



EUROPÄISCHES PARLAMENT

2009 - 2014

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

2011/0177(APP)

20.9.2012

STELLUNGNAHME

des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr

für den Haushaltsausschuss

zu dem Zwischenbericht im Interesse eines positiven Ergebnisses des
Genehmigungsverfahrens für den mehrjährigen Finanzrahmen für die Jahre
2014–2020
(COM(2011)0398 – C7 – 2011/0177(APP))

Verfasser der Stellungnahme: Brian Simpson

PA_NonLeg_Interim

VORSCHLÄGE

Der Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr ersucht den federführenden Haushaltsausschuss, folgende Vorschläge in seinen Bericht zu übernehmen:

- A. in der Erwägung, dass sich gezeigt hat, dass die für den Finanzplanungszeitraum 2007-2013 bereitgestellten 8 Milliarden EUR für die Verwirklichung des TEN-V-Netzes bei weitem nicht ausreichen und dass zusätzliche Mittel benötigt werden, um das Netz zu vervollständigen und Wachstum, die Schaffung von Arbeitsplätzen und die Wettbewerbsfähigkeit der EU zu fördern;
1. unterstreicht die herausragende Rolle des EU-Verkehrssektors als Rückgrat des Binnenmarkts und als Grundlage für den freien Personen- und Warenverkehr und für den wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalt; weist darauf hin, dass auf den Verkehrssektor 6,3 % des BIP der EU entfallen und dass in diesem Sektor rund 13 Millionen Menschen beschäftigt sind;
 2. verweist auf die enormen finanziellen und technologischen Herausforderungen, vor die sich der Verkehrssektor im Zusammenhang mit der Verbesserung seiner Umweltleistung, seiner Wettbewerbsfähigkeit und seiner Netze gestellt sieht;
 3. weist mit Nachdruck darauf hin, dass umfangreiche Investitionen erforderlich sind, um das Hauptziel der EU zu verwirklichen, die CO₂-Emissionen im Verkehrssektor bis zum Jahr 2050 gegenüber dem Niveau von 1990 um 60 % zu reduzieren und nachhaltige Verkehrsträger zu unterstützen, den multimodalen Verkehr zu fördern und eine nachhaltige städtische Mobilität voranzutreiben, gestützt auf die Grundsätze der Sicherheit im Verkehr und der Zugänglichkeit;
 4. verweist auf das bezüglich der Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur bestehende Gefälle zwischen den einzelnen Mitgliedstaaten und die Bedeutung des Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur in den neuen Mitgliedstaaten und fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, sich darum zu bemühen, einen einheitlichen und einheitlich entwickelten europäischen Verkehrsraum zu schaffen;
 5. hebt hervor, dass es sowohl für die Umsetzung der TEN-V als auch für die Verkehrsforschung entscheidend darauf ankommen wird, welche Mittel im Rahmen des nächsten mehrjährigen Finanzrahmens (MFR) insgesamt für Verkehrsinvestitionen zur Verfügung stehen werden, wenn die Union ihre industrielle Führungsrolle auf dem Gebiet nachhaltiger und innovativer Verkehrstechnologie behalten soll; fordert daher die Mitgliedstaaten auf, den Vorschlag der Kommission zu unterstützen;
 6. betont, dass Verkehr und Mobilität für den europäischen Binnenmarkt von entscheidender Bedeutung sind, und weist deshalb nachdrücklich darauf hin, dass die Union die gezielten Investitionen im Bereich der TEN-V-Infrastruktur deutlich erhöhen sollte, anstatt sie zu verringern, da solche Investitionen entscheidend und unmittelbar dazu beitragen können, durch Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit, des Wirtschaftswachstums und der Beschäftigung in der Europäischen Union schwierige Wirtschaftslagen zu meistern;

