



**2016/2064(INI)**

23.3.2017

# **STELLUNGNAHME**

des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr

für den Haushaltsausschuss und den Ausschuss für Wirtschaft und Währung

zur Durchführung des Europäischen Fonds für strategische Investitionen  
(2016/2064(INI))

Verfasser der Stellungnahme (\*): Inés Ayala Sender und Dominique Riquet

(\*): Assoziierter Ausschuss – Artikel 54 der Geschäftsordnung

PA\_NonLeg

## VORSCHLÄGE

Der Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr ersucht die federführenden Ausschüsse, den Haushaltsausschuss und den Ausschuss für Wirtschaft und Währung, folgende Vorschläge in ihren Entschließungsantrag zu übernehmen:

1. fordert die Kommission auf, bei ihrer Prüfung und der Formulierung eines neuen Legislativvorschlags die Anmerkungen aus diesem Umsetzungsbericht des Parlaments zu berücksichtigen;
2. begrüßt die Einrichtung der EFSI-Gremien und eines transparenten Auswahlverfahrens für die Mitglieder der EFSI-Leitungsstruktur; fordert die EFSI-Gremien jedoch auf, das Parlament, den Rat und die Öffentlichkeit regelmäßig, ausführlich und auf transparentere Weise über die aus dem EFSI finanzierten Projekte zu informieren; schlägt vor, dass die europäische Plattform für Investitionsberatung (EIAH) ihre Informationsmaßnahmen unter anderem für KMU und Kleinstunternehmen ausbauen sollte;
3. begrüßt die im Dezember 2015 vom Lenkungsrat des EFSI gebilligte strategische Ausrichtung, die unverbindliche Obergrenzen für die geografische Konzentration vorsieht; weist darauf hin, dass die geografische Verteilung der EFSI-Empfänger nicht ausgewogen ist; weist darauf hin, dass sich im ersten Jahr seit Bestehen des EFSI 92 % aller Investitionen auf die Länder der EU-15 konzentriert haben, während lediglich 8 % in die Länder der EU-13 geflossen sind, und in zehn Mitgliedstaaten – in erster Linie Länder in Mittel- und Osteuropa – bislang lediglich im Rahmen des KMU-Fensters des EFSI Transaktionen durchgeführt wurden; erinnert daran, dass das BIP-Kriterium unter anderem dazu dient, die wirtschaftliche, soziale und territoriale Kohäsion sicherzustellen, damit die Projekte ausgewogen gestreut werden, wobei der gesamten Wirtschaftstätigkeit jedes einzelnen Landes, dem Investitionsbedarf und dem Beschäftigungsniveau Rechnung getragen werden sollte; weist mit Nachdruck darauf hin, dass gesellschaftliche und wirtschaftliche Ungleichheiten in der EU durch die Konzentration von Mitteln vertieft werden;
4. weist darauf hin, dass risikoreiche Investitionen nicht erzwungen werden können und in einem Umfeld mit niedrigen Wachstumsraten und schwacher Nachfrage meistens nicht lohnen; fordert deshalb neben einer ausgewogenen geographischen Verteilung auch, dass die Vergabe von EFSI-Mitteln stärker an eine erfolgreiche Entwicklung der Wirtschafts- und Fiskalpolitik gekoppelt wird;
5. bedauert, dass es in der Anfangsphase keine Obergrenzen für die Konzentration gab; erinnert daran, dass der Verkehrssektor mit 2,2 Mrd. EUR von 8 Mrd. EUR den größten Beitrag zum EFSI-Fonds geleistet hat, was einem Anteil von mehr als 25 % am gesamten Garantiefonds entspricht; weist besorgt darauf hin, dass nur etwa 13 % aller mobilisierten und bis heute im Rahmen des Infrastruktur- und Innovationsfensters des EFSI bereitgestellten Investitionen auf den Verkehrssektor entfallen sind, was weit unterhalb der für die einzelnen Sektoren festgelegten Obergrenze von 30 % liegt; fordert den Investitionsausschuss auf, Projekten im Verkehrssektor besondere Aufmerksamkeit zu widmen, da diese im Investmentportfolio immer noch sehr schwach vertreten sind und der Verkehr bei der Wirtschaftsentwicklung und der Sicherheit der Bürger eine wichtige Rolle spielt;

