des derzeitigen Finanzrahmens der Fazilität "Connecting Europe" aufzubauen, um das transeuropäische Verkehrsnetz zu vollenden;
12. WEIST darauf HIN, dass das transeuropäische Verkehrsnetz am besten mittels einer aus zwei Ebenen bestehenden Struktur aufgebaut werden sollte, die ein Gesamtnetz und ein Kernnetz umfasst, wobei diese beiden Ebenen die höchste Stufe der Infrastrukturplanung innerhalb der Union darstellen. Ungeachtet der Bedeutung des Kernnetzes sollte das Gesamtnetz ein europaweites Verkehrsnetz sein, das die Erreichbarkeit und Anbindung aller Regionen in der Union, auch der abgelegenen Gebiete, der Inselgebiete und der Gebiete in äußerster Randlage sicherstellt;
13. WEIST darauf Hin, dass auch Häfen außerhalb eines TEN-V-Korridors, deren Entwicklung auch einen Mehrwert auf EU-Ebene darstellt, Aufmerksamkeit gewidmet werden muss;

14. BETONT die Auswirkungen der Volatilität des Weltmarktes und VERTRITT DIE AUFFASSUNG, dass eine kurzfristige Unterauslastung nicht zur Annullierung der EU-Kofinanzierung führen darf, da sich Investitionen in Hafenprojekte erst langfristig rentieren; RUFT zu einer guten und tragfähigen langfristigen Planung auf Hafen- und Mitgliedstaatsebene auf, damit die EU-Mittel besser genutzt werden;
15. ERKENNT die besondere Art der Hafeninfrastruktur AN und BETONT, dass diese Projekte in der Regel beträchtliche Anfangsinvestitionen erfordern, die erst langfristig wieder zurückfließen;
16. HEBT HERVOR, dass der europäische Mehrwert eine Grundvoraussetzung für die EU-Kofinanzierung von Projekten ist und dass aufgrund der Art und der Besonderheiten bestimmter Infrastrukturprojekte mit hohem Mehrwert Finanzierungslücken aufgetreten sind; RUFT in derartigen Fällen zur Vorsicht AUF, wenn auf die Notwendigkeit eines hohen Bestands von Privatinvestitionen abgestellt wird, während er ANERKENNT, dass mit EU-Mitteln finanzierten Hafenprojekten eine angemessene Bedarfsanalyse zugrunde liegen muss und weiter für die Mobilisierung von Privatkapital und den Einsatz von Finanzinstrumenten geworben werden muss;
17. FORDERT, die Koordinierung und Kommunikation weiter zu intensivieren, einschließlich des Informationsaustauschs zwischen der EIB und der Kommission, um auf eine bessere Nutzung der direkten europäischen Zuschüsse und des Europäischen Fonds für strategische Investitionen (EFSI) hinzuwirken und diese neuen Finanzinstrumente entsprechend den Bedürfnissen der Häfen weiterzuentwickeln; WEIST darauf HIN, dass die Genehmigung direkter EU-Zuschüsse sich auf verlässliche Verkehrsstudien und schlüssige Kosten-Nutzen-Analysen stützt;
18. ERINNERT daran, dass der Binnenmarkt für den Seeverkehr vollendet werden muss, und RUFT DAZU AUF, weiter auf die Entwicklung eines Single-Window-Umfelds für den europäischen Seeverkehr, die Annahme des eManifests in der EU und die weitere Harmonisierung der einschlägigen Verwaltungs- und/oder Zollkontrollverfahren hinzuwirken, um die gesamte Verkehrs- und Logistikkette effizienter zu gestalten.