7. begrüßt den Vorschlag der Kommission zur Fazilität „Connecting Europe“ (CEF) und die daraus resultierende vorgeschlagene Erhöhung der für die TEN-V bereitgestellten, zentral verwalteten Finanzmittel, wobei es diese Beträge für realistisch hält und als absolutes Minimum betrachtet; ist der Ansicht, dass die bereitgestellten Mittel zur Auslösung einer Hebelwirkung im Verkehrsbereich idealerweise mindestens 10 % des geschätzten Bedarfs (500 Milliarden EUR für die TEN-V bis 2020) ausmachen sollten, und dass für den Fall, dass der Rat übereinkommt, die Mittelausstattung erheblich zu verringern, auch eine eingehende Überprüfung des im Anhang der CEF-Verordnung enthaltenen Verzeichnisses der vorermittelten Verkehrsvorhaben erfolgen sollte;
8. weist nachdrücklich darauf hin, dass Fragen wie die Verteilung der Mittelausstattung der Fazilität „Connecting Europe“ auf die verschiedenen Sektoren, der auf Finanzinstrumente entfallende Anteil oder die Modalitäten für die Übertragung von Mitteln des Kohäsionsfonds auf die Verkehrsinfrastruktur im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ nicht den MFR betreffen, sondern unter das ordentliche Gesetzgebungsverfahren im Zusammenhang mit der Fazilität „Connecting Europe“ fallen;
9. nimmt Kenntnis von der Absicht der Kommission, im Verkehrssektor verstärkt auf innovative Finanzinstrumente wie Projektanleihen zurückzugreifen; ist der Ansicht, dass diese dem EU-Haushalt eine Hebelwirkung verleihen können, indem sie andere Investoren dazu bewegen, sich an Projekten von gemeinsamem Interesse zu beteiligen, die wirtschaftlich tragfähig sind, aber keine ausreichende Finanzierung über den Markt erfahren; weist mit Nachdruck darauf hin, dass dies die Finanzierung einer Verkehrsinfrastruktur mit europäischem Mehrwert fördern kann;
10. fordert die Kommission auf, die Koordinierung zwischen dem CEF und den übrigen den TEN-V zur Verfügung stehenden Finanzierungsquellen, und insbesondere dem Kohäsionsfonds und dem Programm Horizont 2020, sicherzustellen;
11. hebt hervor, dass die zusätzlichen 10 Mrd. EUR aus dem Kohäsionsfonds im Rahmen des CEF zentral verwaltet werden sollen, um insbesondere in den Kohäsionsländern einen eindeutigen EU-Zusatznutzen für TEN-V-Verkehrsinfrastrukturprojekte zu verwirklichen; verweist auf einen kürzlich vom Europäischen Rechnungshof angenommenen Bericht¹, aus dem hervorging, dass die Mittel des Kohäsionsfonds und der Strukturfonds nicht immer gleich effizient verwendet werden; ist der Ansicht, dass den möglichen Schwierigkeiten einiger Mitgliedstaaten auf dem Gebiet des Projektengineering sowie einer geografisch ausgewogenen Verteilung der verschiedenen Projekte besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden sollte; hebt hervor, dass die Entscheidung der Kommission auf dem Grundsatz der Investition der Gelder innerhalb des Hoheitsgebiets eines begünstigten Landes im Rahmen des vereinbarten TEN-V-Projekts basieren sollte, wie in Anhang 2 der Fazilität „Connecting Europe“ festgelegt, und dass die zentrale Verwaltung dieser zusätzlichen 10 Mrd. EUR die Beteiligung der Kohäsionsländer an der Durchführung und Finanzierung von Verkehrsprojekten über die CEF über die aus dem Kohäsionsfonds bereitgestellten 10 Mrd. EUR hinaus weder verhindern noch einschränken darf;

¹ Europäischer Rechnungshof, Einsatz von Struktur- und Kohäsionsfonds zur Kofinanzierung der Verkehrsinfrastruktur in Seehäfen: eine wirksame Investition?, Sonderbericht 4/2012.

