



B8-0246/2018

28.5.2018

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

eingereicht im Anschluss an eine Erklärung der Kommission

gemäß Artikel 123 Absatz 2 der Geschäftsordnung

zu der Fazilität „Connecting Europe“ nach 2020
(2018/2718(RSP))

Pavel Telička, Gesine Meissner, Izaskun Bilbao Barandica
im Namen der ALDE-Fraktion

Ismail Ertug, Inés Ayala Sender
im Namen der S&D-Fraktion

**Entschließung des Europäischen Parlaments zu der Fazilität „Connecting Europe“ nach 2020
(2018/2718(RSP))**

Das Europäische Parlament,

- unter Hinweis auf die Artikel 311, 312 und 323 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV),
- unter Hinweis auf die Verordnung (EU, Euratom) Nr. 1311/2013 des Rates vom 2. Dezember 2013 zur Festlegung des mehrjährigen Finanzrahmens für die Jahre 2014–2020¹ und ihre spätere Änderung durch die Verordnung (EU, Euratom) 2017/1123 des Rates vom 20. Juni 2017²,
- gestützt auf die Interinstitutionelle Vereinbarung vom 2. Dezember 2013 zwischen dem Europäischen Parlament, dem Rat und der Kommission über die Haushaltsdisziplin, die Zusammenarbeit im Haushaltsbereich und die wirtschaftliche Haushaltsführung,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 6. Juli 2016 zur Vorbereitung der Überarbeitung des MFR 2014–2020 nach der Wahl: Beitrag des Parlaments im Vorfeld des Kommissionsvorschlags³,
- unter Hinweis auf das Reflexionspapier der Kommission vom 28. Juni 2017 über die Zukunft der EU-Finzen (COM(2017)0358),
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 24. Oktober 2017 zu dem Reflexionspapier über die Zukunft der EU-Finzen⁴,
- unter Hinweis auf den Vorschlag der Kommission vom 14. September 2016 für eine Verordnung des Rates zur Änderung der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 1311/2013 zur Festlegung des mehrjährigen Finanzrahmens für die Jahre 2014–2020 (COM(2016)0604) und die dazugehörige Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen (SWD(2016)0299),
- unter Hinweis auf den Vorschlag der Kommission vom 14. September 2016 für eine Änderung der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 2. Dezember 2013 zwischen dem Europäischen Parlament, dem Rat und der Kommission über die Haushaltsdisziplin, die Zusammenarbeit im Haushaltsbereich und die wirtschaftliche Haushaltsführung (COM(2016)0606),
- unter Hinweis auf die Ratifizierung des Übereinkommens von Paris durch das Parlament am 4. Oktober 2016 und durch den Rat am 5. Oktober 2016,

¹ ABl. L 347 vom 20.12.2013, S. 884.

² ABl. L 163 vom 24.6.2017, S. 1.

³ ABl. C 101 vom 16.3.2018, S. 64.

⁴ Angenommene Texte, P8_TA(2017)0401.

- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 26. Oktober 2016 zur Halbzeitüberarbeitung des MFR 2014–2020¹,
 - unter Hinweis auf die Stellungnahme des Europäischen Ausschusses der Regionen vom 15. Juni 2016 zur Halbzeitüberprüfung des Mehrjährigen Finanzrahmens (MFR)²,
 - unter Hinweis auf den Bericht der Kommission vom 14. Februar 2018 über die Halbzeitbewertung der Fazilität „Connecting Europe“ (CEF) (COM(2018)0066),
 - gestützt auf Artikel 123 Absatz 2 seiner Geschäftsordnung,
- A. in der Erwägung, dass Ausbau und Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur in der EU nach wie vor eher bruchstückhaft sind und eine große Herausforderung im Hinblick auf Kapazitäten und Finanzierung darstellen, für die Sicherung von nachhaltigem Wachstum, Arbeitsplätzen und Wettbewerbsfähigkeit sowie sozialem und gesellschaftlichem Zusammenhalt innerhalb der Union jedoch entscheidend sind;
 - B. in der Erwägung, dass es sich bei der Fazilität „Connecting Europe“ (CEF) um ein gemeinsames, zentral verwaltetes Finanzierungsprogramm handelt, das auf die Förderung des Aufbaus eines nachhaltigen und ineinandergreifenden transeuropäischen Hochleistungsnetzes (TEN) in den Bereichen Verkehr, Energie und digitale Dienste abzielt;
 - C. in der Erwägung, dass die zügige Fertigstellung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) einen wesentlichen Beitrag zur Verwirklichung der im Übereinkommen von Paris festgelegten Emissionsminderungsziele der EU und zur Dekarbonisierung der europäischen Wirtschaft leisten wird; in der Erwägung, dass das Kernnetz bis 2030 und das Gesamtnetz bis 2050 fertiggestellt sein sollten;
 - D. in der Erwägung, dass jeder zehnte Europäer im Verkehrssektor im weiteren Sinne tätig ist, und in der Erwägung, dass durch Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur neue Arbeitsplätze geschaffen werden, da Schätzungen zufolge mit jeder Milliarde Euro, die in das TEN-V-Kernnetz investiert wird, bis zu 20 000 neue Arbeitsplätze entstehen;
 - E. in der Erwägung, dass die CEF in erster Linie darauf abzielt, grenzübergreifende Anbindungen zu fördern, indem multimodale und städtische Knotenpunkte eingerichtet werden, Marktversagen angegangen wird und Engpässe beseitigt werden; in der Erwägung, dass die CEF die Verwirklichung von Projekten gesichert hat, die andernfalls nicht umgesetzt worden wären, und auf diese Weise einen eindeutigen EU-Mehrwert bietet, da sie die transnationale Zusammenarbeit und Abstimmung erleichtert;
 - F. in der Erwägung, dass im Zeitraum 2014–2020 der größte Anteil der CEF-Mittel dem Verkehrssektor zugutegekommen ist; in der Erwägung, dass der Anteil für den Verkehrssektor in ein allgemeines Budget für alle Mitgliedstaaten und ein Kohäsionsbudget aufgeteilt war, das aus dem Kohäsionsfonds geförderten Mitgliedstaaten zur Verfügung stand und unmittelbar aus dem Kohäsionsfonds übertragen wurde;

¹ Angenommene Texte, P8_TA(2016)0412.

² ABl. C 17 vom 18.1.2017, S. 20.

- G. in der Erwägung, dass die CEF eines der erfolgreichsten EU-Programme ist, da die Ausschreibungen in hohem Maße überzeichnet sind; in der Erwägung, dass die CEF Verkehr bis Ende 2017 bereits 21,3 Mrd. EUR an Finanzhilfen für TEN-V-Projekte vergeben und insgesamt 41,6 Mrd. EUR an Investitionen mobilisiert hat; in der Erwägung, dass im Laufe des Jahres 2018 zusätzliche Finanzhilfvereinbarungen für gemischte Projekte unterzeichnet werden, bei denen Finanzhilfen aus der CEF mit privaten Finanzmitteln – unter anderem aus dem Europäischen Fonds für strategische Investitionen (EFSD) – kombiniert werden; in der Erwägung, dass das ursprünglich für diese Ausschreibung vorgesehene Budget in Höhe von 1 Mrd. EUR im November 2017 um 350 Mio. EUR aufgestockt wurde, um die Priorität „Innovation und neue Technologien“ im Einklang mit den Zielen des Aktionsplans für alternative Kraftstoffe voranzubringen;
- H. in der Erwägung, dass die Einführung des Grundsatzes, wonach ungenutzte Mittel verfallen, entscheidend zum Erfolg der CEF beigetragen hat; in der Erwägung, dass die Gelder für nicht umgesetzte Projekte jedoch zügiger wiedererlangt werden sollten;
- I. in der Erwägung, dass die CEF darauf abzielt, Investitionen in Verkehrsinfrastruktur und -innovationen zu beschleunigen und Finanzmittel aus dem öffentlichen und aus dem privaten Sektor zu mobilisieren, wobei gleichzeitig die Rechtssicherheit erhöht und der Grundsatz der Technologieneutralität gewahrt wird;
- J. in der Erwägung, dass die Kommission ihre Legislativvorschläge zu europäischen strategischen Investitionen sowie zu einer aktualisierten Fazilität „Connecting Europe“ (CEF) voraussichtlich im Juni 2018 vorlegen wird;
1. hebt hervor, dass Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur bedeuten, dass in langfristiges nachhaltiges Wachstum, Zusammenhalt, Wettbewerbsfähigkeit und Arbeitsplätze investiert wird; unterstreicht deshalb die große strategische Bedeutung des CEF-Programms für die Integration des Binnenmarktes, für intelligente Mobilität und für die Chance für die EU, den Bürgern mit diesem Programm einen spürbaren Mehrwert zu bieten;
 2. betont den Erfolg des CEF-Programms im Zeitraum 2014–2020, da es einen beträchtlichen europäischen Mehrwert bietet, indem Konnektivitätsvorhaben mit einer grenzübergreifenden, interoperablen und multimodalen Dimension und Projekte, die die Konnektivität bei allen Verkehrsträgern – auch auf dem Meer – stärken, gefördert werden, Vorhaben, die fehlende Anbindungen schaffen, Vorrang genießen und Engpässe beseitigt werden, damit ein jedermann zugänglicher, einheitlicher europäischer Verkehrsraum und ein innovativer Verkehrssektor geschaffen werden;
 3. weist darauf hin, dass der Nutzen und das Potenzial der EU-Investitionen in das TEN-V-Netz erst dann in vollem Umfang zum Tragen kommen können, wenn das Kern- und das Gesamtnetz fertiggestellt sind; fordert, dass der Druck aufrechterhalten wird, damit diese Netze spätestens 2030 bzw. 2050 fertiggestellt werden und hierbei stets die Standards des 21. Jahrhunderts eingehalten werden;

