



Brüssel, den 28. April 2015
(OR. en)

8331/15

FIN 314
TRANS 145
MAR 54

I/A-PUNKT-VERMERK

Absender: Generalsekretariat des Rates
Empfänger: Ausschuss der Ständigen Vertreter/Rat

Betr.: Sonderbericht Nr. 01/2015 des Europäischen Rechnungshofs:
– Annahme von Schlussfolgerungen des Rates

1. Am 3. März 2015 veröffentlichte der Europäische Rechnungshof den Sonderbericht Nr. 01/2015 mit dem Titel "Die Binnenschifffahrt in Europa: keine signifikanten Verbesserungen in Bezug auf Verkehrsträgeranteil und Schiffbarkeitsbedingungen seit 2001".
2. Nach den in den Schlussfolgerungen des Rates betreffend die Verbesserung des Verfahrens zur Prüfung der Sonderberichte des Europäischen Rechnungshofs¹ festgelegten Regeln hat der Ausschuss der Ständigen Vertreter die Gruppe "Seeverkehr" am 11. März 2015 beauftragt, diesen Bericht zu prüfen².
3. Die Gruppe "Seeverkehr" hat den Sonderbericht Nr. 01/2015 in ihren Sitzungen vom 27. März und 24. April 2015 geprüft und Einvernehmen über den beigefügten Entwurf von Schlussfolgerungen des Rates erzielt. UK erhält einen Parlamentsvorbehalt zu dem Entwurf aufrecht.

¹ Dok. 7515/00 FIN 127 + COR 1.

² Dok. 6916/15 FIN 189 TRANS 82 MAR 28.

4. Der Ausschuss der Ständigen Vertreter wird gebeten, den beigefügten Entwurf von Schlussfolgerungen des Rates zu billigen und an den Rat weiterzuleiten, damit dieser ihn auf einer seiner nächsten Tagungen als A-Punkt annehmen kann.

ENTWURF
VON SCHLUSSFOLGERUNGEN DES RATES

zum Sonderbericht Nr. 01/2015 des Europäischen Rechnungshofs

**"Die Binnenschifffahrt in Europa: keine signifikanten Verbesserungen
in Bezug auf Verkehrsträgeranteil und Schiffbarkeitsbedingungen seit 2001"**

1. Der Rat nimmt den Sonderbericht Nr. 01/2015 des Europäischen Rechnungshofs zur Binnenschifffahrt zur Kenntnis. Insbesondere nimmt der Rat zur Kenntnis, dass nach Ansicht des Rechnungshofs die Strategien für den Güterverkehr mit Binnenschiffen nicht effizient umgesetzt wurden und dass die aus dem EU-Haushalt kofinanzierten Projekte die Schiffbarkeit nicht wirksam verbessert und auch zu keiner Steigerung des Verkehrsaufkommens auf den Binnenwasserstraßen geführt haben, da die Mitgliedstaaten nur eine begrenzte Anzahl an Projekten vorgeschlagen und ausgeführt haben.
2. Generell begrüßt der Rat den Bericht des Europäischen Rechnungshofs. Die Förderung des Binnenschiffsverkehrs ist ein wesentliches Element der Verkehrspolitik der Union und der Bericht ist für den Rat ein wertvoller Beitrag zu seiner Orientierungsaussprache.
3. Der Rat ist der Ansicht, dass die Marktbedingungen für den Binnenschifffahrtssektor besonders problematisch sind. Die Umstrukturierung der Industrie hat zu einer geringeren Nachfrage nach Massengütern geführt, die üblicherweise über Binnenwasserstraßen befördert werden; die Fahrgeschwindigkeit auf Binnenwasserstraßen ist gering und Lieferungen von Tür zu Tür sind nur in Ausnahmefällen möglich. Gleichzeitig ist der Straßengüterverkehr nach wie vor in hohem Maße wettbewerbsfähig. Der Rat vertritt die Auffassung, dass die politischen Bemühungen bezüglich der Verkehrsverlagerung auf die Binnenschifffahrt in den letzten zehn Jahren eine positive Dynamik geschaffen haben. Hätte es keinerlei politische Bemühungen zur Förderung des Binnenschiffsverkehrs gegeben, so hätte der Verkehrsträgeranteil erheblich zurückgehen können; stattdessen zeigen die Statistiken einen geringfügigen Anstieg. Der Rat ist daher der Ansicht, dass die Bewertung der Wirksamkeit der Maßnahmen auf fundierten Analysen beruhen sollte, die die Auswirkungen der Verkehrspolitik sowie der allgemeinen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Trends getrennt voneinander berücksichtigen.

4. Der Rat ist der Meinung, dass die Beseitigung von Engpässen für den Ausbau der Infrastruktur im Bereich der Binnenschifffahrt hilfreich ist. Im Allgemeinen gibt es jedoch mehr als einen Engpass in einem Binnenschifffahrtskorridor und es gibt Fälle, in denen nur dann der volle Nutzen aus bestimmten Investitionen gezogen werden kann, wenn sämtliche Engpässe beseitigt sind. In diesem Zusammenhang sollten die besonderen Umstände sowie die möglichen Wechselwirkungen zwischen Projekten Berücksichtigung finden.
5. Der Rat kommt überein, dass die politischen Maßnahmen noch weiter ausgestaltet werden sollten. Der Rat nimmt die Empfehlungen des Europäischen Rechnungshofes sowie die diesbezüglichen Reaktionen der Kommission zur Kenntnis.
6. Der Rat hebt hervor, dass die Priorisierung von Projekten angesichts der begrenzten Verfügbarkeit finanzieller Mittel ein wesentliches Instrument bildet, um die bestmöglichen politischen Ergebnisse zu erzielen. Der Rat weist darauf hin, dass das Konzept der Kernnetzkorridore einen Rahmen für eine solche Priorisierung vorgibt.
7. Schließlich bekräftigt der Rat, dass die Instandhaltung der Binnenwasserstraßen ein entscheidendes Instrument ist, um auch künftig gute Schiffbarkeitsbedingungen zu gewährleisten. Jedoch implizieren Planung und Instandhaltung der Binnenwasserstraßen hohe wirtschaftliche Kosten. Der Rat erklärt erneut, dass die Maßnahmen überwiegend aus den Haushalten der Mitgliedstaaten finanziert werden und dass die Festlegung von Anforderungen, die letztendlich zu einer Bindung von Haushaltsmitteln führen, nicht mit den Grundprinzipien der Unionspolitiken im Einklang steht. Die umfassendere Einbeziehung von Instandhaltungstätigkeiten in die Fazilität "Connecting Europe" wäre ein weiterer Anreiz für die Durchführung von Maßnahmen zur Instandhaltung der Binnenwasserstraßen.