



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 3. Dezember 2014
(OR. en)

16363/14

TRANS 573
ECOFIN 1148
ENV 957
RECH 466

BERATUNGSERGEBNISSE

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Delegationen
Nr. Vordok.:	15737/14 TRANS 537 ECOFIN 1062 ENV 915 RECH 446
Betr.:	Überprüfung der Strategie Europa 2020: Schlussfolgerungen des Rates zur Verkehrsinfrastruktur und zum transeuropäischen Verkehrsnetz

Der Rat (Verkehr, Telekommunikation und Energie) hat auf seiner Tagung vom 3. Dezember 2014 die in der Anlage wiedergegebenen Schlussfolgerungen zum eingangs genannten Thema angenommen.

Schlussfolgerungen des Rates zur Verkehrsinfrastruktur und zum transeuropäischen Verkehrsnetz

UNTER HINWEIS AUF

1. 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,
2. die Schlussfolgerungen des Europäischen Rates vom 20./21. März 2014, in denen hervorgehoben wird, dass Europa für eine starke und wettbewerbsfähige industrielle Basis das Potenzial des Binnenmarkts voll ausschöpfen und durch den Ausbau der Infrastrukturnetze, die bessere Nutzung der bestehenden Infrastrukturnetze und ihre Aufrüstung mit intelligenten und innovativen Technologien zu diesem Ziel beitragen sollte, und dass die einschlägigen EU-Instrumente – einschließlich der Fazilität "Connecting Europe" – bestmöglich genutzt werden sollten, um die industrielle Wettbewerbsfähigkeit zu stärken,
3. die Mitteilungen der Kommission vom 3. März 2010 mit dem Titel "Europa 2020 – Eine Strategie für intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum" und vom 5. März 2014 mit dem Titel "Bestandsaufnahme der Strategie Europa 2020 für intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum" ²,
4. die Schlussfolgerungen des Europäischen Rates vom 26./27. Juni 2014 in allen ihren Teilen und insbesondere die "Strategische Agenda für die Union in Zeiten des Wandels", in der eine Union der Arbeitsplätze, des Wachstums und der Wettbewerbsfähigkeit gefordert wird, die anhand einer Reihe von Prioritäten der Union für die kommenden fünf Jahre erreicht werden soll,

¹ ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 1 und ABl. L 248 vom 20.12.2013, S. 129.

² COM(2010) 2020 final und COM(2014) 130 final/2.

5. die Schlussfolgerungen des Rates vom 14. Oktober 2014, in denen unterstrichen wird, dass eine Verbesserung der Bedingungen sowohl für öffentliche als auch für private Investitionen im Mittelpunkt der Antwort auf EU-Ebene zur Förderung des Wachstumspotenzials und zur Stützung der Nachfrage steht, in denen hervorgehoben wird, dass die Zusammensetzung der öffentlichen Ausgaben stärker auf Wachstum ausgerichtet sein sollte, insbesondere auf die Investitionsförderung, in denen betont wird, dass alle Optionen und Initiativen zur Aufstockung der Investitionsmittel in Betracht gezogen werden sollten, einschließlich der Mobilisierung von Mitteln der Europäischen Investitionsbank (EIB) und von privatem Kapital sowie der Inanspruchnahme bestehender Haushaltslinien des EU-Haushalts, und in denen in Einklang mit dem Stabilitäts- und Wachstumspakt anerkannt wird, dass tragfähige öffentliche Finanzen eine wichtige Rolle bei der Schaffung eines investitionsfreundlichen Umfelds spielen –