4. fordert die Kommission auf, dafür Sorge zu tragen, dass das CEF-Programm im Vorschlag für den MFR 2021–2027 an das laufende Programm anknüpft und die Ambitionen mit Blick auf die politischen Ziele und die Finanzausstattung sogar noch erhöht werden; hebt hervor, dass Investitionen in digitale, innovative und nachhaltige Verkehrsprojekte zügiger getätigt werden müssen, damit Fortschritte mit Blick auf ein grüneres, wirklich integriertes, modernes, jedermann zugängliches, sichereres und effizientes Verkehrssystem erzielt werden;
5. weist darauf hin, dass die Beteiligung der CEF bei den meisten Projekten ausschlaggebend dafür war, dass sie in Angriff genommen wurden; hebt hervor, dass sich die CEF als wichtiger Katalysator für öffentliche und private Investitionen erwiesen hat; ist jedoch der Ansicht, dass es weiterer Maßnahmen bedarf, damit ihr Potenzial uneingeschränkt ausgeschöpft werden kann;
6. vertritt die Auffassung, dass die Kommission im nächsten MFR an eine umfassende Überprüfung des Zeitraums 2014–2020 und der Auswirkungen der komplexen Beziehung zwischen der CEF und anderen Finanzierungsprogrammen und -instrumenten wie etwa Horizont 2020, den ESI-Fonds und dem EFSI und insbesondere an den zwischen der CEF und dem EFSI aufgetretenen Substitutionseffekt anknüpfen und die CEF stärken und für Komplementarität mit anderen Programmen wie Horizont Europa und dem Fonds „InvestEU“ sorgen sollte, damit die eindeutigen Ziele des Programms nicht aus den Augen verloren und vorangetrieben, Überschneidungen verhindert und die Haushaltsmittel optimiert werden;
7. hebt hervor, dass etwaige Kürzungen der kommenden CEF zugunsten anderer Programme – wie bei der CEF 2014–2020, bei der Mittel für den EFSI und das Europäische Programm zur industriellen Entwicklung im Verteidigungsbereich (EDIDP) abgezweigt wurden – als nicht hinnehmbar angesehen würden; fordert die Kommission mit Nachdruck auf, die Finanzausstattung der CEF vollständig zu wahren;
8. weist auf die ermutigenden Erfolge der ersten Ergebnisse der Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen für gemischte Projekte im Rahmen des laufenden CEF-Programms hin; hält die Kommission deshalb dazu an, solche Aufforderungen künftig unbedingt zu wiederholen und weiterhin eine gestärkte CEF in Form von Darlehen heranzuziehen, die mit Finanzierungsinstrumenten der EU und anderer Quellen kombiniert werden; ersucht die Kommission außerdem, nach Wegen zu suchen, wie private Koinvestoren effektiver zu einer Beteiligung bewegt werden können, und fordert die Mitgliedstaaten auf, legislative und administrative Hindernisse für diesen Prozess aus dem Weg zu räumen;
9. fordert die Kommission auf, auf Projektebene weitere Synergien zwischen den drei Sektoren anzuregen, was derzeit nur begrenzt möglich ist, da der Haushaltsrahmen hinsichtlich der Förderfähigkeit von Projekten und der Erstattungsfähigkeit von Kosten unflexibel ist;
10. weist auf die entscheidende Rolle der Exekutivagentur für Innovation und Netze (INEA) für den Erfolg der CEF hin, da die Agentur im Rahmen der direkten Bewirtschaftung für gemeinsame Verfahren für die drei Sektoren, für eine rasche Zuweisung von Mitteln, für einen äußerst soliden Haushaltsvollzug und für eine Optimierung der Finanzausstattung gesorgt hat, indem sie nicht verwendete Mittel neuen Maßnahmen zugewiesen hat;