6. fordert die Kommission auf, Regelungen für die Auswahl nachhaltiger Projekte einzuführen, mit denen sie in Beziehung zu den wichtigsten politischen Vorgaben und Zielen der EU, wie etwa emissionsfreie und -arme Mobilität, gesetzt werden, oder sie an bestehende Initiativen wie die europäischen Radwegenetze in Kombination mit Bahnreiseverkehr oder Initiativen zur Wiedereinrichtung regionaler grenzüberschreitender Eisenbahnverbindungen, die aufgegeben bzw. abgebaut wurden , zu koppeln<sup>1</sup>;
7. weist darauf hin, dass die Ergebnisse der anhand der Bewertungsmatrix vorgenommenen Prüfungen sowohl von genehmigten als auch von abgelehnten Transaktionen regelmäßig in transparenter und zugänglicher Weise zu veröffentlichen sind;
8. hat bei einigen der ersten ausgewählten Verkehrsprojekte Bedenken hinsichtlich der Zusätzlichkeit, da sie höchstwahrscheinlich auch ohne Inanspruchnahme des EFSI hätten finanziert werden können;
9. erkennt an, dass der EIB vorgelegte Infrastrukturprojekte oft unter herkömmliche EIB-Operationen fallen, da sie von öffentlichen Stellen eingereicht werden, die durch öffentliche Garantien abgesichert sind und somit ein geringeres Risiko aufweisen; fordert die EIB auf, andere Parameter zu analysieren, die es ermöglichen würden, solche Projekte als zusätzlich und für eine EFSI-Förderung in Frage kommend einzustufen, und zudem die Förderung der EFSI-Möglichkeiten privater Partner zu stärken, um die Anzahl der Projekte im Rahmen dieser ersten EFSI-Aufforderung deutlich zu erhöhen;
10. fordert, dass der europäische Mehrwert als Kriterium im Auswahlverfahren herangezogen wird, und dass die EFSI-Förderung mit den politischen Zielen der EU im Einklang steht, insbesondere im Hinblick auf grenzübergreifende Projekte, sonstige im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ (CEF) im Voraus identifizierte Projekte und sonstige Leitinitiativen auf dem Gebiet des Verkehrs (wie ERTMS und SESAR); weist mit Nachdruck darauf hin, dass auch anderen Schwerpunktthemen der Unionspolitik – etwa emissionsfreie und -arme intermodale Mobilität, hochwertige Beschäftigung, Ressourceneffizienz, nachhaltige Infrastruktur, Forschung und Entwicklung sowie Synergien zwischen den transeuropäischen Verkehrs-, Energie- und Telekommunikationsnetzen – Rechnung getragen werden sollte;
11. fordert die Kommission auf, insbesondere in Projekte zu investieren, die dazu beitragen, volkswirtschaftliche Kosten möglichst weitgehend zu verringern;
12. vertritt die Auffassung, dass auch die Kombination von EU-Finanzhilfen und Finanzinstrumenten die erforderliche Zusätzlichkeit sicherstellen kann und die Investoren dazu veranlassen wird, Projekte einzureichen, die ansonsten nicht hätten durchgeführt werden können; fordert die EIB und die Kommission auf, die Kombination von EU-Finanzhilfen (verschiedene EU-Programme wie die Fazilität „Connecting Europe“, Horizont 2020, die Europäischen Struktur- und Investitionsfonds (ESIF)) mit dem EFSI zu fördern, um das finanzielle Profil von Infrastrukturvorhaben, die einen europäischen Mehrwert bieten, zu verbessern;

---

<sup>1</sup> [www.missing-rail-links.eu](http://www.missing-rail-links.eu)