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION

6. **BEKRÄFTIGT** die Bedeutung der Strategie Europa 2020 und ersucht die Kommission, im Zusammenhang mit deren bevorstehender Überprüfung die Rolle des Aufbaus und des Betriebs von Verkehrsinfrastrukturen und effizienten Netzen als Schlüsselfaktor für Wachstum und Beschäftigung anzuerkennen;
7. **BETONT**, dass Investitionen in die Realwirtschaft – zur Modernisierung, zur Instandhaltung und zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und zur Fertigstellung des transeuropäischen Verkehrsnetzes – Arbeitsplätze schaffen, die Mobilität erleichtern und die Effizienz der Logistikketten verbessern und dadurch die strategischen Ressourcen für die Wettbewerbsfähigkeit der Union erhalten und stärken und deren Wachstums- und Beschäftigungspotenzial erhöhen werden;
8. **ERINNERT DARAN**, dass Maßnahmen zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit und des europäischen Wachstumspotenzials zentrale Faktoren sind, um die Erwartungen hinsichtlich des künftigen Wirtschaftswachstums zu verbessern; **UNTERSTREICHT** die Notwendigkeit, sich auf Schlüsselsektoren mit EU-Mehrwert wie die Verkehrsinfrastruktur zu konzentrieren und dabei das Potenzial intelligenter Verkehrssysteme zu berücksichtigen; **IST SICH BEWUSST**, dass erheblicher Investitionsbedarf besteht, um das transeuropäische Verkehrsnetz fertigzustellen und dass TEN-V-Projekte eine unmittelbare, überprüfbare und langfristige Auswirkung auf Wachstum und Beschäftigung haben und der Wettbewerbsfähigkeit der Union insgesamt zugute kommen können;

9. BEGRÜSST die am 26. November 2014 von der Kommission an den Rat übermittelte Mitteilung "Eine Investitionsoffensive für Europa" und ERKENNT AN, dass der im Dezember dem Rat vorzulegende Bericht über eine "Pipeline" von Investitionsvorhaben in der Europäischen Union, der von der speziellen Task Force – deren Vorsitz gemeinsam von der Europäischen Investitionsbank (EIB) und der Kommission geführt wird und an der auch die Mitgliedstaaten beteiligt sind – erstellt wird, einen konstruktiven Beitrag zur Ausarbeitung konkreter Maßnahmen zur Investitionsförderung leisten kann;
10. BEGRÜSST die erfolgreiche informelle Tagung der Verkehrsminister vom 16./17. September 2014 in Mailand, auf der die Minister deutlich machten, welchen wichtigen Beitrag der Verkehrssektor zum Wachstum leistet, auf der sie erörterten, wie die Fertigstellung des transeuropäischen Verkehrsnetzes und seiner Kernnetzkorridore erleichtert werden kann, und auf der sie innovative Möglichkeiten zur Beschaffung der erforderlichen Finanzmittel und Finanzierung für TEN-V-Projekte sondierten;
11. STELLT FEST, dass die Kommission den Investitionsbedarf im gesamten TEN-V-Netz für den Zeitraum 2014-2020 auf der Grundlage einer Analyse der Verkehrsinfrastrukturpläne der Mitgliedstaaten auf 500 Mrd. EUR veranschlagt, von denen 250 Mrd. EUR allein in das Kernnetz zu investieren sind, wobei Finanzmittel und Finanzierung aus öffentlichen Quellen auf europäischer, nationaler, regionaler oder lokaler Ebene und möglicherweise aus privaten Quellen stammen sollen;
12. WÜRDIGT die Rolle der Europäischen Koordinatoren und SIEHT den Arbeitsplänen für die einzelnen Korridore, die den betreffenden Mitgliedstaaten bis zum 22. Dezember 2014 zur Billigung vorgelegt werden sollen, ERWARTUNGSVOLL ENTGEGEN; ERINNERT DARAN, dass diese Arbeitspläne unter anderem die Analyse eines Plans zur Beseitigung physischer, technischer, betrieblicher und administrativer Hindernisse innerhalb der Verkehrsträger und zwischen ihnen sowie Maßnahmen beinhalten, die zu einem nachhaltigen Verkehr beitragen sollen, und dass sie das Ziel verfolgen, den schrittweisen Ausbau dieser Korridore bis 2030 zu steuern;
13. BETONT, wie wichtig es ist, in Zusammenarbeit mit den betroffenen Mitgliedstaaten die Quellen zu ermitteln, aus denen die Finanzmittel und Finanzierungen für die in den Arbeitsplänen vorgesehenen Projekte stammen sollen; UNTERSTREICHT, dass diese Projekte sowohl die nationale Investitions- bzw. Infrastrukturplanung als auch die Notwendigkeit einer Verbesserung der Funktionsweise der Korridore insgesamt widerspiegeln sollten;
14. ERINNERT daran, dass im Einklang mit den einschlägigen Bestimmungen der TEN-V-Leitlinien und der Bestimmungen der Fazilität "Connecting Europe" Anpassungen der Anhänge vorgenommen werden können;