11. befürwortet, dass in der direkten Mittelverwaltung der CEF der Grundsatz, wonach ungenutzte Mittel verfallen, zur Anwendung kommt; fordert gleichzeitig, dass in den Fällen, in denen Projekte nicht zum gewünschten Erfolg führen, die Möglichkeit beibehalten wird, Mittelbindungen einer neuen Verwendung zuzuführen, um die Wirksamkeit der CEF zu erhöhen;
12. weist darauf hin, dass es insbesondere bei großen Verkehrsinfrastrukturen sehr komplex ist, ein Projekt einzureichen, und macht auf die große Bedeutung der beispielsweise im Wege der programmunterstützten Maßnahmen der CEF bereitgestellten technischen Unterstützung – insbesondere für vom Kohäsionsfonds geförderte Mitgliedstaaten – aufmerksam, da auf diese Weise die Förderfähigkeit von ausgereiften und hochwertigen Projekten verbessert wird; fordert die Kommission auf, diese Art der Unterstützung auch künftig zu gewähren und die Bewertungskriterien dergestalt zu überdenken, dass der Mehrwert der Projekte eindeutiger ermittelt werden kann; ersucht die Kommission außerdem, zusätzliche Maßnahmen zu ergreifen, damit die Verwaltungsaufgaben nicht nur für kleine Finanzhilfen erheblich vereinfacht werden, und die kleineren Antragstellern gewährte technische Unterstützung anzupassen;
13. begrüßt, dass im Zeitraum 2014–2020 11,3 Mrd. EUR vom Kohäsionsfonds auf das Kohäsionsbudget der CEF Verkehr übertragen wurden, und hebt den herausragenden Erfolg der Ausschreibungen im Bereich Kohäsion hervor;
14. nimmt den Vorschlag der Kommission, der CEF im Zeitraum 2021–2027 Mittel in Höhe von 42,265 Mrd. EUR zuzuweisen, zur Kenntnis; bedauert jedoch, dass sich die Zuweisung für die CEF Verkehr in konstanten Preisen auf 11,384 Mrd. EUR beläuft und der Beitrag des Kohäsionsfonds 10 Mrd. EUR beträgt, was Kürzungen um 12 % bzw. 13 % darstellt; nimmt zur Kenntnis und kann nicht hinnehmen, dass die für den Verkehrssektor vorgesehenen Mittel die einzigen sind, die gekürzt werden; hebt hervor, dass die Herausforderungen, denen der Verkehrssektor im Binnenmarkt gegenübersteht, und der Erfolg der CEF nicht mit einer Kürzung der Mittel für das Verkehrsbudget vereinbar sind, und ersucht die Kommission, den vorgeschlagenen Betrag zu überdenken;
15. ist der Ansicht, dass die Finanzausstattung des CEF-Programms im nächsten MFR aufgestockt werden sollte, damit das Programm auch künftig solide und attraktiv für Investoren ist; hebt hervor, dass unzureichende Finanzmittel für den Verkehr die Fertigstellung des TEN-V-Netzes gefährden würden und dass hierdurch mit öffentlichen Mitteln bereits getätigte Investitionen effektiv an Wert verlieren würden; betont außerdem, dass das Kohäsionsbudget entscheidend für die Fertigstellung der Abschnitte der Kernnetze in den Mitgliedstaaten, die aus dem Kohäsionsfonds gefördert werden, und somit auch für den territorialen Zusammenhalt in der EU ist; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, im nächsten MFR den Anteil des Kohäsionsfonds im Rahmen der direkten Mittelverwaltung der CEF beizubehalten;
16. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, sich auch künftig den wichtigsten politischen Zielen der CEF im Verkehrssektor zu verschreiben, nämlich – bis 2030 – der Fertigstellung des TEN-V-Kernetzes einschließlich SESAR, der Meeresautobahn und des ERTMS und dem Übergang zu einer sauberen, wettbewerbsfähigen, innovativen und vernetzten Mobilität mit einem EU-weiten dichten Ladeinfrastrukturnetz für alternative Kraftstoffe bis 2025 und – bis 2050 – Fortschritten