12. weist nachdrücklich darauf hin, dass der MFR 2014-2020 eine stärkere Haushaltsflexibilität sowohl innerhalb der Rubriken als auch rubrikenübergreifend ermöglichen muss; unterstreicht daher, dass es wichtig ist, dass der CEF und die Kohäsionspolitik unter ein und derselben Rubrik verbleiben und ist gegen das Konzept von Unterrubriken;
13. verweist auf die Notwendigkeit wirksamerer Projektanreize wie des „Use-it-or-lose-it“-Prinzips, das eine bessere Projektdurchführung garantiert;
14. betont, dass es weiterhin einen realistischen Zusammenhang zwischen der Zahl der im Anhang der vorgeschlagenen CEF-Verordnung aufgeführten vorermittelten Vorhaben und den im nächsten MFR für den CEF vorgesehenen Finanzbeträgen geben muss;
15. hebt hervor, dass im Einklang mit den Zielen der EU für ein nachhaltiges Wachstum angemessene Mittel für die horizontalen Prioritäten innerhalb der Fazilität „Connecting Europe“, nämlich für das Europäische Eisenbahnverkehrsmanagementsystem (ERTMS) und für das Luftverkehrsleitsystem für den einheitlichen europäischen Luftraum (SESAR), bereitgestellt werden müssen, wobei es hier zwecks Förderung der Interoperabilität und im Interesse eines effizienteren, wettbewerbsfähigeren und sichereren Verkehrsnetzes der EU entscheidend auf kontinuierliche Investitionen ankommt;
16. weist darauf hin, dass es wichtig ist, die Finanzierung aller großen Programme im Bereich der technologischen Entwicklung (die Initiative Globale Umwelt- und Sicherheitsüberwachung GMES, die Initiative Europäisches Geostationäres Navigationssystem EGNOS, das Satellitennavigationssystem Galileo GNSS usw.) sicherzustellen, und betont, dass die Finanzierung der Initiative GMES angesichts seiner Bedeutung für eine nachhaltige Entwicklung und die Verkehrssicherheit im Rahmen des nächsten mehrjährigen Finanzrahmens beibehalten werden muss;
17. verweist auf die große strategische Bedeutung des Projekts Galileo für die EU, das in erster Linie der GNSS-Technologie und der praktischen Umsetzung der IVS-Anwendungen zugute kommt; weist nachdrücklich darauf hin, dass eine ordnungsgemäße Finanzierung von Galileo sichergestellt werden muss, wobei diese jedoch nicht zu Lasten des TEN-V-Budgets gehen darf;
18. stellt fest, dass der Kohäsionsfonds und der EFRE wichtige Quellen für die Finanzierung von Verkehrsvorhaben sind; weist in diesem Zusammenhang mit Nachdruck darauf hin, dass es wichtig ist, für eine bessere Einbeziehung der Ziele der Strategie EU 2020 in die EU-Strukturfonds zu sorgen, um diese auf nachhaltige und intelligente Mobilität auszurichten;
19. verweist auf den Erfolg des Programms Marco Polo, das im Einklang mit dem Übergang zu einer kohlenstoffarmen Wirtschaft die Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf andere Verkehrsträger zum Ziel hat, sowie auf den Erfolg des Integrierten Europäischen Aktionsprogramms NAIADES für die europäische Binnenschifffahrt, und ist der Ansicht, dass diese Projekte in der nächsten Finanzplanungsperiode über ausreichende Finanzmittel verfügen müssen;

20. weist darauf hin, dass der Fremdenverkehr durch den Vertrag von Lissabon zu einem neuen Zuständigkeitsbereich der Union geworden ist, und hebt hervor, dass dies folglich auch im nächsten MFR seinen Niederschlag finden sollte; unterstreicht den wichtigen Beitrag des Fremdenverkehrs für die Wirtschaft der Union und die Tatsache, dass er den Hauptwirtschaftszweig einiger Regionen darstellt, und ist der Ansicht, dass die europäische Strategie für den Fremdenverkehr für die nächste Periode mit angemessenen Finanzmitteln ausgestattet werden sollte.
21. begrüßt diesbezüglich den Vorschlag der Kommission über ein Programm für die Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen und für kleine und mittlere Unternehmen (COSME) (2014-2020); weist insbesondere nachdrücklich darauf hin, dass die speziell für die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen im Fremdenverkehrssektor vorgesehenen 131 Mio. EUR rückhaltlos unterstützt werden müssen;
22. weist darauf hin, dass die integrierte Meerespolitik im nächsten MFR anhand eines angemessenen und langfristigen Instruments für eine finanzielle Unterstützung der IMP berücksichtigt werden muss;
23. hebt hervor, dass die Verkehrsagenturen eine äußerst wichtige Rolle wahrnehmen, indem sie die Sicherheit der EU und die Interoperabilitätsziele fördern, und dass sie ihren Aufgaben entsprechend mit angemessenen Haushaltsmitteln ausgestattet werden müssen;

ERGEBNIS DER SCHLUSSABSTIMMUNG IM AUSSCHUSS

Datum der Annahme	18.9.2012
Ergebnis der Schlussabstimmung	+ : 37 - : 1 0 : 5
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Magdi Cristiano Allam, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Erik Bánki, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Mike Natrass, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommaria Uggias, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zile
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)	Spyros Danellis, Zita Gurmai, Anna Rosbach, Sabine Wils, Janusz Władysław Zemke
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 187 Abs. 2)	Isabella Lövin