15. ERINNERT DARAN, dass die städtischen Knoten, Häfen und Flughäfen sowie Güterterminals der Kernnetze einbezogen werden sollten, um dadurch die Verbindungen zwischen den Verkehrsträgern zu verbessern und einen effizienteren multimodalen Verkehrsbetrieb zu ermöglichen; UNTERSTREICHT die Bedeutung eines interoperablen, nachhaltigen und effizienten Ausbaus der Korridore, auch durch Innovation, sowie den Bedarf an technologischen Verbesserungen; UNTERSTREICHT die Rolle interoperabler intelligenter Verkehrssysteme, die eine effizientere Ausnutzung der Infrastrukturkapazität ermöglichen, die Mobilität als Dienstleistung möglich machen und ein nachhaltigeres Mobilitätsverhalten fördern; MACHT AUF die Nutzung alternativer Kraftstoffe für alle Verkehrsträger AUFMERKSAM; UNTERSTREICHT die Bedeutung von fahrzeugseitigen Ausrüstungen und neuen Technologien zur Modernisierung des Fahrzeugbestands;
16. UNTERSTREICHT, wie wichtig eine engere Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten, den Europäischen Koordinatoren und der Kommission speziell für die Fertigstellung der grenzüberschreitenden Projekte ist, und EMPFIEHLT den Austausch bewährter Verfahren in Bezug auf diese Projekte;
17. ERINNERT DARAN, dass die Kommission, nachdem die betreffenden Mitgliedstaaten die Arbeitspläne für die Korridore gemäß der TEN-V-Verordnung gebilligt haben, Durchführungsrechtsakte erlassen kann, um die Umsetzung von grenzüberschreitenden Projekten sowie von Projekten, die die horizontalen Dimensionen dieser Arbeitspläne betreffen, zu erleichtern;
18. BETONT, dass die europäische Finanzierung für Verkehrsinfrastruktur über die Fazilität "Connecting Europe" auf das Kernnetz konzentriert sein und gegebenenfalls mit den europäischen Struktur- und Investitionsfonds (ESI-Fonds) kombiniert werden sollte; STELLT FEST, dass die für Verkehrsinfrastruktur verfügbaren Mittel der ESI-Fonds zur Umsetzung der Arbeitspläne beitragen sollten, wobei den Besonderheiten der einzelnen Mitgliedstaaten und der Notwendigkeit Rechnung getragen werden sollte, Anbindung und Erreichbarkeit aller Regionen der Union sicherzustellen; UNTERSTREICHT auch, dass weitere Synergien erreicht werden können, indem diese Fonds gegebenenfalls mit dem Programm "Horizont 2020", dem Instrument für Heranführungshilfe oder dem Europäischen Nachbarschaftsinstrument kombiniert werden, um so die Hebelwirkung der EU-Finanzierung zu verstärken;
19. BETONT, dass die Union auf der Grundlage des Einsatzes der Finanzierungsinstrumente erwägen sollte, wie auf den Kapitalmärkten verfügbare Liquidität angezogen und die Hebelwirkung der EU-Finanzierung verstärkt werden kann, wodurch der Einsatz langfristig tragfähiger, innovativer Finanzierungsinstrumente auf europäischer Ebene gefördert würde;