bei der Fertigstellung des TEN-V-Gesamtnetzes; weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass der Schwerpunkt auf multimodale und grenzübergreifende Anbindungen gelegt werden muss;

17. ersucht die Kommission, die Einrichtung gesonderter, zweckbestimmter und transnationaler Instrumente in Erwägung zu ziehen, mit denen die ordnungsgemäße Umsetzung horizontaler Prioritäten wie etwa des ERTMS beschleunigt und gesichert werden kann;
18. ersucht die europäischen Koordinatoren, am Ende des Zeitraums 2014–2020 eine sorgfältige Bewertung der abgeschlossenen oder in ihrer Umsetzung fortgeschrittenen Projekte, ihrer praktischen Errungenschaften und der verbleibenden Engpässe in den jeweiligen Korridoren durchzuführen, und fordert die Kommission auf, dafür Sorge zu tragen, dass die Prioritäten der Ausschreibungen dieser Bewertung gerecht werden, was durchaus machbar ist, obwohl diese Projekte von Natur aus eine lange Laufzeit aufweisen;
19. bedauert und kann nicht hinnehmen, dass die Halbzeitbewertung der CEF im Zeitraum 2014–2020 trotz des ausgesprochen greifbaren Charakters der meisten aus der CEF finanzierten Projekte in erster Linie auf die aufgewandten Beträge und die Zahl der geförderten Projekte ausgerichtet war; hebt hervor, dass der Erfolg eines Programms nicht nur von der Höhe des zugewiesenen Betrags abhängt und dass das Augenmerk stärker auf die praktischen Errungenschaften von Projekten gerichtet werden sollte, und fordert die Kommission eindringlich auf, ihre Bewertungsmethode anzupassen; ist der Ansicht, dass der CEF das Potenzial innewohnt, als eines der äußerst erfolgreichen EU-Programme ausgezeichnet zu werden, sofern sie besser erklärt und beworben wird, und fordert die Kommission auf, ihre Kommunikationsmethoden für das Programm zu überdenken;
20. weist darauf hin, dass der Verkehrssektor die von digitalen und innovativen Technologien eröffneten Chancen vollumfänglich nutzen sollte, und merkt an, dass eine neue innovative Verkehrsinfrastruktur stets attraktiver für Investitionen – insbesondere aus der Privatwirtschaft – ist; stellt jedoch fest, dass die vorhandene Infrastruktur auch künftig das Rückgrat des EU-Netzes darstellen wird; fordert die Kommission deshalb auf, für die Attraktivität der Nachrüstung und der Modernisierung der bestehenden Infrastruktur mit ausgeprägten Innovationsambitionen zu sorgen;
21. begrüßt die in dem „Aktionsplan zur militärischen Mobilität: EU unternimmt Schritte in Richtung einer Verteidigungsunion“ festgelegten Ziele mit Blick auf die Verbesserung der Infrastruktur und die Schaffung von Synergien; fordert die Kommission auf, die CEF für die Förderung des Ausbaus von Infrastruktur mit doppeltem Verwendungszweck (zivil und militärisch) entlang des TEN-V-Netzes zu nutzen;
22. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschließung der Kommission und den Mitgliedstaaten zu übermitteln.