13. weist darauf hin, dass Projekte in Form von öffentlich-privaten Partnerschaften (PPP) im Bereich der Verkehrsinfrastruktur in der Regel auf dem Verursacherprinzip beruhen sollten, damit die durch die Errichtung und Wartung der Infrastrukturanlagen entstehende Belastung für die öffentlichen Haushalte und die Steuerzahler verringert wird; weist darauf hin, dass es von Bedeutung ist, unterschiedliche Arten der Finanzierung durch die EU zu koordinieren, damit sichergestellt wird, dass die Zielsetzungen der EU-Verkehrspolitik in der gesamten EU erreicht werden, anstatt auf öffentlich-privaten Partnerschaften beruhende Fonds zu Lasten der Strukturfonds zu fördern;
14. verweist auf den vielversprechenden Start der europäischen Plattform für Investitionsberatung (EIAH); verweist auf die bislang stattfindende Konzentration der Investitionen in bestimmten Branchen und geographischen Regionen; fordert die EIAH auf, ihre Gesamtleistung zu verbessern und ihre Präsenz in den Ländern auszubauen, in denen der EFSI nur schwer Fuß fassen konnte und in denen die Verwaltungskapazität nicht ausreicht, um tragfähige Projekte einzureichen, was insbesondere in den Kohäsionsländern der Fall ist; fordert die EIAH ferner auf, spezielle Beratungsleistungen anzubieten, um konkrete Verkehrsprojekte voranzubringen, bei denen eine hohe Risikoscheu besteht oder das Risiko auf Investoren verteilt wird (wie etwa grenzüberschreitende/multinationale Projekte, langfristige/Einnahmen generierende Infrastrukturprojekte);
15. vertritt die Auffassung, dass die Zusammenarbeit zwischen der EIB, die den EFSI steuert, und den nationalen und regionalen Entwicklungsbanken sowie den lokalen Behörden intensiviert werden muss, um die Leistung des EFSI sowohl auf nationaler als auch auf regionaler Ebene zu verbessern und für einen höheren europäischen Mehrwert zu sorgen;
16. nimmt mit Sorge zur Kenntnis, dass die geringe Zahl der durch den EFSI geförderten Verkehrsprojekte darauf hinweisen könnte, dass es in diesem Sektor schwierig ist, Finanzierungen überwiegend oder ausschließlich von privaten Investoren zu erhalten, und zwar selbst dann, wenn die Finanzierungsmittel aus der CEF nahezu ausgeschöpft wurden und bis 2020 keine alternativen EU-Finanzierungsmittel zur Verfügung stehen; fordert daher, dass die CEF im kommenden Finanzrahmen finanziell gestärkt wird;
17. bedauert, dass keine Daten zum Gesamtvolumen der im Rahmen des KMU-Fensters des EFSI unterzeichneten Operationen und den damit zusammenhängenden Investitionen vorliegen, insbesondere im Zusammenhang mit der Verkehrslieferkette im Luftfahrt- und Eisenbahnsektor; bedauert ferner, dass dadurch die Überprüfung der Projekte, Ergebnisse, Erfolgsgeschichten und Benchmarks erschwert wird; fordert nachdrücklich, dass der Mangel an verfügbaren Daten behoben wird; fordert die Kommission auf, besonderes Augenmerk auf eine verbesserte Unterstützung von KMU sowie der lokalen und regionalen Behörden zu legen;
18. schlägt vor, dass die Kommission in ihren regelmäßigen Berichten die Projekte aufführen sollte, bei denen CEF-Finanzhilfen mit einer EFSI-Förderung kombiniert wurden;
19. fordert, die Finanzierung durch den EFSI mit Hilfe einer intensiven unionsweiten Informationskampagne und der Einführung eines Logos für den EFSI bekannter zu machen;

## ANGABEN ZUR ANNAHME IM MITBERATENDEN AUSSCHUSS

<b>Datum der Annahme</b>	23.3.2017
<b>Ergebnis der Schlussabstimmung</b>	+:                36 -:                2 0:                0
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder</b>	Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Tania González Peñas, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Peter Lundgren, Gesine Meissner, Cláudia Monteiro de Aguiar, Jens Nilsson, Markus Pieper, Gabriele Preuß, Christine Revault D'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Jill Seymour, Claudia Țapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, István Ujhelyi, Wim van de Camp, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Janusz Zemke, Roberts Zīle, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter</b>	Hugues Bayet, Mark Demesmaeker, Bas Eickhout, Markus Ferber, Patricija Šulin, Matthijs van Miltenburg
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 200 Abs. 2)</b>	Herbert Dorfmann