20. UNTERSTREICHT, wie wichtig das Prinzip der Zusammenlegung von Mitteln ist, das es ermöglicht, Fördermittel der Union und/oder der Mitgliedstaaten mit innovativen Finanzierungsinstrumenten zu kombinieren und so den Einsatz dieser Instrumente zu erleichtern, ohne dadurch unnötige Belastungen für die Mitgliedstaaten zu schaffen;
21. LEGT der Kommission NAHE, in Zusammenarbeit mit der Europäischen Investitionsbank (EIB) und anderen möglichen betrauten Einrichtungen geeignete Initiativen auszuarbeiten, um den Mitgliedstaaten die erforderliche technische Unterstützung dabei zu leisten, Projekte für potenzielle Investoren attraktiv zu machen und die Umsetzung des institutionellen und rechtlichen Rahmens, der den Einsatz der EU-Finanzierungsinstrumente erleichtern soll, zu konsolidieren und zu verbessern;
22. NIMMT MIT INTERESSE den Zwischenbericht ZUR KENNTNIS, den der ehemalige Vizepräsident der Kommission Christophersen mit den Europäischen Koordinatoren Bodewig und Secchi in Abstimmung mit der Europäischen Investitionsbank erstellt hat und in dem TEN-V-Projekte, insbesondere entlang der Korridore, benannt werden, die sich besonders gut für öffentlich-private Partnerschaften eignen könnten und die in den nächsten drei Jahren aus dem Einsatz innovativer Finanzierungsinstrumente, insbesondere der EU-Finanzinstrumente, Nutzen ziehen könnten;
23. ERSUCHT die Kommission, mit Unterstützung der Europäischen Investitionsbank und anderer möglicher betrauter Einrichtungen und in Abstimmung mit den Mitgliedstaaten die Erweiterung der bestehenden Finanzierungsinstrumente (z.B. Kreditgarantieinstrument für TEN-V-Vorhaben, Projektanleiheninitiative, Finanzierungsfazilität mit Risikoteilung) in Erwägung zu ziehen und dabei die Möglichkeit neuer innovativer Finanzierungsinstrumente zu prüfen;
24. ERSUCHT die Mitgliedstaaten, einschlägige Informationen über Initiativen auf nationaler Ebene auszutauschen, um für jeden Verkehrsträger die Preisgestaltung bei der Infrastruktur, die wesentliche grenzüberschreitende Auswirkungen hat, auszuarbeiten;

25. **BETONT**, dass einfache, schnelle, gut aufeinander abgestimmte und verlässliche Genehmigungsverfahren, unter anderem auch hinsichtlich staatlicher Beihilfen, von wesentlicher Bedeutung sind, um die Umsetzung der Projekte im Bereich des transeuropäischen Netzes zu erleichtern und zu beschleunigen; **ERSUCHT** in diesem Zusammenhang die Kommission, sicherzustellen, dass die Verfahren für staatliche Beihilfen nicht zu unnötigen Verzögerungen bei der Projektvorbereitung führen und dass für die Investoren mehr Sicherheit und komfortablere Bedingungen geschaffen werden, erforderlichenfalls durch eine klarer gefasste und vereinfachte Anwendung; **VERTRITT DIE AUFFASSUNG**, dass der Besitzstand im Bereich der staatlichen Beihilfen kein Hindernis für die Finanzierung von allgemeiner Infrastruktur – wie Straßen- und Schienenverbindungen, die einen wesentlichen Bestandteil des öffentlichen Verkehrsnetzes in den Mitgliedstaaten darstellen – durch öffentliche Mittel sein sollte, und zwar unbeschadet des Vorrechts der Kommission in Bezug auf Vorschriften über staatliche Beihilfen;
26. **VERTRITT DIE AUFFASSUNG**, dass Genehmigungsverfahren einen wesentlichen Teil der Projektplanung darstellen und dass eine frühzeitige Konsultation der Parteien und eine frühzeitige Koordinierung zwischen ihnen von ausschlaggebender Bedeutung ist, um diese Verfahren zu straffen, die Projekte zu beschleunigen und zusätzliche Kosten zu vermeiden, wodurch auch das Vertrauen der Investoren gestärkt wird; **ERSUCHT** die Kommission, sich einen Überblick über bewährte Methoden zu verschaffen, insbesondere über solche, mit denen Mittel und Wege für die Vereinfachung des EU-Rahmens für Kernnetz-Projekte von allgemeinem Interesse gefördert werden;
27. **IST SICH BEWUSST**, dass die öffentlichen Mittel für Infrastruktur durch moderne Kosten- und Risikoabschätzungen, Systeme der Kostenkontrolle und langfristige nationale Infrastrukturplanung effizient eingesetzt werden müssen;
28. **ERINNERT DARAN**, wie wichtig der Binnenmarkt für strategische Verkehrsbereiche und für eine Verkehrspolitik zur Förderung einer optimalen und effizienten Nutzung der Infrastruktur des transeuropäischen Verkehrsnetzes ist; **HEBT** in diesem Zusammenhang die Möglichkeiten größerer Effizienz im Hinblick auf die Attraktivität für Investoren und die Erleichterung der Kostendeckung bei Instandhaltung der Infrastruktur **HERVOR**;
29. **BETONT**, dass Maßnahmen zum Ausbau und zur Instandhaltung, Modernisierung, Sanierung und Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur des transeuropäischen Netzes und zur Optimierung ihrer Nutzung von großer Bedeutung für die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Wirtschaft sein werden.